

---

**256/J XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 17.01.2007**

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

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Flughafen Wien II

Die Grünen haben im Juni 2006 eine Anfrage an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Flughafen Wien gerichtet (Nr 4407/J). Im wesentlichen wurde nach den, dem Flugbetrieb zugrunde liegenden, Genehmigungen gefragt, nach den entsprechenden Auflagen bzw sonstigen Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, nach der Überprüfung dieser Auflagen und der Bewertung der erhobenen Belastungssituation durch einen medizinischen Sachverständigen.

Das BMVIT legte der Anfragebeantwortung 5 Genehmigungsbescheide bei, aus denen der Genehmigungsumfang allerdings nicht zu entnehmen ist, da die zur Präzisierung notwendigen Pläne fehlen. Die Bescheide stammen aus den Jahren 1959, 1972, 1979, 1983 und 1991, die Erstgenehmigung fehlt. Nur im Bescheid aus 1972 finden sich Auflagen zum Schutz vor Fluglärm.

In der Anfragebeantwortung des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst vom 1. 7. 1996 wird betreffend Verlängerung der Piste 11/29 auch auf einen Bescheid aus 1989 (ZI 60.636/4-7/89) verwiesen („Eine Verlängerung der Piste 11/29 um 500 m in Richtung Westen wurde mit Bescheiden aus 1983 und 1989 vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bewilligt.“, 560/AB, XX.GP). Dieser Bescheid wurde der Anfragebeantwortung aus 2006 jedoch nicht beigelegt.

Die Pistenverlängerung, die 1983 genehmigt worden war, wurde erst 1997 in Angriff genommen, obwohl gemäß Bescheid von 1983 (ZI 33.103/314-I/6-1983) in Ausführung von § 72 Abs 1 lit d LFG bis längstens 31. Dezember 1989 eine Betriebsaufnahmewilligung zu beantragen war.

Eine Befristung des Baubeginns und der Bauvollendung eines Vorhabens ist zur Wahrung der öffentlichen Interessen und der Interessen Dritter notwendig. Gerade im Umweltbereich werden Auflagen zum Schutz dieser Interessen nach dem

aktuellen medizinischen Wissenstand und dem Stand der Technik erteilt und bedeutet die Inanspruchnahme eines veralteten Bewilligungsbescheids, dass die Interessen der Nachbarn dieser Anlage nicht optimal geschützt sind. Daher sind der Verlängerung solcher Bauvollendungsfristen oder einer dieser gleichzuhaltenden Frist, wenn sie überhaupt zulässig ist, enge Grenzen gesetzt. Aus diesem Grunde ist die Begründung dieser bescheidmäßigen Verlängerungen von besonderer Bedeutung.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie merkte in der Anfragebeantwortung betreffend der gewünschten Bewilligungen der Bodeneinrichtungen am Flughafen Wien an, dass es „mehrere tausend Errichtungs- und Benützungsbewilligungen für zivile Bodeneinrichtungen gemäß § 78 LFG vom Ministerium, dem Landeshauptmann von NÖ und der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung“ gäbe und daher die Erhebung dieser Bescheide „einen unvertretbar hohen Verwaltungsaufwand“ erfordere. Daher will diese erneute Anfrage auf jene Bodeneinrichtungen fokussieren, die eine bedeutende Mehrauslastung des Flughafens ermöglicht haben.

Aus der fehlenden Antwort des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Frage nach dem letzten Fluglärm-Immissionsgutachten (Istzustand und Prognose) ist zu schließen, dass ein solches Gutachten offenbar auch nicht im Zuge der bisherigen Genehmigungsverfahren (Änderung der Zivilflugplatzgenehmigung und Errichtung neuer Bodeneinrichtungen) erstellt wurde. Offenbar liegt keine gesamthafte Erhebung der Lärmbelastung vor, ebenso wenig wie eine Beurteilung der Immissionsbelastung aus medizinischer Sicht. Wenn diesbezüglich auf die Einbindung eines umweltmedizinischen Sachverständigen im Mediationsverfahren hingewiesen wird, so ist dem zu erwidern, dass diese Einbindung ein medizinisches Gutachten im Zuge der Genehmigungsverfahren nicht ersetzen kann. Es ist daraus zu folgern, dass die zahlreichen Genehmigungsverfahren nach dem LFG, die allein von 1995 bis 2005 zu einer Zunahme der Flugbewegungen um mehr als 100.000 Flugbewegungen führten, nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden und diese Bescheide zwar rechtskräftig sein mögen aber realiter wegen fehlender Sachverhaltsermittlungen rechtswidrig sind. Gemäß Luftfahrtgesetz dürfen Genehmigungen öffentlichen Interessen nicht entgegenstehen. Zu diesen öffentlichen Interessen gehört auch der Schutz der NachbarInnen vor unzumutbarem Lärm.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE:**

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

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