

234 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Ausgedruckt am 21. 8. 1991

Regierungsvorlage

Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates

Die Republik Österreich und die Schweizerische Eidgenossenschaft — im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet — haben,

- in Anerkennung des Schutzbedürfnisses der Anwohner gegen störende Einwirkungen aus dem Betrieb des Flugplatzes Altenrhein,
- in der Absicht, auf der Grundlage einer einvernehmlichen rechtlichen Regelung einen geordneten Flugbetrieb zu ermöglichen,
- in dem Bewußtsein, daß dies für den Flugplatz Altenrhein nur durch eine Mitbenützung des österreichischen Luftraums sichergestellt werden kann,
- im Hinblick auf das Bestreben der Republik Österreich, eine regelmäßige Flugverbindung von Altenrhein nach Wien einzurichten und aufrechtzuerhalten,
- unter Berücksichtigung der Bedeutung, die das Naturschutzgebiet Rheindelta für die Republik Österreich besitzt,
- in der Absicht, Gegenrecht für die Auswirkungen des Betriebs des Flugplatzes Hohenems zu gewähren,
- eingedenk ihrer Mitgliedschaft bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

Benützung des österreichischen Luftraums

(1) Die Benützung des österreichischen Luftraums über dem Rheindelta für Anflüge zum und für Abflüge vom Flugplatz Altenrhein ist im Rahmen dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäß Art. 6 gestattet. Schweizerischen Staatsluftfahrzeugen sind ohne besondere österreichische Bewilligung höchstens fünfundsechzig derartige Überflüge im Jahr erlaubt.

(2) Die Benützung des österreichischen Luftraums über dem Rheindelta im Rahmen von innerschweizerischen Flügen von und nach dem Flugplatz Altenrhein ist ohne Abgabe eines ICAO-Flugplans gestattet.

(3) Die Republik Österreich anerkennt die von der Schweiz ausgestellten Lernausweise für Flugschüler als luftfahrtbehördliche Bewilligungen im Flugplatzverkehr von Altenrhein.

ARTIKEL 2

Luftraumstruktur

Zum Schutz der Sicht- und Instrumentenflüge wird von den Vertragsparteien für den Flugplatz Altenrhein eine grenzüberschreitende flugsicherungstechnische Luftraumstruktur in Form einer Flugplatzverkehrszone (ATZ) oder eines kontrollierten Luftraums, geschaffen. Die Einzelheiten werden in der Vereinbarung gemäß Art. 6 geregelt.

ARTIKEL 3

An- und Abflugverfahren

(1) Die An- und Abflugverfahren für den Flugplatz Altenrhein sind, soweit sie den österreichischen Luftraum berühren, vom schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt, der österreichischen Obersten Zivilluftfahrtbehörde sowie der Gemischten Kommission (Art. 9) zur Kenntnis zu bringen. Erhebt die Republik Österreich binnen zwei Monaten keine Einwendungen, so gilt die erforderliche Zustimmung als erteilt.

(2) Das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Vertrags bestehende Sichtflugverfahren und das Instrumentenflugverfahren West gelten als genehmigt.

(3) Soweit es die meteorologischen Verhältnisse gestatten und nicht Gründe der Flugsicherheit dagegen sprechen, ist aus Westen anzufliegen und nach Westen abzufiegen. Bei Platzrundenbetrieb ist

bis zur jeweils maximal zulässigen Rückenwindkomponente nach Westen abzufliegen.

ARTIKEL 4

Lärmbelastung

(1) Die aus dem Flugbetrieb des Flugplatzes Altenrhein entstehenden Fluglärmbelastungen werden für österreichisches Gebiet nach österreichischem Recht und für schweizerisches Gebiet nach schweizerischem Recht ermittelt und beurteilt. Allenfalls notwendige lärmtechnische Sanierungsmaßnahmen richten sich ebenfalls nach diesen Bestimmungen.

(2) Die übrigen einer Lärmverringerung dienenden Bestimmungen dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäß Art. 6 werden von Abs. 1 nicht berührt.

ARTIKEL 5

Gegenrecht für den Flugplatz Hohenems

(1) Sofern im Zuge eines etwaigen Ausbaus des Flugplatzes Hohenems für An- und Abflüge die Benützung des schweizerischen Luftraums erforderlich sein sollte, so wird die Schweiz unter gleichartigen Voraussetzungen, wie sie für die Benützung des österreichischen Luftraums für An- und Abflüge von und nach Altenrhein gelten, zustimmen.

(2) Art. 4 ist analog auf den Flugplatz Hohenems anzuwenden.

ARTIKEL 6

Durchführung des Vertrags

Die nähere Regelung zur Durchführung dieses Vertrags wird in einer Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich und dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement getroffen.

ARTIKEL 7

Rechts- und Amtshilfe

Die Vertragsparteien leisten einander bei der Verfolgung jener Verletzungen luftfahrtsrechtlicher Vorschriften, die im Zusammenhang mit Flügen zu und von den Flugplätzen Altenrhein und Hohenems erfolgen, und bei der Vollstreckung von Erkenntnissen über solche Verletzungen, Rechts- und Amtshilfe. Dabei können die zuständigen Behörden unmittelbar miteinander verkehren.

ARTIKEL 8

Gleichberechtigung für ein österreichisches Luftverkehrsunternehmen

Einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen, das eine regelmäßige Verbindung von Bestimmungsorten in Österreich nach Altenrhein aufrechterhält, wird die Benützung des Flugplatzes Altenrhein und seiner betrieblichen und technischen Einrichtungen zu Bedingungen ermöglicht, die nicht ungünstiger sind als jene, die einem schweizerischen Linienunternehmen eingeräumt würden.

ARTIKEL 9

Gemischte Kommission

(1) Die Vertragsparteien bilden eine Gemischte Kommission mit der Aufgabe

- a) jede Frage, die sich aus der Auslegung und der Anwendung dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäß Art. 6 oder in sonstigem Zusammenhang damit ergibt, zu behandeln und entsprechende Maßnahmen zu erörtern,
- b) allfällige Änderungen dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäß Art. 6 zu beraten,
- c) Empfehlungen an die zuständigen Stellen bezüglich der Punkte a) und b) zu erstatten.

(2) Die Kommission setzt sich aus drei österreichischen und drei schweizerischen Mitgliedern zusammen, die sich von Experten begleiten lassen können. Jede Vertragspartei bezeichnet ein Mitglied ihrer Delegation als deren Leiter. Jeder Delegationsleiter kann durch ein an den Leiter der anderen Delegation gerichtetes Begehren die Kommission einberufen, die spätestens innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Begehrens zusammenzutreten hat.

(3) Die Kommission faßt ihre Beschlüsse einstimmig. Sie gibt sich selbst eine Geschäftsordnung.

(4) Auf Verlangen einer Delegation ist unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften Einsicht in die zur Erfüllung ihrer Aufgabe notwendigen Flugbetriebsunterlagen der Flugplätze Altenrhein und Hohenems zu gewähren.

ARTIKEL 10

Meinungsverschiedenheiten

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäß Art. 6 sollen im Rahmen der Gemischten Kommission beigelegt werden.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit zwischen den beiden Vertragsparteien im Rahmen der Gemischten Kommission nicht beigelegt werden, so

234 der Beilagen

3

ist sie auf Verlangen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann ist innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Abs. 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der ICAO bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll sein Vertreter die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(6) Hinsichtlich der Ladung und der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen werden die Gerichte und die Verwaltungsbehörden der beiden Vertragsparteien auf das vom Schiedsgericht an die betreffende Regierung zu richtende Ersuchen in derselben Weise Rechts- und Amtshilfe leisten wie auf das Ersuchen ausländischer Zivilgerichte.

ARTIKEL 11

Schlußbestimmungen

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in Bern ausgetauscht werden.

(2) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der dem Monat folgt, in dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht werden. Gleichzeitig tritt der zwischen den Regierungen Österreichs und der Schweiz am 21. Dezember 1956 durchgeführte Notenwechsel über die ausnahmsweise Benützung österreichischen Hoheitsgebietes durch schweizerische Staatsluftfahrzeuge außer Kraft.

(3) Dieser Vertrag gilt auf unbestimmte Zeit. Er kann jederzeit schriftlich auf diplomatischem Weg gekündigt werden und tritt ein Jahr nach der Kündigung außer Kraft.

(4) Im Falle der Kündigung nehmen die Vertragsparteien unverzüglich Verhandlungen im Hinblick auf eine einvernehmliche Neuregelung betreffend die Auswirkungen des Betriebs ihrer bestehenden grenznahen Flugplätze auf.

Geschehen zu Bregenz, am 22. Juli 1991 in zwei Urschriften.

Für die Republik Österreich:

Mock

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

Felber

VORBLATT**Problem:**

Regelung der Auswirkungen des Betriebs des schweizerischen Flugplatzes Altenrhein auf das Hoheitsgebiet der Republik Österreich.

Lösung:

Abschluß eines Staatsvertrags zwischen Österreich und der Schweiz.

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Keine zusätzlichen Kosten außer allfälligen Dienstreisekosten für die Mitglieder der Gemischten Kommission gem. Art. 9 des Vertrags.

Verträglichkeit mit EG — Recht:

Es bestehen keine einschlägigen EG-Normen.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Der vorliegende Staatsvertrag enthält gesetzändernde und gesetzergänzende Bestimmungen und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Er hat nicht politischen Charakter und ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodaß eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Er enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen. Die Zuständigkeit des Bundes zum Abschluß des Vertrages ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 2 B-VG ("äußere Angelegenheiten").

An allen Verhandlungen mit der Schweiz haben Mitglieder der Vorarlberger Landesregierung bzw. Beamte des Amtes der Vorarlberger Landesregierung teilgenommen. Darüber hinaus ist eine Anhörung des Landes Vorarlberg gemäß Art. 10 Abs. 3 B-VG erfolgt.

Auf dem schweizerischen Flugplatz Altenrhein wurde im Jahr 1990 ein Instrumentenlandesystem ILS errichtet. Für ILS-Anflüge ist die Benützung des österreichischen Luftraums erforderlich. Aber auch abgesehen vom ILS-Verfahren ist ein Betrieb des Flugplatzes Altenrhein praktisch nicht ohne die Setzung von schweizerischen Hoheitsakten möglich, die auch auf österreichischem Hoheitsgebiet Wirkungen entfalten, wie die Festlegung eines Teiles der Platzvolte über österreichischem Territorium oder die Festlegung von An- und Abflugverfahren, sofern sie von Osten bzw. nach Osten führen. Für die Benützung österreichischen Luftraums sowie für die Ausübung von Hoheitsrechten durch die Schweiz mit Auswirkungen auf österreichischem Hoheitsgebiet ist eine Zustimmung Österreichs notwendig.

Diese Notwendigkeit der Zustimmung durch Österreich hat Gelegenheit geboten, in mehrjährigen Verhandlungen Einschränkungen des Flugbetriebes des Flugplatzes Altenrhein zum Schutz besonders der Bewohner der betroffenen Vorarlberger Gemeinden Höchst, Fussach und Gaisau und des Naturschutzgebietes Rheindelta vor Fluglärm sowie die erforderliche Luftraumstruktur zur Durchführung von Instrumentenflügen zu vereinbaren.

Der Vertrag schafft auch die Voraussetzungen für den Betrieb einer regelmäßigen Flugverbindung Altenrhein – Wien durch ein österreichisches Luftverkehrsunternehmen. Eine Linienflugverbindung des Landes Vorarlberg mit Wien ist im Hinblick auf die Größe und die Struktur des Flugplatzes Hohenems sinnvollerweise nur über grenznahe deutsche oder schweizerische Flugplätze möglich. Eine solche Verbindung kann nur dann sicher und ökonomisch betrieben werden, wenn Flugzeuge mit einer Kapazität von etwa 30 bis 40 Passagiersitzen eingesetzt werden und die An- und Abflüge bei solchen Flügen nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden.

Der deutsche Flughafen Friedrichshafen würde einen Betrieb mit Flugzeugen dieser Größenordnung nach Instrumentenflugregeln ermöglichen. Dieser Flugplatz liegt aber in relativ großer Entfernung von Österreich. Das sehr hohe Straßenverkehrsaufkommen zwischen Friedrichshafen und Bregenz führt insbesondere in den Sommermonaten oft zu starken Verzögerungen bei der Anfahrt zum Flughafen. Darüber hinaus ist Friedrichshafen für die Bewohner des passagieraufkommensstarken Vorarlberger Oberlandes noch weiter entfernt.

Dabei wurde eine solche Konstruktion gewählt, die vorsieht, daß die erforderlichen Grundsatzbestimmungen in einem auf Gesetzesstufe stehenden Staatsvertrag und die wegen der technischen Entwicklung flexibel zu gestaltenden Bestimmungen in einem auf Verordnungsstufe stehenden Ressortübereinkommen zwischen dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement enthalten sind.

Durch diesen Vertrag sind für den Bund keine zusätzlichen Kosten zu erwarten, außer allfälligen Dienstreisekosten für die Mitglieder der Gemischten Kommission, die gemäß Art. 9 dieses Vertrages zu bestellen ist.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Absatz 1:

Der Flugplatz Altenrhein wurde im Laufe der Zeit soweit ausgebaut, daß die Benützung österrei-

chischen Luftraums für An- und Abflug unvermeidlich wurde. Trotzdem wurden die An- und Abflugverfahren des Flugplatzes von den Schweizer Luftfahrtbehörden ohne Mitwirkung österreichischer Behörden festgelegt. Der jährlich zunehmende Flugverkehr führte schließlich zu erheblichen Lärmbelastigungen im Naturschutzgebiet Rheindelta und bei den flugplatznahen Gemeinden Vorarlbergs. Auf Wunsch der Vorarlberger Landesregierung wurde deshalb am 13. Dezember 1985 durch eine Änderung der Luftverkehrsregeln (LVR), BGBl. Nr. 519/1985, zum Schutz des Naturschutzgebietes Rheindelta vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein Flugbeschränkungsgebiet festgelegt, das bald eine spürbare Erleichterung für dieses Gebiet brachte, zumal die Bestimmungen über das Flugbeschränkungsgebiet den besonders störenden Schulflugbetrieb an eine Ausnahmegewilligung des Bundesamts für Zivilluftfahrt knüpften. Diese Ausnahmeregelungen bildeten bei den Vertragsverhandlungen eine Basis für eine Vereinbarung gem. Art. 6 des Vertrags. Es ist beabsichtigt, daß das Flugbeschränkungsgebiet Rheindelta weiterhin bestehen bleibt; lediglich die Bestimmung betreffend den Schulflugbetrieb müßte durch eine Bestimmung, die auf den gegenständlichen Vertrag Bezug nimmt, ersetzt werden.

Der Überflug schweizerischer Staatsluftfahrzeuge zum Zweck von An- und Abflug zum und vom Flughafen Altenrhein ist derzeit durch einen österreichisch-schweizerischen Notenwechsel vom 21. November 1956 geregelt, wonach diese Luftfahrzeuge österreichisches Hoheitsgebiet westlich des neuen Rheinlaufes und das nördlich davon gelegene Gebiet des Bodensees „gelegentlich, im Sinne einer Ausnahme“ überfliegen dürfen. Dieser Notenwechsel wird durch eine Bestimmung im vorliegenden Staatsvertrag ersetzt und die Anzahl derartiger Überflüge ohne besondere österreichische Bewilligung auf 75 im Jahr beschränkt.

Absatz 2:

Die Richtlinien des Anhangs 2 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (AIZ), BGBl. Nr. 138/1971, sehen für Flüge über die Staatsgrenze die Abgabe eines Flugplans vor. Diese Richtlinien wurden sowohl von der Schweiz als auch von Österreich (§§ 25 ff der Luftverkehrsregeln LVR, BGBl. Nr. 56/1967, i. d. g. F.) in die nationale Rechtsordnung übernommen. Durch die vorliegende Regelung wird sowohl den diesbezüglichen schweizerischen als auch den österreichischen Bestimmungen derogiert.

Absatz 3:

Gemäß Art. 33 des AIZ werden Zivilluftfahrerscheine, die von dem Vertragsstaat, in dem das

Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, von den anderen Vertragsstaaten generell als gültig anerkannt.

Diese Anerkennung gilt jedoch nicht für Flugschülerausweise. Erst diese Bestimmung ermöglicht es Flugschülern, mit von der Schweiz ausgestellten Lernausweisen (Flugschülerausweisen) im Flugplatzverkehr von Altenrhein auch österreichischen Luftraum zu benützen. Diese Regelung stellt somit auch eine Ergänzung zur österreichischen Regelung über Flugschülerausweise des § 14 der Zivilluftfahrtverordnung (ZLPV), BGBl. Nr. 219/1958, i. d. g. F. dar.

Zu Artikel 2:

Grundsätzlich ist es erforderlich, daß bei einer gemeinsamen Regelung der Verfahren eines grenznahen Flugplatzes auch hinsichtlich der Luftraumstruktur im Interesse der Luftraumbenutzer Einigung erzielt wird. Da Österreich über Vorarlberg in niedrigen Höhen keinerlei Luftraum für Flugsicherungs-zwecke festgelegt hat, war eine Anpassung an schweizerische Verhältnisse möglich und naheliegend. Dazu waren zwei Maßnahmen erforderlich:

- a) die Schaffung einer Bestimmung, die Instrumentenflügen und Nachtsichtflügen den Antritt bzw. die Beendigung von An- bzw. Abflügen außerhalb überwachter Lufträume ermöglicht; dies erfolgte durch die Änderung des § 68 Abs. 2 der LVR in der Novelle vom 2. Mai 1990, BGBl. Nr. 228/1990;
- b) die Ergänzung der — auf schweizerischem Gebiet bereits errichteten — Flugplatzverkehrszone ATZ auf österreichischem Bundesgebiet. Die ATZ dient dem Schutz des Flugplatzverkehrs — im gegenständlichen Fall insbesondere des Instrumentenflugverkehrs — vor dem übrigen Flugverkehr. Diese Maßnahme erfolgte durch die 2. LVR-Novelle 1990, BGBl. Nr. 655. Da der Inhalt dieser 2. LVR-Novelle in die Vereinbarung gemäß Art. 6 dieses Vertrags aufgenommen werden soll, wird diese Novelle mit dem Inkrafttreten der Vereinbarung gegenstandslos.

Es wurde außerdem die Möglichkeit offengelassen, anstelle einer Flugplatzverkehrszone durch eine Änderung der Vereinbarung gem. Art. 6 dieses Vertrags einen kontrollierten (überwachten) Luftraum — gedacht ist allenfalls an eine Kontrollzone — zu errichten. Diese Variante könnte wegen einer zu erwartenden Änderung der ICAO-Richtlinien betreffend Flugplatzverkehrszonen zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht gezogen werden.

Zu Artikel 3:

Absatz 1:

Die An- und Abflugverfahren für den Flugplatz Altenrhein werden auch weiterhin von der schwei-

zerischen Luftfahrtbehörde festgelegt werden. Sofern diese Verfahren österreichischen Luftraum berühren, ist eine österreichische Zustimmung erforderlich. Somit stellt diese Bestimmung ein Mitspracherecht sicher, das im Interesse der Bevölkerung der betroffenen flugplatznahen Gemeinden und des Naturschutzgebietes genützt werden kann.

Absatz 2:

Das derzeit für den Flugplatz Altenrhein bestehende Sichtflugverfahren und das geplante Instrumentenflugverfahren West wurden den österreichischen Luftfahrtbehörden und dem Amt der Vorarlberger Landesregierung zur Kenntnis gebracht. Diese Verfahren wurden im Zuge der Vertragsverhandlungen besprochen und gaben keinen Anlaß zu Einwendungen. Von schweizerischer Seite wurde zugesichert, daß nicht die Absicht bestehe, diese Verfahren bis zur Unterzeichnung des Vertrags zu ändern. Da die angeführten Verfahren von der Schweiz im Luftfahrthandbuch (AIP) oder in einer Nachricht für Luftfahrer (NOTAM) zu verlautbaren sind, besteht außerdem jederzeit die Möglichkeit, die Verfahren unmittelbar vor der Unterzeichnung des Vertrags überprüfen zu lassen.

Absatz 3:

Die Regelung, wonach Anflüge aus Westen und Abflüge nach Westen zu erfolgen haben (Preferential Runway System), dient der Verminderung der Lärmimmissionen auf österreichischem Gebiet, da dieses dadurch weniger oft überflogen wird. Die Anwendung dieses Systems hat naturgemäß dort ihre Grenzen, wo die Flugsicherheit, insbesondere bei Überschreitung der zulässigen Rückenwindkomponente für Start und Landung nicht mehr gewährleistet ist.

Zu Artikel 4:

In der Schweiz bestehen detaillierte Lärmvorschriften für Flugplätze. Diese enthalten Berechnungsverfahren für die Ermittlung eines Beurteilungspegels und Grenzwerte für die Lärmimmissionen in verschiedenen Nutzungszonen um Flugplätze. In Österreich fehlen besondere Immissionsvorschriften für Fluglärm. Es mußte deshalb auf ÖNORMEN und Richtlinien des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung (ÖAL) zurückgegriffen werden.

Die Grenzwerte für Lärmimmissionen des schweizerischen Lärmbeurteilungsmodells sind nicht identisch mit denen der Richtlinien des ÖAL.

Die schweizerische Rechtslage läßt nur eine rückwirkende und damit eher unflexible Lärmkontrolle über ein Kalenderjahr zu. Für einen Tag mit durchschnittlichem Spitzenbetrieb wird die durchschnittliche Zahl der stündlichen Flugbewegungen zugrunde gelegt.

Im Sinne einer wirkungsvolleren und rascher greifenden Lärmkontrolle wurde für das österreichische Gebiet ein Überwachungsmodell entwickelt, das sich auf österreichische Grenzwerte bezieht. Dabei wurde besonders auch die Größe des Flugplatzes, dessen Lage zu den lärmsensiblen Gebieten sowie die Besonderheit des Fluglärms bei verschiedenen Flugzeugtypen durch Hinzufügen von Tonzuschlägen berücksichtigt.

Der auf österreichischer Seite einwirkende Fluglärm wird für einen festgelegten Referenzpunkt im Gemeindegebiet Gaißau durch den Flugplatzhalter täglich berechnet und von einem Vertreter Vorarlbergs stichprobenweise gemessen und überprüft werden. Am Referenzpunkt darf ein maximaler Tagespegel von 50 dB sowie eine maximale Jahreslärmsumme, die der Lärmbelastung des Jahres 1988 entspricht, nicht überschritten werden. Für das gesamte Gebiet erfolgt ergänzend die Berechnung von Lärmbelastungskurven nach der Methode der schweizerischen Lärmschutzverordnung. Ferner sind Spitzenpegel in Form von Einschränkungen auf lärmärmere Flugzeugtypen begrenzt und Betriebszeiten für Altenrhein festgelegt worden. Dies ergibt im Zusammenhang, daß die Lärmschutzvorschriften für das österreichische Gebiet wesentlich strenger sind als die schweizerischen.

Nicht einbezogen in diese Lärmbeschränkungen sind gemäß Artikel 6 des Ressortübereinkommens 50 Überflüge von Militärflugzeugen mit Strahltriebwerk.

Zu Artikel 5:

Diese Bestimmung sieht grundsätzlich ein Gegenrecht für den Flugplatz Hohenems vor. Dieses soll aber nur dann zum Tragen kommen, wenn im Zuge eines etwaigen Ausbaus des Flugplatzes im Gegensatz zum derzeitigen Betrieb eine regelmäßige Benützung schweizerischen Luftraums notwendig werden sollte.

Zu Artikel 6:

Gleichzeitig mit diesem Vertrag wurde ein Ressortübereinkommen paraphiert. In ihm wird zunächst in identer Form der Novelle zu den Luftverkehrsregeln, BGBl. Nr. 655/1990, eine Flugplatzverkehrszone definiert und deren Benützung geregelt. Die Lärmschutzbestimmungen bestehen im wesentlichen aus dem oben in Art. 4 umschriebenen Lärmkorsett und Beschränkungen der Betriebs-

zeiten des Flugplatzes, insbesondere in den Abend- und Mittagsstunden sowie an Wochenenden und Feiertagen (zB: Betriebszeiten: Montag bis Freitag 07.00—12.00 Uhr und 13.30—20.00 Uhr, in Ausnahmefällen ab 06.00 und bis 22.00 Uhr; Samstag 08.00—12.00 Uhr und 13.30—20.00 Uhr; Sonntag 10.00—12.00 Uhr und 13.30—20.00 Uhr; keine Platzrundenflüge und Werksflüge Samstag nachmittags und Sonntag).

Damit ist sichergestellt, daß die künftige Lärmbelastung das im Jahr 1988 erreichte Maß nicht übersteigt (siehe auch Erläuterungen zu Art. 4 oben). Eine weitere Bestimmung sieht eine Benützung der Piste des Flugplatzes Altenrhein in einer solchen Weise vor, daß, solange dies flugbetrieblich sicher möglich ist, aus Westen (das ist die dem österreichischen Hoheitsgebiet abgekehrte Seite) anzufliegen und nach Westen abzufliegen ist (Vorzugspistensystem). Die Vereinbarung nimmt ferner Schutzmaßnahmen zu Gunsten der Bewohner der dem österreichischen Flugplatz Hohenems benachbarten schweizerischen Gemeinden in Aussicht.

Zu Artikel 7:

Diese Bestimmung sieht vor, daß die Vertragsparteien einander im Bereich der Verfolgung der Verletzung luftfahrtsrechtlicher Bestimmungen und bei der Vollstreckung von Erkenntnissen über solche Verletzungen Amtshilfe leisten, und zwar unabhängig davon, ob im ersuchenden oder ersuchten Staat Gerichte oder Verwaltungsbehörden zuständig sind. Diese Regelung erleichtert die direkte Zusammenarbeit der zuständigen Stellen und schafft somit für den luftfahrtsrechtlichen Bereich über die bestehenden vertraglichen Vereinbarungen (Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Ergänzung des Europäischen Übereinkommens über die Rechtshilfe in Strafsachen vom 20. April 1959 und die Erleichterung seiner Anwendung, BGBl. Nr. 716/1974) hinausgehende Verpflichtungen zur Rechts- und Amtshilfe.

Zu Artikel 8:

Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, daß österreichische Luftverkehrsunternehmen gleich behandelt werden wie schweizerische, wenn sie den Flugplatz Altenrhein benützen (gleich hohe Lande- und Abfertigungsgebühren, gleiche Beteiligung an den zahlenmäßigen Flugbewegungen usw.).

Eine besondere Bestimmung über die luftverkehrspolitische Einordnung dieses Linienverkehrs ist nicht notwendig, da dieser unter das österreichisch-schweizerische Luftverkehrsabkommen, BGBl. Nr. 49/1950, subsumierbar ist.

Zu Artikel 9:

Diese Bestimmung sieht die Errichtung einer Gemischten Kommission vor, die sich insbesondere mit Fragen der Auslegung, Anwendung und allfälligen Änderung des Vertrags zu beschäftigen hat.

Zu Artikel 10:

Diese Bestimmung sieht einen Mechanismus zur Streitbeilegung vor. Wenn Meinungsverschiedenheiten nicht im Rahmen der Gemischten Kommission nach Art. 9 beigelegt werden können, werden sie einem nach in völkerrechtlichen Vermögen üblicherweise vorgesehenen Regeln zu bildenden Schiedsgericht vorgelegt.

Zu Artikel 11:

Die Schlußbestimmungen betreffen die Ratifikation des Vertrages, das Außerkrafttreten des österreichisch-schweizerischen Notenwechsels über die ausnahmsweise Benützung österreichischen Hoheitsgebiets durch schweizerische Staatsluftfahrzeuge sowie die Möglichkeit der Kündigung.