



II-4876 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

XIII. Gesetzgebungsperiode

Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5.901/11-Präs.1/1-1975

2277 / A.B.
ZU 2266 / J.
Präs. am 19. AUG. 1975

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. Bauer, Dr. Wiesinger und Ge-
nossen, Nr. 2266/J-NR/1975 vom 1975 07 04:
"Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung
vor Lärmbelästigungen durch Flugzeuge".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Für den Abflug von Wien-Schwechat zwischen 21.00 und 6.00 Uhr sind nur jene Flugrouten zugelassen, welche vorwiegend über nicht bzw. kaum besiedelte Gebiete führen. Diese wichtige Regelung besteht bereits seit Jahren, ist im Luftfahrthandbuch international verlautbart und wird ständig gehandhabt. Die kritischen, bei Tag beflogenen Standard-Abflugstrecken sind somit für die Nachtzeit gesperrt (speziell*DR 32, 33, 12, 13), obwohl diese Regelung einen erheblichen Treibstoffmehrverbrauch bedingt.

Gemessen an internationalen Maßstäben erscheint die Lärmsituation im Bereich Wien-Schwechat nicht sehr kritisch. Der Flughafen Wien-Schwechat ist unter jene Flughäfen einzureihen, welche in einem Umkreis von 4 km die geringste Besiedelung aufweisen. Der Nachtflugbetrieb ist als gering zu bezeichnen. Innerhalb des in der Anfrage genannten Zeitraumes von 23.00 bis 5.00 landen und starten

./.

*) DR = departure route (Abflugstrecken)

im Winter nur 2 bis 3 Maschinen. Im Sommer kommen im Mittel noch ca. 6 Charterflüge hinzu.

Da die Maschinen der Österr. Fluggesellschaft AUA bei Tag im Linienbetrieb eingesetzt sind, würde ein Nachtflugverbot in Schwchat den Ausfall zahlreicher Charterflüge und somit eine beträchtliche Verringerung der Wirtschaftlichkeit (Verlust von etwa 24 Mio S) bedeuten. Auch würden die vielen Urlaubsreisenden, welche die Strapazen des Straßenverkehrs vermeiden wollen, arg in Mitleidenschaft gezogen werden.

Der Bau der 2. Piste hat u.a. zum Ziel, die Anzahl der Überflüge von dicht besiedeltem Gebiet zu verringern. Dies gilt selbstverständlich auch für die Nachtzeit.

Zu Frage 2:

Es besteht bereits seit Jahren für den Einpistenbetrieb in Schwchat eine Regelung, wonach die kritischen Standard-Abflugstrecken bei Nacht gesperrt sind und trotz des unwirtschaftlichen Umweges bei Nacht, von Ausnahmefällen abgesehen, jene Strecken zu benützen sind, welche über nicht- bzw. nur schwach besiedelte Gebiete führen. Außerdem wird - soweit es die Windverhältnisse zulassen - in Schwchat vorzugsweise die Start- und Landerichtung nach bzw. aus dem Osten verwendet.

Bei der Flugbewegungsplanung für den zukünftigen Zweipistenbetrieb sind analoge Maßnahmen vorgesehen. Eine Planungsgruppe arbeitet bereits seit Jahresbeginn an der neuen Flugbewegungsplanung, wobei die Details hiezu im Herbst des heurigen Jahres festgelegt werden. Die vorgeschriebenen Flugverfahren werden mittels einer Flugwärmemessanlage überwacht werden.

Zu Frage 3:

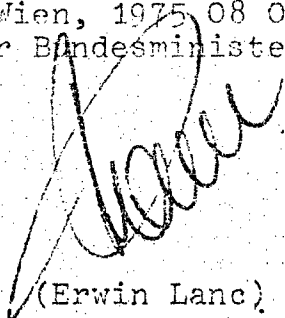
Gegenwärtig bestehen bereits Nachtflugbeschränkungen zwischen 21.00 und 6.00 Uhr. Eine völlige Sperre des Flughafens während der Nacht ist allerdings aus den o.a. Gründen nicht möglich.

./.

Zu Frage 4:

Eine Verfügung, wonach Flugzeuge die größtmögliche Höhe einzuhalten haben, wurde bereits vor geraumer Zeit getroffen und international verlautbart. Es handelt sich hierbei um die lärmindernden Startverfahren für Piste 12 und Piste 30. Für den Anflug zu Piste 12 wurde ebenfalls ein lärminderndes Flugverfahren vorgeschrieben.

Wien, 1975 08 07
Der Bundesminister:



(Erwin Lanc)