



REPUBLIK ÖSTERREICH  
HUBERT GORBACH  
VIZEKANZLER  
Bundesminister  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR  
2489 /AB

2005 -03- 17

zu 2513 /J

GZ. BMVIT-9.500/0001-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 11. März 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2513/J-NR/2005 betreffend Nachtflüge Hörsching, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 21. Jänner 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

#### **Zum Motiventeil und zu Frage 6**

Wie erklären Sie sich, dass trotz massiv rückläufigen Frachtvolumens eine Aufhebung des Nachtflugverbots erfolgen konnte?

möchte ich grundsätzlich feststellen, dass jede Behörde verpflichtet ist, einen Antrag - hinsichtlich dessen die Voraussetzungen für eine positive Erledigung gegeben sind - positiv zu erledigen. Im vorliegenden Fall liegen ein schalltechnisches, ein medizinisches und ein wirtschaftliches Amtsgutachten vor, alle diese Gutachten sind schlüssig. Das schalltechnische und das medizinische Amtsgutachten sehen – im Interesse der Anrainer – eine Reihe von Auflagen vor, welche in den Spruch des gegenständlichen Bescheides aufgenommen worden sind. Auf Grund der genannten Gutachten hatte die Behörde daher jedenfalls positiv zu entscheiden.

Was den Rückgang des Frachtvolumens auf dem Flughafen Linz anlangt, dürfte wohl auch mit großer Wahrscheinlichkeit das Nichtvorhandensein der von der Flughafen Linz GmbH beantragten Nachtflugmöglichkeit ihren Teil dazu beigetragen haben.

#### **Frage 1:**

Mit welcher zahlenmäßigen Argumentation beantragte die Flughafengesellschaft eine Aufhebung des Nachtflugverbots?

#### **Antwort:**

Im Antrag der Flughafen Linz GmbH wurde im Wesentlichen argumentiert, dass bei Nichtbewilligung der beantragten Nachtflugbewegungen Luftfrachtunternehmen ihre Aktivitäten nach Wien verlegen würden.

**Frage 2:**

Aus welchen Gründen kann nicht mit den üblichen Gründen das Auslangen gefunden werden?

**Antwort:**

Sollten mit „den üblichen Gründen“ die bei Antragstellung bestehenden Betriebszeiten gemeint sein, so möchte ich dazu feststellen, dass der internationale Luftfrachtverkehr tendenziell eher in der Nacht stattfindet, um unter anderem Anschlussflüge in den internationalen Luftfrachtzentren zu erreichen.

**Fragen 3 und 4:**

Warum erfolgte keine Anhörung der AnrainerInnen?

Aus welchen Gründen wurden die betroffenen Gemeinden nicht in das Verfahren einbezogen?

**Antwort:**

Eine Anhörung der Anrainer bzw. eine Einbeziehung der betroffenen Gemeinden ist in den anzuwendenden Rechtsvorschriften (§ 3 Abs. 1 der Zivilflugplatz - Betriebsordnung, BGBl. Nr. 72/1962, im Zusammenhalt mit den §§ 62 Abs. 5 und 74 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F.) nicht vorgesehen.

**Frage 5:**

In welcher Hinsicht können Sie, obwohl es sich um zivile Flugbewegungen handelt, die Rechtsregelungen für Militärflughäfen anwenden?

**Antwort:**

Beim Flughafen Linz handelt es sich um einen Militärflugplatz, welcher auf Grund eines Mitbenutzungsbewilligungs-Bescheides des Bundesministers für Landesverteidigung für Zwecke der Zivilluftfahrt mitbenützt wird. Gemäß § 62 Abs. 5 Luftfahrtgesetz, sind die dort zitierten Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (u.a. § 74) sinngemäß anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass an Stelle der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung tritt.

Das gemäß leg. cit. geforderte Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung wurde hergestellt.

**Fragen 7 und 8:**

Worin unterscheiden sich die Gutachten, die vor 1999 gegen eine Bewilligung herangezogen wurden von denen, die derzeit den Ausschlag für eine Bewilligung gaben (detaillierte Angabe von wirtschaftlichen, lärmtechnischen und medizinischen Gründen)?

In welcher Form gedenken Sie auf die AnrainerInnen Rücksicht zu nehmen?

**Antwort:**

Dem ersten Bescheid des BMVIT vom 28.05.1999 lag lediglich die auf einer Stellungnahme des oberösterreichischen medizinischen Amtssachverständigen basierende negative Äußerung des Landeshauptmannes von Oberösterreich zugrunde. Diesen Bescheid hat der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 22.03.2002 im Wesentlichen mit der Begründung aufgehoben, dass die Heranziehung der Stellungnahme des Landeshauptmannes von Oberösterreich als alleinige wesentliche Entscheidungsgrundlage nicht ausreiche.

Es seien weiterführende Ermittlungen zur Frage der Verkehrssicherheit und der Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde so wie des wirtschaftlichen Betriebes erforderlich. Eine Abwägung bzw. ein Interessenausgleich zwischen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sei nicht möglich, weil beide Kriterien vorliegen müssen. Gemäß diesem Auftrag des VwGH hatte die Behörde ein schalltechnisches, ein medizinisches und ein wirtschaftliches Amtsgutachten einzuholen. Wie ich schon in meinen Ausführungen zum Motiventeil festgestellt habe, waren diese Gutachten allesamt schlüssig und positiv, sodass die Behörde verpflichtet war einen positiven Bescheid zu erlassen.

Auf Grund des schalltechnischen und des medizinischen Amtsgutachtens steht fest, dass bei Einhaltung der im Spruch enthaltenen Auflagen und Bedingungen eine gesundheitliche Beeinträchtigung der Anrainer ausgeschlossen werden kann.

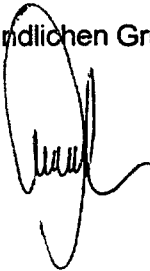
**Frage 9:**

Werden Sie den Betroffenen und den Gemeinden Parteistellung einräumen?  
Wenn nicht, warum nicht?

**Antwort:**

Derzeit liegt ein Antrag auf Zuerkennung der Parteistellung vor. Über diesen Antrag wird die Behörde nach Durchführung eines Verwaltungsverfahrens mit Bescheid abzusprechen haben. Dies gilt auch für allfällige weitere derartige Anträge.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.