



II-174 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

39 /AB

Pr.Zl. 5901/4-1-1979

1979-08-16

zu 54 14

### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
der Abg. Dr. Ofner, Dr. Stix, DVw. Josseck  
Dr. Götz, Dr. Frischenschlager, Nr. 54/J-  
NR/1979 vom 1979 07 03, "Zweiter Bericht  
der Volksanwaltschaft - Lärmbelästigung  
durch Flugbetrieb"

Ihre Anfrage beehe ich mich, wie folgt zu beantworten:

#### Zum Motiventeil der Anfrage

Der Anrainerschutz im Luftfahrtrecht entspricht dem anderer vergleichbarer Rechtsgebiete, insbesondere anderer Verkehrsrechtsgebiete. Parteistellung im Flugplatzbewilligungsverfahren genießen die durch den Flugplatz oder eine Sicherheitszone unmittelbar Betroffenen. Bloß immissionsbeeinträchtigten Grundstückseigentümern wird keine Parteistellung zuerkannt. Diese Regelung hat sich vor allem durch die Rechtsprechung der Gerichte des öffentlichen Rechts, insbesondere im Hinblick auf die Praktikabilität der "Massenverfahren" herausgebildet, da in derartigen Verfahren die Zahl der unmittelbar Betroffenen in die Tausende geht.

Grundsätzlich sind die Gemeinden zur Vertretung der in ihnen verkörperten örtlichen Gemeinschaften verfassungsmäßig berufen. Es kommt ihnen demnach im Flughafen- bzw. Flugplatzbewilligungsver-

fahren ein Anhörungsrecht zu. Die Wahrung aller öffentlichen Interessen einschließlich der Anrainerinteressen ist der jeweiligen Entscheidungsbehörde überantwortet. Somit ist einerseits die Gemeinde zur Vertretung der nicht Parteistellung genießenden Anrainer berufen, andererseits sind die Entscheidungsbehörden zur Bedachtnahme auf die Interessen der Anrainer im Rahmen der Wahrung der öffentlichen Interessen verhalten.

Obwohl es sich primär um kein Problem des Luftfahrtrechtes, sondern der Gesamtrechtsordnung handelt, hat die Oberste Zivilluftfahrtbehörde beim Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst eine Prüfung der Situation angeregt, um bessere Regelungen in Massenverfahren, die den immissionsbetroffenen Anrainern etwa eine gemeinsame Vertretung bringen könnten, auszuarbeiten. Der Verfassungsdienst bezeichnete derartige Sonderregelungen im Luftfahrtgesetz als wenig wünschenswert, erklärte sich aber bereit, diese Frage allgemein zur Diskussion zu stellen und weiter zu verfolgen.

#### Im einzelnen

Um die Lärmbelästigung auf ein Mindestmaß zu reduzieren, werden bereits jetzt alle rechtlichen Möglichkeiten zur Lärminderung voll ausgeschöpft. Hier ist insbesondere anzuführen:

##### 1. Flughäfen:

- 1.1. Soweit erforderlich bzw. möglich sind spezielle Abflugstrecken bereits festgelegt worden.
- 1.2. Für die Flughäfen Klagenfurt, Graz und Linz sind Vorzugs-pisten aus Lärmgründen festgelegt bzw. in Planung.
- 1.3. Wo dies sinnvoll ist, sind lärmindernde An- und Abflugver-fahren vorgeschrieben, die ständig überprüft werden.

##### 2. Flugplätze mit Flugsicherungshilfsstellen:

Hier sind dem Lärmschutz der Anrainer und der Flugsicherheit dienende An- und Abflugstrecken sowie Flugverfahren bereits festgelegt, die gleichfalls ständig überprüft und verbessert werden.

### 3. Sonstige Flugplätze:

Auch für solche Flugplätze wurden in einigen Fällen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt und dem Bundesministerium für Verkehr besondere Flugverfahren ausgearbeitet und verlautbart.

Auf einigen Flugplätzen wurde bereits der Flugbetrieb - auf freiwilliger Basis - zu Zeiten eingeschränkt, in denen der Lärm besonders als störend empfunden wird, wie etwa in den Mittagsstunden.

Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde hat weiters ein Gedankenmodell für die Einrichtung von Flugplatzlärmbeiräten entwickelt, um auch der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Bevölkerung eine Mitwirkungsmöglichkeit bei der Behandlung von Fragen des Fluglärms einzuräumen. In einer Vorbegutachtung wurden allerdings von Länderseite verfassungsrechtliche Bedenken vorgebracht.

Die Zivilluftfahrtbehörden sind, wie die obigen Ausführungen zeigen, bemüht, den Schutz der Anrainer vor Lärmbelästigungen durch entsprechende Verwaltungsvorschriften zu verbessern.

Alle befaßten Stellen, insbesondere die moderne Flugzeugtypen erzeugende Industrie, sind sich aber weltweit darüber im klaren, daß eine maßgebliche Fluglärmreduzierung nur durch Lärmreduzierung "an der Quelle", insbesondere im technisch-konstruktiven Teil, erreicht werden kann. Beträchtliche Erfolge wurden ja schon durch den Einsatz moderner Mantelstromtriebwerke erzielt. Mit dem Ersatz veralteter Düsentriebwerke durch Motoren neuerer Konstruktion wird bei Flughäfen eine weitere Lärmreduzierung eintreten.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz dieser neuen Triebwerke wurde vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zur Lärmminderung "an der Quelle" die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung neu gefaßt (BGBI.Nr. 216/1979), deren Regelungen teilweise über die internationalen Richtlinien hinausgehen. Dabei wäre jedoch zu bedenken, daß es gleichheitsverletzend wäre, für österreichische Luftfahrzeuge allgemein geringere Lärmzulässigkeitswerte festzulegen, da ausländische Luftfahrzeuge, für welche diese Werte nicht gelten, auf Grund internationaler Verträge jedenfalls in Österreich verkehren dürfen.

Wien, 1979 08 14  
Der Bundesminister

