

4487/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4794/J - NR/1998, betreffend Flugverkehr in Österreich, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 17. Juli 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1.,4.,5. In der Anfragebeantwortung 2823/AB vertreten Sie den Standpunkt, daß es "seriöserweise nicht möglich" sei, sich zu den globalen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs "eine abschließende Meinung zu bilden". Sie führen in diesem Zusammenhang widersprüchliche Untersuchungsergebnisse ins Treffen. Hat sich inzwischen Ihr Informationsstand zu den globalen Umweltauswirkungen verbessert? Wenn ja, wie würden Sie auf Basis Ihres derzeitigen Informationsstandes die Umweltauswirkungen des Flugverkehrs insbesondere im Hinblick auf Treibhauseffekt und Ozonausdünnung einstufen?

Sie führen die "rasant fortschreitende Technik im Bereich der Luftfahrt" an, die zu verringertem Treibstoffverbrauch führt.

Werden die technischen Verbesserungen entsprechend Ihrem Kenntnisstand ausreichen, um die absoluten Mengen der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs in Österreich abzusenken oder wird es zusätzlicher Maßnahmen bedürfen. Auf welchen Expertisen beruht dabei Ihre Einschätzung?

Halten Sie es für notwendig und wünschenswert, zumindest den Zuwachs des Flugverkehrsaufkommens durch entsprechende Maßnahmen einzubremsen?

Antwort:

Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß aus der Luftfahrt entstehende Umweltprobleme wegen der internationalen Verflechtung des Flugverkehrs wirksam nur auf internationaler, weltweiter Ebene gelöst werden können, ausgenommen Fragen des Fluglärms.

Völkerrechtlich unzulässige Einschränkungen des Flugverkehrs über Österreich würden wegen des dadurch entstehenden Umwegverkehrs keine diesbezüglichen positiven Auswirkungen zur Folge haben; es würde durch diese Umwege zwangsläufig zu höherem Treibstoffverbrauch und damit zu einer zusätzlichen Umweltbelastung kommen.

Die derzeit weltweit steigende Tendenz des Luftverkehrs kann in ihren Dimensionen von einzelnen (kleinen) Staaten, wie Österreich praktisch nicht unmittelbar beeinflußt werden.

In Kenntnis dieser Situation wurde seitens Österreich ein Weg beschritten, der nicht das Flugverkehrsaufkommen beschränkt, sondern die von diesen ausgehenden Emissionen eindämmt. Österreich hat bereits 1993 ein stufenweises Betriebsverbot von sog. Kapitel 2 - Jets eingeführt. Diese vordergründig auf den Fluglärm abzielende Maßnahme hat jedoch zur Folge, daß jene Flugzeuge, die den strengeren Lärmwerten des Kapitels 3 des ICAO - Anhangs 16, Teil I entsprechen und derzeit die leiseste Kategorie von Verkehrsflugzeugen darstellen, mit Triebwerken modernster Technologie ausgestattet sind, die bei gleicher Triebwerksleistung um bis zu 35 % weniger Treibstoff verbrauchen und dementsprechend abgasärmer sind, als ältere Baumuster.

Derzeit dürfen auf den österreichischen Bundesländerflughäfen nur mehr Kapitel 3 - Jets eingesetzt werden; auf dem Flughafen Wien sind Kapitel 2 - Jets untertags noch zulässig; der Anteil der Kapitel 2 - Jets beträgt jedoch nur mehr ca. 5 %. Eine weitere Einschränkung für Kapitel 2 - Jets bei Nacht ist noch für den heurigen Herbst vorgesehen.

Die diesbezügliche Weiterentwicklung am Triebwerkssektor ist noch im Gange und es sind nicht zuletzt aufgrund der Bemühungen der ICAO und der EU (CAEP, Verbot von "hush - kitted aircraft", Reduktion von NO_x - Emissionen usw.) weitere Fortschritte in der nächsten Zukunft zu erwarten.

2. Sie führen an, daß auch Ihr Ressort zu einigen Studien in diesem Bereich beiträgt?
Welche Erkenntnisse haben Sie aufgrund der Studienergebnisse gewonnen?

Antwort:

Von den derzeit in Ausarbeitung befindlichen Studien ist der Abschluß der Studie "Evaluierung der ökonomischen und ökologischen Effekte einer EU - weiten Flugverkehrsbesteuerung in Österreich" absehbar. Diese Studie wird voraussichtlich zum Jahresende 1998 vorliegen. Demgemäß kann diese Frage derzeit noch nicht abschließend beantwortet werden.

3. Wie haben sich die jährlichen Treibhausgasemissionen aus dem Flugverkehr in Österreich in den jeweiligen Jahren seit 1980 entwickelt? Bitte führen Sie die Entwicklung der sechs im Kyoto - Protokoll genannten Treibhausgase (CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs, SF₆) an.

Antwort:

Diese Frage fällt nicht in das Verkehrsressort und müßte an das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie (Bundesamt für Umwelt) herangetragen werden.

6. Ein Alleingang Österreichs zur Besteuerung von Flugtreibstoff ist nach Ihren Angaben nicht möglich.
Welche internationalen Vereinbarungen und Regelungen stehen einer Besteuerung entgegen? Bitte führen Sie die einschlägigen Bestimmungen im Wortlaut an.

Antwort:

Im Artikel 8 (1) b der Richtlinie der EU 92/81 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchssteuern auf Mineralöle ist ausdrücklich festgehalten, daß die gewerbliche Luftfahrt von der Mineralölbesteuerung "obligatorisch" ausgenommen ist. Auch die Empfehlungen der ICAO gehen in dieselbe Richtung. Vergleichbare Bestimmungen sind auch in diversen bilateralen Luftverkehrsabkommen enthalten.

7. Welche Möglichkeiten besitzt Österreich, diese Vereinbarungen zu kündigen oder abzuändern?

Antwort:

Keine. Es ist nicht möglich, die Bestimmungen der o.g. EU - Richtlinie abzuändern oder nicht einzuhalten bzw. zu kündigen.

8. Welche Initiativen haben Sie bzw. die österreichische Bundesregierung auf EU - Ebene bzw. auf internationaler Ebene gesetzt, um der Steuerbefreiung ein Ende zu bereiten?

Antwort:

Prinzipiell fällt die Besteuerung von Flugtreibstoff in die Zuständigkeit des ECOFIN, wo Österreich durch das Bundesministerium für Finanzen vertreten ist.

In den Ratsarbeitsgruppen des ECOFIN wird derzeit ein Entwurf für eine neue Mineralölsteuer - Richtlinie sowie alternativ dazu der Entwurf für eine Energiesteuerrichtlinie bearbeitet.

Die Position Österreichs - die auch vom Verkehrsressort mitgetragen wird - geht dahin, die o.a. (Frage 6) obligatorische Steuerbefreiung aufzuheben.

Da die Erfolgsaussichten wegen des geforderten Einstimmigkeitsprinzips im ECOFIN eher gering sind, bemüht sich das Verkehrsressort im Zuge der Diskussionen um die Flughafen - tarifrichtlinie um eine umweltrelevante Kompensation.

Für die 32. Generalversammlung der internationalen Weltzivilflughafenorganisation (ICAO), die in der zweiten Septemberhälfte 1998 stattfindet, bringt Österreich gemeinsam mit einer Reihe anderer europäischer Staaten Arbeitspapiere ein, die Initiativen für eine Verringerung der NOx - Emissionen, für ein Überdenken der Steuerbefreiung für Flugtreibstoffe und für neue Lärmregelungen enthalten. Der österreichische Vertreter bei dieser ICAO - Generalversammlung wird im Rahmen der österreichischen EU - Präsidentschaft in diesem Sinne auch für die Europäische Union tätig sein.

- 9.,10. Sie führen an, daß eine Anhebung der Landegebühren in Österreich "nur zu einer Verlegung des Luftverkehrs auf grenznahe ausländische Flughäfen" führen würde.

Auf welchen Expertisen bzw. Studien beruht diese Einschätzung?

Wurde ermittelt, welche Spielräume für die Höhe möglicher Landegebühren bestehen würde, ohne damit nennenswerte Verlegungen auszulösen? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die tägliche Praxis zeigt, daß zahlreiche österreichische Charter - und Linienpassagiere mit Autobussen bzw. PKWs von Klagenfurt nach Laibach bzw. von Graz nach Marburg gebracht werden. Auf diesen Flughäfen ist die Kostenstruktur (Landegebühren usw.) wesentlich günstiger als auf den österreichischen Flughäfen. Darüber hinaus ist dort der Einsatz von Kapitel 2 - Jets in Marburg sogar von "non noise certificated Jets" mit alter Triebwerkstechnologie noch zulässig, wodurch wesentlich kostengünstiger angeboten werden kann, als beim Einsatz von modernen Kapitel 3 - Jets.

11. Wie hoch waren die jeweils jährlichen Flugbewegungen im Jahr 1997 auf den a) Flughäfen und b) Flugfeldern in Österreich?

Antwort:

Die Gesamtflugbewegungen im Jahr 1997 betragen

a) auf den österreichischen Flughäfen:

Flughafen:	Flugbewegungen:
Graz	61.916
Innsbruck	28.370
Klagenfurt	29.250
Linz	30.054
Salzburg	53.354
Wien	171.134

Diese Zahlen beinhalten Flugbewegungen des Linien - und Charterverkehrs sowie der allgemeinen Luftfahrt.

b) auf den österreichischen Flugfeldern:

Die Bewegungszahlen auf den österreichischen Flugfeldern sind der Publikation "Zivil - luftfahrt in Österreich" des Statistischen Zentralamtes zu ersehen (Beilage 1).

12. Wie oft wurde Österreich 1997 überflogen? Wie hoch ist die Steigerungsrate gegenüber 1996?

Antwort:

Im Jahr 1997 erfolgten insgesamt 713.384 Instrumentenflüge über Österreich.

Dies entspricht einer Zunahme von 4,1 % gegenüber dem Vorjahr.

Eine genaue Auflistung findet sich in Beilage 2.

13. Welches waren die zehn am meisten frequentierten Flugrouten über Österreich im Jahr 1997? Welche Frequenzsteigerung weisen diese einzelnen Flugrouten im Vergleich zu 1996 auf?

Antwort:

In der Beilage 2 wird eine Grafik vorgelegt, aus der die prozentuelle Verteilung des Flug - verkehrs auf den österreichischen Luftstraßen in den Jahren 1996 und 1997 ersehen werden kann.

14. Gab es seit der Anfragebeantwortung 2823/AB Änderungen in den Betriebszeiten der Flughäfen und Flugfelder? Wenn ja, welche?

Antwort:

Die Beantwortung der Anfrage 2823/AB erfolgte am 7. September 1997. Seit diesem Zeitpunkt wurde die Änderung der Betriebszeiten des Flughafens Salzburg mit ha. Bescheid vom 20.

Oktober 1997 genehmigt. Die neuen Betriebszeiten sind im österreichischen Luftfahrthandbuch öffentlich kundgemacht (Beilage 3).

Bezüglich der Änderung der Betriebszeiten auf den österreichischen Flugfeldern haben sämtliche Landeshauptleute, mit Ausnahme von Tirol mitgeteilt, daß keine Änderungen der Betriebs - zeiten erfolgt sind. Aus Tirol ist diesbezüglich keine Meldung zeitgerecht eingelangt.

15. Wie häufig wurden in den Jahren 1980 bis 1997 die Betriebsbeschränkungen auf den Flughäfen bzw. Flugfeldern in der Steiermark, in Tirol und in Niederösterreich verletzt?

Antwort:

Erweiterungen der Betriebsbereitschaft erfolgen durch die Flugplatzhalter auf der Basis der geltenden luftfahrtrechtlichen Vorschriften. Die einschlägigen Rechtsvorschriften wurden nicht verletzt.

- 16., 17. Welche Vorschriften (Mindestflughöhe etc.) sind beim "fuel dumping" einzuhalten?

Wie oft und wo kam es in Österreich seit 1. Jänner 1997 zu "fuel dumping"?

Welche Treibstoffmengen wurden dabei im jeweiligen Fall freigesetzt?

Antwort:

Es wurde bereits in einer Reihe von parlamentarischen Anfragen zum Problem "fuel dumping" durch meine Amtsvorgänger sehr ausführlich Stellung genommen (z.B. 1746/J - NR/91, 3949/J - NR/92, 1356/J - NR/96, 1473/J - NR/96 sowie 2663/J - NR/97). Seit dem Datum der

letzten parlamentarischen Anfrage in dieser Angelegenheit erfolgte in Österreich ein Fall von "fuel dumping" im Gebiet des Burgenlands (Type Boeing B 727 der Fluggesellschaft BCS, Dauer des "dumpings", ca. 1,5 Minuten, Höhe: 9000 ft MSL); die abgelassene Menge wurde vom Piloten nicht mitgeteilt.

Es erfolgten keine Meldungen über Verunreinigungen aus dem betroffenen Gebiet.

- 18.,19. Liegen Ihnen Beschwerden bzw. Informationen über (Boden)- Verunreinigungen vor, die seitens der Beschwerdeführer bzw. Informanten auf die Emissionen (Schadstoffe, Treibstoff, Abwässer, etc.) des überfliegenden Flugverkehrs zurückgeführt werden? Wenn ja, um welche Fälle handelt es sich dabei?

Wurden diese Fälle geprüft? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Es liegen meinem Ressort keine Beschwerden oder Informationen über Bodenverunreinigungen durch den Luftverkehr vor.

Anlage konnte nicht gescannt werden!!