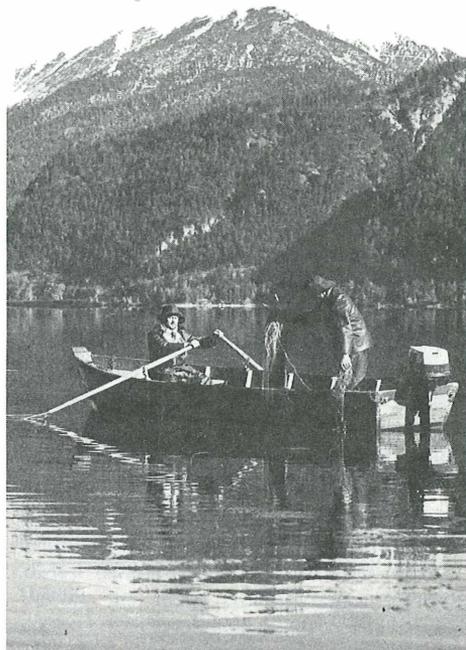


dar, welches zweifellos eine beträchtliche Verringerung der Belästigung der Bevölkerung durch Fluglärm zur Folge hat. Den langfristigen Planungen des BMfV gemäß ist zu erwarten, daß die Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen auf die Umgebung von Flughäfen in den achtziger Jahren trotz steigender Frequenz des Luftverkehrs noch weitaus günstiger sein werden. Eines ist allerdings dabei Voraussetzung, nämlich die Freihaltung gewisser Gebiete in der Umgebung von Flugplätzen von Wohnbesiedelung durch eine verantwortungsbewusste Flächenwidmung. Denn mit einem gewissen Mindestmaß an Lärmemission von Luftfahrzeugen wird auch in Zukunft zu rechnen sein. Die wirtschaftliche und soziale Bedeutung des Luftverkehrs ist heute sicherlich so groß, daß sie eine Berücksichtigung bei Planungen durch die Gebietskörperschaften rechtfertigt. Von seiten der Luftfahrtbehörden wird jedenfalls alles getan, um das Fluglärmproblem so weit als möglich zu verringern.



TIWAG-Werkfoto

Verkehr und Umweltschutz auf Alpenseen

Gerade in einer Zeit, in der immer mehr Menschen bestrebt sind, in ihrer Freizeit Ruhe und Erholung auch an Seen in gebirgiger Landschaft zu finden, sind alle Fragen im Zusammenhang mit „Verkehr und Umweltschutz auf Alpenseen“ von großer Aktualität.

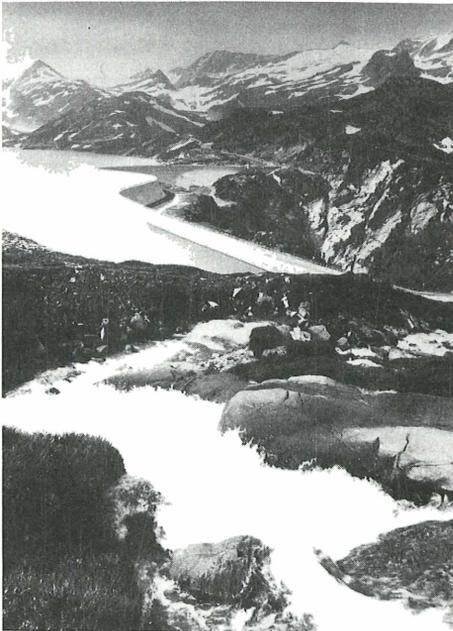
Die Seenverkehrsordnung, BGBl. Nr. 103/1961, bezweckt nicht nur die Abwehr unmittelbarer Gefahren, sondern beinhaltet auch weitgehende Bestimmungen hinsichtlich des Umweltschutzes, z. B. zur Verhinderung übermäßiger Lärmentwicklung durch Wasserfahrzeuge mit maschinellem Antrieb, zur Reinhaltung der Luft von Abgasen und zum Schutz der Wasserqualität. Weitere den Umweltschutz betreffende Bestimmungen der Seenverkehrsordnung beziehen sich auf die Bewilligungspflicht von Wassersportveranstaltungen und auf die Möglichkeit, die Schifffahrt durch Verordnungen

örtlich, zeitlich und unter dem Aspekt der Art der Schifffahrt und der Wasserfahrzeuge zu beschränken, wenn dies beispielsweise zum Schutz von Personen, Tieren sowie der Ufer erforderlich erscheint. Für die Erlassung derartiger Verordnungen ist gemäß Paragraph 27 leg. cit. der Landeshauptmann zuständig; soll aber die Schifffahrt mit Wasserfahrzeugen jeder Gattung dauernd für das ganze in einem Bundesland gelegene Gebiet eines Sees verboten werden, so ist die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr gegeben.

Auch bei der Kodifikation des „Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee samt Anlage und Zusatzprotokoll“, BGBl. Nr. 632/1975, sowie bei der Erlassung der darauf basierenden Verordnung des Bundesministers für Verkehr über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schifffahrts-Ordnung), BGBl. Nr. 93/1976, wurde den Anliegen des Umweltschutzes große Beachtung zugewendet, wobei vor allem gewisse Beschränkungen für den Sportmotor-

bootverkehr auf dem Bodensee zu normieren waren. Als wesentlichste in der zitierten Verordnung enthaltenen Umweltschutzbestimmungen seien hier die allgemeine Sorgfaltspflicht des Schiffsführers, die Verbote der Gewässerverunreinigung, der unangemessenen Lärm-, Rauch- und Abgas-erzeugung, des Wasserkifahrens in der Uferzone, der Beförderung wassergefährdender Güter sowie die Festlegung des höchstzulässigen Betriebsgeräusches von Wasserfahrzeugen mit 72 dB (A) erwähnt.

Das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Schifffahrtsbehörde wird im Rahmen seiner Zuständigkeit auch künftig bemüht sein, sowohl bei seinen legislativen Vorhaben als auch in der Anwendung der bestehenden Rechtsvorschriften der zunehmenden Bedeutung des Umweltschutzes gerecht zu werden, um Umweltbeeinträchtigungen, die von der Schifffahrt verursacht werden könnten, hintanzuhalten oder auf ein zulässiges Maß zu beschränken.



Tauernmoossee mit Tauernmoossperrre für die ÖBB-eigenen Kraftwerke der Stubachgruppe

Seilbahn aus der Sicht der Obersten Behörde

„In seiner Funktion als Oberste Behörde für Seilbahnen und Schlepplifte sieht sich das Bundesministerium für Verkehr in zunehmendem Maße auch mit Problemen des Umweltschutzes konfrontiert, zumal die fremdenverkehrsbedingte Expansion touristischer Seilförderanlagen in der letzten Zeit vermehrt auch das Verlangen nach erschließungsfreien Zonen mit sich gebracht hat.

Es gilt somit bei neuen Erschließungsvorhaben der Interessensabwägung zwischen den notwendigen infrastrukturellen und fremdenverkehrsorientierten öffentlichen Interessen und der Belastbarkeit der Landschaft bzw. der Erhaltung des gegebenen Erholungsraumes in seiner natürlichen Beschaffenheit größtes Augenmerk zuzuwenden.

Im Zuge der Konzessionsverfahren für neue Seilbahnprojekte werden daher auch die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt einer Prüfung unterzogen, wobei unter anderem auf Natur- und Landschaftsschutz, Ökologie und raumplanerische Gesichtspunkte Bezug genommen wird. Nur solche Projekte, die neben den vielfältigen sonstigen Konzessionsvoraussetzungen auch eine positive Beurteilung der aufgeworfenen Problemstellungen erwarten lassen, haben Aussicht auf Realisierung. Beispielsweise mußten in den letzten Jahren einige Projekte wegen negativer Auswirkungen auf Quellgebiete oder infolge sonstiger umweltfeindlicher Aspekte negativ beschieden werden.

Den konkreten Bedürfnissen des Umweltschutzes wird durch das Bundesministerium für Verkehr im Rahmen der unter Beiziehung von Sachverständigen für Naturschutz an Ort und Stelle abgehaltenen Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverhandlungen für Seilbahnprojekte und der hiebei ergehenden Auflagen Rechnung getragen.

In diesem Zusammenhang sei auf nachstehende Maßnahmen hingewiesen:

Abwässerbeseitigung über Kläranlagen, wo notwendig über vollbiologische Kläranla-

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: [1978_4](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Verkehr und Umweltschutz auf Alpenseen 141-142](#)