



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

**II- 5210 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
 des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 73 75 07  
 Fernschreib-Nr. 111800  
 DVR: 0090204

Zl. 5901/46-Info-88

2411 IAB  
 1988 -08- 29  
 zu 2476 IJ

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Haigermoser und Genossen vom 12. Juli 1988,  
 Nr. 2476/J-NR/88, "Lärmerregung durch ver-  
 alterte Charterflugzeuge"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Eingangs möchte ich anmerken, daß ein höheres Flugverkehrsaufkommen auf einem Flughafen nicht unbedingt mit einer höheren Lärmbelastung für die Umgebung verbunden sein muß.

Dies ist besonders deutlich am Beispiel des Flughafens Wien, dem verkehrsstärksten Flughafen Österreichs, zu erkennen: Der Halter des Flughafens Wien wurde verpflichtet, von einer hierfür autorisierten Stelle jährlich ein Fluglärmgutachten erstellen zu lassen. Für das Jahr 1987 zeigte dieses Gutachten, daß trotz eines um 4 % gestiegenen Verkehrsaufkommens die Belastung der Umgebung durch Fluglärm geringer wurde. Dies ist darauf zurückzuführen, daß sich der Anteil von alten, nicht lärmzertifizierten Flugzeugen von 9 % im Jahr 1986 auf 5 % im Jahr 1987 verringerte und zugleich der Anteil lärmarmen Jets (das sind solche, die den Lärmgrenzwerten des Abschnittes II D der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung bzw. des Anhanges 16, Kapitel 3 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen) von 39 % im Jahr 1986 auf 48 % im Jahr 1987 gestiegen ist.

- 2 -

Auch für den Flughafen Salzburg - er liegt im Verkehrsaufkommen hinter Wien-Schwechat an zweiter Stelle - wurde ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben, mit dessen Fertigstellung demnächst gerechnet werden kann. Ich gehe jedoch davon aus, daß auch in Salzburg durch den vermehrten Einsatz moderner lärmärmer Flugzeuge und die äußerst geringe Anzahl von nicht lärmzertifizierten Flugzeugen (derzeit nur mehr 2%) trotz des gestiegenen Verkehrsaufkommens die Lärmemissionen zurückgegangen sind.

Darüberhinaus bin ich der Ansicht, daß mit der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 1986, BGBl.Nr. 700/1986 ein sehr taugliches Instrument zur Verfügung steht, um die Lärmentwicklung aus dem Luftverkehr einzudämmen bzw. in Grenzen zu halten.

Es ist auch nicht beabsichtigt, über die in der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung vorgesehenen Termine hinaus Ausnahmegewilligungen für die Verwendung von nicht lärmzertifizierten Flugzeugen in Österreich zu erteilen.

Wien, am 26. August 1988  
Der Bundesminister

