

1491/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.1606 /J-NR/1996, betreffend EU - Fluglärmmrichtlinie, die die Abgeordneten DDr. Niederwieser und Genossen am 11. Dezember 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1.,2.,3. und 4. Welche Maßnahmen hätte Österreich zu setzen, wenn die geltende Richtlinie 92/14/EWG bis 1.4.2002 nicht geändert wird?

Welche Maßnahmen hätte Österreich zu setzen, wenn die geltende Richtlinie 92/14EWG durch den nunmehr vorliegenden Vorschlag der Kommission ergänzt wird?

Welche Schritte wurden seitens der Bundesregierung bereits auf EU-Ebene unternommen, um die strengeren Österreichischen Lärmvorschriften auch im EU-Recht zu verankern?

Bietet der nunmehr vorliegende Kommissionsvorschlag dazu eine Möglichkeit?

Antwort:

Die Bestimmungen der österreichischen Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV -1993, BGBl. Nr. 738/1993 sind in den relevanten Punkten wesentlich strenger als die Richtlinie 92/14/EWG.

Um in Fluglärmbelangen in Österreich keinen empfindlichen Rückschritt in Kauf nehmen zu müssen, wurde im Zuge des Beitritts Österreichs zur EWR/EU eine Ausnahme von den Erfordernissen der Richtlinie 92/14/EWG bis 1. April 2002 erwirkt (siehe Artikel 168 und Anhang XIX (Kap. 111) der Beitrittsakte von 1994). Erst zu diesem Zeitpunkt ist die genannte Richtlinie so streng wie die österreichische ZLZV.

Da in Österreich seit Inkrafttreten der ZLZV - 1993 für Kapitel 2-Jets bereits ein Registrierungsverbot sowie ein Verwendungsverbot auf den österreichischen Flughäfen - mit Ausnahme des Flughafens Wien bei Tag zwischen 06.00 Uhr und 22.30 Uhr Lokalzeit - besteht, ist als einzige Maßnahme ein Verbot des Betriebes von Kapitel 2-Flugzeugen für den Flughafen Wien ab 1. April 2002 vorzusehen. Dies ist im Zuge der für das 2. Halbjahr 1997 geplanten Novelle zur ZLZV vorgesehen. Die im Änderungsvorschlag zur Richtlinie 92/14/EWG enthaltenen erweiterten Ausnahmen für zu laute Flugzeuge sind für Österreich im Hinblick auf die oben gemachte Aussage nicht relevant.

Es soll allerdings nicht verschwiegen werden, daß das seit 1. November 1996 ausnahmslose Verbot von Kapitel 2-Flugzeugen auf den österreichischen Regionalflughäfen zu nicht unbeträchtlichen Beeinträchtigungen, insbesondere in dem für die österreichische Wirtschaft wichtigen Frachtflugbetrieb führt.

5. Wie beurteilen Sie die Überlegungen, in der genannten EU-Richtlinie ein neues 'Kapitel IV' für besonders lärmarme Flugzeuge einzuführen und sensible Flughäfen mit einem Flugverbot für alle lauterer Kategorien auszustatten?

Antwort:

Die Einführung einer neuen Kategorie von Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die niedrigere Lärmgrenzwerte vorsieht, als das Kapitel 3 der österreichischen ZLZV (das diesbezüglich identisch ist mit der international gültigen Vorschrift des ICAO-Annex 16, Band 1) ist derzeit weder auf internationaler noch auf nationaler Ebene zu erwarten und ist gegenwärtig auch nicht zielführend.

Derzeit wird jedoch von den österreichischen Luftfahrtbehörden die Möglichkeit geprüft, für die lautesten Kapitel 3-Jets auf besonders lärmsensiblen Flughäfen während der Tagesrandzeiten flugbetriebliche Beschränkungen vorzusehen. Gegenwärtig gibt es bereits in den Benützungsbedingungen des Flughafens Salzburg einen derartigen Ansatz.

6. Welche sonstigen Maßnahmen werden seitens Ihres Ministeriums gesetzt, um den Lärmschutz bei Flughäfen für die dort tätigen Arbeitnehmer und die Anrainer zu verbessern?

Antwort:

Seitens meines Ressorts wurden bereits im Zuge der Neuerlassung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, ZLZV 1 993 die Verwendung von Kapitel 2-Jets - außer auf dem Flughafen Wien bei Tag - schrittweise verboten und die Verwendung von sogen. "Auxiliary Power Units" (APU) - das sind Hilfstriebwerke, welche die Bordsysteme von Luftfahrzeugen am Boden versorgen - sofern diese nicht bestimmten in dieser Verordnung festgelegten Lärmgrenzwerten entsprechen, beschränkt.

Diese Maßnahmen bringen nicht nur wesentliche Entlastungen für die in unmittelbarer Nähe von Flugzeugen tätigen Arbeitnehmer sondern insbesondere auch für die Anrainer von Flughäfen.

Mit der Beschränkung des APU-Betriebes besitzt Österreich schon jetzt eine Regelung, die sich international erst im Diskussionsstadium befindet.