

**258/AB XXIII. GP**

**Eingelangt am 16.03.2007**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-9.500/0001-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer  
Parlament  
1017 Wien

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Wien, 16. März 2007

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 256/J-NR/2007 betreffend Flughafen Wien II, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 17. Jänner 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil:**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Flughafeninfrastruktur als solche nicht als Wachstumsmotor angesehen werden kann. Vielmehr wird in der Planung von Infrastrukturanlagen auf Flughäfen auf die durch andere Faktoren (wachsende Wirtschaft, steigender internationaler Tourismus, Billigairlines, EU-Osterweiterung, usw.) bestimmte Nachfrage reagiert. In diesem Sinne ist auch durch die „in den Jahren 1995 bis 2005“ genehmigten Projekte keine Zunahme der Flugbewegungen kausal hervorgerufen worden.

**Frage 1:**

Welchen Bescheidgegenstand hat der Bescheid aus dem Jahre 1989, Zl. 60.636/4-7/89, konkret und welche Auflagen wurden zum Schutz der NachbarInnen vor Lärm erteilt? Wir ersuchen um Übermittlung dieses Bescheids.

**Antwort:**

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass der Bescheid noch vor In-Kraft-Treten des UVP-Gesetzes ergangen ist. Er hat folgenden Gegenstand: Erteilung der Errichtungsbewilligung gemäß § 78 LFG für die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 (jetzt 11/29) von 3.000 m auf 3.500 m samt Wendefläche, Befeuerungsanlagen und Neubau der Trafostation 4 im westlichen Bereich auf dem Flughafen Wien-Schwechat. Der Bescheid liegt bei. Unter Hinweis auf die Ausführungen zum Motiventeil ist zu den lärmtechnischen Aspekten der Pistenverlängerung anzumerken, dass – im Gegensatz zum Neubau einer Piste – eine 3000 m lange Piste mit samt ihren An- und Abflugrouten bereits vorhanden war, die Umgebung

des Flughafens somit ein (lärm-) vorbelastetes Gebiet darstellte. Die Verlängerung der Piste erfolgte vor allem unter den Aspekten der Erhöhung der Sicherheit und der Schaffung zweier gleichwertig nutzbarer Pisten. Eine durch die Pistenverlängerung kausal bedingte oder hervorgerufene Erhöhung der Bewegungszahlen war nicht zu erwarten, sodass Auflagen zum Schutz der Nachbarschaft vor Lärm nicht aufzutragen waren.

**Frage 2:**

Mit welchen Bescheiden wurden die „Bauvollendungsfrist“ bzw. die Frist zur Antragstellung der Betriebsaufnahme betreffend die Genehmigungsbescheide aus 1983 und 1989 verlängert, auf welche Dauer und mit welcher Begründung? Wir ersuchen um Übermittlung der Bescheide.

**Antwort:**

Die im Bescheid (gemäß § 68 LFG) vom 12.08.1983, Zl.: 33.103/314-I/6-1983, festgesetzte Frist zur Beantragung der Betriebsaufnahmeverlängerung wurde über Antrag der Flughafen Wien AG mehrmals, zuletzt mit Bescheid vom 20.12.2004, GZ.: BMVIT-60.614/0005-II/PMV/2004, bis nunmehr 31.12.2007 verlängert. Der Hauptgrund für die Verlängerungsanträge der Flughafen Wien AG waren Schwierigkeiten beim Grunderwerb. Im Übrigen kann die Begründung den beiliegenden „Verlängerungsbescheiden“ Pr.Zl. 60.614/10-7/89, Pr.Zl. 60.614/15-8/92, Pr.Zl. 60.614/3-8/96, GZ. 60.614/8-Z8/99, GZ.: 60.614/31-II/D/24/02, und GZ.: GZ.: BMVIT-60.614/0005-II/PMV/2004, entnommen werden.

Bei dem Bescheid vom 15.12.1989, Pr.Zl. 60.636/4-7/89, handelt es sich um eine Errichtungsbewilligung gemäß § 78 LFG. In dieser Norm sind Befristungen nicht vorgesehen.

**Frage 3:**

Wann wurde die Betriebsaufnahme für die verlängerte Piste 11/29 gemäß § 73 LFG genehmigt, ab wann durfte diese Piste also wieder in Betrieb genommen werden? Wir ersuchen um Übermittlung dieses Bescheides.

**Antwort:**

Die Errichtungsbewilligung für die Verlängerung der Piste 11/29 wurde mit Bescheid vom 15.12.1989, Pr.Zl. 60.636/4-7/89, und die Benützungsbewilligung für die Verlängerung der Piste 11/29 mit Bescheid vom 25.09.1997, GZ. 60.636/8-Z8/97, erteilt. Bei diesen Bescheiden handelt es sich um Bewilligungen gemäß § 78 LFG. Beide Bescheide liegen bei. Die Erteilung einer Betriebsaufnahmeverlängerung gemäß § 73 LFG ist nur für Genehmigungen gemäß § 68 LFG vorgesehen.

**Frage 4:**

Wann wurden die Bodeneinrichtungen Pier West, Cargo Center und Terminal Skyline jeweils genehmigt und welche Auflagen zum Schutz der Nachbarschaft vor Lärm wurden jeweils erteilt (um Beilage der Bescheide zur direkten oder indirekten Auskunftserteilung über die durch die Genehmigung erlaubten Lärmelastung wird ersucht)?

**Antwort:**

Für die Bodeneinrichtung Pier West wurde seitens des Landeshauptmannes von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde und für die Bodeneinrichtung Air Cargo Center seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde eine Reihe von Errichtungs- und Benützungsbewilligungen, jeweils gemäß § 78 LFG, erteilt.

Für die Bodeneinrichtung Skylink wurden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ebenfalls mehrere Errichtungsbewilligungen

gemäß § 78 LFG erteilt. Die Benützungsbewilligungen gemäß § 78 LFG sind bezüglich dieser Bodeneinrichtung noch ausständig. Darüber hinaus wurde seitens des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung mit Bescheid vom 21.08.2001, RU4-U-084/004, festgestellt, dass die Errichtung des Projektes Skylink nicht den Bestimmungen des UVP – Gesetzes unterliegt und daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Unter Hinweis auf die Ausführungen zum Motivanteil möchte ich festhalten, dass eine Steigerung der Bewegungszahlen und somit eine Erhöhung der Belastung der Anrainer durch die oben angeführten Bodeneinrichtungen nicht kausal indiziert wird, sodass in diesen Bewilligungen keine Auflagen zum Schutz der Nachbarschaft vor Lärm vorzuschreiben waren.

Sämtliche Bescheide liegen bei. Diesen können die Genehmigungsdaten entnommen werden.

**Frage 5:**

Wurde zwischenzeitig von der Zivilflugbehörde ein Fluglärm- Immissionsgutachten zum Flughafen Wien erstellt und einer medizinischen Begutachtung unterzogen? Was haben diese Gutachten ergeben?

**Antwort:**

Nein. Wie schon in der Beantwortung meines Amtsvorgängers zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4407/J-NR/2006 ausgeführt, werden kontinuierlich Fluggeräuschmessungen mit fixen Lärmessstellen im Umland des Flughafens durchgeführt. Dabei werden der Maximal-Pegel des Überfluges, die Dauer, der Energieinhalt bezogen auf eine Sekunde, die Pegelhäufigkeiten, die äquivalenten Dauerschallpegel über den Tag, den Abend und die Nacht, sowie die  $L_{DEN}$ -Werte erfasst und berechnet. Die Pegelwerte selbst werden automatisch mit Hilfe der erfassten Radarspur der jeweiligen Flugbewegung dem Verursacher zugeordnet. Das anfangs mit sechs fixen Stationen ausgestattete Messnetz wurde im Laufe der Zeit auf nunmehr 14 fixe und 2 mobile Messstellen erweitert.

Die Messergebnisse der fixen Lärmessstellen können im Internet auf der Flughafen Wien – Umweltseite ([www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)) abgerufen werden. Sie werden auch in der Anrainerzeitschrift „vis-a-vie“ und in der „NÖN Flughafen“ veröffentlicht. Die Messungen mit den mobilen Stationen werden gemäß den Ergebnissen des Mediationsverfahrens im Rahmen des Dialogforums allen Mitgliedern, sowie den Teilnehmern der Bezirkskonferenzen übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Beilagen

**Anmerkung der Parlamentsdirektion:**

Die vom Bundesministerium übermittelten Anlagen stehen nur als Image (siehe Anfragebeantwortung gescannt) zur Verfügung.