



II- 2884 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr
Pr. Z1.5.901/4-I/1-1973

1325 / A. B.
zu 1360 / 3.
Prds. zur ...

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Stix und Genossen, Nr. 1350/J-NR/1973 vom 3. Juli 1973: "Überschall-Verkehrsflugzeuge - Vorkehrungen gegen negative Auswirkungen".

Ihre Anfrage erlaube ich mir wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde steht der Verwendung von Überschallflugzeugen im österr. Luftraum grundsätzlich ablehnend gegenüber und vertritt die Ansicht, daß aus dem Abkommen von Chicago, BGBl.Nr. 138/1971, und aus der Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr (Transitabkommen), BGBl.Nr. 46/1959, keinerlei Verpflichtung eines Vertragsstaates zur Duldung des Ein-, Aus- und Überfluges von Überschallflugzeugen abgeleitet werden kann, da bei Inkrafttreten der genannten Verträge der Überschallverkehr mit den daraus resultierenden Lärmauswirkungen nicht vorausgesehen worden und daher auch nicht Gegenstand dieser Vereinbarungen geworden ist. Wie sich gezeigt hat, wird diese Meinung auch von einer Reihe anderer Vertragsstaaten vertreten (Schweiz, Niederlande, USA, Norwegen).

In diesem Zusammenhang ist auch auf den Artikel II des Transitabkommens hinzuweisen, wonach ein Vertragsstaat, wenn er der Ansicht ist, daß Maßnahmen eines anderen Ver-

- 2 -

tragsstaates auf Grund dieser Vereinbarung ihm ein Unrecht oder Härten zufügen, beim Rat beantragen kann, die Sachlage zu prüfen. Der Rat wird dann versuchen, in Beratungen mit den Betroffenen die Schwierigkeiten zu beseitigen, und den beteiligten Staaten Empfehlungen erteilen. Weiters stehen auch noch die Bestimmungen des Kapitels XVIII des Abkommens von Chicago (Beilegung von Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten, Schiedsgerichtsverfahren, Berufungen, Strafen) zur Verfügung.

Österreich verfügt, obwohl noch kein ausdrückliches Verbot und noch keine ausdrückliche Beschränkung hinsichtlich des Verkehrs mit Überschallflugzeugen bestehen, im innerstaatlichen Bereich über ein reichhaltiges und wirksames Instrumentarium zur Hintanhaltung von Überschalllärmbelästigungen. An erster Stelle kann hier die Möglichkeit der extensiven Auslegung des Artikels des Europäischen Abkommens über Lufttüchtigkeitszeugnisse eingeführter Luftfahrzeuge, BGBl.Nr. 245/1961, genannt werden. Von den nationalen luftfahrtrechtlichen Normen spielen in diesem Zusammenhang vor allem die §§ 111 und 112 des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957, (Fluglinienbewilligung und Widerruf derselben), der § 114 des Luftfahrtgesetzes (Zulassung ausländischer Luftbeförderungsunternehmen zur Beförderung von Personen und Sachen innerhalb des österreichischen Luftraumes und Widerruf der Zulassung) und die §§ 1, 2 und 4 der Verordnung betreffend das Überfliegen der Bundesgrenze, BGBl.Nr. 111/1958, (Bewilligungen für den Ein- und Ausflug sowie für den landungslosen Überflug) eine bedeutende Rolle.

Hinsichtlich des Einsatzes militärischer Überschallflugzeuge ist zu bemerken, daß derartige Luftfahrzeuge in Österreich nicht in Verwendung stehen. Alle ausländischen

-3

- 3 -

Militärluftfahrzeuge (daher auch solche mit Überschallgeschwindigkeit) bedürfen jedoch - im Einklang mit Art. 3 des Abkommens von Chicago - gemäß § 3 der Verordnung betreffend das Überfliegen der Bundesgrenze den Ein- und Ausflug sowie für den landungslosen Überflug einer Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Diese Bewilligung darf nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Landesverteidigung und nur insoweit erteilt werden, als öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Zu Frage 2:

Sollte es sich, über die in den Ausführungen zur Frage 1 dargelegten Möglichkeiten hinaus, in Zukunft als erforderlich erweisen, ein ausdrückliches Verbot für Flüge mit Überschallgeschwindigkeit festzulegen, so kann dies in kürzester Zeit durch Verordnungsnovellierung erfolgen. Die Verordnungsermächtigung des § 124 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes ermöglicht es, in den Luftverkehrsregeln die erwünschte Lärmschutzmaßnahme im Hinblick auf Flüge mit Überschallgeschwindigkeit zu treffen. Weiters ist es möglich auf Grund des § 5 Abs. 1 lit. b des Luftfahrtgesetzes zur Fernhaltung störender Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen und Sachen im Verordnungsweg Luftraumbeschränkungen zu verfügen. Das kann geschehen, indem etwa ein Verbot des Durchfluges von Überschallflugzeugen erlassen wird (Luftsperrgebiet gemäß § 4 Abs. 1 lit. a des Luftfahrtgesetzes), oder indem angeordnet wird, daß der Durchflug von Überschallflugzeugen nur mit Unterschallgeschwindigkeit zulässig ist (Flugbeschränkungsgebiet gemäß § 4 Abs. 1 lit. b des Luftfahrtgesetzes).

-4

- 4 -

Da das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde, wie schon zu Frage 1 ausgeführt, in gegenständlicher Angelegenheit grundsätzlich eine ablehnende Haltung einnimmt, wird von den hier aufgezeigten Möglichkeiten zu gegebener Zeit Gebrauch gemacht werden, um den Überschallverkehr und die daraus resultierende übermäßige Lärmeinwirkung auf die österreichische Bevölkerung zu unterbinden.

Wien, 1973.08.02

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Wilfried", is written over a horizontal line. Below the signature, there is a large, stylized, downward-pointing arrow or flourish.