

2240/AB XXI.GP

Eingelangt am: 28.05.2001

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2243/J - NR/2001 betreffend Flugverkehr und Fluglärm, insbesondere durch Tiefflüge, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 29. März 2001 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Ziele und Absichten verfolgen Sie im Rahmen Ihrer Zuständigkeiten im allgemeinen zur Frage der Eindämmung des Fluglärmes?

Antwort:

Mein Ressort ist und war sich über das jeweilige Ausmaß der Fluglärmbelastung in Österreich bewusst. Dies führte seinerzeit zu den europaweit strengsten

Lärmvorschriften in der österreichischen Zivilluftfahrzeug -

Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV - 1993, BGBI. Nr. 738/1993, die damals bereits wesentlich strenger war, als die relevante EU - Richtlinie 92/14.

Diese Richtlinie sieht erst mit 1. April 2002 so strenge Lärmwerte vor wie die erwähnte ZLZV - 1993. Um einmal erreichte Umweltstandards nicht aufzugeben zu müssen, wurde im Zuge der Beitrittsverhandlungen eine Ausnahme von diesen EU - Bestimmungen bis 1. April 2002 zuerkannt.

Seitens des Verkehrsressorts wird an der Ausarbeitung weiterer Maßnahmen auf breiter internationaler Ebene, durch die Internationale Zivilluftorganisation - ICAO mitgewirkt.

Fragen 2 und 3:

Welche Einflußmöglichkeiten haben Sie insbesondere auf die Austro Control GmbH und auf die Flughafen Wien AG, um verkehrspolitische Ziele im allgemeinen und Ihre Ziele und Absichten zur Eindämmung des Fluglärmes im besonderen durch - bzw. umzusetzen?

Halten Sie diese Möglichkeiten für ausreichend, wenn nein, in welchen Punkten nicht und wie wollen Sie Ihre Möglichkeiten verbessern?

Zur Möglichkeit der Einflussnahme auf die Austro Control GmbH darf ich auf § 3 des ACG - Gesetzes verweisen.

Zur Möglichkeit der Einflussnahme auf die Flughafen Wien AG darf ich feststellen, dass nach § 141 LFG dem Ressort als Aufsichtsbehörde über den Flughafen Wien das Recht zusteht, zu den Hauptversammlungen und Aufsichtsratssitzungen der

Flughafen Wien AG einen Vertreter zu entsenden. Dieser ist berechtigt, an den Versammlungen und Aufsichtsratssitzungen mit beratender Stimme teilzunehmen. Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass der Fluglärm nicht durch den eine Boden - Infrastruktureinrichtung darstellenden Flugplatz, sondern den ihn betreffenden Flugverkehr verursacht wird.

Fragen 4 bis 8 und 14:

Wie ist das für die Anwendung insbesondere von § 7 LVR maßgebliche "dichtbesiedelte" Gebiet Wiens im einzelnen abgegrenzt und welche Kriterien liegen dieser Abgrenzung zugrunde?

Wieviele Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet Wiens, die nicht mit § 7 (3) a) LVR zu rechtfertigen waren, sind in den Jahren 1998, 1999 und 2000 bei Landeanflügen zum Flughafen Wien - Schwechat erfolgt?

Was ist Ihnen über die genehmigten Unterschreitungen dieser Mindestflughöhe in den Jahren 1998, 1999 und 2000 bei Landeanflügen zum Flughafen Wien - Schwechat bekannt, zB hinsichtlich Zahl, Bewilligungsbegründungen, -bedingungen und -auflagen, betroffene Flugzeugtypen, Fluglinien? Wir ersuchen um detaillierte Beantwortung.

Was wurde von Ihnen bzw. Ihren Vorgängern und den Ihnen unterstellten Behörden und den Ihnen zumindest berichtspflichtigen Einrichtungen zur Hintanthalzung von rechtlich zulässigen, aber technisch vermeidbaren Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet Wiens in den letzten Jahren im einzelnen mit welchen Ergebnissen unternommen?

Was wurde von Ihnen bzw. Ihren Vorgängern und den Ihnen unterstellten Behörden und den Ihnen zumindest berichtspflichtigen Einrichtungen im Hinblick auf eine Ausdehnung der in § 7 LVR enthaltenen Regelung zur Mindestflughöhe von 1000 Metern über besiedeltem Gebiet auf andere Gemeinden als Wien in den letzten Jahren im einzelnen mit welchem Ergebnis unternommen?

In wievielen Fällen sind aufgrund jeder dieser Ursachen in den Jahren 1998, 1999 und 2000 Mindestflughöhenunterschreitungen zustandegekommen?

Antwort:

Sämtliche Anflüge zum Flughafen Wien, die über das Stadtgebiet von Wien geführt werden, sind als Flüge gemäß § 7 Abs. (3) lit. a der Luftverkehrsregeln LVR zu klassifizieren. Gesonderte Ausnahmebewilligungen zur Unterschreitung der Mindestflughöhe von 1000 Meter über Wien sind für solche Flüge nicht vorgesehen. Die Anzahl der Flüge, für die eine Bewilligung zur Unterschreitung nach § 7 Abs. (5) von der Austro Control GmbH erteilt wurde, beträgt 1998: 36, 1999: 40 und 2000: 40. Nicht erfasst sind Einsatzflüge des Bundesministeriums für Inneres, sowie Ambulanz - und Rettungsflüge zu den jeweils betroffenen Wiener Krankenhäusern.

Fragen 9 bis 11 und 16:

Was ist Ihnen über die Strafpraxis - Zahl der bestraften Airlines, Zahl der bestraften Piloten, Anflugverbote, tatsächlich verhängte und theoretisch zulässige Mindest - und Höchststrafe - im Falle nicht genehmigter Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet in den Jahren 1998, 1999 und 2000 bei Landeanflügen zum Flughafen Wien - Schwechat bekannt? Wir ersuchen um detaillierte Beantwortung.

Falls es trotz erfolgter nicht genehmigter Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über besiedeltem Gebiet zu keinen Bestrafungen gekommen sein sollte: Wie beurteilen Sie diese Situation?

Falls Ihnen über die Strafpraxis wider Erwarten nicht bekannt sein sollte: Warum ist Ihnen nichts bekannt und halten Sie diese Situation für zumutbar, zB im Hinblick auf auskunftssuchende Bürgerinnen, die sich mit entsprechenden Anfragen auf Grundlage der bestehenden Gesetze vertrauensvoll an Ihr Ressort wenden?

Teilen Sie die Ansicht, daß Ahndung oder Nichtahndung von nicht genehmigten Mindestflughöhenunterschreitung im Hinblick auf Umweltauswirkungen und Gesundheitsauswirkungen nicht relevant sind, wenn ja, auf welcher fachlichen Grundlage, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Weder von meinem Ressort noch von der Austro Control GmbH wurden gesetzwidrige Unterschreitungen festgestellt. Somit konnte auch keine diesbezügliche Anzeige erfolgen.

Zuständige Strafbehörde ist der jeweilige Landeshauptmann; ob von Einzelpersonen Anzeigen dort erfolgten, ist nicht bekannt.

Fragen 12 und 13:

Welche Arten von Prüfungen und Kontrollen erfolgen in welcher Häufigkeit von welcher Seite im Zusammenhang mit erfolgten Unterschreitungen der Mindestflughöhe von 1000 Metern über dichtbesiedeltem Gebiet, und welche im speziellen zur Frage, ob diese mit § 7 (3) LVR zu rechtfertigen sind, wo explizit auch auf die „Notwendwendigkeit“ abgestellt wird?

Was sind

- a) außerhalb
- b) innerhalb

der aus der Anflugbahnneigung zu errechnenden 19km - Distanz vom Aufsetzpunkt tatsächlich „zum Zwecke der Landung notwendige“ (LVR), also unumgängliche Ursachen einer Unterschreitung der Mindestflughöhe von 1000 Metern, und auf welcher Judikatur oder welchen internen Vorschriften im einzelnen beruht diese Ihre Auslegung?

Antwort:

Eine Unterschreitung der 1000 Meter Mindestflughöhe über Wien ist zum Zwecke der Landung immer notwendig wenn aufgrund der Wettersituation die Pisten 11 und 16 in Betrieb sind. Diese erfolgten allerdings gemäß den festgelegten Verfahren. Eine Kontrolle wird sowohl durch die Flugverkehrsleiter (Flugsicherung) mittels Radarüberwachung ausgeübt, bzw. werden sämtliche Flugbewegungen am Flughafen Wien von einer vollautomatischen, EDV - gestützten Flugspurauflzeichnungsanlage (FANOMOS) aufgezeichnet und können auch nachvollzogen bzw. überprüft werden.

Frage 15:

Welche Inhalte im einzelnen hat das Ihnen gemäß einer bescheidmäßigen Verpflichtung jährlich vorzulegende Fluglärmgutachten des Flughafens Wien und welche zentralen Aussagen trifft es für 1998, 1999 und 2000? Wir ersuchen in Fortsetzung der Praxis Ihres Vorgängers, derartige Unterlagen im Sinne der

Transparenz und Bürgerfreundlichkeit im Rahmen von Anfragebeantwortungen im Wortlaut zugänglich zu machen.

Antwort:

Zunächst wird festgehalten, dass das Lärmgutachten für das Jahr 2000 noch nicht vorgelegt wurde. Die Gutachten für die Jahre 1998 und 1999 zeigen folgendes:

Jahr	Zunahme der Flugbewegungen	Zone mit 66 dB(A) äquivalentem Dauerschallpegel	Veränderung der Zone	Anteil von Kapitel 3 Flugzeugen
1998	+4,8%	14,77km ²	- 0,6%	95%
1999	+ 2,1 %	15,16 km ²	+ 2,6%	97%

Trotz kontinuierlicher Zunahme der Flugbewegungen (gemessen innerhalb der jeweils sechs verkehrsreichsten Monate) konnte die Zone mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 66 dB(A) die als Richtmaß für die Lärmbelästigung in der Umgebung des Flughafens anzusehen ist, im Jahr 1998 sogar verkleinert werden. Der Anteil der Kapitel 3 Flugzeuge, das ist die derzeit leiseste Kategorie von Verkehrsflugzeugen, stieg auf nunmehr über 97%.

Diese Gutachten stehen zur Einsichtnahme jederzeit zur Verfügung. Ständig zu Wohnzwecken benutzte Gebäude liegen nicht innerhalb dieser Zone. (Damit wird den Erfordernissen des zitierten Bescheides entsprochen.)

Fragen 17 und 18:

Welche Möglichkeiten haben Sie bzw. Ihr Ressort, den Einsatz von Chapter - 2 - Flugzeugen am Flughafen Wien - Schwechat weiter einzuschränken und welche entsprechenden Schritte haben Sie und Ihr Vorgänger hiezu wann gesetzt?

Was haben Sie insbesondere unternommen, um eine zeitliche Ausdehnung des Nachtflugverbots für Chapter - 2 - Flugzeuge am Flughafen Wien - Schwechat zu erreichen?

Antwort:

Derzeit ist der Anteil von Kapitel 2 Flugzeugen auf dem Flughafen Wien bereits weniger als 3%; Flüge mit Kapitel 2 Flugzeugen dürfen gemäß § 40 der Zivilluftfahrzeug - Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV - 1993 nur untertags erfolgen. Es wird darauf hingewiesen, dass die diesbezügliche EU - Richtlinie 92/14 ein generelles Verbot von Kapitel 2 Flugzeugen ab 1. April 2002 vorsieht.

Frage 19:

Gibt es einen aus der Lärmbelastungswirkung sachlich nachvollziehbaren Grund, warum Bundesländerflughäfen und Flughafen Wien im Rahmen von § 40 ZLZV unterschiedlich behandelt werden und welche Anstrengungen werden Sie bis wann setzen, um hier auch am Flughafen Wien zu einer den Bundesländerflughäfen entsprechenden Praxis zu kommen?

Antwort:

Der Grund, warum die Bundesländerflughäfen früher mit einem Kapitel 2 - Verbot belegt wurden liegt darin, dass diese einerseits wesentlich näher zum dichtbesiedelten Gebiet der Landeshauptstädte gelegen sind, andererseits aber auch, da die orographischen Gegebenheiten insbesondere in der Umgebung von Innsbruck, Salzburg und Klagenfurt durch Echowirkungen usw. solche Maßnahmen erforderlich machten. Ebenso wurde das damals aktuelle Verkehrsaufkommen insbesondere von Kapitel 2 Flugzeugen ins Kalkül gezogen.

Frage 20:

Warum erlassen Sie kein generelles Nacht - Lande - und - Startverbot für Österreichs Zivilflughäfen?

Antwort:

In der Nacht sind generell nur Flüge mit sogenannten Kapitel 3 Flugzeugen - das ist die derzeit leiseste Kategorie von Verkehrsflugzeugen - zulässig. Insbesondere in der Urlaubszeit werden mehr Charterflüge nachgefragt, die - bedingt durch die Luftraumbelastung in Europa - vermehrt zu Nachtflügen führen, um Österreicherinnen und Österreicher in den und aus dem Urlaub zu bringen. Ein Nachtflugverbot, welches für den Flughafen Wien nicht besteht, hätte nicht abzuschätzende Auswirkungen nicht zuletzt auch auf die vielen Urlauber. Ein generelles Nachtflugverbot würde auch nicht unbedingt zu einer Abnahme des Gesamtverkehrsaufkommens führen, sondern vielmehr müsste mit einer Verstärkung der Verkehrskonzentration an den Tagesrandzeiten gerechnet werden, welches die Lärmbelastung in den Einschlafzeiten erhöhen würde. Bei einem Vergleich mit europäischen Flughäfen mit Nachtflugverbot ist festzustellen, dass auf diesen Flughäfen die Flugbewegungen in der Nacht durch Ausnahmewilligungen zum Teil höher sind, als das derzeitige Flugverkehrsaufkommen bei Nacht am Flughafen Wien.

Frage 21:

Welche Absichten verfolgen Sie mit welchen terminlichen Vorstellungen im Zusammenhang mit einer gesetzlichen Regelung der Fluglärmfrage für Österreich und welche Modelle aus anderen europäischen Staaten halten Sie in diesem Zusammenhang aufgrund welcher ressortinternen oder externen Untersuchungen prinzipiell für übertragbar?

Antwort:

In diesem Zusammenhang kommt die EU Richtlinie 92/14 zur Anwendung, die ein generelles Verbot von Kapitel 2 Flugzeugen ab 2002 vorsieht. Weiters ist Österreich intensiv an internationalen Ausarbeitungen betreffend eines neuen Lärmstandards, dem sogenannten „Kapitel 4“ des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt AIC beteiligt.

Frage 22:

Wie stehen Sie zur vom bisherigen Wiener Umwelt - und Verkehrsstadtrat getroffenen Aussage, daß es keine Bestätigung für negative gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm in Wien gäbe und liegen Ihnen wissenschaftlich abgesicherte Grundlagen für derartige Aussagen für Wien oder andere betroffene Räume unseres Landes vor, wenn ja, welche?

Antwort:

Diese Aussage ist meinem Ressort nicht bekannt.

Frage 23:

Was ist Ihnen im Zusammenhang mit derzeitigen und früheren Ausbaumaßnahmen am Flughafen Wien - Schwechat, die geeignet sind, die Lärm - und Umweltbelastungen weiter zu erhöhen, an laufenden Beschwerdeverfahren in Richtung der Europäischen Union wegen vermuteter Verstöße gegen EU - Recht bekannt?

Antwort:

Dem Verkehrsressort ist ein Beschwerdeverfahren gegen Österreich betreffend den Ausbau des Flughafens Wien ohne Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bekannt. Dieses Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 24:

Wieviele Flugbewegungen fanden 2000 am Flughafen Wien Schwechat in der Nacht (bitte um Darstellung für die Zeiträume 22 - 6 Uhr sowie 0 - 6 Uhr) statt, wie verteilten sich diese prozentuell auf Linien - , Charter - und Frachtflüge und wie war die Verteilung auf die einzelnen Monate?

Antwort:

Auf Grund der angeschlossenen Statistiken (Beilage 1 und 2) kann für das Jahr 2000 folgendes festgestellt werden:

Von den 186.469 Gesamtbewegungen erfolgten 12.217 im Zeitraum von 22 - 6 Uhr, das entspricht 6,55 %. Davon beträgt der Anteil der Linienflüge an Nachtflügen 4-5%, der Anteil der Charterflüge zwischen 18% (im Dezember) und 33% (im Juli).

Die in der Beilage 1 genannten Frachtwerte bezeichnen die mitgeführte Fracht in KG bei Nachtflügen. Dabei entfallen auf den Linienbetrieb 12 - 19%, auf den Charterbetrieb 35 - 75%.

Eine gesonderte exakte Auflistung für Flüge zwischen 0 und 6 Uhr konnte meinem Ressort nicht übermittelt werden. Der Aufstellung der Anzahl der Bewegungen pro Stunde (Beilage 2) kann allerdings entnommen werden, dass die Zahl der Flugbewegungen zwischen 0 und 6 Uhr äußerst gering sind.

Frage 25:

Welche Maßnahmen werden Sie zur Eindämmung des Frachtflugverkehrs, insbesondere in der Nacht, setzen?

Antwort:

Solange im Frachtflugverkehr Kapitel 3 Flugzeuge eingesetzt werden und überdies das Ausmaß am Gesamtverkehrsaufkommen relativ gering bleibt, sind keine Maßnahmen vorgesehen.

Frage 26:

Teilen Sie die Ansicht, daß die Ausgliederung sensibler Bereiche wie der Flugverkehrskontrolle die Möglichkeiten der BürgerInnen verschlechtert, die im Sinne des UIG und Auskunftspflichtgesetzes sowie der Aarhus - Konvention zugestandenen Rechte wahrzunehmen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Diese Ansicht wird seitens des Verkehrsressorts nicht geteilt, da für alle BürgerInnen die Möglichkeit besteht, Auskünfte gemäß dem UIG, dem Auskunftspflichtgesetz und dergleichen zu erhalten. Durch eine Beleihung privater Gesellschaften, wie dies bei der österreichischen Flugverkehrskontrolle der Fall ist, werden diese Möglichkeiten nicht eingeschränkt, da sich die Auskunftspflicht auch auf alle sogenannten „funktionellen“ Behörden bezieht.

Frage 27:

Genießen bzw. genossen Spitze und MitarbeiterInnen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Sonderkonditionen bei der AUA und/oder den mit ihr konzernmäßig verbundenen österreichischen Fluglinien und wenn ja, welche, und welche Gegenleistungen waren bzw. sind mit dem Einräumen dieser Sonderkonditionen verbunden (gewesen)?

Antwort:

Wie mir berichtet wird, sind - über die üblichen Behördenermäßigungen hinausgehende - Sonderkonditionen bei der AUA und /oder den mit ihr konzernmäßig verbundenen österreichischen Fluglinien im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht bekannt.

Die Beilagen „Verkehrsaufkommen im Linien und Charterverkehr im Jahr 2000“ sowie „Anzahl der Bewegungen pro Stunde“ konnten nicht gescannt werden !!!