

II-5257 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2695 /J

1992 -03- 2 0

ANFRAGE

der Abg. Monika Langthaler, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Partizipationsstandard im Luftfahrtgesetz

Die Regierungsvorlage 295 dBeil hat eine Novellierung des Luftfahrtgesetzes zum Gegenstand und führt in der Begründung an: "Die aktuelle Verkehrssituation ist durch starke Expansion in allen Verkehrsbereichen gekennzeichnet. Ernstzunehmende Prognosen weisen für die Zukunft eine weitere Steigerung aus. Die sich aus dieser Situation ergebende vielfältige Problematik stellt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vor neue Anforderungen, die im Interesse aller Beteiligten rasch und effizient zu lösen sind." Es wird ein Bedarf an *grundsätzlichen* verkehrspolitischen Entscheidungen gesehen. Die Abgabe von Zuständigkeiten an die Landesverwaltungen bzw. an die Verwaltungssenate sollen deshalb das Ministerium von Routineaufgaben entlasten.

Angesichts der Tatsache, daß der Bundesstraßenbau und der Eisenbahnbau nach wie vor in getrennten Gesetzen geregelt werden und von zwei unterschiedlichen Ministerien entschieden werden, sind die Voraussetzungen für diese notwendigen - oben angesprochenen - Grundsatzentscheidungen freilich gar nicht gegeben. Darauf soll hier jedoch nicht näher eingegangen werden, *sondern das Befremden über die Beibehaltung des niederen Partizipationsstandards bei Errichtung von Verkehrsanlagen zum Ausdruck gebracht werden.* Eine neue Verkehrspolitik bedeutet nämlich auch, daß die Bürger/innen sich vor Gefährdungen und Belästigungen aus Verkehrsanlagen rechtswirksam und vorbeugend zur Wehr setzen können müssen. Wäre eine Bürgerbeteiligung schon bei Festlegung eines österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes *wünschenswert*, so ist die Mitsprache bei Errichtung einzelner Anlagen jedenfalls *zu gewährleisten.*

Das Luftfahrtgesetz regelt ua die Errichtung und den Betrieb von zivilen und militärischen Flugplätzen. Bei *zivilen Flugplätzen* ist vor Errichtung eine Zivilflugplatz-Bewilligung nach § 68 LFG und bei Betriebsaufnahme eine Bewilligung nach § 73 LFG notwendig. Die Bodeneinrichtungen sind zusätzlich nach § 78 LFG zu beurteilen. In der Sache ist zu kritisieren, daß wohl das Vorliegen eines Bedarfs zu prüfen ist, jedoch die Gesundheit und das Wohlbefinden der Nachbarn sowie die Umwelt vor Beeinträchtigungen nicht *expressis verbis* und absolut geschützt sind. Sie können nur unter dem Titel des "sonstigen öffentlichen Interesses" (§ 71 Abs 1 lit d LFG) abge-

handelt werden. Das öffentliche Interesse beinhaltet jedoch widersprüchliche Interessen in sich und bleibt daher der Behörde ein breiter Spielraum für die Abwägung und Gewichtung dieser widersprüchlichen Interessen. Eine weitere Folge des Fehlens bestimmter Schutzbereiche ist, daß Nachbarn von Flughäfen nur äußerst wenige subjektiv-öffentliche Rechte geltend machen können. So knüpft der Schutz vor Immissionen, insbesondere Lärm, immer an der *Beanspruchung von Grundstücken* (Enteignung, Baubeschränkung innerhalb der Sicherheitszone) an, ist jedoch nicht selbständiger Einwendungstitel, der auch von bloßen Mietern eingebracht werden könnte (Halbmayer/Wiesenwasser, Das österreichische Luftfahrtrecht, Anm. 25 zu § 70 und Anm. 6 zu § 71 LFG; zur Kritik zum fehlenden nachbarrechtlichen Immissionsschutz im LFG siehe B.Ch.Funk, in: Funk/Novak/Aicher, Militärische Luftfahrt und Verfassung, Wien 1988, S 22 ff). Das Luftfahrtgesetz bleibt daher weit hinter dem - auch ungenügendem - Standard der Gewerbeordnung noch zurück.

Daß dieses Privileg der Verkehrsanlagen mit der geplanten LFG-Novelle nicht beseitigt werden soll, ist unannehmbar. Insbesondere als schon im Zuge der Behandlung des *Drakenvolksbegehrens* der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und der Bundesminister für Landesverteidigung am 3. Juli 1986 vom Nationalrat aufgefordert wurden:

"Die Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie für Landesverteidigung werden ersucht, den Entwurf einer Novelle zum Luftfahrtgesetz auszuarbeiten und ehestmöglich dem Nationalrat vorzulegen. Dieser Entwurf hat die Entwicklung des Standes der Technik in der Militärluftfahrt wie in der Luftfahrt überhaupt und damit im Zusammenhang Veränderungen der für Belange der Luftfahrt gesellschaftspolitisch relevanten Kriterien - insbesondere im Bereich des Umweltschutzes - zu berücksichtigen. Dadurch darf aber keine Beeinträchtigung der militärischen Landesverteidigung eintreten."

(Der Bundesminister für Landesverteidigung wurde zur Säumigkeit in dieser Angelegenheit bereits befragt, siehe Anfrage Nr. 1022/J, Pkt. 1 d) vom 7. Mai 1991.)

Darüber hinaus sind die Bemühungen um ein *UVP-Gesetz* geltend zu machen. Der Entwurf (RV 269dB) stuft Flughäfen und Flugfelder sowie die Erweiterung von Pisten als UVP-pflichtig ein, eine "Berücksichtigung" der Umweltverträglichkeitsprüfung soll im luftfahrtrechtlichen Verfahren stattfinden. Der Wert der beabsichtigten UVP ist an der Umsetzbarkeit im Genehmigungsverfahren zu messen. Das Fehlen einer Bürgerpartei im UVP-Entwurf als auch im Bürgerbeteiligungs-Entwurf ist bei Verkehrsanlagen besonders gravierend, hier fehlt es nämlich noch stärker als in anderen Verfahren an der Möglichkeit, daß die Nachbarn die Schlußfolgerungen der UVP im Genehmigungsverfahren mittelbar geltend machen können.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE:**Parteien**

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

Auflagen/Neu- und Altanlagen

2. a) Inwiefern bietet die Zivilflugplatz-Bewilligung oder die Bewilligung von Bodeneinrichtungen die Möglichkeit, eine Begrenzung der Flugbewegungen zum Schutz der Nachbarn vor unzumutbaren Belästigungen vorzunehmen?
 - b) In welcher Weise erfolgt eine solche Begrenzung? Werden Betriebszeiten festgelegt oder werden die Flugbewegungen pro Zeiteinheit (Stunde, Tag/Nacht, Jahr) limitiert?
 - c) 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?
 - d) 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?
3. a) Welche Möglichkeit der *nachträglichen* Auflagenerteilung zum Schutz der Nachbarn und der Umwelt vor Beeinträchtigungen/Belästigungen durch Flugplätze bietet das Luftfahrtgesetz?
 - b) Ist eine Erweiterungsbewilligung auch notwendig, wenn eine bloße Mehrauslastung der bestehenden Anlage gegeben ist?

Kontrolle

4. a) Wie wird die Einhaltung der Auflagen zum Schutz der Nachbarn und der Umwelt bei Flugplätzen kontrolliert?
- b) Welche Sanktionsmittel stehen der Behörde bei Nichteinhaltung dieser Auflagen zur Verfügung?

Planung

5. a) Ist de lege ferenda daran gedacht, die Fachplanungskompetenz in Anspruch zu nehmen und die Errichtung und Erweiterung von Flughäfen zusätzlich zur bereits bestehenden Bewilligungspflicht an das Vorliegen einer Flughafen-Verordnung des Bundesministers oder eines österreichischen Luftfahrtkonzeptes zu binden?
- b) Wird es für derartige Planungsverordnungen ein Anhörungsverfahren geben?

Nationalrats-EntschlieÙung

6. a) Warum wurde von seiten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der EntschlieÙung des Nationalrates vom 3. Juli 1986 nicht entsprochen?
- b) Was passierte mit dem im Jahre 1988 vom Bundesministerium für Landesverteidigung übermittelten "Konzeptiven Entwurf für gesetzliche Lärmschutzmaßnahmen, soweit Angelegenheiten der Militärluftfahrt berührt sind"?

Konkrete Sachverhalte

6. a) Wann erfolgte die Zivilflugplatz-Bewilligung jeweils für die in Österreich bestehenden *Flughäfen*?
- b) Welche Erweiterungen gab es seither jeweils und wann ergingen dazu die Bewilligungen, insbesondere wieviele Erweiterungsverfahren wurden seit dem 3. Juli 1986 abgewickelt?
- c) Um wieviel Prozent nahmen die Flugbewegungen an diesen Flughäfen im Jahre 1989 jeweils gegenüber dem Jahr 1957, dem Jahr der Beschlußfassung des LFG, zu?

8. a) **Wieviele *Flugfelder* gibt es in Österreich?**
- b) **Wie ist die geplante Änderung des § 8 Abs 1 LFG zu verstehen, wonach nunmehr Flugfelder auch von internationalen Routen aus angeflogen werden dürfen?**
- c) **Würde für die Flugfelder bei Inanspruchnahme des § 8 Abs 1 LFG jedenfalls eine Erweiterungsbewilligung notwendig sein, weil der Betriebsumfang steigt?**