

II-6069 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/17-4-92

2671 IAB
1992 -05- 21
zu 2695 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Langthaler, Freunde und Freundinnen vom
20. März 1992, Nr. 2695/J-NR/1992, "Parti-
zipationsstandard im Luftfahrtgesetz"

Im Allgemeinen:

Einleitend darf ich feststellen, daß eine wesentliche Voraussetzung für die Erteilung bzw. Änderung einer Zivilflugplatz-Bewilligung das Nichtvorhandensein entgegenstehender sonstiger öffentlicher Interessen ist. Zwischen den Interessen der von den Auswirkungen des Luftverkehrs unmittelbar betroffenen Bevölkerung - insbesondere betreffend die Gesundheit und den Umweltschutz - einerseits und dem Anliegen eines geordneten Ausbaues des Luftverkehrs in Österreich sowie einer verbesserten Anbindung Österreichs an internationale Verkehrsnetze, was Voraussetzung für das wirtschaftliche Wohlergehen unseres Staates sind, haben die Zivilluftfahrtbehörden im konkreten Verfahren eine letztlich von den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts zu überprüfende Entscheidung zu treffen.

Zu den Fragen 1a und 1b:

"Gilt in luftfahrtrechtlichen Verfahren (Zivilflugplatz-Bewilligung, Bewilligung von Bodeneinrichtungen) der Grundsatz, daß alle jene Parteistellung haben, die im Einwirkungsbereich der Anlage nicht nur vorübergehend wohnen und potentiell von Lärm, Abgasen und anderen Emissionen betroffen sein könnten?"

Wer ist denn Partei (außer dem Konsenswerber) und welche subjektiv-öffentlichen Rechte darf sie geltend machen?"

Die Anberaumung der mündlichen Verhandlungen erfolgt durch persönliche Verständigung der bekannten Beteiligten und wird durch Anschlag in den betroffenen Gemeinden bekanntgemacht. Daher haben alle im Einwirkungsbereich der Anlage lebenden und potentiell von Lärm, Abgasen und anderen Emissionen betroffenen Personen Gelegenheit, von der anberaumten Verhandlung rechtzeitig Kenntnis zu erlangen und an dieser teilzunehmen. Ob einem an der Verhandlung teilnehmenden Beteiligten Parteistellung zukommt, hat die Behörde auf Grund der Gegebenheiten in jedem Einzelfall zu beurteilen. Parteien in den luftfahrtrechtlichen Verfahren sind alle Personen, insoweit sie vermöge eines Rechtsanspruches oder eines

- 2 -

rechtlichen Interesses an der Sache beteiligt sind. Sie können alle sie berührenden subjektiv-öffentlichen Rechte geltend machen.

Zu Frage 2a:

"Inwiefern bietet die Zivilflugplatz-Bewilligung oder die Bewilligung von Bodeneinrichtungen die Möglichkeit, eine Begrenzung der Flugbewegungen zum Schutz der Nachbarn vor unzumutbaren Belästigungen vorzunehmen?"

Eine der Voraussetzungen für die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung ist, daß sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Da darunter auch die Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben und Gesundheit sowie die Fernhaltung störender Einwirkungen auf Personen und Sachen zu subsumieren sind, kann auf diesem Weg auf die Flugbewegungen regulierend Einfluß genommen werden. Die Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies u.a. zur Abwendung von Gefahren notwendig ist. Darunter fallen auch Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit von außenstehenden Personen.

Zu Frage 2b:

"In welcher Weise erfolgt eine solche Begrenzung? Werden Betriebszeiten festgelegt oder werden die Flugbewegungen pro Zeiteinheit (Stunde, Tag/Nacht, Jahr) limitiert?"

Die Begrenzung der Flugbewegungen erfolgt in der Regel durch Festlegung bzw. Einschränkung von Betriebszeiten; eine Limitierung der Flugbewegungen pro Zeiteinheit kann in der Regel nicht erfolgen, da Flughäfen Betriebspflicht haben.

Zu Frage 2c:

"In welcher Weise bietet § 72 Abs. 1 lit a LFG die Möglichkeit, die Landung nur jener Flugzeugarten zuzulassen, die Lärm und Abgase nach dem Stand der Technik vermeiden?"

§ 72 Abs.1 lit.a LFG stellt nur auf die Verkehrssicherheit und die zweckmäßige Gestaltung des Luftverkehrs ab, nicht jedoch auf die Umweltproblematik. Gravierende Verwendungsbeschränkungen für Luftfahrzeuge aus Lärmgründen enthält jedoch die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, die seit der Novelle BGBl.Nr. 30/1990 wesentlich strenger ist als vergleichbare internationale Regelungen. Zur Abgassituation ist festzustellen, daß Neuzulassungen von Jets in Österreich seitens des Bundesamtes für Zivilluftfahrt nur erfolgen, wenn den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten Regelungen (Stand der Technik) entsprochen wird.

- 3 -

Zu Frage 2d:

"Inwiefern wird das zulässige Maß der Lärmbelästigung durch die jeweilige Widmung des Flächenwidmungsplanes bestimmt? Inwiefern erfolgt überhaupt eine Rücksichtnahme auf den Flächenwidmungsplan, wie er von den Gemeinden erstellt wurde?"

Im Verfahren zur Erteilung oder Änderung einer Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu prüfen, ob die in Aussicht genommene Fläche u.a. im Hinblick auf die Beschaffenheit ihrer Umgebung für die geplanten Zwecke geeignet ist. Weiters wird den vom Vorhaben berührten Ländern und Gemeinden, sowie der örtlich zuständigen Landwirtschaftskammer Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. So kann auf Flächenwidmungen, Naturschutzgebiete, etc. Rücksicht genommen werden.

Grundsätzlich ist aber zu den Flächenwidmungsplänen festzuhalten, daß die Luftfahrtbehörde auf deren Gestaltung keinen Einfluß hat. Es ist hingegen immer wieder festzustellen, daß Gemeinden trotz genauer Kenntnis der bestehenden Verkehrssituation und der damit verbundenen Auswirkungen in der näheren Umgebung von Flugplätzen Bauland-Wohngebiet widmen, daß in diesem Bereich sogar Kindergärten und Erholungsanlagen errichtet werden und danach versucht wird, die schon zuvor bestehenden Auswirkungen des Flughafenbetriebes einzuschränken. Auch sind zahlreiche Fälle bekannt, in denen Menschen in Kenntnis der Existenz und des Betriebes von Flughäfen in der Nähe Grundstücke erworben und Wohnraum geschaffen bzw. gemietet haben und in der Folge Beschwerden und Forderungen gegen den Flughafen richten.

Zu Frage 3a:

"Welche Möglichkeit der nachträglichen Auflagenerteilung zum Schutz der Nachbarn und der Umwelt vor Beeinträchtigung/Belästigung durch Flugplätze bietet das Luftfahrtgesetz?"

Gemäß § 141 Abs. 3 LFG ist die Aufsichtsbehörde jederzeit verpflichtet, dem Flugplatzhalter alle Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind. Der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt umfaßt auch die Sicherheit des Lebens und der Gesundheit von Personen und die Sicherheit von Sachen im Nahbereich von Flugplätzen.

Zu Frage 3b:

"Ist eine Erweiterungsbewilligung auch notwendig, wenn eine bloße Mehrauslastung der bestehenden Anlage gegeben ist?"

Wenn infolge des gestiegenen Verkehrsaufkommens auf einem Flugplatz eine sichere Betriebsführung nicht mehr gewähr-

- 4 -

leistet ist, muß der Flugplatzhalter eine "Erweiterungsbewilligung" beantragen. Geschieht dies nicht, hat die Luftfahrtbehörde nach § 141 Abs.3 LFG vorzugehen.

Zu Frage 4a:

"Wie wird die Einhaltung der Auflagen zum Schutz der Nachbarn und der Umwelt bei Flugplätzen kontrolliert?"

Die Einhaltung von Auflagen wird in Ausübung des Aufsichtsrechtes über die Zivilflugplätze gemäß § 141 LFG von der Aufsichtsbehörde überprüft. Ich bin als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Aufsichtsbehörde über die sechs österreichischen Flughäfen (s. Frage 7). Aufsichtsbehörde und auch für die Errichtung und Erweiterung von Flugplätzen zuständige Behörde ist der jeweils örtlich zuständige Landeshauptmann.

Zu Frage 4b:

"Welche Sanktionsmittel stehen der Behörde bei Nichteinhaltung dieser Auflagen zur Verfügung?"

Bei Nichteinhaltung von Bescheidauflagen hat die Aufsichtsbehörde auf Grund der Bestimmungen des § 141 Abs.3 LFG die Möglichkeit, alle geeigneten Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung derselben zu ergreifen. Darüberhinaus besteht bei schweren Mißständen die Möglichkeit des Widerrufs der Zivilflugplatz-Bewilligung. Schließlich sieht das LFG in § 146 die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren vor.

Zu Frage 5 a und b:

"Ist de lege ferenda daran gedacht, die Fachplanungskompetenz in Anspruch zusammen und die Errichtung und Erweiterung von Flughäfen zusätzlich zur bereits bestehenden Bewilligungspflicht an das Vorliegen einer Flughafen-Verordnung des Bundesministers oder eines österreichischen Luftfahrtkonzepts zu binden?"

Wird es für derartige Planungsverordnungen ein Anhörungsverfahren geben?"

Für die Errichtung und Erweiterung von Flughäfen ist gemäß den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes die Erteilung einer Bewilligung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erforderlich. Insoweit ist eine Fachplanungskompetenz bei diesem gegeben. Darüberhinaus ist bei der Errichtung und Erweiterung von Flughäfen eine Harmonisierung mit den Leitlinien des österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes unabdingbar. Ergänzend dazu ist festzustellen, daß bereits derzeit gemäß § 70 Abs.2 LFG ein Anhörungsverfahren zwingend vorgeschrieben ist, in dessen Verlauf den Gemeinden, Ländern,

- 5 -

Kammern, etc. die Möglichkeit eingeräumt wird, zu einer geplanten Errichtung oder Erweiterung von Flughäfen Stellung zu nehmen.

Zu Frage 6a:

"Warum wurde von seiten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Entschließung des Nationalrates vom 3. Juli 1986 nicht entsprochen?"

Auf Grund der Entschließung des Nationalrates vom 3. Juli 1986 wurde seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unverzüglich mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung Kontakt aufgenommen. Das Bundesministerium für Landesverteidigung hat damals darauf hingewiesen, daß in diesem Ressort Novellierungsvorschläge in Ausarbeitung seien, und gleichzeitig ersucht, deren Vorliegen abzuwarten.

Zu Frage 6b:

"Was passierte mit dem im Jahre 1988 vom Bundesministerium für Landesverteidigung übermittelten "Konzeptiven Entwurf für gesetzliche Lärmschutzmaßnahmen, soweit Angelegenheiten der Militärluftfahrt berührt sind"?"

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die Übermittlung des "Konzeptiven Entwurfes 1988" zum Anlaß genommen, um unter Einbeziehung der mit der Luftfahrt befaßten und durch diese betroffenen Kreise die Fluglärmsituation in Österreich zu klären.

Die erforderlichen, sehr umfangreichen Arbeiten für die Erstellung eines Fluglärmgesetzes in Anknüpfung an den erwähnten Entwurf sind im Gange. Um jedoch aus Gründen des Schutzes der Umwelt zwischenzeitig auf die Entwicklung des Luftverkehrs rascher reagieren zu können, wurde im Jahre 1990 die Zivilflugfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung entsprechend novelliert. Der Erfolg dieser Novelle zeigt sich in einer nachweislichen Verringerung der Lärmpegel um die Flughäfen; ein unmittelbares Ergebnis, das durch ein Fluglärmgesetz nicht erreichbar gewesen wäre.

Zu Frage 7a:

"Wann erfolgte die Zivilflugplatz-Bewilligung jeweils für die in Österreich bestehenden Flughäfen?"

Wien - 21. 9. 1959, Salzburg - 8. 4. 1957, Graz - 9. 3. 1961, Innsbruck - 20. 9. 1960, Klagenfurt - 24. 7. 1961.

Für den Flughafen Linz wurde mit Bescheid des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 23. Juli 1959 die Bewilligung für die zivile Mitbenützung dieses Militärflugplatzes erteilt.

- 6 -

Zu Frage 7b:

"Welche Erweiterungen gab es seither und wann ergingen dazu die Bewilligungen, insbesondere wieviele Erweiterungsverfahren wurden seit dem 3. Juli 1986 abgewickelt?"

Flughafen Wien:

Vier Erweiterungen: 28.12.1972, 9.12.1979, 12.8.1983, 6.9.1991.

Flughafen Graz

Vier Erweiterungen: 17.7.1970, 11.12.1978, 23.4.1986, 19.8.1991.

Flughafen Innsbruck

Sechs Erweiterungen: 24.11.1977, 14.2.1980, 25.2.1982, 9.12.1985, 14.11.1989, 30.3.1992.

Flughafen Klagenfurt

Drei Erweiterungen: 2.6.1965, 9.11.1967, 14.4.1989.

Flughafen Salzburg

Sieben Erweiterungen: 31.5.1965, 21.1.1969, 22.11.1979, 8.6.1983, 17.5.1988, 14.12.1988, 27.4.1992.

Zu diesen Erweiterungen ist allerdings festzustellen, daß sie überwiegend keine Kapazitätserhöhungen erbrachten, sondern nur der Verbesserung der Betriebsabwicklung dienten und somit durchaus auch im Sinn des Umweltschutzes gelegen sind.

Zu Frage 7c:

"Um wieviel Prozent nahmen die Flugbewegungen an diesen Flughäfen im Jahre 1989 jeweils gegenüber dem Jahr 1957, dem Jahr der Beschlußfassung des LFG, zu?"

Die erste Spalte der folgenden Flugbewegungsstatistik bezieht sich auf das, auf die jeweilige erste Zivilflugplatz-Bewilligung folgende volle Betriebsjahr.

<u>Flughafen</u>	<u>Erstes volles Betriebsjahr</u>	<u>1989</u>
Wien	16867 (1960)	74041
Graz	58 (1962)	8237
Innsbruck	940 (1961)	8232
Klagenfurt	368 (1962)	5148
Linz	162 (1960)	8652
Salzburg	480 (1958)	12114

Zu Frage 8:

"Wieviele Flugfelder gibt es in Österreich?"

- 7 -

Wie ist die geplante Änderung des § 8 Abs. 1 LFG zu verstehen, wonach nunmehr Flugfelder auch von internationalen Routen aus angeflogen werden dürfen?

Würde für die Flugfelder bei Inanspruchnahme des § 8 Abs. 1 LFG jedenfalls eine Erweiterungsbewilligung notwendig sein, weil der Betriebsumfang steigt?"

In Österreich gibt es 56 Flugfelder.

Durch die geplante Änderung des § 8 Abs.1 LFG soll in Hinkunft ein Ein- und Ausflug nach und von allen Flugfeldern in Österreich möglich sein, wenn die grenzbehördliche Abfertigung des Fluges sichergestellt ist.

Dadurch, daß die grenzbehördliche Abfertigung in Hinkunft auch durch nicht auf den Flugfeldern stationierte Exekutivorgane erfolgen kann, wird eine Entlastung der derzeit nur auf einzelnen Flugfeldern eingerichteten Flugsicherungshilfsstellen bewirkt. Es ist jedoch schon allein aus flugtechnischen und flugbetrieblichen Gründen nicht zu erwarten, daß eine wesentliche Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen auf den österreichischen Flugfeldern eintreten wird.

Wien, am 19. Mai 1992

Der Bundesminister

