

II-2595 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

XIII. Gesetzgebungsperiode

Der Bundesminister für Verkehr

1223 / A.B.  
zu 1275 / B.

Präs. am 29. Mai 1973

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Linsbauer, Dr. Schwimmer, Dr. Hubinek und Genossen, Nr. 1275/J-NR/73 vom 9. Mai 1973:  
"2. Piste des Flughafens Schwechat".

Zur Beantwortung der Anfrage vom 9.5.1973, Nr. 1275, betreffend den Flughafen Schwechat verweise ich zunächst auf die nachstehend wiedergegebene Begründung des Bescheides meines Ressorts vom 20.12.1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, die wie folgt lautet:

"Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. ist Inhaberin einer vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft mit zwei Bescheiden vom 21.9.1959, Zl. 32.686-I/7-1959, in der Fassung des Bescheides vom 7.7.1966, Zl. 33.111/18-I/8-1966, erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung zum Betrieb des Flughafens Wien/Schwechat mit zwei je 60 m breiten, befestigten Parallelpisten in der Richtung  $116^{\circ}/296^{\circ}$ .

Eine dieser Pisten, und zwar die mit 3500 m bewilligte Südpiste, wovon lediglich 3000 m bis zum Jahre 1960 ausgebaut worden waren, wurde seither als Instrumentenpiste betrieben, während die mit 2500 m bewilligte Nordpiste nicht realisiert wurde.

Mit Antrag vom 19.11.1964, welcher in den Folgejahren mehrmals, zuletzt am 9.11.1972, unter Vorlage von Auswechslungsplänen geändert wurde, hat die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges zum Zwecke der Errichtung einer

3600 m langen und 45 m breiten, verschwenkten Piste in der Richtung  $164^{\circ}/344^{\circ}$ , anstelle der seinerzeit bewilligten Nordpiste, sowie eine Verringerung der Breite der bestehenden Südpiste auf 45 m und eine entsprechende Erweiterung der Sicherheitszone beantragt. Begründet wurde dieser Antrag damit, daß durch die gewählte Richtung der neuen Piste einerseits der Überflug des dichtbesiedelten Gebietes der Stadt Wien vermieden und die Fluglärmbelastung für das Stadtgebiet Schwechat verringert werden soll, andererseits diese 2. Piste aus Kapazitätsgründen, unter Berücksichtigung der Zuwachsraten im Luftverkehr bis zum Jahre 1980, sowie im Interesse des Ausbaues des Flughafens für einen Flugbetrieb der Cat. II im Sinne der Forderung des Regionalplanes der ICAO notwendig sei.

Vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde wurde hierüber zunächst gemäß § 70 Abs. 1 Luftfahrtgesetz das Vorprüfungsverfahren eingeleitet und Sachverständige, und zwar Prof.Dr.techn. Tettinek vom erdbautechnischen Standpunkt, Regierungsdirektor Engel und Reg.Baurat Breidenbach vom Standpunkt der Flugsicherung, w.Hofrat Dipl. Ing. Stickler vom Standpunkt der Geodäsie, Prof.Dr.techn. Bruckmayer und Frau Dipl.Ing. Dr. Lang vom Standpunkt des Fluglärms, sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Standpunkt der Flugsicherung und Flugmeteorologie gehört, welche zunächst die Auffassung vertraten, daß die Piste in der Richtung Nord/Süd günstiger wäre. Schließlich wurde jedoch durch einen vom damaligen Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen eingesetzten Expertenausschuß in einem Abschlußbericht vom 29.7.1968 nach Untersuchungen mehrerer Pistenvarianten geklärt, daß die Pistenrichtung  $164^{\circ}/344^{\circ}$ , unter den gegebenen Verhältnissen die optimale Pistenrichtung sei, sofern der Flughafen Wien/Aspern aufgelassen bzw. dessen Flugbetrieb auf das Flugfeld Vöslau oder ein anderes Flugfeld - etwa im Raume Stockerau - verlegt wird.

- 3 -

In dem sodann nach § 70 Abs. 2 Luftfahrtgesetz fortgesetzten Verfahren wurde mit den Bundesministerien für Landesverteidigung, für Handel, Gewerbe und Industrie sowie für Land- und Forstwirtschaft das Einvernehmen hergestellt. Weiters wurde der Niederösterreichischen Landesregierung und der Wiener Landesregierung, sowie den vom Vorhaben berührten Gemeinden und den Landes-Landwirtschaftskammern von Wien und Niederösterreich, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft sowie dem Österreichischen Arbeiterkammertag und sämtlichen Haltern der übrigen österreichischen Flughäfen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Hiezu haben lediglich die Gemeinden Margarethen am Moos, Oberhausen und Mühlleiten Einwendungen erhoben, welche vor allem mit dem zu erwartenden Fluglärm begründet wurden, während alle übrigen Stellen keine Einwendungen vorbrachten bzw. dem Vorhaben zustimmten.

Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung hat mit Schreiben vom 17.11.1971 und vom 14.1.1972 mitgeteilt, daß öffentliche Interessen im Sinne des § 71 Abs.1 lit. b Luftfahrtgesetz, soweit das Bundesland Niederösterreich betroffen wird, dem Vorhaben nicht entgegenstehen und daher die Niederösterreichische Landesregierung in ihren Sitzungen vom 16.11.1971 bzw. vom 11.1.1972 beschlossen hat, der Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung für den Flughafen Wien/Schwechat zuzustimmen, wenn zum Schutze der Flughafenanrainer vor unzumutbaren Fluglärmimmissionen bestimmte Auflagen - welche im Punkt IV Ziff. 5 des Spruches aufgenommen wurden - dem Flughafenhalter auferlegt werden.

Die Flughafen Wien/Aspern Betriebsgemeinschaft hat durch ihren ausgewiesenen Vertreter, Rechtsanwalt Dr. Lenz, mit Schreiben vom 12.1.1970 eine zustimmende Stellungnahme abgegeben, mit dem Hinweis, daß mit der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. eine Vereinbarung zustande gekommen sei, derzufolge sich diese verpflichtete, als Ersatz

für den Flughafen Wien/Aspern Flugfelder in Vöslau und Deutsch-Wagram für die Allgemeine Luftfahrt zu errichten und zu betreiben.

Im weiteren Verfahren wurden schließlich gemäß § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz vier mündliche Verhandlungen auf dem Flughafen Wien/Schwechat durchgeführt und zwar am 27.7.1970, am 12.1.1972 sowie am 29.2.1972 und am 15.12.1972.

Im Verlauf dieser Verhandlungen wurde in einem umfassenden Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen die Eignung des Vorhabens vom luftfahrttechnischen Standpunkt untersucht, ergänzende Gutachten von den Fluglärmsachverständigen Prof. Dr. Dipl. Ing. Bruckmayer und dessen Mitarbeiterin Wiss. Rat Frau Dr. Lang, sowie von den Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung für das Sanitätswesen und Fluglärmfragen eingeholt und insbesondere die betroffenen Grundeigentümer und sonstigen Beteiligten gehört.

Gestützt auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere das Ergebnis der mündlichen Verhandlungen, hat das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erwogen:

1. Durch den Abschlußbericht des Expertenausschusses vom 29.7.1968 im Vorprüfungsverfahren und das umfassende Gutachten des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Kubin in den mündlichen Verhandlungen vom 27.7.1970 und vom 15.12.1972, welchem sich die erkennende Behörde voll anschließt, ist festzustellen, daß das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet ist und unter den Bedingungen der Verlegung bzw. Untertunnelung der Preßburgerbahn (ÖBB-Strecke Zentralfriedhof-Berg) sowie der Verlegung der Bundesstraße B 9 im nördlichen Pistenvorfeld der projektierten neuen Piste, sowie der Auflassung des Flughafens Wien/Aspern auch eine sichere Betriebsführung auf dem erweiterten Flughafen Wien/Schwechat

- 5 -

zu erwarten ist.

Die Bahntrasse und die Bundesstraße B 9 bilden Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 1 Luftfahrtgesetz, welche im Pistenvorfeld (§ 35 Abs. 2 lit b, sublit. aa der ZFV-1972) zur Sicherung der An- und Abflüge auf der neuen Piste und zur Vermeidung einer wechselseitigen Gefährdung des Luftverkehrs und des Eisenbahn- bzw. Straßenverkehrs beseitigt bzw. verlegt und untertunnelt werden müssen. Dies deckt sich auch mit den Forderungen der Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen und der Bundesstraßenverwaltung anlässlich der mündlichen Verhandlungen.

Die Auflassung des Flughafens Wien/Aspern ist durch seine Lage im nördlichen Instrumentenanflugsektor der projektierten neuen Piste, mit Rücksicht auf die Gefahren der Wellenturbulenz im Abstrahlungsbereich hinter Großflugzeugen und zur Vermeidung einer latenten Kollisionsgefahr zwischen dem Flugbetrieb in Wien/Aspern mit an- und abfliegenden Verkehrsflugzeugen zur bzw. von der projektierten neuen Piste auf dem Flughafen Wien/Schwechat unerlässlich.

2. Die Verlässlichkeit der Bewilligungswerberin und ihre Eignung zur Führung des erweiterten Zivilflugplatzbetriebes ist durch die über ein Jahrzehnt währende faktische Betriebsführung des Flughafen Wien/Schwechat seitens der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. nachgewiesen.
3. Die finanziellen Mittel der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H., deren Gesellschaftsanteile mit 50 % auf die Republik Österreich und mit je 25 % auf die Stadt Wien und das Land Niederösterreich entfallen, lassen auf Grund der bereits erfolgten Beschlüsse ihrer Gesellschaftsorgane, betreffend die Finanzierung des Ausbavorhabens, sowie auf Grund des Schreibens des Bundes-

ministeriums für Finanzen vom 15.12.1972, Z. 331.392-17a/72, die Erfüllung der sich aus dem Luftfahrtgesetz und damit auch aus diesem Bescheid für den Flughafenhalter sich ergebenden Verpflichtungen erwarten. Schließlich hat auch der Ministerrat in seiner Sitzung am 19.9.1972 das Ausbauvorhaben zustimmend zur Kenntnis genommen.

4. Durch das Ermittlungsverfahren, insbesondere gestützt auf die Stellungnahmen des Stadtbaudirektors der Stadt Wien vom 26.8.1970, betreffend das Wasserschutzgebiet Lobau, die Stellungnahme der Österreichischen Mineralölverwaltung vom 25.11.1970 und der Österreichischen Stickstoffwerke AG vom 14.12.1970, hinsichtlich der Auswirkungen der Sicherheitszone des Flughafens auf deren Industriebetriebe, weiters den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 28.9.1972, GZ. 1/7-1070/6-1972, betreffend die nach § 36 EG erfolgte Genehmigung der Neusituierung der ÖBB-Trasse Zentralfriedhof-Berg im Flughafenbereich, sowie das Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 8.8.1972, Zl. 530.929-II/17a/72, betreffend die Verlegung der Bundesstraße B 9 und schließlich die Stellungnahmen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung vom 17.11.1971 und vom 14.1.1972 ist ferner festgestellt, daß der Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung auch sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Soweit Fragen des Umweltschutzes im Zusammenhang mit dem Fluglärm berührt werden, wird diesen gestützt auf die Gutachten der Fluglärmsachverständigen, im Sinne der Forderungen des Landes Niederösterreich, sowie der Gemeinden Schwadorf, Enzersdorf an der Fischa und Klein-Neusiedl durch die Vorschreibung der Errichtung eines Lärmschutzgürtels aus dichtem Mischwald mit Unterholz entsprochen. Ebenso konnte durch die Vorschreibung eines zusätzlichen, im Ausbauplan unter Nr. 9a ausgewiesenen, Lärmschutzgürtels den Forderungen der Firma Familie Polsterer Rechnung getragen werden. Was die Einwendungen der Gemeinde

- 7 -

Groß-Enzersdorf betrifft, wird auf das Gutachten des medizinischen Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung in der Verhandlungsschrift vom 15.12.1972 verwiesen.

Zusammenfassend sind damit die Voraussetzungen für die Erteilung der beantragten Bewilligung gemäß § 71 Luftfahrtgesetz erfüllt, zumal auch seitens der betroffenen Grundstückseigentümer, deren Liegenschaften für die Flugplatz-erweiterung in Anspruch genommen bzw. durch die vorge-sehene Sicherheitszone berührt werden - mit Ausnahme des Rudolf Rottner sen. und jun. - keine Einwendungen vorge-bracht wurden, bzw. unter der Bedingung völliger Schadlos-haltung der Einbeziehung ihrer Grundstücke in das Flug-hafenareal zugestimmt wurde. Es wird Aufgabe des Flugplatz-halters bzw. der Bundesgebäudeverwaltung II sein, auf diese Forderung der Grundstückseigentümer bei der Grund-einlösung entsprechend Bedacht zu nehmen. Die Einwendungen des Rudolf Rottner sen. und jun., daß sie nicht bereit seien, für die Flughafenerweiterung weitere Grundstücke zur Verfügung zu stellen, war nicht geeignet, eine im Spruche anderslautende Entscheidung herbeizuführen. Sollte es hinsichtlich dieser Grundstücke, auf deren Einbeziehung in das Flughafenareal nicht verzichtet werden kann, zu keiner gültigen Einigung kommen, so wird deren Inan-spruchnahme in Anwendung der Bestimmungen der §§ 97 ff Luftfahrtgesetz erfolgen müssen.

Den Bestimmungen des § 71 Abs. 2 Luftfahrtgesetz hinsicht-lich des Bedarfes wird durch das ständig wachsende Verkehrs-aufkommen auf dem Flughafen Wien/Schwechat, sowie durch die von der ICAO anlässlich der V. und VI. Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz erhobenen Forderung nach Ausbau des Flughafens Wien/Schwechat bis längstens 1975 für einen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Cat. II auf einer Piste von mindestens 3500 m Länge und durch die Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat für die gesamte österreichische Zivilluftfahrt entsprochen.

Schließlich hat auch keiner der übrigen österreichischen Flughafenhalter eine Eintrittserklärung im Sinne des § 71 Abs.2 lit.b Luftfahrtgesetz abgegeben.

Die im Spruch des Bescheides enthaltenen Bedingungen und Verpflichtungen des Flughafenhalters tragen den Bestimmungen des § 72 des Luftfahrtgesetzes unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Flughafens und der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung. Über die Forderung des Bundesministeriums für Inneres nach Errichtung einer 2,15 m hohen Umzäunung des Flughafens wird nach Prüfung der Störwirkung auf Flugsicherungsanlagen im Verfahren gemäß § 78 Luftfahrtgesetz gesondert entschieden werden.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften und die in der mündlichen Verhandlung vom 15.Dezember 1972 erfolgte Anerkennung durch die Bewilligungswerberin. Der Ersatz der vorgeschriebenen Barauslagen betrifft die Kosten für Gutachten und Sachverständigentätigkeiten der im Verfahren beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden."

Die im 2.Absatz der Anfrage aufgestellte Behauptung, daß die "betroffene Bevölkerung in keiner Phase des Verfahrens gehört oder informiert, vielmehr irreführt und in falscher Sicherheit gewiegt wurde", ist - soweit es sich um mein Ressort handelt - wie sich aus der Begründung des Bescheides ergibt, unrichtig. Nach Durchführung des gemäß § 70 Abs.1 Luftfahrtgesetz vorgeschriebenen Vorprüfungsverfahrens, in welchem bei drei Ortsaugenscheinen (28.7.1967, 22.5.1968, 6.6.1968) zehn Universitäts- bzw. Hochschulprofessoren sowie zahlreiche sonstige österreichische und ausländische Sachverständige beigezogen waren, wurden sämtliche in § 70 Abs.2 LFG angeführten Ministerien, Gebietskörperschaften



- 9 -

und Kammern gehört und in vier gemäß § 70 Abs. 4 LFG durchgeführten mündlichen Verhandlungen allen Parteien und Beteiligten mehrfach Gelegenheit zur Planeinsicht und Stellungnahme gegeben. Die Ausbaupläne einschließlich des Sicherheitszonenplanes wurden in sämtlichen betroffenen Gemeinden (insgesamt 36 Gemeinden) sowie bei den Ämtern der Wiener und Niederösterreichischen Landesregierung sowie bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zur Einsicht für die Beteiligten aufgelegt. Allein in meinem Ressort haben zahlreiche Beteiligte und Parteien, welche zum Teil durch Rechtsanwälte vertreten waren, Plan- und Akteneinsicht genommen. Die Ausschreibung der mündlichen Verhandlungen erfolgte durch Kundmachungen (§ 42 AVG 1950) die jeweils mehrere Wochen an den Amtstafeln der betroffenen Gemeinden angeschlagen waren, und zwar mit Kundmachung vom 22.6.1970, 9.12.1971, 8.2.1972 und 18.11.1972.

Die Ausfolgung des Bescheides an die Flughafen Betriebsgesellschaft m.b.H. hat am 10.1.1973 vor Vertretern der Massenmedien stattgefunden und dementsprechend im Rundfunk, Fernsehen und in der Tagespresse seinen Niederschlag gefunden. Darüberhinaus wurde dieser Bescheid am gleichen Tage u.a. auch den betroffenen Gemeinden zugestellt.

Zu den übrigen Ausführungen der Anfrage wird wie folgt Stellung genommen:

zu 1:

Die neue Piste wird in der Richtung  $164^{\circ}/344^{\circ}$  verlaufen; die Lage des zugehörigen nördlichen Anflugsektors ergibt sich aus dem beiliegendem Sicherheitszonenplan 1:50.000.

Der Verfahrensschutzraum des Instrumentenanflugverfahrens ist aus der beiliegenden Kartenkopie 1:200.000 zu ersehen. Der Endanflugteil dieses Schutzraumes ist in dieser Karte blau, der Zwischenanflugteil dieses Schutzraumes grün dargestellt. Diese Bereiche dienen lediglich der Feststellung der für die Flugsicherheit erforderlichen Hindernisfreiheit

und decken sich nicht mit den im normalen Flugbetrieb in Anspruch genommenen Bereichen. So ist z.B. der für den direkten Endanflug im äußersten Fall benützte Bereich in der Karte rot strichliert eingetragen. Hinsichtlich der Überflughöhen wird klargestellt, daß bei dem vorgesehenen Gleitwinkel des Instrumentenlandesystems von  $3^{\circ}$  die Ortsmitte von Großenzersdorf normalerweise in 510 m und Mühlleiten noch in etwa 300 m bei Anflügen zur neuen Piste überflogen werden wird. Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß dabei die Triebwerke gedrosselt sind.

zu 2:

Die Lärmzonen dieser neuen Piste ergeben sich aus dem beiliegenden Plan. Die Lärmkurven wurden von den Sachverständigen für den im Jahre 1980 zu erwartenden Verkehr erstellt. Die eingetragenen Grenzwerte in dB(A) stellen äquivalente Dauerlärmpegel dar. Bemerkt wird, daß im Ermittlungsverfahren durch den medizinischen Amtssachverständigen der Niederösterreichischen Landesregierung geklärt wurde, daß Teile des Stadtgebietes Großenzersdorf in der Lärmzone III 59-64 dB(A) äquivalenter Dauerschallpegel liegen und deshalb nach dem Stand der medizinischen Wissenschaften auch für dieses Gebiet keine Gefahr für das Leben und die Gesundheit von Menschen durch Fluglärm zu erwarten ist.

zu 3:

Von der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. wurden folgende Gutachten eingeholt:

- a) Gutachten des Consultingbüros "Aeroport de Paris" vom 18.12.1964;
- b) Flugsicherungsgutachten des Prof.Dr.Ing. Zetzmann vom 10.6.1968;
- c) Gutachten zur Pistenrichtungswahl von Prof. Dipl.Ing. Dr.techn. Pfeffer vom April 1968;

- 11 -

- d) Meteorologisches Gutachten von o.ö. Universitätsprofessor Dr. Reuter;
- e) Standortuntersuchung für einen zweiten Flughafen Wien von Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Pfeffer vom April 1968.

Darüberhinaus wurden vom Bundesministerium für Verkehr im Ermittlungsverfahren u. a. nachstehende Gutachten eingeholt:

- a) Erdbautechnisches Gutachten des Hochschulprofessors Dipl. Ing. Dr. Tettinek;
- b) geodätisches Gutachten von w. Hofrat Dipl. Ing. Stickler (Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen);
- c) insgesamt drei umfangreiche Lärmgutachten von o. Hochschulprofessor Dipl. Ing. Dr. Bruckmayer;
- d) Flugsicherungsgutachten von den Experten der deutschen Bundesanstalt für Flugsicherung H. Engel und O. Breidenbach und
- e) Gutachten von Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde, des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung über die mit der neuen Piste in Zusammenhang stehenden technischen, flugsicherungs- und flugmeteorologischen Fragen sowie lärmtechnischen und medizinischen Fragen.

zu 4:

Im Zuge der Prüfung der öffentlichen Interessen gemäß § 71(1) lit. d LFG wurden im Wege der Niederösterreichischen Landesregierung insbesondere auch die mit der Lage der neuen Piste zusammenhängenden Fragen des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung, des Landschafts- und Naturschutzes sowie des Wasserrechtes usw. in einem sehr eingehenden Verfahren geprüft, in welchem nochmals die betroffenen Gemeinden gehört wurden. In diesem Zusammenhang wird auf die in der eingangs wiedergegebenen Bescheidbegründung genannten Be-

schlüsse der Niederösterreichischen Landesregierung vom 16.11.1971 bzw. vom 11.1.1972 hingewiesen.

zu 5:

Da international erwiesen ist, daß bei dem für Schwechat zu erwartenden Luftverkehr die Abgasentwicklung durch Luftfahrzeuge kein unzulässiges Ausmaß erreichen kann, erübrigt sich die Einholung eines derartigen Gutachtens.

Diese internationale Erkenntnis ergibt sich aus dem Gutachten des im Auftrag der bayr. Staatsregierung erstellten Gutachtens des o.Prof. Dr. Spengler (Universität München) vom November 1971 über die mögliche Luftverschmutzung beim geplanten Großflughafen München II als auch aus schweizerischen Untersuchungen für den Flughafen Zürich.

So ist etwa der durch die Luftfahrt verursachte Staubniederschlag in der Umgebung mittlerer Weltflughäfen geringer als in mäßig besiedelten und schwach industrialisierten Gebieten und davon wieder ist der Rußgehalt mit den Sommerwerten aufgelockerter Siedlungsgebiete zu vergleichen.

Zur Luftverschmutzung durch gasförmige Verbrennungsprodukte ist kurz anzumerken, daß die Hauptverbrennungsprodukte Kohlensäure und Wasserdampf unschädlich und daher nicht luftverschmutzend sind. Luftverschmutzend sind hingegen die luftfremden Kohlenmonoxyde (CO), die Stickstoff- und Schwefeloxyde (NO, NO<sub>2</sub> und SO<sub>2</sub>), die Formaldehyde und die Feststoffe.

Wie eine Untersuchung der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt ergab, betragen sie in Gewichtsprozent des gesamten Luftdurchflusses durch das Triebwerk:

Kohlenmonoxyd: 3,7%; Stickstoffmonoxyd: 0,47 %; Stickstoffdioxyd: 0,11 %; Schwefeldioxyd: 0,015 %; Kohlenwasserstoffe: 0,06 %; Feststoffe 4 %; während die Formaldehyde so minimal auftraten, daß sie quantitativ nicht erfaßt werden konnten.

- 13 -

Zun besseren Verständnis möchte ich darauf hinweisen, daß etwa ein Triebwerk der DC 9 je nach dem Betriebszustand pro 1000 l Treibstoff 4,3 bis 5,4 kg Kohlenmonoxyd entwickelt; demgegenüber beträgt nach US-Veröffentlichungen die beim Kraftfahrzeug durchschnittliche Produktion an Kohlenmonoxyd ca. 238 kg pro 1000 l Treibstoff. Desgleichen ist der spezifische Anfall der Kohlenwasserstoffe und Stickstoffoxyde beim Kraftfahrzeug beträchtlich höher als bei einem modernen Strahltriebwerk. Lediglich der spezifische Anfall an Aldehyden und Feststoffen ist beim Kraftfahrzeug geringer.

Daraus ergibt sich, daß die Luftverschmutzung durch Strahltriebwerke wesentlich geringer ist als beim Kraftfahrzeug, u.zw. nicht nur weil der spezifische Anfall an schädlichen Verbrennungsprodukten kleiner ist, sondern weil auch der Verbrauch an Flugzeugtreibstoffen nur etwa 2-3 % der gesamten verbrauchten Erdölprodukte ausmacht.

zu 6:

Das Verfahren über die Zivilflugplatz-Bewilligung ist rechtskräftig abgeschlossen.

Der Großteil der erforderlichen Grundstücke wurde durch die Republik Österreich in den letzten Jahren mit einem Aufwand von 230 Mio. S erworben.

Mit dem Baubeginn kann noch in diesem Jahr gerechnet werden.

zu 7:

Die Überlegungen des Bundesministeriums für Verkehr für seine Entscheidung ergeben sich aus der eingangs wiedergegebenen Begründung des rechtskräftigen Bescheides vom 28.12.1972.

zu 8:

Wie bereits einleitend ausgeführt, wurden im Ermittlungsverfahren vier mündliche, öffentliche Verhandlungen gemäß

§ 70 Abs.4 LFG durchgeführt. An diesen Verhandlungen nahmen mehr als 400 Parteien im Sinne des § 8 AVG 1950 teil, welche zum Teil durch Rechtsanwälte vertreten waren. Die entsprechenden Verhandlungsniederschriften umfassen 143 Seiten und sind Bestandteil des Verfahrensaktes.

Zu 9:

Die abschätzbaren Baukosten für Piste, Rollwege, Sicherheitsstreifen, Umzäunung, Umfahrungsstraße und Lärmschutzgürtel wurden im Verfahren mit S 450 Millionen und die Kosten für Befeuerungs- und Flugsicherungsanlagen mit 218,6 Millionen Schilling festgestellt.

Darüber hinaus werden für die Herstellung der Flughafenbahn (Verlegung der Preßburgerbahn) Kosten in der geschätzten Höhe von 354 Millionen Schilling und für die Verlegung der Bundesstraße B 9 in der Höhe von 110,4 Millionen Schilling sowie für den Ersatz des aufzulassenden Flughafens Wien/Aspern in der Höhe von 67 Mio S anfallen.

zu 10:

Land und Stadt Wien waren am Verfahren beteiligt, haben zustimmende Stellungnahmen abgegeben und in ihrer nach § 70 Abs.2 LFG abgegebenen Stellungnahme im wesentlichen gefordert, daß die Frage der Lärmbelästigung ausreichend begutachtet und durch entsprechende Vorschriften gewährleistet wird, daß die Lärmbelästigung in zumutbaren Grenzen bleibt.

zu 11:

Auf Grund des § 71 Abs.1 lit.d des Luftfahrtgesetzes waren bereits im Ermittlungsverfahren für die Fragen des Umweltschutzes Fluglärmsachverständige und medizinische Amtssachverständige beigezogen, sodaß sich die Befassung des erst zu einem späteren Zeitpunkt errichteten Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz erübrigte. Außerdem wird auf die Verfahrensbestimmungen des § 70 Abs.2 LFG verwiesen.

- 15 -

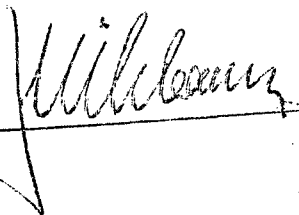
Zu 12:

Die Information der Bevölkerung erfolgte in gesetzmäßiger Weise nach den Verfahrensbestimmungen des § 70 Abs.4 LFG und des AVG 1950 durch Kundmachung an den Amtstafeln und Auflage der Pläne zur Einsichtnahme für die Beteiligten bei den betroffenen Gebietskörperschaften.

Im übrigen wird auf die beiden letzten Absätze der allgemeinen Ausführungen dieser Anfragebeantwortung verwiesen.

Wien, 1973 05 28

Der Bundesminister:



---

---