



Hubert Gorbach
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (1) 711 62-8000
 Telefax +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

GZ. 9500/20-CS3/03 DVR 0000175

Der Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

XXII. GP.-NR

1195 /AB

Parlament
 1017 Wien

2004 -02- 02

zu 1226 JB

Wien, 29. Jänner 2004

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1226/J-NR/2003 betreffend Verminderung des Fluglärms in Österreich, die die Abgeordneten Niederwieser und Genossen am 4. Dezember 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Gibt es eine aktuelle Erhebung über die Lärmentwicklung bzw. Lärmbelastung der Anrainer der österreichischen Flughäfen? (Darstellung nach Anzahl der Spitzenschallereignisse und nach Dauerschallpegelwerten!)

Antwort:

a) Flughafen Wien

Gemäß Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Zl. 33.103/226-I/8-1972 vom 28.12.1972 wurde der Halter des Flughafens Wien verpflichtet, einmal im Jahr, beginnend nach der Betriebsaufnahme auf der Instrumentenpiste 16/34 durch eine autorisierte Stelle die aufgetretene Fluglärmbelastung aufgrund der tatsächlichen Flugbewegungen (Anzahl, Richtung und Type) ermitteln zu lassen und das Gutachten hierüber der Obersten Zivilluftfahrtbehörde vorzulegen. Wenn sich aus diesem Gutachten ergibt, dass Baulichkeiten außerhalb der Flughafengrenzen, deren Räume dem ständigen oder längeren Aufenthalt von Personen dienen, in einem Gebiet liegen, dessen Fluglärmbelastung größer als 66 dB(A) äquivalenter Dauerlärm im Freien war, hat der Flughafenhalter bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde die Festlegung lärmmindender An- und Abflugverfahren über diesem Gebiet zu beantragen für die Überwachung ihrer Einhaltung eine Fluglärmüberwachungsanlage einzurichten.

Die von dieser 66 dB(A) Isophone umschlossene Fläche gibt Aufschluss über die Lärmbelastung im Nachbereich des Flughafens Wien.

Seit 1979 ist diese Fläche nahezu alle Jahre - trotz zum Teil erheblich gesteigener Bewegungszahlen - kleiner, somit die Lärmbelastung geringer geworden.

Als Ursache kann der verstärkte Einsatz moderner, lärmarmen Jets gesehen werden.

Anmerkung: Obwohl keine zu ständigen Wohnzwecken benützte Gebäude innerhalb der 66 dB(A)-Zone liegen, wurden die An- und Abflugverfahren des Flughafens Wien hinsichtlich ihrer

GZ. 9500/20-CS3/03



Lärmentwicklung optimiert und vom Flughafen Wien eine ortsfeste EDV-gestützte Fluglärmmessanlage, die mit einer Flugspuraufzeichnungsanlage (FANOMOS) kombiniert wurde, errichtet.

Die Gutachten werden jährlich von der Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik am TGM Wien erstellt und liegen u.a. beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auf.

b) Flughafen Salzburg

Betreffend den Flughafen Salzburg wurde wegen dessen besonderen grenznahen Lage (die Piste zeigt direkt in Richtung der grenznahen deutschen Stadt Freilassing) von der Stadt Salzburg gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr ein Gutachten für den Nahbereich Salzburg und das angrenzende bayrische Staatsgebiet erstellt. Dieses enthält den seinerzeitigen Istzustand 2001 sowie Prognosen bis zum Jahr 2015.

Aufgrund der aktuellen Verkehrsentwicklung konnte jedoch festgestellt werden, dass die prognostizierte Lärmbelastung gemäß Auskunft des Lärmsachverständigen des Landes Salzburg bisher weit unterschritten wurde.

Die Fluglärmsituation im Nahbereich des Flughafens Salzburg ist auch Gegenstand der regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Fluglärmkommission die gemäß dem Staatsvertrag zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland eingerichtet wurde.

Die o.a. Fluglärmgutachten basieren auf den Ergebnissen der seit vielen Jahren auf dem Flughafen Salzburg bestehenden ortsfesten Fluglärmmessanlage.

c) Flughafen Innsbruck, Graz und Linz

Im Nahbereich dieser Flughäfen befinden sich Fluglärmmessanlagen, welche von den betreffenden Landesregierungen betrieben und ausgewertet werden.

Für den Flughafen Innsbruck erfolgt ein monatlicher Bericht des Amtes der Tiroler Landesregierung an den Flughafen.

Die Messergebnisse des Flughafens Graz liegen beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung auf.

Auf dem Flughafen Linz ist die Lärmessanlage derzeit im Probetrieb; die Messergebnisse werden daher zur Zeit noch nicht veröffentlicht.

Es ist jedoch geplant, im Anrainerbeirat des Flughafens Linz die Häufigkeit und die Art der Veröffentlichung von Fluglärmessergebnissen zur Diskussion zu stellen.

d) Flughafen Klagenfurt

Auf dem Flughafen Klagenfurt befindet sich eine Lärmmessstelle. Messdaten werden nicht veröffentlicht; derzeit kann nur der Magistrat der Stadt Klagenfurt auf diese Daten zugreifen.

Nach Ansicht der Obersten Zivilluftfahrtbehörde erscheint die Fluglärmsituation im Nahbereich des Flughafens Klagenfurt wegen des sehr geringen Verkehrsaufkommens derzeit nicht kritisch.

Fragen 2, 3, und 8:

Welche Lärmschutzbestimmungen/Grenzwerte gelten auf den einzelnen österreichischen Flughäfen?

Wie oft wurden in den letzten drei Jahren die zulässigen Schallgrenzwerte auf den österreichischen Flughäfen überschritten?

GZ. 9500/20-CS3/03



Denken Sie daran, aufgrund dieser Entwicklungen die österreichischen Grenzwerte im Interesse lärmgeplagter Anrainer weiter zu verbessern, d.h. zu verschärfen?

Antwort:

Generell gilt gemäß den Bestimmungen der österreichischen Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl.Nr. 738/1993 ein Verbot für Jets, deren Lärmentwicklung größer ist, als für die sogenannten "Kapitel 3-Jets". Ferner wird derzeit an der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der EU ins nationale Recht gearbeitet. Diese Richtlinie sieht als Beurteilungsmaß nur den energieäquivalenten Dauerschallpegel vor. *Spitzenpegel sind unerheblich.* Demgemäß kann es auch diesbezüglich keine Überschreitungen von Spitzenpegeln geben. Als Berechnungsgrundlage gilt die in Österreich entwickelte ÖAL-Richtlinie 24 als derzeit einzige Standardempfehlung der EU.

Frage 4:

Welche Start- und Landegeühren werden auf den einzelnen Flughäfen für unterschiedlich lautes Flugzeug (Kapitel 1-3 nach ICAO-Anhang 16) eingehoben?

Antwort:

Keine. Für Luftfahrzeuge, die gem. Kapitel 3 ICAO-Annex 16 lärmzertifiziert sind, gibt es keine nach den ICAO-Lärmkapiteln differenzierte Landetarife.

Frage 5:

Welche Möglichkeiten der Mitsprache haben Kommunen bei der Festsetzung oder Änderung von Lärmschutzzonen an Flugplätzen? Ist daran gedacht, die Mitsprachemöglichkeiten auszubauen?

Antwort:

In Österreich liegt die Raumordnungskompetenz bei den Ländern. Mehrere Versuche diese Raumordnungskompetenz zumindest in der Umgebung von Flughäfen beim Bund zu konzentrieren sind bisher an der Haltung der Länder gescheitert. Aus diesem Grund konnten auch die Bemühungen des Verkehrsressorts, ein österreichisches Fluglärmgesetz zu erstellen, bisher nicht realisiert werden.

Frage 6:

Besteht ein Erstattungsanspruch, wenn betroffene Bürger bauliche Aufwendungen für Lärmschutz haben?

Antwort:

Es besteht in Österreich kein derartiger Ersatzanspruch.

Fragen 7 und 10:

Seit der Grenzwertsetzung für lärmarme Flugzeuge in Kapitel 3, ICAO Anhang 16, hat es erhebliche Forschungsanstrengungen zur weiteren Lärminderung bei Flugzeugen gegeben: Welche Anpassungen an den Stand der Technik wurde im Gesetz unternommen?

Sind Ihnen Initiativen bekannt, für besonders lärmarme Flugzeuge, die die unter Kapitel 3 ICAO-Anhang 16 definierten Normen weit unterschreiten, eine neue Kategorie (Chapter IV) einzuführen und wenn ja, unterstützt Österreich diese Bemühungen?

GZ. 9500/20-CS3/03

**Antwort:**

Bei den genannten Flugzeugen deren Lärmgrenzwerte unter denen der "Kapitel 3-Flugzeuge" liegen, handelt es sich um die sogenannten "Kapitel 4-Flugzeuge". Diese sind bereits im Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt durch die ICAO eindeutig definiert. Es handelt sich dabei um Unterschallstrahl- und Propeller-Flugzeuge, für die der Antrag auf Musterzulassung am oder nach dem 1. Jänner 2006 bei der zuständigen Musterzulassungsbehörde gestellt wird.

An einer entsprechenden Berücksichtigung in der österreichischen Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV wird gearbeitet, damit diesem Datum jedenfalls entsprochen wird.

Frage 9:

Ist seitens Ihres Ressorts geplant, besonders lärmarme Flugzeuge, die die unter Kapitel 3 ICAO-Anhang 16 definierten Normen weit unterschreiten, durch besondere Begünstigungen bei Start- und Landegebühren zu fördern?

Antwort:

Die Tiroler FlughafenbetriebsGmbH bereitet derzeit in enger Absprache mit den Gesellschaftern Stadtgemeinde Innsbruck und Land Tirol einen Flughafentarifordnungsantrag an das bmvit zum 1.4.2004 vor, der eine aufkommensneutrale lärmabhängige Spreizung der Landetarife am Flughafen Innsbruck vorsieht.

Frage 11:

Welche Ausnahmen von gesetzlichen Fluglärm-Bestimmungen bestehen für Österreichs Flughäfen derzeit?

Antwort:

Gemäß § 7 Abs. 1 der ZLZV können Ausnahmen gewährt werden

- a) für Flüge zur Wahrung öffentlicher Interessen (z.B. Krankentransporte, Wildversorgung, Feuer- oder Schädlingsbekämpfung), wenn das öffentliche Interesse an der Flugdurchführung im Antrag glaubhaft gemacht wurde und entgegenstehende öffentliche Interessen der Flugdurchführung nicht überwiegen;
- b) um Kunstflüge durchzuführen, wobei von Austro Control GmbH die zur Wahrung der öffentlichen Interessen, besonders der Lärmschutzinteressen erforderlichen Nebenbestimmungen vorzuschreiben sind;
- c) für Luftfahrzeuge, an deren Erhaltung ein historisches Interesse besteht.

Mit freundlichen Grüßen