

560/AB

ANFRAGE Beantwortung

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Anschöber, Langthaler, Freundinnen und Freunde vom 26. April 1996, Zi. 505/J-NPJ1 996, geplante Pistenverlängerung beim Flughafen Wien-Schwechat"

Zum Mativenteil der Anfrage ist festzustellen, daß - wie der nachfolgenden Anfragebeantwortung entnommen werden kann - die für die Pistenverlängerung erforderlichen luftfahrtbehördlichen Bewilligungen vorliegen und daß die Verfahren der damaligen Rechtslage entsprechend ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz trat erst 1994 in Kraft. Folglich haben die in diesem Gesetz eingeräumten Rechte, an UVP-0 Verfahren als Partei teilzunehmen, zur Zeit der Durchführung der Verfahren und der Bescheiderlassung noch nicht ändern. Eine rückwirkende Anwendung ist im UVP-Gesetz nicht nominert.

Zu Frage 1-e-

Welche Pistenverlängerung ist für den Flughafen Wien Schwechat geplant?

Eine Verlängerung der Piste 1 li29 um 500 m in Richtung Westen wurde mit -den aus 1983 und 1989 vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bewilligt.

Zu Fma 1b

Wann ist der Baubeginn nach Informationen des Ministeriums geplant?-

Die Entscheidung über den Baubeginn obliegt den Organen der Flughafen Wien AG;

Eigentümerversreter für die Anteile der Republik Österreich ist der Bundesminister für Finanzen..

Zu Frage 1 c:

"Ist die beigelegte Skizze mit der eingezeichneten Pistenverlängerung zutreffend?"

Nein, nicht im Sinne der Bescheide.

Zu Frage 22:

"Nach mündlicher Auskunft von Dr. Stadler (BMÖWV) an Frau Rynesch (Plattform Fluglärm) im Dezember 1995 soll die Erweiterung bereits im Jahre 1987 luftfahrtrechtlich genehmigt worden sein. In einer parlamentarischen Anfragebeantwortung vom 21. 5. 1992 (Nr. 2696/J) wurden hingegen für den Flughafen Wien folgende vier Erweiterungsgenehmigungen seit 3. Juli 1986 mitgeteilt: 28. 12. 1972, 9. 12. 1979, 12. 8. 1983 und 6. 9. 1991."

Eine parlamentarische Anfrage mit der zitierten Zahl 2696/J liegt im Verwaltungsbereich Verkehr und öffentliche Wirtschaft meines Ressorts nicht vor. Die angeführten Daten (1972, 1979, 1983 und 1991) beziehen sich auf Bewilligungen gemäß § 68 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 2531/1957 i. d. G. F. (Änderung der Zivilluftflugplatz-Bewilligung), und wurden in Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Zahl 2695/J vom 20. März 1992 bekanntgegeben. Da zur Errichtung von zivilen Bodeneinrichtungen auch Bewilligungen gemäß § 78 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 2531/1957 i. d. G. F., erforderlich sind, ist bei dieser mündlichen Auskunft wohl die "Bodeneinrichtungsbewilligung" aus dem Jahr 1989 angesprochen worden. Die Jahreszahl 1987 dürfte sich durch ein Mißverstehen ergeben haben.

Zu Frage 2a:

«Wann sind die Bescheide, welche die gegenständliche geplante Piste luftfahrtrechtlich genehmigt, ergangen und welche Geschäftszahl haben sie?"

Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. August 1983, Zi. 33.1031314@1983 und Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 15. Dezember 1989, Zi. 60.63614-7189.

zu Frage 2b):

«Wie lauten die entsprechenden Spruchteile dieser Bescheide?"

Die Bescheide sind den jeweiligen Verfahrensparteien zugegangen. Im Interesse der

Verfahrensparteien ist eine Weitergabe der Bescheidinhalte an Nicht-

Verfahrensparteien nicht zulässig (§ 17 AVG).

Zu Frage 2 c):

"Wann wurde die mündliche Verhandlung in diesem Verfahren nach § 68 ff LFG (Zivilflugplatzbewilligung) abgeführt, welche Verfahrensparteien wurden geladen und welche nahmen daran teil?"

Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung durch Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. August 1983, ZI. 33.1031314-116-1983:

Mündliche Verhandlungen am 20.7.1982 und 15.7.1983.

Geladene Verfahrensparteien: die amtsbekannten Verfahrensparteien.

Nichtamtsbekannte Verfahrensparteien wurden durch Kundmachung an der Amtstafel geladen.

An der Verhandlung am 20.07.1982 haben neben Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung/Bundesstraßenverwaltung, der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m. b. H. und der Bundesgebäudeverwaltung 11 für Wien, NO und Burgenland insgesamt 50 Verfahrensparteien teilgenommen.

An der Verhandlung am 15.07.1983 haben neben Vertretern des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung/ Bundesstraßenverwaltung, der Stadtgemeinde Schwechat der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m. b. H. und der Bundesgebäudeverwaltung» 11 für Wien, NO. und Burgenland insgesamt 33 Verfahrensparteien teilgenommen.

Zu Frage 2 d):

Wann wurde die Verhandlung nach § 78 ff LFG (Bewilligung von Bodeneinrichtungen) abgeführt, welche Parteien wurden geladen und welche Parteien nahmen daran teil?»

Erteilung der Bewilligung gemäß § 78 LFG für die Verlängerung der Piste 11129 (da-

mals 12130) durch Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche
Wirtschaft und

Verkehr vom 15. Dezember 1989, ZI. 60.636M-7189:

Mündliche Verhandlung am 15.12.1989.

Geladene Verfahrensparteien: die amtsbekannten Verfahrensparteien.

Bei der Verhandlung anwesende Verfahrensparteien:

Bundesamt für Zivilluftfahrt, Stadtgemeinde Schwechat, Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H.

Zu Frage 2

"Wurden in den Verfahren die Grundstückseigentümerinnen in der bestehenden und zukünftigen Sicherheitszone zur Verhandlung geladen? Wenn nein, warum nicht'."?

Bei der Erweiterung eines Zivilflugplatzes ist eine Beteiligung aller Grundstückseigentümer in der Sicherheitszone nicht normiert, sofern - wie im vorliegenden Fall - die Sicherheitszone unverändert bleibt.

Zu Frage 2 f):

Welche Frist zur Bauausführung wurde in den gegenständlichen Genehmigungsbescheiden gesetzt bzw. bis wann war um die Aufnahme des Betriebes anzuschauen?"

Die gemäß § 72 Abs. 1 lit. d) LFG festzusetzende behördliche Frist endet - nach Verlängerung - am 31. Dezember 1997.

Zu Frage 3 a):

«In welchen Etappen (Strecke und Zeitpunkt der Bewilligung) entwickelte sich der konkrete Pistenausbau bisher beim Flughafen Wien-Schwechat? Wie verlagerte sich der Flughafenbezugspunkt (§ 88 Abs. 2 LFG)?»

Siehe Beilage.

Der Flugplatzbezugspunkt als Punkt, der die geographische Lage eines Flugplatzes bestimmt, wird entsprechend den internationalen Vorschriften festgelegt. Der Flugplatzbezugspunkt liegt beim ursprünglichen oder geplanten geometrischen Mittelpunkt des Flugplatzes.

Mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom

November 1959, betreffend die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen

Wien/Schwechat» wurde wurde der Flugplatzbezugspunkt wie folgt festgelegt
16°34'12"E; 48007'07"N; 176,5 m über mittlerem Meeresspiegel

Mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22. Oktober 1976, betreffend-
die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen Wien t
wurde der Flugplatzbezugspunkt wie folgt festgelegt.
16°34'15"E; 48°06'39"N; 179 m über mittlerem Meeresspiegel

vom 30.

Zu Frage 3 b):

Wann wurde die erste Sicherheitszonen-VO erlassen und wie oft und wann jeweils wurde sie abgeändert (um Bekanntgabe der Fundstellen wird gebeten)?"

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 30. November 1959, betreffend die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen Wien/Schwechat.

Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22. Oktober 1976, betreffend die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen Wien-Schwechat, mit deren Inkrafttreten die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 30. November 1959, betreffend die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen Wien/Schwechat außer Kraft getreten ist.

Die Sicherheitszonen Verordnung wurde in den Gemeinden, auf deren Gebiet sich die Sicherheitszone erstreckt, durch Anschlag an der Amtstafel kundgemacht. Der Sicherheitszonenplan ist in diesen Gemeinden zur Einsichtnahme aufgelegt Nach der Kundmachung der Sicherheitszonen-Verordnung sind die genannten Gemeinden verpflichtet, in die Verordnung Einsicht zu gewähren.

Zu Frage 3 g):

Wurde (wird) aufgrund der geplanten Pistenverlängerung eine Änderung der Sicherheitszonen- VO vorgenommen, wenn nein, warum nicht?"

Nein. Die Verlängerung der Piste 11129 (damals 12130) um 500 m in Richtung Westen erforderte keine Änderung der bestehenden, mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22. Oktober 1976 für den Flughafen

WIEN/Schwechat festgelegten Sicherheitszone, da in dieser Verordnung bereits eine 3500 m lange Piste 1 1M (damals 12130) Berücksichtigung gefunden hat.

Zu Frage 3 d):

»Wie schaut die zeichnerische Darstellung der Veränderungen der Pisten und der Sicherheitszonen n von der Erstgenehmigung bis zu den letzten Erweiterungen aus?«

Grundsätzlich bilden die den jeweiligen Verfahren zugrundegelegten Pläne einen integrierten Bestandteil des erlassenen Bescheides und sind daher nur den Verfahrensparteien zugänglich. Die luftfahrtrelevanten aktuellen Daten und Plandarstellungen der Pisten werden im Luftfahrthandbuch der Republik Österreich (AIP) veröffentlicht. Siehe auch die Beilage. Der Sicherheitszonenplan wurde in den betroffenen Gemein den zur Einsichtnahme aufgelegt und ist auch im Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer veröffentlicht.

Zu Frage 4 a):

"Für diese Pistenverlängerung sind nach Auffassung der Unterzeichneten sowohl eine Zivilflugplatzbewilligung, als auch eine Bewilligung für eine Bodeneinrichtung sowie die Änderung der Sicherheitszonen-VO notwendig. Falls das Ministerium diese Rechtsmeinung nicht teilt, wird um entsprechende Begründung ersucht?"

Die für die geplante Pistenverlängerung erforderlichen luftfahrtbehördlichen Bewilligungen (Zivilflugplatz-Bewilligungen, "Bodeneinrichtungsbewilligung") liegen seit 1983 bzw. 1989 vor.

Eine Änderung der bestehenden Sicherheitszonen-Verordnung, bedingt durch eine Verlängerung der Piste 11129 (damals 12130) um 500 m in Richtung Westen, war nicht

da in de« eine 3.500 rn lange Piste 11129 (damals 12130) Berücksichtigung gefunden hat.

Zu Frage 4 b):

Sind für dieses Vorhaben noch luftfahrtrechtliche Verfahren anhängig und in welchem Stadium befinden sie sich? Wann ist insbesondere mit einer Verhandlung zu rechnen?«

--Nein.

Zu Frage 5):

"Laut der beigelegten Skizze würde die geplante Pistenverlängerung die bestehende Flugplatzgrenze überschreiten. Welche rechtlichen Konsequenzen ergeben sich daraus?"

Die in der, der Anfrage beigelegten Skizze eingetragene Flugplatzgrenze entspricht nicht der beantragten und bewilligten Grenze.

1996