

1089/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Anschöber und Freundinnen/Freunde vom
 12. Juli 1996, Zi. 1161/J-NR/96, 'Flugverkehr in Österreich'

Einleitend darf ich auf die Beantwortung zu den Anfragen vorn 15. Dezember 1992, 3949/J-NR/1992, vom 28. Jänner 1993, 4215/J-NR/1993 und zuletzt vom 22. Juni 1995, 1350/J-NR/1995 hinweisen, in denen mein Amtsvorgänger wiederholt ausgeführt hat, daß eine Beschränkung von Überflügen aus völkerrechtlichen Gründen nicht zulässig ist: Österreich 19 dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt -AIZ sowie gemäß" der Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Luftverkehr verpflichtet, Überflüge von Verkehrsflugzeugen aus ICAO-Mitgliedsländern zu dulden. Eine Beschränkung der Anzahl der Überflüge erfolgt derzeit nur aus reinen Sicherheitsgründen, wenn die Kapazitätsgrenze der Flugverkehrsleitung erreicht ist.

Generelle Anmerkungen zu den Fragen 1, 2 und 6

- a) Gemäß den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F. werden Flugplätze nur unterteilt in Flughäfen und Flugfelder.
 - eine Kategorie „nationale Flughäfen“ kennt das österreichische Recht nicht.
- b) Es gibt in Österreich nur 6 Flughäfen (Wien, Linz, Salzburg, Graz, Klagenfurt und Innsbruck).
- c) Bei den in der Antwort zu Frage 2 genannten Flugfeldern handelt es sich - anfragegemäß - um jene mit den höchsten Steigerungsraten der Flugbewegungen.
 Diese sind jedoch keineswegs identisch mit den Flugfeldern mit den größten Fluglärmproblemen

Die Beurteilung der Fluglärmbelästigung ist eine sehr komplexe Angelegenheit; der Vergleich von Flugbewegungszahlen oder Steigerungsraten allein ist nicht zielführend.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:.

Zu den Fragen 1 und 2:

Wie hoch waren die jeweils jährlichen Lande- und Startbewegungen in den Jahren 1980 und 1995 auf den einzelnen a) internationalen Flughäfen, b) nationalen Flughäfen, c) Flugfeldern in Österreich?

Listen Sie für alle drei Kategorien die zehn Flughäfen bzw. Flugfelder auf, die im Zeitraum 1980 bis 1995 die höchste Steigerungsrate aufwiesen."

Die Flugbewegungen in den Jahren 1980 und 1995 betragen

a) auf den Flughäfen	Flugbewegungen	Flugbewegungen	Steigerungsrate
	1980	1995	%
Graz	56021	64744	+15,6%

Innsbruck	25851	41868	+62,0%
Klagenfurt	24792	25292	+42,4%
Linz	44490	63708	+43,2%
Salzburg	42750	69630'	+62,9%
Wien	85680	174595	+103,80/0

b) Die Flugbewegungen auf den Flugfeldern in den Jahren 1980 und 1995 sind aus der Beilage 1 zu ersehen (Auszug aus der Publikation „Zivilluftfahrt in Österreich“ des Statistisches. Zentralamtes in Wien)

c) Die 10 Flugfelder mit den höchsten Steigerungsraten im Zeitraum 1980 bis 1995 waren:

	<u>Flugbewegungen</u> <u>1980</u>	<u>Flugbewegungen</u> <u>1995</u>	<u>Steigerung</u> <u>%</u>
Triebe	1002	3538	+353%
Micheldorf	283	751	+265%
Weiz/Unterfladnitz	1888	3830	+202%
Dobersberg	2250	4417	+19611/0
Krems/Langenlois	8182	13430	+164%
Schärding/Stuben	5119	7831	+152%
Zeltweg*)	1661	2541	+152%
Ried/Kirchheim	8282	11340	+136%
Langenlebarn*)	1979	2653	+134%
Wels	16194	121581	+133%

Anmerkung: die mit * gekennzeichneten Flugfelder sind Militärflugplätze mit ziviler Mitbenützung. Angeführt sind nur zivile Flugbewegungen.

Zu Frage 3:

Wie haben sich die Überflüge über Österreich jeweils in den Jahren 1980 bis 1995 entwickelt?

Eine diesbezügliche statistische Auswertung konnte von Austro Control Ges.m.b.H nur für den Zeitraum ab 1992 bis 1995 zur Verfügung gestellt werden. Demgemäß betragen die Überflüge über Österreich:

Jahr	Flugbewegungen	Steigerung %
1992	265066	
1993	300961	+13,54%
1994	342916	+13,94%
1995	374270	+ 9,14%

Zu Frage 4:

"Welches waren die zehn am meisten frequentierten Flugrouten über Österreich? Welche Frequenzsteigerung weisen diese einzelnen Flugrouten im Zeitraum 1980 bis 1995 auf?"

Vor der Krise im ehemaligen Jugoslawien waren 1990 die 10 am meisten frequentierten Strecken:

Rattenberg - Villach	53637	+ 22,29%
Rattenberg - Klagenfurt	15445	- 30,33%
München - Innsbruck - Bozen	28561	+ 9,8%

München - Villach	23421	+ 7,07%
München - Klagenfurt	28994	+ 2,37%
Salzburg - Klagenfurt	25695	+ 6,54%
Linz - Graz	47927	+ 3,37%
Salzburg - Limra - Graz	11435	- 3,08%
Linz - Sollenau	13676	+ 80,59%
Roding (BRD) - Graz	19022	+ 27,06%

Die angegebene Steigerung bezieht sich jeweils auf das Jahr 1989. Da die Flugdaten erst seit 1995 bei Austro Control gesichert sind, ist eine statistische Erfassung ab 1980 nicht möglich. Für die Ermittlung der Flugfrequenzsteigerung von 1990 bis 1995 können zur Zeit nur die Werte der Steigerung über den einzelnen Bundesländern/Gruppen (siehe auch Ausführungen zu Frage 5) herangezogen werden. Eine streckenspezifische Auswertung ist sehr arbeitsintensiv und aus Personalkapazitätsgründen in der kurzen die Beantwortung zu Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Aufgrund der Krise im ehemaligen Jugoslawien war es notwendig geworden, neue ATS - Strecken zu erreichen so für den Flugverkehr von Westeuropa nach Südosten (Griechenland, Türkei, Südostasien usw.) ein Ersatzstreckennetz zur Verfügung zu stellen um damit einem ausgeglichenen Flugverkehrskontrollsystem sowie einer gleichmäßigen Umweltbelastung Rechnung zu tragen.

Für 1995 ergaben sich auf den folgenden 10 Strecken nachstehend angeführte Flugbewegungen:

Kempten - Kühltai - Brenner	26043
München - Innsbruck - Bozen	57082
Rattenberg - Graz	80388
Graz - Gotar	125951
Linz - Oslin	41251
Salzburg - Sollenau	42193
Linz - Sollenau	27111
Freistadt - Belga/Bekes	23757
Linz - Arsin/Bugats	52432
Unken - Gotar	28255

Zu Frage 5:

"Wie groß ist die Anzahl der Überflüge für jedes einzelne Bundesland?"

Es liegen bei Austro Control keine Angaben bezüglich der Überflüge über die einzelnen Bundesländer auf. Bei der Erstellung der Statistik wurden folgende Gebiete (Areas) zusammengefaßt:

Tirol - Vorarlberg
 Kärnten - Osttirol
 Steiermark - Südburgenland
 Wien - Niederösterreich - Nordburgenland
 Oberösterreich
 Salzburg

Die Anzahl der Überflüge sind aus der Beilage 2 zu ersehen.

Zu den Fragen 6 und 8:

Listen Sie für die einzelnen a) internationalen Flughäfen, b) nationalen Flughäfen und c) Flugfeldern die geltenden Beschränkungen des Flugverkehrs auf (z.B. Zeiten für Nachtlande- und Startverbote, Höhenbeschränkungen, Lärmbeschränkungen, etc.) ?

Welche Ausnahmeregelungen für diese Beschränkungen gibt es?

Generelle Anmerkung: Höhenbeschränkungen sind im Luftfahrtgesetz sowie in der Verordnung Luftverkehrsregeln festgelegt, werden entsprechend eingehalten und insbesondere auf den Flughäfen durch die Flugsicherungsstellen überwacht (auf den Flughäfen Wien und Salzburg steht dafür auch eine automatische Flugsपुरaufzeichnungsanlage FANOMOS zur Verfügung).

a) Flughäfen

Die derzeit für die österreichischen Flughäfen geltenden Betriebszeiten (Angaben in UTC) sind international verlautbart und lauten:

Wien 0:00 - 24:00 Uhr

Salzburg 6:00 - 21:00 Uhr

Linz 4:30 - 22:00 Uhr

Klagenfurt 5:00 - 22:30 Uhr

Innsbruck 5:30 - 19:00 Uhr

Graz 5:00 - 22:30 Uhr

W der gesetzlichen Sommerzeit ist eine entsprechende Korrektur anzubringen. Demgemäß" steht nur der Flughafen Wien für einen durchgehenden Nachtflugbetrieb zur Verfügung. Die durchschnittliche Verkehrsdichte der Nacht auf dem Flughafen Wien entspricht allerdings nur etwa der Zahl der Ausnahmen, die auf vergleichbaren Westeuropäischen Flughäfen mit Nachtflugverbot gewährt werden.

Betriebsbeschränkungen:

Gemäß den Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV- 1993 dürfen auf den österreichischen Bundesländerflughäfen sowie auf dem Flughafen Wien bei Nacht zwischen 22.30 und 6.00 Uhr Ortszeit nur mehr die sogenannten Kapitel 3 Jets, das ist die derzeit leiseste Kategorie von Strahlverkehrsflugzeugen eingesetzt werden.

Ausnahmen:

Gemäß § 40 Abs. 6,7 und 8 der ZLZV-1993 sind für die Flughäfen Graz und bis 1.3.1. Oktober 1996 in begründeten Ausnahmefällen Ausnahmegewilligungen für die leisere Gruppe der sogenannten Kapitel 2-Jets zulässig; Für den Flughafen Wien dürfen für die Nachtzeit solche Ausnahmen nur mehr bis längstens 1. Mai 1997 erteilt werden.

Für 1996 wurden bisher folgende Ausnahmegewilligungen erteilt:

Für die Flughäfen:

Graz	5 Bewilligungen
Klagenfurt	3 Bewilligungen
Wien	k e i n e

Diese 8 Ausnahmewilligungen betreffen zusammen ca. 50 Flüge. Beschwerden über die bisher durchgeführten Flüge sind nicht bekannt.

b) Flugfelder

- auf allen österreichischen Flugfeldern ist derzeit nur Flugbetrieb bei Tag zulässig.
- Grunds Schulungsflüge im Platzrundenbereich von ZivilGrunds Schulungsflüge im Platzrundenbereich von Zivilflugplätzen sowie Schleppflüge (das sind die besonders störenden Flugarten) dürfen gemäß den Bestimmungen der ZLZV-1993 nur mit Flugzeugen durchgeführt werden, die hinsichtlich Ihrer Lärmentwicklung besonders niedrigen Grenzwerten entsprechen.
- Ferner sind diese Verordnung noch zusätzlich Beschränkungen für Kunstflüge unter der Mindestflughöhe sowie zeitliche Beschränkungen für den Flugbetrieb auf Flugfeldern mit mehr als 20.000 Flugbewegungen pro Jahr vor.
- Die meisten Flugplatzhalter haben sich freiwillig an Sonn- und Feiertagen Mittagspausen bzw. sonstige zusätzliche Beschränkungen auferlegt und dies in die vom jeweiligen Landeshauptmann als für Flugfelder zuständige Luftfahrtsbehörde genehmigten Zivilflugplatzbenützungsbewilligungen aufgenommen.
- Für die Flugfelder Vöslau, Wr. Neustadt Ost, Wels, Zell am See, Hohenems und St. Johann/T. wurden lärmindernde Flugverfahren festgelegt, die international verlaublich und verbindlich einzuhalten sind.

Zu Frage 7:

Wie häufig wurden in den Jahren 1980 bis 1995 diese Beschränkungen verletzt?

Von den Landeshauptmännern als für Flugfelder zuständige Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde wurden folgende Verletzungen der oben genannten Beschränkungen zwischen 1980 und 1995 gemeldet:

Salzburg: keine Verletzungen bekannt; lediglich einige Überschreitungen der Betriebszeit auf dem Flugfeld St.Johann im P.

Burgenland: nur einige Verletzungen auf dem Flugfeld Pinkafeld

Tirol: keine Verletzungen bekannt

Vorarlberg: -“-

Oberösterreich: -“-

Kärnten: -“-

Aus der Steiermark und aus Niederösterreich sind keine diesbezüglichen Meldungen zeitgerecht eingelangt; Wien ist nicht betroffen.

Zu Frage 9:

Flugbenzin ist in Österreich derzeit steuerfrei. Welche Möglichkeiten sehen Sie, in Österreich - ähnlich wie in anderen europäischen Ländern etwa Schweden - zumindest einen ersten Schritt in Richtung Kerosin-Besteuerung zu setzen?

Der Preis für Flug(Turbinen)treibstoff setzt sich folgendermaßen zusammen:

Grundpreis:	S 4,00	(Auf den Bundesländerflughäfen S 4,45)
Mineralölsteuer*):	S 3,89	
Infrastructure-fee	S 0,15	
Airport-fee und Hydrant-fee	S 0,11	

plus 20% Umsatzsteuer für Umsatzsteuerpflichtige

* für Flugzeuge, die nicht in ein Air Operator Certificate eingetragen sind.

Zu Frage 10:

"Wie beurteilen Sie die diesbezügliche Bemühungen in der EU, eine Kerosin-Besteuerung einzuführen?"

Dem Ergebnis der derzeit in dieser Angelegenheit stattfindenden Gespräche bei der EU kann nicht vorgegriffen werden. Anzumerken ist, daß eine solche Regelung sich sinnvollerweise **nicht** nur auf die EU-Mitgliedstaaten beschränken sollte, sondern zumindest europaweit gelten müßte. Würde nur Österreich eine Steuer auf Flugzeugtreibstoffe einführen, hätte dies lediglich einen vermehrten Umwegverkehr zur Folge.

BEILAGE (TABELLEN) NICHT GESCANNT