407/ME

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

Sachbearbeiter:
Tel.: (0222) 711 62 DW

Pr.Zl. 58.505/3-7/94

Gesetzentwurf
Zl. 73 -GE/19 94
Datum 24.10.1994
Verteilt 24. Okt. 1994

An/die/das/den

1. Österreichische Präsidentschaftskanzlei
2. Verfassungsgerichtshof
3. Verwaltungsgerichtshof
4. Rechnungshof
5. Parlamentsdirektion
6. Volksanwaltschaft
7. Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
8. alle Bundesministerien
9. Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen
   Dr. Johannes Ditz
10. Frau Staatssekretärin im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
    Dr. Maria Fekter
11. Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt
    Dr. Peter Kostelka
12. Frau Staatssekretärin im Bundeskanzleramt
    Mag. Brigitte Ederer
13. Finanzprokuratur
14. Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
15. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
16. Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung
17. Amt der Burgenländischen Landesregierung
18. Amt der Kärntner Landesregierung
19. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
20. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
21. Amt der Salzburger Landesregierung
22. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
23. Amt der Tiroler Landesregierung
24. Amt der Vorarlberger Landesregierung
25. Amt der Wiener Landesregierung
26. Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
27. Österreichischen Städtebund
28. Österreichischen Gemeindebund
29. Wirtschaftskammer Österreich
30. Vereinigung Österreichischer Industrieller
31. Österreichischen Arbeiterkammertag
32. Österreichischen Gewerkschaftsbund
33. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
34. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
35. Rechtsanwaltskammer für Kärnten

36. Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer
37. Salzburger Rechtsanwaltskammer
38. Steiermärkische Rechtsanwaltskammer
39. Tiroler Rechtsanwaltskammer
40. Vorarlberger Rechtsanwaltskammer
41. Rechtsanwaltskammer für Wien, Niederösterreich und Burgenland
42. Österreichische Notariatskammer
43. Österreichische Patentanwaltkammer
44. Österreichische Ärztekammer
45. Österreichische Dentistenkammer
46. Bundeskammer der Tierärzte Österreichs
47. Österreichische Apothekerkammer
48. Bundes-Ingenieurkammer
49. Kammer der Wirtschaftstreuhänder
50. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe
51. Gewerkschaft öffentlicher Dienst
52. Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger
53. Österreichische Rektorenkonferenz
54. Verband der Professoren Österreichs
55. Österreichische Normungsinstitut
56. Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber
57. Bundessportorganisation
58. Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs
59. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club
60. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
61. Vereinigung österreichischer Richter
62. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
63. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien
64. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
65. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
66. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
67. Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck
68. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
69. Verband Österr. Mittel- u. Großbetriebe des Einzelhandels
70. ARGE DATEN
71. Österreichische Institut für Rechtspolitik
72. Datenschutzrat
73. Österr. Rat für Wissenschaft und Forschung beim BM für Wissenschaft und Forschung
74. Institut für Rechtswissenschaften TU Wien
75. Institut für Wissenschaft, Politik und Recht, UNI f. BOKU
76. Institut für Rechtswissenschaften Universität für Bildungswissenschaften Klagenfurt
77. Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht, WU Wien
78. Verband der Elektrizitätswerke Österreichs
79. Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen
80. Austro Control GmbH
81. Österreichischen AERO CLUB
82. alle Mitglieder u.Ersatzmitglieder d.Zivilluftfahrtbeirates
83. Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Judith Lang, Versuchsanstalt für Wärme und Schalltechnik, Technologisches Gewerbemuseum

Betrifft: Entwurf eines Fluglärmgesetzes
Begutachtungsverfahren

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr/ Oberste Zivilluftfahrtbehörde übermittelt in der Beilage den Entwurf eines Bundesgesetzes über den Fluglärm (Fluglärmgesetz - FLG).

Es wird um Stellungnahmen bis längstens

2. Dezember 1994

ersucht. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme eingelangt sein, wird angenommen, daß gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Wien, am 7. Oktober 1994
Für den Bundesminister:
Dr. Prachner

Beilage

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Entwurf

Bundesgesetz über den Fluglärm (Fluglärmgesetz - FLG)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Zweck und Geltungsbereich

§ 1. (1) Dieses Gesetz dient dem Schutz der Allgemeinheit vor erheblichen Belästigungen und Nachteilen durch Fluglärm.

(2) Dieses Gesetz gilt für

1. Flughäfen (§ 64 Luftfahrtgesetz - LFG),
2. Flugfelder (§ 65 LFG), auf denen
   a) An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken, ausgenommen Ambulanz- und Rettungsflüge, oder
   b) jährlich mehr als 40.000 Motorflugbewegungen stattfinden,
3. Militärflugplätze auf denen ziviler Bedarfs- oder Fluglinienverkehr durchgeführt wird.

(3) Für die im Abs. 2 genannten Flugplätze sind Lärmschutzbereiche festzulegen.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. der Dauerschallpegel (L_{DN}) der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel in dB, der durch den Flugbetrieb im Bezugszeitraum verursacht wird. Er wird berechnet aus der Anzahl der Vorbeiflüge der Luftfahrzeuge im Bezugszeitraum unter Berücksichtigung der Tageszeit und aus dem A-bewerteten Schallereignispegel für den Vorbeiflug der Luftfahrzeuge.

2. Der Dauerschallpegel-Nacht (L_N) der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel in dB der durch den Flugbetrieb in den Teilen der um eine Stunde verlängerten Betriebszeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verursacht wird. Er wird berechnet aus der Anzahl der Vorbeiflüge der Luftfahrzeuge im Bezugszeitraum und aus dem A-bewerteten Schallereignispegel für den Vorbeiflug der Luftfahrzeuge.
3. Der Schallereignispegel (L_{AE}) hat bei einer Sekunde Dauer den gleichen A-bewerteten Schallenergieinhalt wie das gesamte Schallereignis eines Vorbeifluges. Er wird berechnet aus der Geräuschemission des Luftfahrzeuges unter Berücksichtigung des Abstandes zur Flugbahn, der Schallausbreitungsverhältnisse und der Fluggeschwindigkeit.
4. Der maximale Schallpegel ($L_{A\ max}$) ist der mittlere maximale A-bewertete Schallpegel in dB, der durch den wiederholten Überflug eines Luftfahrzeuges auf einem Flugweg verursacht wird.

Lärmschutzbereich und Lärmschutzzonen

§ 3. (1) Der Lärmschutzbereich umfaßt das Gebiet außerhalb der Flugplatzgrenzen, in dem der vom Fluglärm verursachte Dauerschallpegel 60 dB übersteigt.

(2) Der Lärmschutzbereich wird entsprechend dem Ausmaß der Lärmbelastung in drei Lärmschutzzonen gegliedert:

1. die Lärmschutzzone A umfaßt das Gebiet, in dem der vom Fluglärm verursachte Dauerschallpegel 75 dB oder der maximale Schallpegel 105 dB übersteigt;
2. die Lärmschutzzone B umfaßt das Gebiet, in dem der vom Fluglärm verursachte Dauerschallpegel zwischen mehr als 65 dB und 75 dB liegt;

3. die Lärmschutzzone C umfaßt das Gebiet, in dem der vom Fluglärm verursachte Dauerschallpegel zwischen mehr als 60 dB und 65 dB liegt.

(3) Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 6 bestehen für Gebäude im Bereich der Lärmschutzzone C nur, wenn der äquivalente Dauerschallpegel L_N für die um jeweils eine Stunde verlängerte Betriebszeit des betreffenden Flugplatzes im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr 55 dB überschreitet. Die Verlängerung der Betriebszeit um eine Stunde gilt nicht für Flughäfen mit durchgehender Betriebszeit.

Ermittlung der Lärmbelastung

§ 4. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat nach dem jeweiligen Stand der Technik durch Verordnung die Grundsätze für die Ermittlung der Dauerschallpegel (L_{DN} und L_N), der Schallereignispegel (L_{AE}) sowie der maximalen Schallpegel ($L_{A,\,max}$) festzulegen.

(2) Dabei sind ferner zu berücksichtigen:

1. als Beobachtungszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres,
2. die Betriebszeit des jeweiligen Flugplatzes, differenziert nach Tag- und Nachtflugbetrieb,
3. die Flugwege und deren Streuungsbreiten,
4. die zeitliche Verteilung der Flugbewegungen auf die Flugwege,
5. der Schallereignispegel für die einzelnen, im jeweiligen Flugbetrieb verwendeten Luftfahrzeugtypen oder Gruppen von Luftfahrzeugtypen,

(3) Ambulanz- und Rettungsflüge sind bei der Ermittlung der Lärmbelastung nicht zu berücksichtigen.

Festlegung des Lärmschutzbereiches

§ 5. (1) Lärmschutzbereiche und Lärmschutzzonen sind durch Verordnung festzulegen und zwar für:

1. Zivilflugplätze von der zur Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständigen Behörde,
2. Militärflugplätze auf denen ziviler Bedarfs- oder Fluglinienverkehr durchgeführt wird, vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

(2) Lärmschutzbereiche und Lärmschutzzonen sind alle fünf Jahre neu festzulegen, wobei der ersten Festlegung das Flugverkehrsaufkommen der sechs verkehrsreichsten Monate des dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes vorangegangenen Jahres, den jeweils nachfolgenden Festlegungen die sechs verkehrsreichsten Monate des jeweils vorangegangenen Jahres zugrunde zu legen sind. Für Flughäfen sind Lärmschutzbereiche und Lärmschutzzonen jedenfalls dann neu festzulegen, wenn sich auf dem betroffenen Flughafen die Flugbewegungszahlen um mehr als 30 v. H. im Vergleich zum Vorjahr erhöht haben.

(3) Die Grenzen des Lärmschutzbereiches und der einzelnen Lärmschutzzonen sind in einem Plan im Maßstab 1:5000, welcher als Bestandteil der Verordnung zu gelten hat, so darzustellen, daß deren Lage zum verbauten Gebiet der jeweiligen Anrainergemeinden des Flugplatzes ersichtlich ist (Lärmzonenplan).

(4) Verordnungen gemäß Abs. 1 sind mit Ausnahme des Lärmzonenplanes in den Gemeinden, auf deren Gebiet sich die Lärmschutzzonen erstrecken, durch Anschlag an der Amtstafel kundzumachen. Der Lärmschutzzonenplan ist in diesen Gemeinden

ständig zur Einsicht aufzulegen. Nach der Kundmachung der Lärmschutzzonenverordnung sind die Gemeinden verpflichtet, während der Amtsstunden in die Verordnung Einsicht zu gewähren.

Lärmschutzmaßnahmen

§ 6. Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden bzw. Gebäudeteilen sind, bezogen auf die jeweiligen Lärmschutzzonen, so auszuführen, daß zumindest die in der Anlage A festgelegten Schalldämmwerte erreicht werden.

Anspruchsberechtigter

§ 7. (1) Berechtigt, Lärmschutzmaßnahmen in Anspruch zu nehmen ist der Eigentümer bzw. mit dessen Zustimmung der Nutzungsberechtigte eines Gebäudes, für das am 1. November 1993 eine rechtskräftige baubehördliche Errichtungsbewilligung vorhanden war.

(2) Ändert sich anläßlich einer Neufestlegung des Lärmschutzbereiches (§ 5) der Umfang der Lärmschutzzonen im Sinne einer Erweiterung, besteht in der erweiterten Zone auch für jene Gebäude ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen (§ 6), wenn diese auf einem am 1. November 1993 für diese Nutzungsart gewidmeten Grundstück errichtet wurden und sie widmungsgemäß benützt werden.

Kostentragung, Verfahren

§ 8. (1) Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen (§ 6) sind vom jeweiligen Flugplatzhalter zu tragen.

(2) Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen sind im zivilgerichtlichen Verfahren geltend zu machen. Zur Erfüllung

der Verbindlichkeit ist unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Flugplatzes eine angemessene Frist zu bestimmen. Diese Frist hat mindestens sechs Monate und maximal drei Jahre zu betragen.

Lärmschutzbeirat

§ 9. (1) Zur Beratung der Luftfahrtbehörde erster Instanz bei der Behandlung fluglärmrelevanter Fragen ist für jeden Flugplatz, der dem Geltungsbereich dieses Bundesgesetzes unterliegt, ein Lärmschutzbeirat einzurichten. Diesem Beirat gehören der Flugplatzhalter, die Mitbenützungsberechtigten gemäß den §§ 61 und 62 Luftfahrtgesetz und die Bürgermeister der ganz oder teilweise innerhalb der Lärmschutzzonen liegenden Gemeinden an. Den Vorsitz im Beirat führt ein Mitglied der Geschäftsführung des Flugplatzes, bei Militärflugplätzen (§ 1 Abs. 2 Z 3) der Flugplatz-Kommandant.

(2) Der Beirat hat mindestens einmal jährlich zusammenzutreten.

(3) Zu jeder Sitzung des Beirates ist ein Vertreter der für die Erteilung der Flugplatzbewilligung zuständigen Luftfahrtbehörde beizuziehen.

Inkrafttreten, Vollziehung

§ 10. (1) Dieses Bundesgesetz tritt am xxxx in Kraft.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, sofern nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

A N L A G E A

Mindestschallschutz von Außenbauteilen
Luftschallschutz

Die Erfüllung der erforderlichen Mindestwerte der Luftschalldämmung von Außenbauteilen 1) gemäß Tabelle 2 ist entsprechend dem jeweils berechneten Dauerschallpegel L_{DN} bzw. L_N für die ungünstigst gelegenen Räume nachzuweisen.

Für Gebäude mit Aufenthaltsräumen in Lagen mit extremer Lärmbelastung, wie in unmittelbarer Umgebung von Flugplätzen, wird der erforderliche Mindestschallschutz von Außenbauteilen in Tabelle 2 entsprechend dem berechneten Dauerschallpegel L_{DN} und maximalen Schallpegel $L_{A.max}$ angegeben. Die jeweils höhere Anforderung aus L_{DN} oder $L_{A.max}$ ist zugrundezulegen.

Das bewertete Schalldämm-Maß R' von Fenstern 2) und Außentüren darf nicht mehr als 5 dB unter dem erforderlichen bewerteten resultierenden Bau-Schalldämm-Maß $R'_{res.}$ für den gesamten Außenbauteil liegen.

Wenn die Schalldämmung der Fenster eine dichte Fugenausbildung erfordert, sodaß die im Hinblick auf die Hygiene notwendigen Luftwechselraten nicht mehr gewährleistet sind oder heiztechnische Mängel auftreten können (z. B. bei raumluftabhängigen Feuerstätten), ist für eine gesonderte Dauerlüftungsmöglichkeit Sorge zu tragen (z. B. durch zentrale Lüftungsanlagen, Fensterlüfter udgl.). Die Schalldämmung der Fensterlüfter muß

so hoch sein, daß das erforderliche bewertete resultierende Bau-Schalldämm-Maß $R'_{res.}$ der Außenwand bei geöffnetem Lüfter erfüllt ist.

1) gilt für Außenbauteile unabhängig von der Neigung (horizontal, vertikal, Dachschräge)
2) gilt für Fenster unabhängig von der Neigung (horizontal, vertikal, Dachflächenfenster) sowie Lichtkuppeln udg.

Tabelle 1 Mindestschallschutz von Außenbauteilen

Gebäudeart	Bauteile von zu schützenden Räumen (Aufenthaltsräumen)		Mindestschallschutz $R'_{res.w}$ bzw. R'_{w} (in dB) bei einem maßgeblichen 1) Dauerschallpegel (in dB) von		
			L_{DN} 61-65 und L_{N} 51-55	66-70	71-75
Krankenhäuser, Kurgebäude udgl.	Außenbauteile einschließlich Fenster u. Außentüren 2)	$R'_{res.w}$ 1)	47	52	---
	Feuermauern	R'_{w} 1)	52	52	---
	Decken u. Wände gegen Dachböden	R'_{w} 1)	52	52	---
Wohngebäude,-heime, Hotels, Schulen udgl.	Außenbauteile einschließlich Fenster u. Außentüren 2)	$R'_{res.w}$ 1)	38	43	48
	Feuermauern	R'_{w} 1)	52	52	52
	Decken u. Wände gegen Dachböden	R'_{w} 1)	47	47	47

1) $R'_{res.w}$ bewertetes resultierendes Bau-Schalldämm-Maß am Bau, das sich aus den Teildämmungen der Außenbauteile und der Fenster bzw. Außentüren ergibt.

2) Ohne Berücksichtigung der Fenster und Außentüren müssen Außenwände und Dachschrägen eine Mindestschalldämmung R'_{w} nach den Erfordernissen für die Schallängsleitung, mindestens jedoch eine solche von 47 dB aufweisen.

Tabelle 2 Mindestschallschutz von Außenbauteilen mit extremer Lärmbelastung

Bauteile von zu schützenden Räumen (Aufenthaltsräumen)	Mindestschallschutz $R'_{res.w}$ bzw. R'_w (in dB) bei einem Außenlärmpegel (in dB) von		
	$L_{A,max}$ 106-110 oder L_{DN} Tag 76- 80	111-115 oder 81- 85	> 115 oder > 85
Außenbauteile einschließlich Fenster und Außentüren $R'_{res.w}$ 1)	53	58	63
Decken und Wände gegen Dachböden R'_w	48	53	58

1) $R'_{res.w}$ bewertetes resultierenden Bau-Schalldämm-Maß am Bau, das sich aus den Teildämmungen der Außenbauteile und der Fenster bzw. Außentüren ergibt.

Vorblatt

Problem

Schutz der im Nahebereich von Flugplätzen (Flughäfen und Flugfelder mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen) wohnenden Bevölkerung vor übermäßiger, gesundheitsgefährdender Belästigung durch Fluglärm, wobei gleichzeitig ein Interessenausgleich zwischen den Verkehrs- und wirtschaftlichen Interessen der Flugplätze und den vom Fluglärm Betroffenen zu suchen ist.

Lösung:

Schaffung entsprechender gesetzlicher Regelungen in Form des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Alternative:

Beibehaltung des bisherigen Zustandes.

Kosten:

Die für den Bund (als gemäß § 68 Abs. 2 LFG zuständige Flughafenbehörde) aus der Erstellung der Lärmschutzzonenverordnungen resultierenden Kosten lassen sich derzeit nicht konkret quantifizieren, sie dürften aber in vertretbarer Höhe liegen.
Die für die Landeshauptmänner (als zuständige Flugplatzbehörden) zu erwartenden Kosten sind wegen der engen Zuständigkeit des § 2 Abs. 2 Z 2 auf Einzelfälle beschränkt.

EU-Konformität:

Es gibt keine inhaltlich vergleichbaren EU-Regelungen.

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Mit der Erlassung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV), BGBl.Nr. 738/1993 in der Fassung der Novelle BGBl.Nr. 922/1993 wurde ein entscheidender Schritt zur Bekämpfung des Fluglärms getan. Mit dieser, international beispielgebenden Vorschrift wird der Fluglärm an der Quelle bekämpft. Neben anderen, lärmreduzierenden Bestimmungen, wurde für die einzelnen Bundesländerflughäfen in einem zweistufigen Verfahren die Eliminierung der sog. Kapitel 2-Jets veranlaßt, sodaß in absehbarer Zeit nur mehr Kapitel 3-Jets, das ist die derzeit leiseste Kategorie von Verkehrsflugzeugen, eingesetzt werden dürfen. Damit konnte der Fluglärm wesentlich reduziert werden. Diese Regelungen werden auch in den Beitrittsvertrag Österreichs zur EU übernommen (vgl. Anhang XIX Pkt. III. 3., S. 113 D in AA-AFNS 4 FINAL zu III-176 Blg.NR XVIII. GP)
Mit der Entschließung des Nationalrates vom 3. April 1992 wurde der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aufgefordert, "über die Fluglärmsituation, bisherige Maßnahmen,... und noch zu treffende Maßnahmen" zu berichten. Dieser Aufforderung hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr am 6.12.1993 entsprochen.
In einem nächsten der ZLZV folgenden Schritt ist es nun notwendig, Maßnahmen zu treffen, welche die Immissionsseite des Fluglärms im Nahebereich von Flughäfen und Flugfeldern mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen zum Inhalt haben. Dazu ist es erforderlich, bundesweit einheitliche Kriterien für die Definition von Fluglärmzonen - insbesondere unter Berücksichtigung medizinischer Aspekte - zu schaffen, und Maßnahmen vorzusehen, wobei die Lärmbelastung in den einzelnen Zonen sowie die Lärmsensibilität der Nutzungsart von Gebäuden zu berücksichtigen sind.
Der Kompetenztatbestand Raumordnung ist gemäß Art. 15 B-VG Landessache in Gesetzgebung und Vollziehung. Dies führte und führt immer wieder zu dem Ergebnis, daß die Siedlungsplanung

immer weiter an den durch Fluglärm belasteten Bereich von Flughäfen heranrückt. Dies hat zur Folge, daß ohne geeignete gegensteuernde Maßnahmen das Problem "Fluglärm" Dimensionen erwarten läßt, welche durchaus geeignet sind, den Bestand der Flughäfen und damit der gesamten Luftfahrt, insbesondere soweit sie die Bundesländerflughäfen betrifft, ernsthaft zu gefährden. Es bedarf keiner weiteren Diskussion, daß dies nicht Inhalt eines vernünftigen, zukunftsorientierten verkehrspolitischen Konzepts weder des Bundes noch der Länder sein kann. Im Jahre 1992 wurde der Versuch unternommen, dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein Mitspracherecht bei der Raumordnung in einem eng begrenzten Bereich (bei Wohngebieten im lärmbelasteten Bereich von Flughäfen) einzuräumen. Diese Idee wurde ohne Auseinandersetzung mit dem ihr zugrunde liegenden Problem unter Hinweis auf die bestehende Verfassungsrechtslage kategorisch abgelehnt.
Ein Vergleich mit bestehenden Fluglärmgesetzen anderer europäischer Staaten (BRD, CH, DK, F, GB, NL, S) zeigt, daß in diesen Staaten neben den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen auch, teilweise massive, Einschränkungen der Raumordnung innerhalb der Lärmzonen von Flughäfen vorgesehen sind.
Die Zuständigkeit des Bundes zur Regelung der Materie "Fluglärm" leitet sich von der Zuständigkeit gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ab.

B. Besonderer Teil

Zu § 1:
Der Zuständigkeitsbereich dieses Bundesgesetzes umfaßt die gesamte Zivilluftfahrt, auch insoweit Militärflugplätze mit zivilem Bedarfs- und Fluglinienverkehr betroffen sind (Linz-Hörsching).
Der Begriff der Ambulanz- und Rettungsflüge des Abs. 2 Z 2 lit. a umfaßt nicht nur Such- und Rettungsflüge im Rahmen von

Flugunfällen (§ 119 lit. h LFG) sondern insbesondere auch jene Flüge iS des § 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV), BGBl.Nr. 126/1985. Die Ausnahme dieser Flüge soll nicht dazu führen, daß durch einzelne Flüge dieser Art, Flugfelder auf denen sonst wenig Flugbetrieb stattfindet, unter dieses Bundesgesetz fallen.
Die Festlegung des Parameters von 40.000 Flügen in Abs. 2 Z 2 lit. b war deshalb notwendig, weil kleinere Flugfelder von ihrem Verkehrsaufkommen her, das vielfach nur auf wenige Tage in der Woche beschränkt ist, nicht den mit diesem Bundesgesetz verfolgten Intentionen entsprechen.

Zu § 2:
In dieser Bestimmung werden der Dauerschallpegel, der Schallereignispegel und der maximale Schallpegel so definiert, wie sie den jeweiligen Berechnungen des Lärmschutzbereiches und der Lärmschutzzonen zugrunde gelegt werden sollen.

Zu § 3:
Damit wird die Erstellung eines Lärmschutzbereiches vorgesehen, dessen äußerste Grenze eine 60 dB-Isophone (Dauerschallpegel). Dieser Lärmschutzbereich wird in drei Lärmschutzzonen gegliedert, wobei die Lärmschutzzone A als die am stärksten belastete Zone mit maximal 75 dB äquivalenten Dauerlärm bzw. 105 dB maximalen Schallpegel belastet wird. Die Grenzen der Lärmschutzzone A werden in den meisten Fällen die derzeit bestehenden Flugplatzgrenzen nicht wesentlich überschreiten. Die Lärmschutzzone B schließt an die Zone A an; ihre äußerste Grenze bildet die 65 dB Dauerlärm-Isophone. Ein maximaler Schallpegel wird hier nicht als Kriterium herangezogen. Die Lärmschutzzone C schließt an die Zone B an; ihre äußerste Grenze bildet die 60 dB Isophone. Anders als in den Zonen A und B bestehen Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen in der Zone C nur, wenn der äquivalente Dauerschallpegel über die Betriebszeit des betroffenen Flugplatzes im Zeitraum

zwischen 22 und 6 Uhr den vorgesehenen Grenzwert überschreitet. Für die Zonen A und B wird der Verkehr während der gesamten täglichen Betriebszeit zur Berechnung herangezogen.

Zu § 4:

Nach dieser Bestimmung soll die der Verordnung zur Regelung der technischen Grundlage für die Ermittlung des Dauerschallpegels und des maximalen Schallpegels erlassen werden, wobei der zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung maßgebliche Stand der Technik die wesentliche Grundlage der Verordnung bildet.

Der Weg, die Berechnungsgrundlagen für die Schallpegel als Verordnung zu normieren, wurde deshalb gewählt, weil nur auf diese Weise entsprechend rasch und flexibel auf geänderte technische Voraussetzungen reagiert werden kann.

Hinsichtlich des Umfanges der Ambulanz- und Rettungsflüge gelten die Ausführungen zu § 1.

Zu § 5:

Der Lärmschutzbereich und seine Unterteilung in die Lärmschutzzonen sind durch Verordnung der nach LFG jeweils zuständigen Luftfahrtbehörde festzulegen.

Die Erhöhung der Flugbewegungszahlen um 30 v. H. (Abs. 3) entspricht einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels um 1 dB.

Die Art der Kundmachung der Verordnung (Abs. 4) entspricht der Regelung über die Kundmachung von Sicherheitszonen im § 89 Luftfahrtgesetz.

Zu § 6:

Die in der Anlage A festgelegten Schalldämmwerte entsprechen der ÖNORM B 8115, Teil 2. Umfang und Art der Lärmschutzmaßnahmen haben sich danach zu richten, daß die vorgesehenen Schalldämmwerte erreicht werden.

Mit dieser Bestimmung, welche nur die Schalldämmwerte regelt, wird nicht in landesgesetzliche Bauvorschriften eingegriffen. Es steht außer Frage, daß die Lärmschutzmaßnahmen nur nach positivem Abschluß eines baubehördlichen Bewilligungsverfahrens durchgeführt werden dürfen.

Zu § 7:

Mit dieser Bestimmung wird bloß eine Berechtigung normiert, Lärmschutzmaßnahmen in Anspruch zu nehmen. Der Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigte soll frei entscheiden, ob er die angebotene Möglichkeit in Anspruch nimmt oder nicht. Im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten muß vor dem Hintergrund der durch raumordnerische Maßnahmen geschaffenen Situation (Zusiedelung von Flugplätzen) ein explosives Ansteigen der Kosten von vornherein vermieden werden, weil sonst der wirtschaftliche Weiterbestand der Flugplätze ernsthaft gefährdet wäre. Es erscheint auch nicht verständlich, daß Wohnbauten in von Fluglärm betroffenen Gebieten in voller Kenntnis dieses Umstandes errichtet werden und danach Schutzansprüche erhoben werden.

Der Stichtag 1.11.1993 wurde deshalb herangezogen, weil ab diesem Zeitpunkt die ZLZV 1993 erstmals einschneidende emmissionsbeschränkende Regelungen vorsieht, welche zusammen mit flugbetrieblichen Regelungen immissionsregelnd wirken und dieser Verordnung eine entsprechende Signalwirkung sowohl für die betroffenen Anrainer als auch für die Raumplanungsbehörden zukommt.

Durch die immer leiser werdenden Flugzeuge erscheint, auch bei steigendem Flugverkehr, eine Ausdehnung der Lärmschutzbereiche wenig wahrscheinlich. Durch diese Bestimmung soll eine Vorkehrung getroffen werden, daß durch weitere Widmung zu Wohngebieten im Nahebereich von Flugplätzen, diese in ihrer Führung beeinträchtigt werden. Die Umgebung von Flugplätzen sollte vor einem weiteren Heranrücken von Wohnbauten geschützt werden.

Diese Argumente gelten ceteris paribus auch für die Regelung des Abs. 2.

Zu § 8:

Die Kosten werden von den Flugplatzhaltern in dem Umfang zu tragen sein, als sie zur Erzielung der in der Anlage A, Tabelle 1 festgelegten Schalldämmwerte notwendig sind. Ansprüche nach diesem Bundesgesetz als "civil rights" iS des Art. 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention (MRK) verlangen die Zuständigkeit eines "Tribunals" gemäß dieser Bestimmung.

Die Leistungsfrist des Abs. 2 soll nicht dazu führen, einen Flugplatz durch innerhalb eines kurzen Zeitraums zu erfüllenden Forderungen in seiner wirtschaftlichen Existenz zu gefährden. Bei der Festlegung der Leistungsfrist werden aber auch die Lage innerhalb der Lärmzonen und damit die Schutzinteressen der Betroffenen zu berücksichtigen sein.

Zu § 9:

Mit diesem Gremium soll ein Informationsinstrument für die Luftfahrtbehörde, aber auch eine Basis für den Dialog zwischen den Flugplätzen und den betroffenen Anrainern geschaffen werden. Die Bürgermeister sind dazu berufen, die Interessen der Bürger ihrer Gemeinden zu vertreten.

Es gibt bei den Flughäfen Wien und Salzburg bereits derartige Einrichtungen, die sich in der Praxis sehr gut bewährt haben.