



II-10047 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telefax 81 3221155
Telefax (0222) 73 78 78
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/64-4/89

4694 IAB
1990 -02- 12
zu 4778 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Haupt und Genossen vom 15. Dezember 1989,
Zl. 4778/J-NR/89 betreffend Flugverkehr über
Kärnten

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist Ihnen das Volumen des Kärntner Flugverkehrs bekannt?"

Nachfolgende statistische Angaben wurden für die Jahre 1988
und 1989, jeweils für die Monate Juli bis November, gegen-
übergestellt:

Flugbewegungen (IFR)	1988	1989	+ /Zahl	+ /%
Juli	16.229	17.528	1.299	8
August	15.220	17.286	2.066	13,6
September	13.667	16.891	3.224	23,6
Oktober	12.793	15.169	2.376	18,6
November	8.661	9.510	849	9,8

- 2 -

Zu Frage 2:

"Ist ein Ende dieser progressiven Entwicklung abzusehen?"

Die Verkehrsvorhersagen lassen eine weitere Steigerung des Flugverkehrs erwarten, wobei die Prognosen der Steigerung der Passagiere (8 % p.a.) höher sind als die erwartete Steigerung der Zahl der Flugbewegungen, da die jetzt in Betrieb gestellten Flugzeuge größere Kapazität haben. Diese neuen Flugzeugtypen fliegen auch mit treibstoffsparenden und abgasärmeren Düsen.

Allgemein muß gesagt werden, daß sich die Freiheit des Überflugs über ein Staatsgebiet aus der von Österreich ratifizierten Konvention von Chicago (1944) ergibt und daher Überflüge von Österreich selbst kaum beeinflußt werden können. Hinsichtlich der in Österreich landenden und startenden Flugzeuge wird mit der von mir jüngst erlassenen Änderung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (BGBl.Nr. 30/1990) auch eine Schadstoffreduktion erreicht, da damit die lärm- und auch schadstoffreicheren (da älteren) Düsenflugzeuge nach einem festgelegten Fahrplan von den österreichischen Flughäfen ausgeschlossen werden.

Zu den Überflügen über Kärnten sind die österreichischen Luftfahrtbehörden schon seit Jahren bemüht, durch Auffächern des Überflugverkehrs eine Entlastung des Kärntner Luftraumes zu erreichen. Derartige Versuche scheiterten bisher vor allem am Widerstand Italiens, das nicht bereit war, die Überflüge durch das entlang der österreichischen Grenze verlaufende Sperrgebiet auf anderen als den bereits errichteten Luftstraßen zu akzeptieren.

Dieses österreichische Anliegen wurde von meinem Ressort - bisher leider erfolglos - auch im Rahmen der österreichisch-italienischen Gemischten Kommission zur Sprache gebracht.

Es werden jedoch noch in der ersten Hälfte dieses Jahres sowohl im Rahmen der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) als auch im Rahmen einer weiteren Tagung der österreichisch-italienischen Gemischten Kommission neuerlich Versuche unternommen werden, um die Situation im Raume Villach/Klagenfurt zu verbessern. Möglicherweise kommt Österreich dabei die geänderte politische Situation in Europa zu Hilfe.

- 3 -

Zu den Fragen 3 und 4:

"Gibt es eine Studie betreffend die Umweltverträglichkeit dieser exzessiven Belastung?"

" Wenn nein, werden Sie eine in Auftrag geben?"

Weltweit gibt es erst sehr wenige Studien über nicht mit dem Lärm zusammenhängende Belastungen der Umwelt durch den Flugverkehr. Und auch diese Studien kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen, wobei für die Bundesrepublik Deutschland allgemein ausgesagt wird, daß die Schadstoffemissionen des zivilen und dem militärischen Flugverkehrs (einschließlich von NATO-Flugzeugen) weniger als 1 % der Gesamtschadstoffemissionen ausmachen. Dabei werden die Stickoxidemissionen als belastend angesehen, wogegen die Emissionen aus in großer Höhe tätigen Düsentriebwerken die Ozonschicht wieder aufbauend und damit positiv beurteilt werden. Im Unterschied zum Kraftfahrzeugverkehr bewirkt der Flugverkehr bekanntlich keine Schwermetallemissionen. Ob der von den Düsentriebwerken verursachte Wasserdampf tatsächlich die Wolkenbildung verstärkt, dafür gibt es keine Nachweise.

Die wissenschaftliche Beschäftigung mit diesem Thema wird von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde beobachtet. Dazu wird überlegt, ob für Österreich typische Spezifika (geographische und meteorologische Bedingungen) eine Studie nur für Österreich rechtfertigen würden, da die Fragen der Umweltbelastung durch den Luftverkehr überwiegend nur großräumig beurteilt werden können.

Wien, am 30. Jänner 1990

Der Bundesminister

