



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr. Zl. 79.903/12-9/93

An den

Präsidenten des Nationalrates

Herrn Dr. Heinz Fischer

Dr. Karl Renner Ring 3

1017 W i e n

Betr.: Entschlieung des NR v. 3.4.1992
(E 47-NR/XVIII.GP.)

Sehr geehrter Herr Prsident!

In der Beilage übersende ich den in der Entschlieung des Nationalrates vom 3. April 1992 (E 47-NR/XVIII.GP.) geforderten Bericht über in meinem Bundesministerium getroffene Maßnahmen und Arbeiten zur Verminderung der Fluglärmbelastung.

Beilage

Wien, am 30. November 1993

Beilage zu Pr. Zl. 79.903/12-9/93

Die EntschlieÙung des Nationalrates hat folgenden Wortlaut:

"Der Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, die Arbeiten zur Verminderung der Fluglärmbelastungen, insbesondere hinsichtlich

- der Ausarbeitung neuer objektiver Bewertungsmethoden
- der Überprüfung der Auswirkungen auf die Anrainerschaft und die Luftfahrt
- der Notwendigkeit der Festlegung allfälliger Bebauungsbeschränkungen
- der Erstellung von dazu notwendigen Lärmgutachten
- der Beobachtung der Entwicklung neuer Triebwerkstechnologien
- der Berücksichtigung internationaler Fluglärmvorschriften

fortzusetzen und dem Nationalrat bis spätestens 1. Dezember 1993 über die Fluglärmsituation, bisherige Maßnahmen und deren Erfolg und noch zu treffende Maßnahmen zu berichten. Darüberhinaus sollen auch Möglichkeiten eröffnet werden, den Anrainern Zugang zu den relevanten Meßdaten zu ermöglichen."

Im folgenden wird zu den Themen der EntschlieÙung folgende Stellungnahme abgegeben:

I. zu: Ausarbeitung neuer, objektiver Bewertungsmethoden.

1. Von der in Deutschland festgelegten Beurteilungsmethode (Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1991) wurde in Österreich bereits 1984 unter Mitwirkung von Vertretern des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr und der Bundesländer die Richtlinie No. 24 des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung erstellt, welche "Planungs- und Berechnungsgrundlagen für Lärmschutzzonen in der Umgebung von Flughäfen" enthält. Diese Richtlinie berücksichtigt in verstärktem Maße die Lärmschutzinteressen der Anrainer und wurde bis jetzt bei der Berechnung von Lärmzonen fast ausnahmslos zur Anwendung gebracht. Die Resultate

- 2 -

und Berechnungen wurden auch meßtechnisch überprüft und zeigten gute Übereinstimmung mit der Realität. Auf Grund dieser Fluglärmzonen haben einzelne Flughafenbetriebsgesellschaften bauliche Lärmschutzmaßnahmen (auf freiwilliger Basis) finanziert.

Eine weitere Entwicklung der Fluglärmbeurteilungsmethode, insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Nachtzeiten und der Spitzenpegel, stellt der konzeptive Entwurf für ein österreichisches Fluglärmgesetz dar.

2. Die nachstehende Kurzbeschreibung soll die Weiterentwicklung in Relation zum deutschen Fluglärmgesetz (siehe unten IV.4.) verdeutlichen:

a) Während das Rechenmodell der BRD als Kenngröße noch den äquivalenten Dauerschallpegel mit dem Halbierungsparameter 4 verwendet, (d.h. es wird angenommen, daß die halbe Anzahl von Flügen mit um 4 dB höherem Pegel gleich laut empfunden wird), wurde für die österreichische Richtlinie 24 bereits - einer internationalen Empfehlung folgend - der energieäquivalente Dauerschallpegel (d.h. Halbierungsparameter 3) eingeführt. Dies ermöglicht auch einen direkten Vergleich mit anderen Lärmquellen.

Eine weitere gravierende Änderung ist darin zu sehen, daß bei der Berechnung der Kurven für die Nachtzeit nur jener Zeitraum zugrunde gelegt wird, der in die Betriebszeit des Flughafens fällt und nicht grundsätzlich die Zeit 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr.

b) Beim konzeptiven Entwurf für ein österreichisches Fluglärmgesetz werden die Tagflüge und Nachtflüge in einer

- 3 -

gemeinsamen Formel erfaßt, wobei die Nachtflüge ihrer höheren Störwirkung halber für die Rechnung fiktiv verzehnfacht werden. Weiters ist für die Ausdehnung der innersten Lärmzone zusätzlich die Beeinflussung durch allfällig vorhandene hohe Spitzenpegel von Einzelereignissen vorgesehen.

Durch die beschriebenen Änderungen im Ermittlungsverfahren wird eine wesentlich bessere Anpassung an die Notwendigkeiten des Umweltschutzes und die Empfehlungen der Ärzte erzielt.

- c) Die beschriebenen Ermittlungsmethoden sind - auch was den Aufwand betrifft - auf die Anwendung bei großen Flugplätzen, insbesondere bei Flughäfen, zugeschnitten. Es werden aber nun auch Vorarbeiten für die Einbeziehung der Flugfelder nach einer adäquaten Methode geleistet.

**II. zu: Überprüfung der Auswirkungen auf die Anrainerschaft
und
die Luftfahrt
und**

zu: Erstellung von dazu notwendigen Lärmgutachten.

Unter Anwendung der oben beschriebenen Ermittlungsverfahren wurden im Rahmen von Expertengutachten für alle sechs österreichischen Flughäfen die entsprechenden Lärmkurven für den äquivalenten Dauerschallpegel und, wo erforderlich, für den Spitzenpegel erstellt.

Dabei zeigte sich deutlich die positive Auswirkung der vermehrten Verwendung lärmarmer Strahltriebwerke. Trotz der höheren Flugbewegungszahlen konnte eine Verkleinerung der Fluglärmzonen festgestellt werden.

Trotzdem hätte ein Gesetz, auch aufgrund von Prognose-

- 4 -

kurven für einen Flugverkehr des Jahres 2000 als Folgewirkung bauliche Lärmschutzmaßnahmen, allenfalls auch Absiedelungen, u.ä. zur Folge. Dafür müßten - als Folge des Verursacherprinzips bei bestehenden Anlagen - die Flugplatzhalter finanziell aufkommen.

III. zu: Notwendigkeit der Festlegung allfälliger Baubeschränkungen

Die derzeit in der Umgebung von Flugplätzen von den Anrainern empfundene "steigende Belastung durch Fluglärm" hängt wesentlich mit der zunehmenden Bebauung der unmittelbaren Umgebung von Flugplätzen zusammen. Luftbildaufnahmen zeigen eine zunehmende Verbauung rund um Flughäfen. Ohne den bereits vorhandenen Verkehr zu beachten, erfolgen weiterhin im betroffenen Umfang von Flugplätzen im Rahmen der Raumordnung Widmungen als Bauland/Wohngebiet, sodaß neuerliche Beschwerden bereits vorhersehbar sind.

Ein Fluglärmgesetz erscheint nur dann sinnvoll, wenn sichergestellt werden kann, daß der Bund auf die Flächenwidmung im lärmsensiblen Bereich von Flughäfen einwirken kann. Dies könnte entweder auf gesetzlichem Weg oder im Rahmen von Verträgen gemäß Artikel 15a B-VG erfolgen. Andernfalls könnte die Bebauung dieser Zonen ungehindert weiterlaufen und hätte für den Bund sowie für die Flugplatzhalter derzeit nicht abschätzbare finanzielle Auswirkungen und auch potentiell die Gefährdung von Flugplätzen zur Folge.

Richtungsweisend für eine künftige Gesetzgebung wird das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes zu B 614/92 vom 7.10.1992 sein müssen:

- 5 -

In diesem Erkenntnis stellte der Verfassungsgerichtshof eine Verletzung des Grundrechtes auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter dadurch fest, daß einem gewerblich tätigen , lärmintensiven Unternehmen die Parteistellung in einem baubehördlichen Verfahren zur Errichtung von Wohnbauten in seiner Umgebung nicht gewährt wurde. Da von einer solchen Bebauung - negative - Auswirkungen auf das Unternehmen zu erwarten sind (gewerbebehördliche Einschränkungen), hat dieses subjektive öffentliche Rechte, die im baubehördlichen Verfahren geltend zu machen sind. Über die gleichgerichtete Forderung auf Beteiligung am Verfahren zur Änderung des Flächenwidmungsplanes konnte vom Verfassungsgerichtshof mangels Präjudizialität nicht entschieden werden.

IV. Internationale Rechtsnormen betreffend Fluglärmzonen und Raumplanung in den EG und in Schweden und der Schweiz

1. BELGIEN:

Seit 30. Mai 1993 hat Belgien ein föderalistisches Verwaltungssystem - die Verantwortung für die Flughäfen wurde den regionalen Behörden übertragen;

Flughafen Zaventem: 1990 wurde ein Lärmgutachten erstellt; Lärmkurven wurden berechnet, um ein Bild über die Lärmbelastung bei zu erwartendem steigendem Flugverkehr zu erlangen. Momentan gibt es noch keine Entscheidung bezüglich der Höhe der Lärmbelastung für eine Lärmzone um den Flughafen. Trotz Einwandes der Flughafenverwaltung werden neue Häuser nahe dem Flughafenbereich gebaut.

Regionalflughäfen in Flandern: 1990 wurden Lärmkurven veröffentlicht; noch keine Maßnahmen bezüglich Lärmzonen.

Regionalflughäfen in Wallonien: keine Maßnahmen bezüglich Lärmzonen.

2. DÄNEMARK:

Bevor neue Flughäfen gebaut oder schon existierende Flughäfen

- 6 -

erweitert werden können, müssen sie in den regionalen Raumplan einbezogen werden. Dabei muß berücksichtigt werden, daß laute Tätigkeiten von lärmsensiblen Gegenden, wie Wohngegenden, getrennt werden sollen. Lärmsensible Gegenden müssen so weit wie möglich vom Flughafen entfernt sein; es werden Lärmgrenzwerte für geplante Lärmzonen erlassen, wobei der Durchschnitt der drei lautesten Monate im Jahr genommen wird; Lärmzonen müssen in den regionalen und örtlichen Raumplänen enthalten sein, die alle acht Jahre aktualisiert werden müssen; unter bestimmten Umständen können lärmsensible Gebäude innerhalb der Lärmzone gebaut werden, die zusätzlichen Kosten für Lärmschutzmaßnahmen muß der Eigentümer des Gebäudes tragen; die empfohlenen Grenzwerte hängen von der Kategorie der Flugplätze und von der Umgebung ab. Die Lärmprobleme beim Flughafen Kopenhagen werden durch ein eigenes Gesetz geregelt, das momentan überarbeitet wird. Dort gibt es Lärmschutzsysteme, die durch Steuergelder finanziert werden.

3. FRANKREICH:

Ein Gesetz von 1985 sieht die Einrichtung von Lärmzonen um Flughäfen als Teil der Stadtplanung in der Nachbarschaft von Flughäfen vor. Momentan werden diesem Gesetz entsprechende Lärmbelastungspläne für 60 % aller Flughäfen erstellt.

Es gibt drei Lärmzonen: Zone A: > 96 dB

Zone B: 89 - 96 dB

Zone C: < 89 und > 84 dB

Lärmbelastungspläne sind Gegenstand von Volksbefragungen.

In jeder der Lärmzonen kann die Baubewilligung neuer Gebäude zahlreichen Einschränkungen unterliegen, zB Wohnhauserrichtungsverbot in Zone A und B. In der Zone A sind im Nicht-Wohngebiet nur solche Gebäude und Einrichtungen erlaubt, die für die Luftfahrt notwendig sind. In der Zone B und in den Teilen der Zone A, die schon entwickelt wurden, sind behördliche Einrichtungen für privaten Handel und Landwirtschaft erlaubt. In der Zone C sind einzelne schon existierende Privathäuser oder deren Erneuerung bzw Restaurierung erlaubt, wobei vorausgesetzt wird, daß damit nicht eine Erhöhung der Einwohnerzahl verbunden ist, die einer starken Lärmbelastung ausgesetzt ist.

Seit Jänner 1993 gibt es neben den Flughäfen Orly und Charles-de-Gaulle in Paris auch für einige andere Flughäfen (zB Lyon, Marseille, Nizza und Toulouse) Maßnahmen wie Bezahlung der Lärmisolierung oder Gebäudekauf. Die Kosten dafür werden von den Fluggesellschaften zurückgeholt, die Gebühren abhängig von Lärmverursachung, Gewicht, Zeitpunkt des Fluges und Kategorie des Flughafens bezahlen.

4. DEUTSCHLAND:

Lärmschutzbereiche um Flughäfen sind gesetzlich seit 1971 (Ge

- 7 -

setz zum Schutz gegen Fluglärm) eingerichtet für alle Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind und für militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken dienen. Der Lärmschutzbereich wird vom Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem BM für Verkehr bzw dem BM für Landesverteidigung durch Verordnung festgelegt. Der Lärmschutzbereich wird nach dem Maß der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen gegliedert. Die Schutzzone 1 umfaßt das Gebiet, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 75 dB übersteigt, die Schutzzone 2 das übrige Gebiet des Lärmschutzbereiches ab 67 dB.

In beiden Zonen gibt es Beschränkungen:

In Zone 1 dürfen zB keine Wohnhäuser gebaut werden, in der Zone 2 müssen Wohnhäuser den durch Verordnung festgelegten Schallschutzanforderungen entsprechen.

Generell dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen etc nicht im Lärmschutzbereich errichtet werden.

Die Lärmschutzzonen müssen in den regionalen Raumordnungen enthalten sein und sind Gegenstand von Volksbefragungen. Der Lärmschutzbereich ist alle 10 Jahre neu festzusetzen oder dann, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung führt.

Weiters sind Entschädigungen bei Bauverböten und die Rückerstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bis zu einem bestimmten Höchstbetrag vorgesehen, die von den Einnahmen der Flugplätze bezahlt werden.

Manche Länder haben eine zusätzliche Lärmschutzzone eingerichtet mit einem Grenzwert von 62 dB.

Um den Flughafen München wurden zwei zusätzliche Lärmschutzgebiete eingerichtet. Eine für Tages-Flugverkehr, eine für Nacht-Flugverkehr. In höchstgerichtlichen Entscheidungen zum Neubau des Münchner Flughafens sind Beschränkungen der Nachtflüge, jedoch kein Nachtflugverbot enthalten. Die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen trägt der Flughafen.

5. GRIECHENLAND:

Die Verordnung 1178/81 normiert Lärmzonen und Raumordnung um Flughäfen basierend auf der "Noise Exposure Forecast- Methode". Die Lärmzonen sollen neue Entwicklungen nahe des Flughafens verhindern. Lärmschutzmaßnahmen sind wegen des Klimas ungeeignet.

6. IRLAND:

Momentan keine Gesetze betreffend Lärmzonen oder Raumplanung. Für die neue Piste auf dem Dublin Airport gibt es Lärmkurven basierend auf der NNI - Methode. Einigen hundert Wohnhäusern

- 8 -

innerhalb dieser Zone wird volle Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen vom Flughafen geleistet. Örtliche Behörden sollen die Lärmkurven bei neuen Entwicklungen berücksichtigen.

7. ITALIEN:

Momentan gibt es keine Gesetze betreffend Lärmzonen oder Raumordnung. Gesetze sind geplant, Entschädigungen für Lärmschutzmaßnahmen sollen nicht enthalten sein.

8. LUXEMBURG:

Seit 1990 neue Gesetze betreffend Lärmzonen und Raumordnung. Lärmkurven sind berechnet für die Werte von 67 und 75 dB, um neue lärmsensible Entwicklungen nahe des Flughafens zu verhindern. Keine Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen bei Häusern, die nach Errichtung des Flughafens erbaut wurden.

9. NIEDERLANDE:

1978 wurde die Luftfahrtgesetzgebung um ein Kapitel über Lärmzonen ergänzt und eine Volksbefragung bei der Errichtung von Lärmzonen wurde vorgesehen. Um alle Zivil- und Militärflughäfen müssen Lärmzonen eingerichtet werden.

Alle Lärmzonen müssen mit den Grundregeln des Raumordnungsplanes für Flughäfen, der 1988 im Parlament beschlossen wurde, übereinstimmen. Weiters sind eine Anhörung der regionalen und örtlichen Behörden, Volksbefragungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen notwendig.

Alle Lärmzonen müssen innerhalb von zwei Jahren, nachdem sie endgültig werden, in die örtlichen Entwicklungspläne einbezogen werden.

Für Wohnhäuser und andere lärmsensible Gebäude innerhalb der Lärmzonen sind Maßnahmen vorgeschrieben. Bei kleineren Flughäfen sind keine neuen Errichtungen innerhalb der Lärmkurve von 50 Bkl erlaubt. Weitere Maßnahmen sind aufgrund der geringen Lärmentwicklung nicht vorgesehen. Bei größeren Flughäfen sind keine neuen Errichtungen innerhalb der gesetzlichen Zone von 35 Ke erlaubt. Innerhalb der Zone von 40 Ke bis 55 Ke müssen alle Wohnhäuser lärmgeschützt werden. Innerhalb von 55 Ke bis 65 Ke werden alle Wohnhäuser soweit lärmgeschützt, als die Kosten hierfür nicht den Wert des Objektes übersteigen, andernfalls wird es von der Regierung erworben und umgewidmet oder abgerissen. Über 65 Ke sind keine Wohnhäuser oder lärmsensible Gebäude erlaubt, bestehende Wohnhäuser werden abgelöst und abgerissen.

Die Regierung ist für alle diese Maßnahmen verantwortlich. Die

- 9 -

Kosten dafür werden von den Fluglinien zurückgeholt, indem Lärmgebühren eingehoben werden. Die Lärmgebühr besteht aus zwei Faktoren, der eine hängt von der Höhe der Lärms ab, der von einem Flugzeug produziert wird, der andere ist ein fester Grundbetrag, der jährlich ministeriell festgesetzt wird. Das jährliche Aufkommen dieser Lärmgebühr kann somit den Kosten des Lärmschutzprogrammes angepaßt werden.

Aufgrund der Entwicklung des Flughafens von Maastricht zu einem Mittelpunkt des Frachtverkehrs und der damit zusammenhängenden Belastung durch Nachtflüge wurde eine Erweiterung der Luftfahrtgesetzgebung im September 1992 im Parlament vorge stellt.

Momentan steht ein spezieller Nacht-Index mit zusätzlichen Lärmschutzregeln für Schlafräume und strengen Betriebsregeln für die Flughäfen zur Diskussion. Der Ministerrat hat im Juli 1993 beschlossen, einen Nachtlärm-Index einzuführen.

10. PORTUGAL:

Momentan keine gesetzlichen Lärmzonen und Raumplanungen. Neue Häuser werden generell innerhalb einer 75 dB - Kurve von den lokalen Behörden eingeschränkt.

11. SPANIEN:

Momentan existiert noch keine spezielle Gesetzgebung betreffend Lärmzonen und Raumplanung. Seit November 1991 ist eine neue Organisation für Umweltpolitik eingerichtet, die Regeln ausarbeiten wird.

Für mehrere Flughäfen wurden Lärmkarten erstellt.

Für Madrid/Barajas wurde 1992 eine Umweltbelastungsstudie durchgeführt, um Informationen für zukünftige Flughafenerweiterungen zu bekommen.

12. ENGLAND:

Die Regierung hat den örtlichen Behörden Anleitung gegeben, was bei Raumordnungsplänen für spezifische Einrichtungen zu beachten ist.

Der "Civil Aviation Act" von 1992 sieht Lärmregelungen für bestimmte Flughäfen vor zB für die Londoner Flughäfen. Für alle anderen Flughäfen gelten regionale Regelungen. Die empfohlenen

Grenzwerte sind 57, 63 und 69 dB-Leq. Die Lärmkurven haben keinen gesetzlichen Status. Das Planungssystem rät von verschiedenen Einrichtungen nahe eines Flughafens ab oder stellt Bedingungen für diese.

- 10 -

Lärmschutzmaßnahmen gibt es bei den meisten größeren Flughäfen, die von diesen durch Flughafen-Einnahmen finanziert werden. Die Summe des Zuschusses für Lärmschutz hängt von der getroffenen Maßnahme und vom Wohnhaus ab.

Der Lärmschutzplan bei den Londoner Flughäfen basiert auf einer Tages-Lärmkurve von 69 dB und einer Nacht-Lärmkurve von 95 PNdB. Wohnhäuser innerhalb dieser Grenzen müssen isoliert werden. Der Anspruch auf Bezahlung der Lärmschutzmaßnahmen besteht für bis zu 5 Zimmern bis zu 80 % der Kosten, bei speziellen Härtefällen 100 %.

Systeme in einigen Nicht-EG-Mitgliedstaaten:

SCHWEDEN:

Die örtlichen Behörden haben das Recht, die Raumordnung um Flughäfen zu regeln, auch wenn es sich um Privatgrund handelt. Die gesamte Nutzung des Landes unterliegt einer Raumplanung, für bestimmte Gebiete gibt es detaillierte Pläne. Generell braucht man für alle wichtigen Bauvorhaben eine Bewilligung. Ein spezielles Gesetz wurde mit dem Ziel erlassen, daß jedes Gebiet je nach seiner Beschaffenheit bestmöglich genutzt wird. Flughäfen und ihre Umgebung gelten als nationale Anliegen. Die Regierung kann daher zB. den Hausbau im umliegenden Gebiet für unbestimmte Zeit untersagen. Die Zivilluftfahrtbehörde ist gesetzlich verpflichtet, Informationen, die die Raumplanung betreffen, zur Verfügung zu stellen, wie zB. eine Darlegung der vom Flugzeuglärm betroffenen Gebiete. Diese Gebiete werden vor Eingriffen, welche die Einrichtungen der Flughäfen beeinträchtigen können, geschützt. Die regionalen Behörden sollen daher z. B. städtische Entscheidungen betreffend die Vermehrung von Häusern im Flughafengebiet verhindern. Gemäß der Umweltschutzgesetzgebung sind Flugaktivitäten auf Flughäfen Gegenstand periodischer Nachprüfungen. Ein unabhängiges Umweltgericht setzt für eine Zeit von zehn Jahren den Umfang der Flugaktivitäten fest. Im Rahmen von Nachprüfungen alle zehn Jahre werden die Umweltauflagen angepaßt. Für die Festlegung eines für einen Flughafen geeigneten Gebietes wird nicht nur die unmittelbare Umgebung einbezogen, sondern auch diejenige entlang der Flugrouten weit entfernt vom Flughafen. Der Lärmgrenzwert außerhalb von Gebäuden darf höchstens 70 dB betragen, innerhalb von Gebäuden 45 dB. Häuser, Schulen, Spitäler etc. dürfen bis zu einem Grenzwert von 55 dB in der Umgebung von Flughäfen gebaut werden.

SCHWEIZ:

Es wird bei den Lärmzonen zwischen den internationalen Flughä

- 11 -

fen wie Basel, Genf und Zürich und den regionalen Flugplätzen unterschieden.

Für die internationalen Flughäfen basieren die Lärmzonen auf der NNI - Methode. Es werden Lärmbelastungspläne erstellt:

Zone A: NNI > 66

Zone B: NNI = 56 - 66

Zone C: NNI = 46 - 56

Momentan wird diskutiert, wie man die internationalen Flughäfen in das strengere Umweltgesetz integrieren kann. Das würde eine Angleichung an die Lärmzonen der regionalen Flughäfen (Lr) bedeuten. Eine Entscheidung wird Ende 1993 getroffen werden.

Für regionale Flughäfen gilt:

Zone A: Lr > 70 dB

Zone B: Lr = 65 - 70 dB

Zone C: Lr = 60 - 65 dB

In der Zone A sind Landwirtschaft, Lagerbauten, militärische Einrichtungen und Flughafengebäude erlaubt.

In der Zone B sind darüberhinaus Industriegebäude, lärmdichte Büros und lärmdichte Häuser erlaubt.

In der Zone C darüberhinaus Büros und lärmdichte Schulen. In keiner Zone sind Spitäler und neue Privathäuser erlaubt, schon existierende Häuser können bleiben.

Lärmschutzsysteme basieren auf den Standardanforderungen, die von der Kategorie der Flughäfen abhängen. Lärmbelastungspläne unterliegen öffentlichen Gutachten der Flughafenverwaltung oder der Zivilluftfahrtbehörde. Die Pläne müssen vom Verkehrsministerium genehmigt werden.

V. zu: Beobachtung der Entwicklung neuer Triebwerkstechnologien.

Die Entwicklung lärmarmen Triebwerke und Propellersysteme hat in den vergangenen 15 Jahren gewaltige Fortschritte gemacht. Die diesbezüglichen Spezifikationen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, wonach ab gewissen Stichtagen nur mehr leisere Baumuster hergestellt bzw. erstmals zum Verkehr zugelassen werden dürfen, wurden jeweils in das österreichische

- 12 -

Rechtssystem übernommen. Die Luftfahrzeugtechnik befindet sich in ständiger Weiterentwicklung und es ist insbesondere von der Triebwerkstechnologie her mit einer weiteren Verbesserung der Lärmemission zu rechnen (ab dem Jahr 2000).

VI. zu: Vergleich der Fluglärmsituation international

Vorauszuschicken ist, daß aufgrund der bekannten Größenordnungen mancher Flughäfen Europas die Lärmsituation im Umkreis österreichischer Flughäfen wesentlich weniger problematisch ist, einerseits wegen des doch wesentlich geringeren Gesamtverkehrsaufkommens, andererseits jedoch wegen des insbesondere auf den österreichischen Bundesländerflughäfen sehr hohen Anteils an Flügen mit Sportflugzeugen, deren Lärmemission doch nur einen Bruchteil eines Verkehrsflugzeuges beträgt. Auch werden vom Sportflugverkehr, der überwiegend nach Sichtflugregeln erfolgt, ganz andere Gebiete belastet, als vom Verkehrsflugbetrieb. Eine Gegenüberstellung der Bewegungszahlen einiger europäischer Flughäfen mit den österreichischen ergibt folgendes Bild:

- 13 -

Flughafen	Gesamt- verkehrs- aufkommen *)	Anteil nicht gewerbsm. Flüge **)	Segelflug- betrieb ***)
Heathrow	406.400	3,8 %	---
Gatwick	186.300	2,03 %	---
Frankfurt	340.478		---
Zürich	233.031		---
Düsseldorf	162.156	7,5 %	---
Amsterdam	274.608		---
Wien-Schwechat	137.568	16,0 %	---
Linz	30.121	55,89 %	1.597
Salzburg	52.199	68,78 %	---
Innsbruck	42.017	54,84 %	6.125
Graz	63.443	81,09 %	2.889
Klagenfurt	30.121	55,89 %	986

Diese Tabelle enthält die Bewegungszahlen für das Jahr 1992.

*) beinhaltet An- und Abflüge;

**) beinhaltet nicht gewerbsmäßige Sicht- und Instrumentenflüge;

***) die Segelfluggewegungen sind im Gesamtverkehrsaufkommen nicht enthalten.

Zu bemerken ist auch, daß die auf den zahlreichen ausländischen Großflughäfen geltenden grundsätzlichen Nachtflugverbote

- 14 -

(00.00 Uhr bis 06.00 Uhr eine Reihe von Ausnahmen zulassen, die zum Teil in zahlreichen Nachtflugbewegungen resultieren. So erfolgten z.B. auf dem Flughafen Zürich im Jahr 1992 zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr insgesamt 5.415 Flugbewegungen.

VII. Mein Amtsvorgänger und ich haben bei den rechtssetzenden Maßnahmen international beispielgebende Schritte gesetzt, wobei jeweils auf die spezifische Situation der einzelnen österreichischen Flughäfen Bedacht genommen wurde:

a) in der Überarbeitung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung:

aa) Novelle zur Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, ZLZV 1990, BGBl. Nr. 30/1990

Im Hinblick auf die vor 1990 vorherrschende Fluglärmsituation in der Umgebung der österr. Verkehrsflughäfen wurde es erforderlich, den Fluglärm "an der Quelle" zu bekämpfen.

In der zu diesem Zweck erlassenen Novelle zur Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung erfolgte in einem Zweistufenverfahren - für die einzelnen Bundesländerflughäfen gestaffelt - ein Verbot zunächst für die lautere Gruppe der sogenannten Kapitel 2-Jets und schließlich sogar deren gänzliche Eliminierung (Ausnahme: Flughafen Wien; hier wurden lediglich Beschränkungen für die Nachtzeit d.h. 23.30 Uhr bis 05.00 Uhr Lokalzeit für den Betrieb der lauteren Gruppe der Kapitel 2-Jets festgelegt), was bedeutet, daß ab dem jeweils für den betreffenden Flughafen genannten zweiten Termin nur mehr die derzeit leiseste Kategorie - die sogenannten Kapitel 3-Jets - eingesetzt werden darf.

- 15 -

Bei der Festlegung dieser Termine wurde insbesondere neben der Verkehrsdichte auch auf die jeweilige Lage des betreffenden Flughafens zu benachbarten verbauten Gebiet Bedacht genommen.

Diese Verordnung, die ab dem 1. Mai 1992 auch für die beiden Flughäfen Graz und Klagenfurt verbindlich wurde, hat den Fluglärm wesentlich reduziert, sodaß es in Österreich derzeit keine nennenswerten Beschwerden über Fluglärm vom zivilen Flugbetrieb auf Verkehrsflughäfen gibt.

bb) neue Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, ZLZV 1993, BGBl. Nr. 798/1993

Im Zuge dieser komplett neu erstellten ZLZV wurden insb. folgende Punkte neu geregelt:

- a) Angleichung der Gliederung an die internationale Vorschrift des ICAO-Anhangs 16, Band I
- b) Angleichung der Regelungen für Kapitel 3-Flugzeuge an den ICAO-Anhang 16
- c) Regelungen für Überschallflugzeuge (das Verbot von An- und Abflügen der Concorde auf österreichischen Zivilflugplätzen ist nunmehr gesetzlich gedeckt)
- d) Regelungen für STOL-Flugzeuge (war bisher nicht geregelt)
- e) Regelungen für die Zulassung sowie für den Betrieb von Hilfstriebwerken/APU

- 16 -

- f) Angleichung der Regelungen für Motorflugzeuge bis 9 000 kg maximale Abflugmasse an die internat. Regelungen des ICAO-Anhanges 16
- g) Registrierungsverbot für Kapitel 2-Flugzeuge in Österreich (Non Addition Rule)
- h) Zulassungsbeschränkungen für die Einsatzart
 - Grundschulungsflüge
 - Segelschleppflüge
 - Bannerschleppflüge
 - Fallschirmspringer-Absetzflüge
 - von bisher 70 dB(A) auf nunmehr 68 dB(A)
- i) Verschärfung der Verwendungsbeschränkungen für Kapitel 2-Flugzeuge durch Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Flughafen Wien
 - Abends und in der Früh jeweils um 1 Stunde (d.h. von 22.30 Uhr bis 06.00 Uhr)
 - Verbot von Kapitel 2-Jets über 60 Tonnen max. Abfluggewicht, wenn deren Triebwerke ein Mantelstromverhältnis von weniger als 2 haben bei Nacht
 - Präzisierung der diesbezüglichen Ausnahmeregelung
- j) Verschärfung der Verwendungsbeschränkung für
 - Grundschulungsflüge im Platzrundenbereich
 - Schleppflüge
 - von bisher 72 dB(A) auf nunmehr 70 dB(A)
- k) Verbot der Lautsprecherwerbung aus Luftfahrzeugen.
- l) Massive zeitliche Beschränkung (in der Früh, während der Mittagszeit, am Abend sowie an Wochenenden) für Motorflugzeuge, Motorsegler und Hubschrauber für

- 17 -

- Platzrundenflüge
- Rundflüge unter 20 Minuten Dauer
- Flüge im unmittelbaren Flugplatzbereich wie Schwebeflüge oder Landeübungen mit Hubschrauber zu Ausbildungs- oder Trainingszwecken auf Flugplätzen, auf denen kein Flugverkehrskontrolldienst ausgeübt wird mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 20 000 Flugbewegungen während des vergangenen Kalenderjahres.

cc)a) In Verhandlungen mit der Kommission der EG konnte erreicht werden, daß das erwähnte "Chapter 2-Verbot" auf den österreichischen Regionalflughäfen durch den EG-Beitritt unberührt und aufrecht bliebe, bis in der EG der selbe Rechtsstand erreicht ist (2002).

b) Den Betriebszeitenbeschränkungen (in den Regionalflughäfen) wurde besonderes Augenmerk geschenkt. Die Fluggesellschaften mußten mehrmals darauf hingewiesen werden, durch eine realistischere Flugplangestaltung und Flugzeugrotationsplanung die Anzahl der Anträge auf Betriebszeitüberschreitung (vgl. § 5 Zivilflugplatz-Betriebsordnung-ZFBO, BGBl. Nr. 72/1962) zu reduzieren.

c) Staatsvertrag mit der Schweiz über den Betrieb grenznaher Flugplätze und die dazugehörige Ressortvereinbarung mit dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartment.

In diesen wurde u.a. für den nahe dem österreichischen Rheindelta gelegenen grenznahen schweizerischen Flugplatz Altenrhein ein detailliertes Lärmkorsett vereinbart (siehe BGBl. Nr. 172 und 173/1992).

- 18 -

Insbesondere die unter aa) und bb) genannten Maßnahmen haben zu einer markanten Verkleinerung der Lärmzonen bei den Verkehrsflughäfen geführt.

Durch die mehrmalige Anpassung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung an den neuesten Stand der Technik und die umweltpolitischen Notwendigkeiten konnte bisher in Österreich eine Verschärfung des Fluglärmproblems vermieden werden.

VIII. Zur Festlegung von bundesweit einheitlichen Kriterien für Fluglärmzonen und einer rechtlich verbindlichen Regelung für Entschädigungen wäre aber ein Fluglärmgesetz notwendig, das Gesundheitsaspekte und eine zeitgerechte Beurteilungsmethode berücksichtigen sollte. Andererseits ist es auch von wesentlicher Bedeutung, durch entsprechende Siedlungsplanung ein weiteres Heranrücken von lärmsensiblen Bebauungen an die Flugplätze hintanzuhalten, um auf diese Weise eine Verschärfung des Problems weiterhin zu vermeiden und somit den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten der Luftfahrt - daß diese für die internationale Anbindung Österreichs lebensnotwendig ist, muß nicht extra ausgeführt werden - sicherzustellen. In einem solchen Fluglärmgesetz sollten auch "Nachbarschaftsbeiräte" vorgesehen werden, in denen mit den Anrainergemeinden von Flughäfen, die durch den Flughafenbetrieb bestehenden Probleme diskutiert werden können. Gegen eine Zugänglichmachung von Meßdaten an Interessierte bestehen, soweit datenschutzrechtlich zulässig und mit vertretbarem Aufwand realisierbar, keine Bedenken.

Ich beabsichtige daher, im ersten Halbjahr 1994 eine entsprechende Gesetzesvorlage dem Begutachtungsverfahren zuzuleiten.