



II-5102 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5901/45-Info-88

2303/AB

1988 -08- 04

zu 2475/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Geyer und Genossen vom 11. Juli 1988,
Nr. 2475/J, "Sportfliegerclub AUSTRIA"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens hat die Oberste Zivilluftfahrbehörde einen medizinischen Sachverständigen, Dr. Erhard Weltin, und einen flugbetrieblichen bzw. luftfahrttechnischen Sachverständigen, Ing. Franz Reibenspieß, bestellt. Beide stützten Ihre Äußerungen auf das lärmtechnische Gutachten der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt vom 20. November 1980, das auch der Landeshauptmann von Niederösterreich seiner Entscheidung zugrunde legte.

Zu Frage 2:

Die Äußerungen sowohl des medizinischen Sachverständigen als auch des flugbetrieblichen bzw. luftfahrttechnischen Sachverständigen liegen dieser Anfrage in Kopie bei.

Zu Frage 3:

Als medizinischer Sachverständiger wurde Dr. Erhard Weltin bestellt.

Zu Frage 4:

Beamte sind verpflichtet, ihre Entscheidungen gemäß Art. 18 B-VG zu treffen.

- 2 -

Die zuständige Sachbearbeiterin legt allerdings Wert auf die Feststellung, daß sie keinen Pilotenschein besitzt.

Zu Frage 5:

Die Interessen der Anrainer wurden im gesamten Verfahren sowohl von den Behördenvertretern als auch von den Sachverständigen vertreten, zumal sich aus dem Ermittlungsverfahren eindeutig ergab, daß durch das neue Pistensystem eine Verminderung der Lärmimmissionen erreicht wird.

Zu Frage 6

Ich darf nochmals auf das beiliegende medizinische Gutachten verweisen.

Zu Frage 7:

Aus dem medizinischen Gutachten ergaben sich diejenigen Auflagen, die das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr in seinem Flugplatz-Bewilligungsbescheid aufgenommen hat, wobei mit den Ansichten des medizinischen Sachverständigen von vorneherein völlige Einigung erzielt worden ist.

Mit dem flugbetrieblichen Sachverständigen wurden lediglich vor Auflagensetzung geringfügige Änderungen abgesprochen, die jedoch die Lärmsituation in keiner Weise betrafen.

Wien, am 1. August 1988

Der Bundesminister



Ing. Franz REIBENSPIESS
Abt. I/6 BMföWuV/OZB

Betr.: Sportfliegerclub - Austria
Fa. Simmering-Graz-Pauker AG;
Berufung gegen den Bescheid des LH von
Niederösterreich vom 28.8.1982,
Zl. I/7-L-W-215/205-67

Bezug: Schreiben Zl. 37.314/13-I/5-84 vom 1.8.1984

Auf Ersuchen der Abt. I/5 des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde in angeführter Bezugszahl wird folgendes

GUTACHTEN

erstellt:

Das Gutachten gründet sich auf die Kenntnis der beigeschlossenen Aktenunterlagen, und zwar:

- 1.) Bescheid des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung vom 28. August 1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67;
- 2.) Berufung gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 23. September 1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67;
- 3.) Lärmtechnisches Gutachten der Niederösterreichischen Umweltschutzzanstalt vom 22. November 1980, Zl. L-146/2-80;
- 4.) 6 Bände einschließlich Planunterlagen des Bezugsaktes des Landeshauptmannes von Niederösterreich und
- 5.) Medizinisches Gutachten des MR Dr.med.univ. E. WELTIN.

Es soll ein Gutachten darüber erstellt werden, ob die im angefochtenen Bescheid enthaltenen Auflagen vom flugbetrieblichen und luftfahrttechnischen Standpunkt als erforderlich angesehen werden, wobei auch auf die Ausführungen der Berufungswerber Sportfliegerclub Austria (Seite 323-349 des Berufungsaktes) und Simmering-Graz-Pauker AG (Seite 315-319 des Berufungsaktes) Bedacht zu nehmen ist.

- 2 -

Zu den im angefochtenen Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67, enthaltenen Nebenbestimmungen wird folgendes festgestellt:

Zu I. (Bescheid - Spruch)

Im Spruch des Bescheides des Amtes der N.Ö. Landesregierung vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67, wird hinsichtlich des Betriebsumfanges (Seite 2) festgestellt: "Privatflugplatz für Motor- und Segelflugzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse von 6.00 Kg" ...

In der Beilage "A" zu diesem Bescheid, die gemäß Punkt 2.1 einen wesentlichen Bestandteil des zitierten Bescheides bildet, scheint aber im Punkt "A2" (Gewichtsbeschränkungen) eine Höchstabflugmasse von 5.700 Kg auf.

Die unterschiedliche Angabe der Höchstabflugmasse ist einheitlich auf 6.000 Kg oder 5.700 Kg zu berichtigen.

Zu I.1.

Gemäß § 79 LFG, BGBI.Nr. 253/1957 (Voraussetzung zur Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen) ist diese Bewilligung zu erteilen, wenn das Vorhaben für die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich oder dieser förderlich ist. Gemäß Abs. 2 leg.cit. ist sie jedoch insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Abwendung von Gefahren oder zur Gewährleistung eines zweckentsprechenden Betriebes notwendig ist.

Im lärmtechnischen Gutachten der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt vom 20.11.1980, Zl. L-146/2-80, welches gemäß Abschnitt IV (Seite 8) einen wesentlichen Bestandteil des Bescheides bildet, wird besonders auf Seite 19 verwiesen, ... "daß durch das projektierte Pistensystem mit den Pisten 10/28 und 18/36 eine wesentliche Verbesserung der Fluglärm situation in der Nachbarschaft zu erwarten ist."

- 3 -

Dieses Lärmgutachten bildet aber gerade hinsichtlich des neuen Pistensystems eine wesentliche Richtungsgebung, da sich alle anderen Sachverständigengutachten auf diese Pistenrichtungen beschränken, was schließlich auch im Spruch des Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67, unter Punkt I. seinen Niederschlag fand.

Zu der im zitierten Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 28.8.1982 unter I.1. ausgesprochenen Bedingung, wonach ... " das neue Pistensystem 10/28 und 18/36 nur in seiner Gesamtheit in Betrieb genommen werden darf" ... ist vom luftfahrttechnischen Standpunkt folgendes festzustellen:

Abgesehen von finanziellen Problemen für den Zivilflugplatzhalter, die bei der gleichzeitigen Errichtung des neuen Pistensystems auftreten, ist es durchaus vertretbar und in der Praxis üblich, einen stufenweisen Ausbau des neuen Pistensystems zu genehmigen. Bei einem stufenweisen Ausbau ist aber dann festzulegen, daß die Piste 10/28 als Hauptbetriebspiste zuerst errichtet werden muß.

Auch bestehen - wie dies auch vom Amtssachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten des Amtes der N.Ö. Landesregierung in seiner Stellungnahme in der Verhandlungsschrift vom 3. September 1981, Zl. I/7-L-W-215/205-20 auf Seite 5 festgestellt wird - keine Bedenken, die Pisten 08/26 und 12/30 in flugbetrieblicher Hinsicht (ungünstige Querwinde) weiter zu belassen.

Gegen die Verwendung des alten Pistensystems während der Bauzeit des neuen Pistensystems bestehen dann keine Bedenken, wenn durch entsprechende Maßnahmen (§ 141 LFG) die Sicherheit des Flugplatzbetriebes gewährleistet wird.

Zu I.2.1.

Die Regelungen im Punkt 2.1. des Bescheides des Landeshauptmannes von N.Ö. vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67 - wobei

die Beilage A einen wesentlichen Bestandteil des Bescheides bildet - sind in dieser Form nicht geeignet, die Sicherheit des Flugbetriebes und die Gewährleistung von Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen.

Darüberhinaus scheinen in Beilage "A" Regelungen auf, die gemäß §§ 119 un 120 LFG; BGBI.Nr. 253/1957, ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich des BAZ fallen.

Oberdies enthalten Regelungen der Beilage "A" auch grundsätzliche Abweichungen zum Spruch des Bescheides des Landeshauptmannes von N.Ö. vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67, zum Lärmtechnischen Gutachten der N.Ö. Umweltschutzanstalt vom 22.11.1980, Zl. L-146/2-80, bzw. spricht sich auch der medizinische Sachverständige des BAZ in seinem Gutachten vom 23.7.1984, Zl. 1037 - 3/13-84, im wesentlichen gegen diese Regelungen aus.

Zur Beilage "A" des Bescheides des Landeshauptmannes von N.Ö. vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67, wird folgendes bemerkt:

Grundsätzliches:

Der § 72 des LFG gibt Auskunft über den Inhalt der Zivilflugplatz-Bewilligung.

Gemäß § 1 Abs. 3 ZFBÖ-1962 kann der Halter eines Zivilflugplatzes verpflichtet werden, alle die im Interesse eines sicheren Flugplatzbetriebes erforderlichen Regelungen, wie z.B. Betriebszeiten, lärmindernde An- und Abflugverfahren u.s.w. zu treffen. die Aufnahme/Erstellung von "Allgemeinen Regelungen" ist deshalb sinnvoll, weil dann bei jeder Änderung z.B. der Betriebszeiten oder der Anflugverfahren die erforderliche Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung entfällt.

Der Gesetzgeber hat daher vorausschauend im § 1 Abs. 3 ZFBÖ-1962, die Möglichkeit gegeben, derartige im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderliche Maßnahmen, in "Allgemeine Regelungen", die für die Benützung des Zivilflugplatzes erforderlich sind, aufzunehmen. Die Luftfahrtbehörde kann daher die Erstellung derartiger Regelungen den Halter des Zivilflugplatzes in der Zivilflugplatz-Bewilligung auferlegen.

- 5 -

- 1.) Die Punkte 3.1, 6.2, 9a und 9b, 10.1 bis 10.4, 11.1 und 11.2 und 12. sind im Hinblick auf die Bestimmungen des § 1 Abs. 3 ZFBO, BGBI.Nr. 72/1962, in die für den Zivilflugplatz Wiener Neustadt-Ost zu erstellenden Regelungen für die Benützung des Flugfeldes Wr. Neustadt-Ost aufzunehmen.
- 2.) Die Punkte 3.2, 4.1 und 4.2, 5, 6.1, 7 und 8 sind im Hinblick auf die Zuständigkeit des BAZ gemäß §§ 119 und 120 LFG durch die Erstellung von entsprechenden Verfahren (Platzrunden, Überflughöhen, Lärminderungsverfahren usw.) zu regeln, was auch im Punkt 5. der zitierten Beilage "A" gefordert wird und als aufgetragene Verfahren des BAZ zu verlautbaren. Der verantwortliche Pilot ist dann zur Einhaltung dieser Verfahren verpflichtet.
- 3.) Wie aus dem medizinischen Sachverständigengutachten des MR Dr. med.univ. E. WELTIN vom 23.7.1984 und insbesondere auch zu den Regelungen in der Beilage "A" des Bescheides des Landeshauptmannes von N.Ö. vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67, hervorgeht, sind u.e. auch die Vorschreibungen im Punkt 2.1. des Spruches des obzitierten Bescheides des Landeshauptmannes von N.Ö. aus umwelthygienischen Gründen nicht erforderlich, da sie in ihrer grundsätzlichen Aussage dem lärmtechnischen Gutachten der N.Ö. Umweltschutzanstalt vom 20.11.1980, Zl. L-146/2-80, widersprechen.
- 4.) Punkt 13. der Beilage "A" erscheint im Hinblick auf luftfahrttechnische Belange nicht gerechtfertigt. Wenn auf dem Flugfeld Wr. Neustadt-Ost ein Werftbetrieb existiert oder installiert werden sollte - wobei nach verschiedenen Kontrollen auch Motorstandläufe unumgänglich notwendig sind - wäre es durch eine entsprechende Vorschreibung zielführender gewesen, den Standort für Motorstandläufe zu fixieren und allenfalls notwendige Maßnahmen zur Lärmminderung festzulegen.
- 5.) Punkt 14. ist in der vorliegenden Fassung unzureichend und mangelhaft, da gemäß § 33 Abs. 3 ZFV-1972 die Windenstandorte im Flugplatzlageplan einzutragen und in der Natur zu vermarken sind.

Aussagen zu den einzelnen Punkten der Beilage "A":Zu Punkt 1.

Der Zivilflugplatz Wr. Neustadt-Ost ist als Segel- und Motorflugfeld zugelassen. Zu den Motorflugzeugen werden jedoch auch alle Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerk (Flächenflugzeuge und Hubschrauber) gezählt. Das in Beilage "A" und Punkt 1. getroffene Verbot, daß ... Zivilluftfahrzeuge mit Strahltriebwerken den Flugplatz Wr. Neustadt-Ost nicht benützen dürfen, wäre zweckmäßiger in den vom Flugplatzhalter zu erstellenden "Allgemeinen Regelungen betr. die Benützung des Zivilflugplatzes Wr. Neustadt-Ost" aufzunehmen.

Grund: Sollten später HS mit Strahlturbinen den Zivilflugplatz benützen dürfen, entfällt die sonst notwendige Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung.

Zu Punkt 2.

Die Divergenz zwischen Höchstabflugmasse im Bescheid-Spruch des Bescheides des Landeshauptmannes von NÖ. vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67 (6.000 Kg) und Punkt 2. der Beilage "A" dieses Bescheides (5.700 KG) ist zu berichtigen.

Zu Punkt 3.

- 3.1. Gegen die Aufnahme einer Gewichtsbeschränkung im Bewilligungsbescheid bestehen vom luftfahrttechnischen Standpunkt keine Einwendungen, wobei jedoch auf die widersprechenden Werte im Punkt 3.1. der Beilage "A" (höchstzulässige Abflugmasse 952 Kg) bzw. im lärmtechnischen Gutachten der NÖ. Lärmschutzanstalt vom 22.11.80 auf Seite 17 letzter Absatz (höchstzulässige Abflugmasse 950 Kg) hingewiesen wird.
- 3.2. Die Regelung des Platzrundenverkehrs für die Platzrundeführung ist gleichfalls in das vom BAZ zu erstellende "Sichtflugverfahren" aufzunehmen. Siehe aber auch Ausführungen der NÖ. Umweltschutzanstalt im Gutachten vom 22.11.1980 hinsichtlich der Platzrundeführung.

- 7 -

Zu Punkt 4.

Derartige Regelungen erscheinen weder überwachbar noch kontrollierbar, da die Anzahl von Anflügen, Platzrunden usw. keinesfalls voraussehbar sind und daher nicht Gegenstand einer Zivilflugplatz-Bewilligung sein können. Derartige Regelungen sind daher in dem vom BAZ zu erstellenden An- und Abflugverfahren (Sichtflugkarte mit entsprechenden Text) aufzunehmen.

Zu Punkt 5.

Gegen die grundsätzliche Aussage dieses Punktes bestehen vom luftfahrttechnischen Standpunkt keine Einwendungen. Auf Punkt 3. und 4. der obigen Ausführungen wird hingewiesen.

Zu Punkt 6.

- 6.1. Das Verfahren zum Absetzen von Fallschirmspringern ist nicht Gegenstand einer Zivilflugplatz-Bewilligung, sondern ist in die vom BAZ zu erstellenden "Verfahren" und in den darin bezo genen textlichen Teil aufzunehmen.
- 6.2. Eine derartige Nebenbestimmung betr. die Einschränkung des Fallschirmsprungbetriebes ist in die vom Zivilflugplatzhalter zu erstellenden "Allgemeinen Regelungen für die Benützung des Zivilflugplatzes Wr. Neustadt-Ost" aufzunehmen. Sie ist daher nicht Gegenstand einer Zivilflugplatz-Bewilligung.

Zu Punkt 7.

Derartige Bestimmungen sind nicht Gegenstand einer Zivilflugplatz-Bewilligung. Die entsprechenden Kunstflugräume wären im Zuge der Erstellung der "Sicht-Flugverfahren" durch das BAZ einzubauen.

Zu Punkt 8.

Die Feststellung von Abflugverfahren in dieser Form ohne entsprechendes Gesamtkonzept des BAZ (Sichtflugverfahren, Lärm mindernde Verfahren, Absetzräume für Fallschirmspringer ein-

schließlich Anflugverfahren für Fallschirmspringer-Absetzmaschinen, Kunstflugräume usw.) sind in dieser Form nicht geeignet, zumal ein solches Abflugverfahren von einem Gesamtkonzept hinsichtlich aller Flugbewegungen im Raume des Flugfeldes Wr. Neustadt-Ost nicht zu trennen ist.

Zu Punkt 9.

Regelungen dieser Art widersprechen den Bestimmungen des § 1 der ZFBO-1962 Abs. 3, wonach der Halter eines Zivilflugplatzes auf Grund der einschlägigen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen die im Interesse eines sicheren Flugplatzbetriebes erforderlichen Regelungen zu treffen hat. Sie können daher im Detail nicht Gegenstand einer Zivilflugplatz-Bewilligung sein, sondern sind in den "Allgemeinen Regelungen über die Benützung des Zivilflugplatzes Wr. Neustadt-Ost" aufzunehmen.

Zu Punkt 10.

Grundsätzlich wird bemerkt, daß Definitionen wie z.B. Platzrunden gem. LVR in einen Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid überflüssig sind.

Derartige Bestimmungen sollen aus rechtlichen Gründen nicht in einer Zivilflugplatz-Bewilligung aufscheinen, sondern sind, wenn unbedingt erforderlich, in die gemäß § 1 Abs. 3 ZFBO-1962 vom Halter des Zivilflugplatzes zu erstellenden "Allgemeinen Regelungen über die Benützung des Zivilflugplatzes" aufzunehmen.

Zu Punkt 11.

Auch hiezu ist festzustellen, daß Definitionen wie z.B. der Begriff "Luftfahrzeug, usw." allein aus rechtlichen Überlegungen nicht in einem Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid aufscheinen sollen (11.1.).

Die Bestimmungen im Punkt 11.2.1 und 11.2.2 sind ebenso aus rechtlichen Erwägungen nicht in einer Zivilflugplatz-Bewilligung aufzunehmen, sondern eher in die vom Halter des Zivilflugplatzes gemäß § 1 Abs. 3 ZFBO-1962 zu erstellenden "Allgemeinen Regelungen über die Benützung des Zivilflugplatzes".

- 9 -

Zu Punkt 12.

Das lärmtechnische Gutachten der N.Ö. Lärmschutzanstalt vom 22.11.1980, als wesentlicher Bestandteil des Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheides, sagt nichts über Hubschrauberflüge aus, auch nicht hinsichtlich einer Beschränkung der Anzahl der Flüge.

Abgesehen davon sind die Bestimmungen aus rechtlichen Überlegungen nicht in der Zivilflugplatz-Bewilligung zu verankern, sondern ebenfalls in die vom Zivilflugplatzhalter gemäß § 1 Abs. 3 ZFBO-1962 zu erstellenden "Allgemeinen Regelungen über die Benützung des Zivilflugplatzes" einzubauen.

Zu Punkt 13.

Es wird auf die Äußerung auf Seite 5 bei Pkt. 4.) des gegenständlichen Gutachtens hingewiesen.

Zu Punkt 14.

Siehe Punkt 5.) auf Seite 5 des Gutachtens.

Zu I.2.2.

Die Aufnahme derartiger Regelungen in den Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid ist nicht zielführend und rechtlich problematisch. Es wären, wie des öfteren schon aufgezeigt, diese in die vom BAZ zu erstellenden An- und Abflugverfahren, Platzrundenbetrieb, Lärminderungsverfahren, Kunstflugräume usw. aufzunehmen und durch das BAZ zu veröffentlichen. Durch diese Vorgangsweise werden die Piloten auch verpflichtet, diese vom BAZ aufgetragenen Verfahren etc. einzuhalten. Die Verpflichtung des Flugplatzhalters kann allein nur darin bestehen, daß ihm aufgetragen wird, derartige "Verfahren" vom BAZ erstellen zu lassen.

Zu I.2.3

Regelungen in dieser Form sollen, wie schon bereits gesagt, nicht in einer Zivilflugplatz-Bewilligung aufscheinen

- 10 -

und sind in die "Allgemeinen Regelungen über die Benützung des Zivilflugplatzes" aufzunehmen.

Zu I.3.

Im Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. Juni 1967, Zl. 34.096/14-I/8-1967, an die Herren Landeshauptleute betr. die "Richtlinien über Abstände zwischen Bundesstraßen und Flugplätzen" werden die Landeshauptmänner ersucht, ..." die in der Beilage übermittelten obzitierten Richtlinien bei der Planung sowie bei Neu-, Um- und Ausbau von Flugfeldern zu berücksichtigen und auch in Fällen, bei denen es sich um Straßen handelt, die der Länderkompetenz unterstehen, auf diese Richtlinien sinngemäß Bedacht zu nehmen".

Geschaffen wurden diese Richtlinien um eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auf Straßen infolge Lärmbelästigung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmer durch in niedriger Höhe fliegende Luftfahrzeuge zu vermeiden und bedeutet daher eine Sicherheitsvorschreibung.

Wenn der Amtssachverständige für Luftfahrtangelegenheiten des Amtes der N.Ö. Landesregierung in seiner Stellungnahme vom 3. September 1981, Zl. I/7-L-W-215/205-20, diese Richtlinien als Entscheidungsgrundlage heranzieht, so nimmt er bei der von ihm geforderten Schwellenversetzung Bedacht auf die Sicherheit des Straßenverkehrs z.B. auf der Bundesstraße 17, weil eben durch in niedriger Höhe an- und abfliegende Flugzeuge eine Ablenkung der Verkehrsteilnehmer möglich erscheint.

Was aber vom Sachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten des Amtes der N.Ö. Landesregierung in der Verhandlung am 3. September 1981, Zl. I/7-L-W-215/205-20, nicht festgestellt wurde, sind die auf Grund der dauernd versetzten Schwelle zur Piste 10 "verfügbaren Strecken" (siehe § 19 ZFBÖ-1962).

Der Sachverständige spricht lediglich von benützbaren Pistenlängen ohne auf "verfügbare Startlaufstrecke, verfügbare Startstrecke, verfügbare Startlaufabbruchstrecke und verfügbare Landestrecke einzugehen.

- 11 -

Auch ist die in der gleichen Verhandlungsschrift vom 3. September 1981 vom Sachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten erfolgte Festlegung einer dauernd versetzten Schwelle für die Pistenrichtung 28 auf Grund einer "projektierten Umfahrungstraße Ost" unverständlich. Der Hinweis einer dauernd versetzten Schwelle nach Errichtung der Umfahrungsstraße Ost aus Gründen der Vermeidung der Ablenkung von Verkehrsteilnehmern unter Anwendung der bei I.3 zitierten "Richtlinien" und die dann notwendige Verlautbarung der verfügbaren Strecken wäre zweifellos zweckentsprechender gewesen, da die tatsächliche Ausführung von der Projektierung abweichen kann. Auch die Festlegung einer "verfügbaren Pistenlänge für die Pistenrichtung 28 ist illusorisch, da erst nach Vorhandensein der Umfahrungsstraße Ost über die notwendige Schwellenversetzung entschieden werden kann.

Zu I.4.1.

Das dem Punkt I.4.1 zugrundeliegende Gutachten des Amtssachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten vom 1. März 1982, Zl. R/1-L-15/75, gibt ebenfalls keine Auskunft über verfügbare Strecken, sondern spricht für die Piste 28 auch nur von einer "Startlaufstrecke".

Ob für die noch zu errichtende oder in Bau befindliche Umfahrungsstraße Ost die zitierten "Richtlinien" hinsichtlich einer notwendigen Schwellenversetzung überhaupt anzuwenden sind, sollte jedenfalls erst nach Errichtung bzw. Fertigstellung dieser Umfahrungsstraße geprüft werden, sollte vom Charakter der Straße (Bundes- oder Landesstraße etc.), vom Verkehrsaufkommen usw. abhängig gemacht werden.

Zu den vom Amtssachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten der N.Ö. Landesregierung festgelegten Regelungen Punkt 1.) bis 6.) in seinem zusätzlichen Gutachten vom 1. März 1982, Zl. R/1-L-15/75, wird folgendes grundsätzlich bemerkt:

Die im Punkt 1.) bis 6.) vom Platzhalter geforderte "Sicherstellung" von verschiedenen Überflughöhen erscheint mangels einer entsprechenden Überwachung undurchführbar. Verschiedene Beobachter (z.B. Flugplatzbetriebsleiter, Straßenbenutzer, Sicherheitsorgane oder Flugplatzanrainer usw.) werden in Abhängigkeit vom Standort abweichende Angaben von einem sich bewegenden Luftfahrzeug machen. Jedenfalls werden auch vom Amtssachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten keine konkreten Vorschreibungen über die Art der "Sicherstellung" gemacht.

Allein der Pilot ist in der Lage, mit den an Bord eines Luftfahrzeuges befindlichen Instrumenten (für die Feststellung der Höhe z.B. der Höhenmesser) bestimmte Flughöhe (Überflughöhen) über bestimmten Punkten (z.B. der Bundesstraße 17, ÖBB-Trasse usw.) einzuhalten.

Es kann daher nur der Pilot zur Einhaltung bestimmter Flughöhen und Flugwege veranlaßt werden, wobei die Einhaltung von Flughöhen und Flugwegen durch die in dem vom BAZ erstellenden "Flugverfahren" für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost angeordneten Überflughöhen bzw. Flugwege, Platzrunden usw. gegeben ist. Vom Flugplatzhalter ist in den für einen geordneten Flugplatzbetrieb zu erstellenden "Allgemeinen Regelungen" (§ 1 Abs. 3 ZFBÖ-1962) ausdrücklich auf Einhaltung dieser Verfahren hinzuweisen, wobei auch die Folgen der Nichteinhaltung derartiger Regelungen (Sanktionen) aufzuzeigen sind. Wenn der Amtssachverständige für Luftfahrtangelegenheiten des Amtes der N.O. Landesregierung z.B. unter Punkt 6. anführt, daß der jeweils diesthabende Flugplatzbetriebsleiter sich zu überzeugen hat, daß, die jeweils ... usw. eingehalten werden, so ist diese Bestimmung für einen Flugplatzbetriebsleiter unzumutbar, denn es liegt allein am verantwortlichen Piloten, daß all die Voraussetzungen gegeben und die entsprechenden Überflughöhen auch eingehalten werden.

In den sogenannten "Allgemeinen Regelungen", deren Erstellung

vom Flugplatzhalter konkret und unter Hinweis auf die Bestimmungen des § 1 Abs. 3 ZFBÖ-1962 zu fordern gewesen wäre, sollte aber u.e. aufscheinen, daß das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost nur jene Luftfahrzeuge anfliegen dürfen, die eine bestimmte Lärmzulässigkeitsgrenze gemäß Lärmzulässigkeits-VO nicht überschreiten und deren Betriebssicherheitsgrenzen einen einwandfreien und sicheren Betrieb auf den vorhandenen "verfügbaren Strecken" der jeweiligen Betriebspiste zulassen.

Zu I.4.2

Eine grundsätzliche Regelung hinsichtlich der Anwendung der "Richtlinien über Abstände zwischen Bundesstraßen und Flugplätzen" nach Errichtung der Umfahrungsstraße Ost erscheint zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit notwendig. Die Feststellung, daß die Vorschreibungen 5. u. 6. des Gutachtens des Amtssachverständigen vom 1. März 1982 sinngemäß auch für das Überfliegen der Umfahrungsstraße gelten, ist unzumutbar. Hier darf auf die ausführlichen Äußerungen zu Punkt I.4.1 (vorstehend) hingewiesen werden (Regelungen über die Benützung des Flugfeldes).

Zu I.4.3

Zum Problem "Sicherstellung" wurde u.e. bei I.4.1 ausführlich Stellung genommen (siehe Seite 9, 11, 12 und 13) und ist sinngemäß auch für eine Gegendarstellung zu Punkt I.4.3 anzuwenden. Die vagen Andeutungen in Punkt I.2.2 und I.2.3 im zitierten Bewilligungsbescheid des Landeshauptmannes von NÖ vom 28.8.1982, Zl. I/7-L-W-215/205-67, sind keinesfalls geeignet konkrete Regelungen für die Benützung des Flugfeldes Wr. Neustadt-Ost durch den Flugplatzhalter zu erwarten. Die Bestimmung, daß der Flugplatzhalter verpflichtet ist, entsprechende "Allgemeine Regelungen für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost" zu erstellen, ist jedenfalls zielführender. Auch der dort aufzunehmende Hinweis, daß die vom BAZ erstellten "Flugverfahren" strickt einzuhalten sind, wäre ebenso zweckmäßig gewesen, wie eine Feststellung, daß diese Flugverfahren entsprechende Lärmschutzmaßnahmen (lärmindernde Verfahren usw.) unter Bedachtnahme auf das Gutachten der NÖ. Umweltschutzaanstalt zu enthalten haben.

Zu Punkt I.6

Zu 1., 5., 6., 7., 11., 13. und 15. besteht kein Einwand.

Zu Punkt 4.: Auf den Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 12.3.1981, betreffend die Pistenmarkierung für befestigte Pisten ist hinzuweisen (BMfV Z1. 38.540/60-I/6-1981).

Zu Punkt 8. (Seite 5)

Gemäß § 72 Abs. 1 lit. d LFG ist von der Behörde ein angemessener Zeitraum, innerhalb dessen die Erteilung der Betriebsaufnahmewilligung beantragt werden muß, festzulegen. Im Hinblick auf den vorgesehenen Bauumfang und wie die Praxis zeigt, erscheint ein Zeitraum von mindestens 3 Jahren ab Rechtskraft des Bewilligungsgescheides als angemessen.

Zu II.

Unter Bedachtnahme auf die zu Punkt I. erfolgte umfassende Stellungnahme ist die Änderung des Punktes II. sicherlich notwendig, da Vorschreibungen gemäß Verhandlungsschrift vom 3. September 1981, Z1. I/7-L-W-215/205-20, und vom 11. September 1982, Z1. I/7-L-W-215/205-33, in dieser Form nicht in einen Bewilligungsbescheid aufzunehmen sind (teilweise Regelungen f.d. Benützung des Flugplatzes Wr. Neustadt-Ost und teilweise Flugverfahren).

Bei Berücksichtigung der Äußerungen zu Punkt I. wäre der 2. Absatz grundsätzlich zu ändern, da hier die zu erstellenden An- und Abflugverfahren und Regelungen für die Benützung des Flugfeldes getroffen werden.

Hingewiesen wird auf die Bestimmungen des § 10 ZFV-1972 hinsichtlich des Nachweises der Tragfähigkeit der Pisten vor Erteilung der Benützungsbewilligung. Eine derartige Nebenbestimmung fehlt in der Zivilflugplatz-Bewilligung.

- 15 -

Hinsichtlich des Antrages auf Erteilung der Benützungsbewilligung wird auf die Ausführungen bei Punkt I.8 hingewiesen. Bei einer stufenweisen Errichtung des neuen Pistensystems erscheint aber für die 1. Piste eine Frist von 2 Jahren nach Rechtskraft des Bewilligungsbescheides als angemessen.

Resumee:

Der Inhalt einer Zivilflugplatz-Bewilligung ergibt sich ausdrücklich aus den Bestimmungen des § 72 Luftfahrtgesetz, BGBI.Nr. 253/1957. Es wird daher aufgezeigt, daß alle jene Nebenbestimmungen, die sich an einen unbestimmten Personenkreis richten, (Benutzer des Zivilflugplatzes - Piloten) in die vom Gesetzgeber im § 1 ZFV-1972 vorgesehenen "Allgemeinen Regelungen", betreffend die Benützung des Zivilflugplatzes Wr. Neustadt-Ost, aufzunehmen sind. Jede Änderung dieser "Allgemeinen Regelungen" bedarf zwar dann einer Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde, nicht jedoch ist dann - wie jetzt im Bescheid des Landeshauptmannes von NÖ. - ein Verfahren betr. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung erforderlich. Aus oben angeführten ergibt sich daher klar, daß dem Zivilflugplatzhalter die Erstellung derartiger "Allgemeiner Regelungen" in der Zivilflugplatz-Bewilligung aufzuerlegen gewesen wäre.

Soweit es sich um technische Maßnahmen wie z.B. Motorprüfstand, Windenstandorte, stufenweiser Ausbau des neuen Pistensystems etc. und um flugbetriebliche Maßnahmen wie z.B. versetzte Schwellen, verfügbaren Strecken, Überflughöhen etc. handelt, wird auf die vorstehenden ausführlichen Ausführungen verwiesen.

Wien, am 25. Februar 1985

Hofmann Reichenbacher

77141

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Dipl.-Ing. Univ.-Ing. E. Weltin
FH. Muster Sachverständiger

Betr.: Sportfliegerclub-Austria,
Firma Simmering-Graz-Pauker AG;
Berufungen gegen den Bescheid des
Landeshauptmannes von Niederöster-
reich vom 1982 08 28, Zl. I/7-L-W-215/205-67

Bezug: Schreiben Zl. 37.314/6-I/5-84 vom 84.01.19

Auf Veranlassung der Abteilung I/5 des OZB - mit der im Bezug genannten
Zahl wird das nachfolgende

A K T E N G U T A C H T E N

erstellt:

Das Gutachten stützt sich auf die Kenntnis der beigegebenen Aktenunterlagen:

- Berufungen gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 1982 08 28, Zl. I/7-L-W-215/205-67,
- lärmtechnisches Gutachten der NÖ. Umweltschutzanstalt vom 20. November 1980,
- 6 Bände samt Planunterlagen des bezughabenden Aktes des Landeshauptmannes von NÖ.,
- eigene Beobachtungen und Wahrnehmungen bei wiederholten Begehungen.

In dem Gutachten soll dazu Stellung genommen werden, ob die im angefochtenen Bescheid samt Beilagen (Seite 3-299 des Berufungsaktes) enthaltenen Auflagen (insbesondere die Vorschreibungen I.1, I.2.1, I.2.2 und I.2.3 des Bescheidspruches) vom medizinischen Standpunkt als erforderlich anzusehen sind.

Bei der Erstellung des Gutachtens sollte vor allem auch auf die Ausführungen der Berufungswerber Sportfliegerclub-Austria (Seite 323-349 des Berufungsaktes) und Simmering-Graz-Pauker AG (Seite 315-319 des Berufungsaktes) Bedacht genommen werden.

-2-

Vorgeschichte nach Auskunft der Akten:

Obwohl der straff organisierte Sportfliegerclub-Austria (SFCA) in Wr. Neustadt-Ost stets bemüht war, durch umsichtige Führung des Flugbetriebes (Vermeidung von Überflügen des verbauten Gebietes, schnellstmögliches Verlassen der Piste und schneller Steigflug, Minimierung der Motorläufe am Stand sowie aufklärende Gespräche und Gratidflüge von VIP's) ein gut nachbarliches Verhältnis zur Bevölkerung der Umgebung zu erhalten bzw. wieder herzustellen, bereitet der Flugbetrieb einer winzigen, sehr aktiven Minderheit von Flugplatzgegnern bis heute ein Ärgernis. Diese Minorität versucht mit wechselndem Erfolg Anhänger zu gewinnen, belästigt die Behörden mit Eingaben und übersieht dabei geflügelte Tatsache, daß der Flugplatz Wr. Neustadt - der älteste österr. Flugplatz - schon seit 1916 besteht.

Die heutigen Anrainer haben sich viel später - des außergewöhnlich günstigen Grundpreises wegen - dort angesiedelt, sehr wohl in Kenntnis der Flugplatznähe. Heute beklagen die selben Bürger den angeblich gesundheitsschädlichen bzw. gesundheitsgefährdenden Fluglärm.

Der SFCA suchte deshalb nach einem Ausweg, der seinem verantwortlichen Umweltselbstbewußtsein entspricht und entschloß sich, nach reiflicher Überlegung unter Heranziehung von Umwelthygiene-Fachleuten das derzeitige Pistensystem 08/26 und 12/30 durch ein asphaltiertes Pistensystem mit veränderten Richtungen 10/28 und 18/36 zu ersetzen. Dieses Vorhaben war erwartungsgemäß nicht ohne weiteres durchzuführen - es mußten erst verschiedene administrative Hürden genommen werden, wie in der Folge noch auszuführen sein wird.

Trotz Vorlage eines schlüssigen Gutachtens der NÖ. Umweltschutzanstalt, welches ausgesprochen die Zweckmäßigkeit der neuen Pistenrichtungen als Beitrag zur Fluglärmminderung bestätigte, wurde die Baubewilligung von der Behörde I. Instanz mit Auflagen belegt, deren Annahme praktisch einer Liquidation des Flugplatzes gleichkommt.

Schilderung der medizinischen Tatbestände:

Da es in der o.a. Causa außer subjektiven Beschwerden einer aus kaum ein Dutzend Bürgern bestehenden Minorität über angeblich bestehende Lärmgefährdungen keine konkreten objektiven Befunde gibt, können hier keine berichtet werden.

-3-

-3-

Nicht einmal die Hauptbeschwerdeführer, das Ehepaar Doctores Knollmayer, konnten bisher über nachweisbare Gesundheitsschäden durch den Fluglärm konkret berichten. Herr Dr. Knollmayer spricht vielmehr von einem "Ärgernis", dessen gesundheitliche Auswirkungen er dzt. nicht abschätzen kann.

Die vom medizinischen Amtssachverständigen der NÖ. Landesregierung Herrn O.San.Rat Dr. Krasel behauptete Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm, welche durch sogenannte primäre vegetative Reaktionen bewirkt werden sollen, wie z.B. Hemmung der Magenperistaltik und Speichelsekretion, temporärer Blutdruckanstieg, Pupillenerweiterung, Muskelverspannungen, Herabsetzung von Hauttemperatur und Fingerpulsamplitude als Folge der peripheren Gefäßkontraktion, haben an sich keine pathogenetische Bedeutung. Alle diese Vorgänge sind als vorübergehende Funktionsänderungen aufzufassen, welche individuell sehr verschieden sind und vielfach von der sogenannten "vegetativen Ausgangslage" abhängen.

Die genannten vorübergehenden Funktionsänderungen, welche auch als "vegetative Dystonie" diskutiert werden, sind keine Krankheit sui generis, sondern die Folgen verschiedenster Ursachenketten, wobei auch der Lärm mitwirken kann.

Kritische Wertung der vorhandenen Befundunterlagen:

Das von der NÖ. Umweltschutzanstalt erstellte Gutachten L-146/2-80 vom 20. Nov. 1980, ist zweifelsfrei als kompetente Stellungnahme zum Fluglärmproblem in Wr. Neustadt-Ost zu betrachten.

Nach dem Studium desselben ist auch für einen Laien erkennbar:

Das beantragte neue Pistensystem, 18/36 und 10/28 als Pistenrichtung, lässt unter Berücksichtigung der im lärmtechnischen Gutachten vorgeschlagenen Betriebsbedingungen, eine wesentliche Verbesserung der Fluglärmsituation für die Nachbarschaft erwarten.

Das in den Akten zitierte, von der Marktgemeinde Theresienfeld angeforderte Gutachten, erstellt von Herrn Univ.Prof. Dr. M. Haider, spricht nur ganz allgemein von "möglichen" gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Fluglärms, ohne konkret auf die Lärm situation vom Flugfeld Wr. Neustadt-Ost einzugehen.

Zu den Auflagen im angefochtenen Bescheid (insbesondere den Vorschreibungen I.1, I.2.1, I.2.2 und I.2.3 des Bescheidspruches) ist folgendes zu bemerken:
Die Ausführungen der Luftfahrtbehörde I. Instanz enthalten als Begründung

-4-

-4-

ihrer sehr weit gehenden Auflagen, keinerlei konkrete medizinische Beweise. Die Ausführungen des medizinischen Amtssachverständigen Dr. Krasel, welche zur Begründung herangezogen werden und sich auf das zitierte lärmtechnische Gutachten stützen, stehen im Widerspruch zu dessen Inhalt. Es ist durch das lärmtechnische Sachverständigengutachten nachgewiesen, daß schon durch die Schaffung der neuen Pistenrichtungen eine Verminderung der Lärmbelastung in der Flugfeldumgebung von Wr. Neustadt-Ost, auftritt. Somit besteht für die verfügten Beschränkungen keine Grundlage. Die Einhaltung der im zitierten lärmtechnischen Gutachten erwähnten speziellen Betriebsbedingungen, die einen wesentlichen Bestandteil der Vorschläge im Gutachten zur Lärmverminderung darstellen, sind völlig ausreichend. Es berührt seltsam, daß derselbe medizinische Amtssachverständige der NÖ. Landesregierung, der auch bei der Bevilligung der neuen Piste 16/34 in Schwechat mitwirkte, den durch die strahltriebwerkgetriebenen Linienflugzeuge bei Start- und Landungen immittierten Fluglärm der Schwechater Bevölkerung als zumutbar befand, von keiner gesundheitsgefährdenden Fluglärmsituation sprach, aber bei der wesentlich geringeren Lärmimmission in LOAN eine solche vermutet. Sollte das nur an der schwierigen Vergleichbarkeit von dB(A) und PNdB liegen??

Beurteilung unter Berücksichtigung der in der Literatur geltenden Lehrmeinung:

Nach Univ.Prof. Dr. M. Haider, Ordinarius für Umwelthygiene an der Universität Wien, wird Lärm verstanden als Schall, der unerwünscht und störend ist, unangenehm erlebt wird und gesundheitsgefährdend wirken kann, aber nicht muß.

Lärm ist also gekennzeichnet, durch bestimmte, individuell verschiedene psycho-physiologische Auswirkungen auf den Organismus.

Schon in der Bibel werden störende Geräusche, z.B. das Rattern steinerner Handmühlen, erwähnt. Königin Elisabeth I. von England verbot im 16. Jahrhundert den Ehemännern nach 10 Uhr abends ihre Frauen zu prügeln, damit durch deren Schreie die Nachbarn nicht gestört würden. So alt ist die Lärmproblematik.

Einige Definitionen zum besseren Verständnis der komplexen Materie.

Schall ist eine Sinusschwingung mit periodischen Druckschwankungen, wobei als vermittelndes Medium meist Luft dient.

-5-

-5-

Töne sind physikalisch durch eine bestimmte Sinusschwingungsfrequenz/Sekunde charakterisiert und werden in Hertz(Hz) gemessen. Subjektiv werden sie als Tonhöhe empfunden.

Die empfundene Lautheit ist abhängig von der Amplitude der Schallwellen.

Geräusche sind Gemische mit statistisch verteilten Schallfrequenzen.

Der hörbare Schallbereich wird mittels sogenannter Schalldruckmesser, logarithmisch abgestuft, in Dezibel (nach dem US-Physiker A.B. BELL, abgekürzt, dB) gemessen.

Als Schallpegel bezeichnet, wird eine in dB vorgenommene Messung bezeichnet. Die Bezugsgröße für die Angabe des Schalldruckes in dB, ist die Hörschwelle bei 1000 Hz.

Schalldruckzahlen sind frequenzunabhängig, die Hörempfindung jedoch stark frequenzabhängig. Ein Meßsystem, welches gleiche Empfindungsstärken (= gleiche Lautstärken) mißt, muß erst durch psychologische Skalierung geschaffen werden.

Auch hier werden die 1000 Hz-Töne als Standard verwendet (bei 1000 Hz sind dann Phon- und dB-Skala identisch). Die Phonwerte der übrigen Frequenzen werden durch Vergleichseinstufungen gewonnen.

Die Phonlinien, also Kurven gleicher Lautstärke, geben somit die mit der Normalfrequenz 1000 Hz gleichlaut eingestuften dB-Werte der einzelnen Frequenzen des Hörbereiches an.

In den Schallmeßgeräten sind Filter eingebaut, welche eine Dämpfung des Schalldruckes in niederen und hohen Frequenzbereichen bewirken, also ähnlich reagieren wie das menschliche Ohr. So wird ein "bewerteter Schallpegel" - dB(A), dB(B), dB(C) gemessen und eine Art "Lautstärkemessung" durchgeführt.

Für im Zeitverlauf sehr schwankende Schallpegel, kann ein "äquivalenter Dauerschallpegel" errechnet werden. Dieser ist zwar "energieäquivalent", wieweit dies aber der Wirkung auf den Organismus entspricht, muß im Einzelfall beurteilt werden.

Für das Maß an Störwirkung, Lästigkeit des Lärms, gilt das sogenannte "perceived noise level (PNdB)". Dabei wird als Bezugsschall ein Gauß'sches Rauschband mit der Mittelfrequenz 1000 Hz und einer Oktave Bandbreite ge-

-6-

-6-

wählt. Ähnlich den Phonkurven für Töne, werden Geräusche in einen bestimmten PNdB level eingestuft, wenn sie gleich "lärmig" (noisy) beurteilt werden, wie der Bezugsschall mit einem bestimmten Schallpegel. Eine befriedigende Lösung, den komplexen Sachverhalt psycho-physiologischer Lärmwirkungen zu skalieren, ist damit bis heute noch nicht gefunden.

Durchschnittswerte einiger praktisch bedeutsamer Lautstärken:

Strahltriebwerke	130 - 150 dB(A)
Blechrichten (Stahlbau)	110 - 120 --"
Preßlufthammer (in 1 m Abstand)	95 - 100 --"
anfahrendes Motorrad, Autohupen,	80 - 95 --"
schwerer LKW (in 6 - 7 m Abstand)	{
nichtschallgedämpfter Baukompressor (in 7 m Abstand)	85 - 90 --"
Straßengeräusche	70 - 90 --"
Unterhaltung (1 m Abstand), Schreibmaschinenlärm	60 - 70 --"
Flüstersprache	30 - 40 --"
ruhige Wohn- und Schlafzimmer, Lesesäle	20 - 30 --"

Grenzwerte zumutbaren Lärms:

Richtwerte sind in Österreich in der Empfehlung des BM für Gesundheit und Umweltschutz vom Februar 1973 enthalten.

Vom Österr. Arbeitsring für Lärmbekämpfung wird nach ÖAL-Richtlinie Nr. 3 neben den Immissionsrichtwerten zusätzlich eine Grenze der zumutbaren Störung bei Erhebung des Schallpegels um 10 dB über dem Grundgeräuschpegel angesetzt. Dabei wird der für die Beurteilung für Lärmbelästigungen wichtige Unterschied zwischen Lärm und Grundgeräuschpegel als weitere Bewertungsgrundlage herangezogen.

-7-

-7-

Immissionsrichtwerte (nach VDI 2058 und DIN 18005):

Gebiete mit <u>nur</u> gewerblichen Anlagen	70 dB(A)
Gebiete mit vorwiegend gewerblichen Anlagen tagsüber	65 -- nachts 50 dB(A)
Gebiete mit gewerblichen Anlagen <u>und</u> Wohnungen tagsüber	60 -- nachts 45 --
Gebiete mit <u>vorwiegend</u> Wohnungen tagsüber	55 -- nachts 40 --
Gebiete mit <u>ausschließlich</u> Wohnungen tagsüber	50 -- nachts 35 --
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten tagsüber	45 -- nachts 35 --

Psychische Lärmeinwirkungen:

Lärm wirkt wie schon erwähnt lästig und störend und wird unangenehm erlebt. Die Kriterien für die Lästigkeit sind sehr komplex und daher schwer exakt zu definieren.

Wichtige Faktoren der Lärmbelästigung nach Univ.Prof. Dr. M. Haider:

1. Intensität der Schallreize - keine eindeutige Beziehung, höhere Intensität wirkt meist auch stärker belästigend.
2. Frequenz der Schallreize - hohe Frequenzen meist störender als tiefe, reine Töne meist störender als Breitbandgeräusche.
3. Grundgeräuschpegel als Bezugsebene - größerer Unterschied zwischen Lärm- und Grundgeräuschpegel, wirkt störender. Dieser Umstand wird zur Festlegung von Grenzwerten benutzt.
4. Regelmäßigkeit der Schalleinwirkung - intermittierende oder unregelmäßige Schallreize wirken meist belästigender als kontinuierliche.
5. Lokalisierbarkeit - nichtlokalisierbarer Lärm (Wechsel des Ausgangspunktes) wird meist belästigender erlebt.
6. Einstellung - derselbe Schallreiz bei unterschiedlicher Einstellung wird jeweils anders erlebt. Selbsterzeugter Lärm bzw. der eigenen Maschine wirkt weniger belästigend.
7. Unerwartetheit - unerwarteter Lärm wirkt stärker belästigend und kann zu Schreckreaktionen führen.
8. Vermeidbarkeit - die Meinung, daß der Lärm vermeidbar sei, erhöht stark die Lästigkeit.

-8-

-8-

Zusammenfassung:

Die von der Behörde I. Instanz erlassenen, sehr weit gehenden Auflagen, insbesondere die Vorschreibung I.1, I.2.1, I.2.2 und I.2.3 des Bescheid-spruches anl. der Bewilligung zur Errichtung von zwei asphaltierten Pisten mit den neuen Richtungen 10/28 und 18/36 statt der bisher zur Benützung bewilligten Pistenrichtungen 08/26 und 12/30 in LOAN, sind medizinisch d.h. umwelthygienisch nicht erforderlich, da sie der grundsätzlichen Aussage des lärmtechnischen Gutachtens widersprechen.

Das projektierte Pistensystem lässt eine wesentliche Verbesserung der bisherigen Lärmsituation erwarten, wenn die im lärmtechnischen Gutachten vorgeschlagenen Betriebsbedingungen eingehalten werden.

Wien, 23. Juli 1984



(MR Dr. E. Weltin)

