
317/J XXII. GP

Eingelangt am 16.04.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Gefährdung für AnrainerInnen durch unzureichende Berücksichtigung der Seveso-II-Richtlinie insbesondere im Luftfahrtrecht

In mehreren österreichischen Regionen, besonders aber im Raum Linz, gibt es seit längerem Auseinandersetzungen über die Gefährdung von Mensch und Umwelt durch die Situierung von Betrieben, in denen im großen Maß gefährliche Stoffe vorhanden sind, in Einflug- bzw. Abflugschneisen von Verkehrsflughäfen. So befinden sich im Nahbereich des Flughafens Linz-Hörsching zwei große nach Seveso-II-Richtlinie eingestufte Betriebe (Fa. Flaga, Linz sowie Fa. Neuber, Traun), die nach Auskunft der Flugsicherung im Landeanflug nur in einer Höhe von 370 Meter überflogen werden. Diese Betriebe liegen zudem inmitten von Wohngebieten, wo sie in den Siebzigerjahren gegen vehemente Proteste der Nachbarn angesiedelt wurden. Auch im Umfeld des Flughafens Wien-Schwechat ist zB eine Gasabfüllanlage in Schwadorf in kritischer Position zu erwähnen. In Linz (Absturz Ende 1998) wie in Wien (Bruchlandung Hapag-Lloyd) gab es in den letzten Jahren Zwischenfälle mit Luftfahrzeugen, die aufgrund dieser Situierung gefährlicher Betriebe zu schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen hätten führen können.

Die Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie der EU (RL 86/92/EG) ist diesbezüglich unvollständig. Im Wege der Gewerbeordnung wurde nicht eigens auf diese Probleme eingegangen. Im Rahmen des Luftfahrtgesetzes (LFG) oder der Luftfahrtregeln (LVR) wurde in diesem Zusammenhang bisher nicht auf die Vorgaben der Seveso-II-Richtlinie reagiert, obwohl die Umsetzung bereits seit 1999 erfolgt sein müßte.

Weiters ist auch das Problem von mit gefährlichen Stoffen hantierenden bzw. versehenen Anlagen und Bodeneinrichtungen innerhalb der Flughafenareale selbst ungelöst: Die Integration von Seveso-II-Standards in die luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren dieser Anlagen und Einrichtungen steht nach wie vor aus.

Diese Beispiele belegen, dass die bisherigen luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren für eine Richtlinienumsetzung nicht ausreichen. Die Richtlinie hält in Artikel 12 Absatz 1 klar fest, dass die Mitgliedsstaaten auch über den Bereich der Flächenwidmung hinaus in Gesetzgebung und Vollziehung dafür zu

sorgen haben, dass langfristig zwischen Seveso-II-Betrieben und unter anderem Wohngebieten ein angemessener Abstand gewahrt bleibt. Dies betrifft u.a. auch Inhalte von Artikel 13 Absatz 5 der Richtlinie zu den Stellungnahmemöglichkeiten der Öffentlichkeit. Es stellt sich auch die Frage, wo und wie ein Flughafenbetreiber, eine Behörde oder ein einschlägiger Betrieb offiziell Kenntnis über Seveso-II-relevante Einrichtungen, Aktivitäten und Veränderungen der jeweils anderen Beteiligten erlangt. Schließlich ist ungeklärt, ob und wie im Fall zB der Neuanlage von Flugwegen oder der Anwendung neuer Anflugverfahren die Kompatibilität mit der Seveso-II-Richtlinie geprüft und gegebenenfalls hergestellt wird.

Da beim LFG aber nach dem Begutachtungsverfahren des Jahres 2002 eine großangelegte Novellierung bevorsteht, wäre es möglich, die überfällige Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie im Luftfahrtrecht endlich nachzuholen, bevor Österreich aus diesem Grund in ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren verwickelt wird. Ein solches wird offenbar seitens der Europäischen Kommission bereits vorbereitet.

Abgesehen vom Luftfahrtrecht ist auch in weiteren dem BMVIT zugeordneten Rechtsbereichen wie im Eisenbahn- und im Schiffsverkehrsrecht bisher keine bzw. keine vollständige Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie erfolgt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist es mit der Seveso-II-Richtlinie vereinbar, dass über nach dieser Richtlinie eingestufte Betriebe Einflugschneisen bzw. Abflugrouten führen, wie es u.a. in Linz-Hörsching der Fall ist?
2. Welche weiteren derartigen Situationen - regelmäßige Überflüge in geringer Höhe über Seveso-II-Betriebe - sind Ihnen aus der Umgebung der Flughäfen und Flugplätze in Österreich bekannt?
3. Gibt es derzeit a) für sie, b) für andere Stellen eine rechtliche Möglichkeit, Überflüge über Seveso-II-Betriebe zu unterbinden?
4. Streben Sie die Herstellung einer solchen Möglichkeit im Rahmen des Luftfahrtrechts an, und wenn nein, warum nicht?
5. Wenn nein: Wie ist dies mit den über das Flächenwidmungswesen hinausreichenden Verpflichtungen u.a. aus Artikel 12 Absatz 1 der Seveso-II-Richtlinie vereinbar?
6. Ist es Ihrer Ansicht nach mit der Seveso-II-Richtlinie, u.a. mit Artikel 12 Absatz 1, vereinbar, dass in Linz keine zielführenden Bemühungen zur Absiedlung der in der Einflug- bzw. Abflugschneise liegenden Seveso-II-Betriebe erfolgen?
7. Wie wird im Luftfahrtbereich dem in der Seveso-II-Richtlinie geforderten Informationsaustausch mit der EU-Kommission über richtlinienrelevante "Beinaheunfälle" Rechnung getragen, die es in Linz wie auch in Wien im Zusammenhang mit Luftfahrzeugen bereits gegeben hat?
8. Zu welchen derartigen Vorfällen wurden der Kommission seit Inkrafttreten der Seveso-II-Richtlinie Informationen übermittelt, und welche Ergebnisse zeitigte dieser Erfahrungsaustausch?
9. Sind im Fall von Änderungen der Gegebenheiten der Luftfahrt, wie etwa neuen Flugrouten, neuen Anflugverfahren oder neuen zum Einsatz kommenden

Luftfahrzeugen, Anpassungen des Unfallverhütungskonzeptes der unter den Flugwegen liegenden Seveso-II-Betriebe erforderlich und wenn nein, warum nicht?

10. Wenn ja, wie laufen diese Anpassungen ab?
11. Welche Möglichkeiten der Mitwirkung hat die Öffentlichkeit dabei im Sinne von Art. 13 Abs 5 der RL 96/82/EG?
12. Welche sonstigen Anpassungs- und Gefahrenvorbeugungsschritte erfolgen in den in Frage 8 erwähnten Fällen?
13. Mittels welcher Maßnahmen hat Österreich im Sinne von Artikel 8 Absatz 2 der Seveso-II-Richtlinie sichergestellt, dass die nötigen Schritte zwischen Seveso-II-Betrieben und Luftfahrt zur Vermeidung eines Dominoeffektes im Unglücksfall erfolgen?
14. Wo und wie erlangt ein Flughafen- bzw. Flugplatzbetreiber offiziell Kenntnis über Seveso-II-relevante Einrichtungen und Aktivitäten in seinem Umfeld, auch über direkt anrainende Parzellen hinaus?
15. Wo und wie erlangt die luftfahrtrechtliche Behörde offiziell Kenntnis über Seveso-II-relevante Einrichtungen und Aktivitäten in diesem Umfeld von Flughäfen/Flugplätzen?
16. Wo und wie erlangt ein im Umfeld von Flughäfen/Flugplätzen situierter Seveso-II-Betrieb im Hinblick auf seine Verpflichtung nach Artikel 6 Absatz 2 lit g) der Seveso-II-Richtlinie offiziell Kenntnis über in seiner Umgebung stattfindende Änderungen der Praktiken im Luftfahrtbereich, wie zB Änderungen von Flugwegen, Anflugverfahren oder zum Einsatz kommenden Luftfahrzeugen?
17. Werden Sie bei der Novellierung des Luftfahrtgesetzes bzw. in anderen luftfahrtrechtlichen Regelungen für Bestimmungen eintreten, die zur Beendigung der Überflüge in geringer Höhe über Seveso-II-Betriebe führen, wenn ja, für welche Bestimmungen, wenn nein, warum nicht?
18. Werden Sie gemeinsam mit dem Wirtschaftsminister dafür sorgen, dass zu bestehenden und künftig entstehenden Gefahrenpotentialen aus der Kombination von Seveso-II-Betrieben und Luftfahrt ein auch für die Öffentlichkeit zugänglicher Informationsaustausch und eine risikominimierende rechtliche Lösung etabliert wird?
19. Welche Schritte werden Sie setzen, um Seveso-II-Standards in die luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren von mit gefährlichen Stoffen hantierenden bzw. versehenen Anlagen und Bodeneinrichtungen innerhalb der Flughafenareale selbst zu integrieren?
20. Wann werden Sie dem sonstigen im Bereich des Luftfahrtrechtes seit dem Inkrafttreten der Seveso-II-Richtlinie bestehenden Umsetzungsbedarf nachkommen?
21. Welche Vorgaben der Seveso-II-Richtlinie werden Sie dabei in welcher Weise umsetzen?
22. Wann werden Sie dem im Bereich des Eisenbahngesetzes seit dem Inkrafttreten der Seveso-II-Richtlinie bestehenden Umsetzungsbedarf nachkommen?
23. Welche Vorgaben der Seveso-II-Richtlinie werden Sie dabei in welcher Weise umsetzen?
24. Wann werden Sie dem im Bereich des Schifffahrtsgesetzes seit dem Inkrafttreten der Seveso-II-Richtlinie bestehenden Umsetzungsbedarf nachkommen?
25. Welche Vorgaben der Seveso-II-Richtlinie werden Sie dabei in welcher Weise umsetzen?