



**AMT DER  
WIENER LANDESREGIERUNG**Dienststelle **MD-Büro des Magistratsdirektors**Adresse **1082 Wien, Rathaus**Telefonnummer **40 00-82123****MD-2845-2/94****Wien, 10. November 1994****Entwurf eines Bundesgesetzes  
über den Fluglärm (Fluglärm-  
gesetz - FLG);  
Begutachtungsverfahren;  
Stellungnahme****zu Zl. 58.505/3-7/94****An das  
Bundesministerium für öffent-  
liche Wirtschaft und Verkehr**

**Auf das do. Schreiben vom 7. Oktober 1994 beehrt sich das  
Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten  
Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:**

**Zu § 2:**

**Die Definition des Dauerschallpegels in der Z 1 erscheint  
zu unbestimmt. Der Dauerschallpegel wird als der A-bewertete  
energieäquivalente Dauerschallpegel definiert, der durch  
den Flugbetrieb im Bezugszeitraum verursacht wird. Dem  
Entwurf ist aber nicht eindeutig zu entnehmen, wie dieser  
Bezugszeitraum bestimmt wird. Sollte als Bezugszeitraum  
die tägliche Betriebszeit gelten, so würde eine Verlängerung  
der offiziellen Betriebszeit in die Nachtstunden (ohne  
tatsächliche Frequenzverschiebungen) den Dauerschallpegel  
senken, da die Zeitdauer, auf die sich die Flüge im stati-  
stischen Schnitt verteilen, verlängert wird. Angemerkt**

- 2 -

sei, daß in der ÖAL-Richtlinie 3 (Beurteilung von Schallmissionen) vorgeschlagen wird, zur Ermittlung des Beurteilungspegels bei Tag die ungünstigsten aufeinanderfolgenden acht Stunden und bei Nacht die ungünstigste halbe Stunde zugrunde zu legen. Diese strengere Vorgangsweise wäre als Alternative denkbar. Eine weitere Alternative wäre, zumindest die Worte "unter Berücksichtigung der Tageszeit" durch die Worte "unter Berücksichtigung eines 10 dB Zuschlages für die Nachtzeit" zu ersetzen. Die Definition des maximalen Schallpegels in der Z 4 wäre ebenfalls zu präzisieren. Es müßte festgelegt werden, welcher mittlere (arithmetische, geometrische ...) A-bewertete Schallpegel zur Ermittlung heranzuziehen ist. Ferner wäre eine Mindestanzahl von Überflügen, welche zur Ermittlung des L<sub>Amax</sub> jedenfalls ausreicht, festzulegen.

Zu § 3:

Prinzipiell ist die Legaldefinition eines Gebietes, in dem verstärkt Fluglärm wahrzunehmen ist, als Lärmschutzgebiet bzw. Lärmschutzzone abzulehnen. Der Begriff "Schutz" deutet üblicherweise auf eine besondere Qualität im positiven Sinn hin (vgl. Naturschutzgebiet, Quellschutzgebiet), nicht aber auf verstärkte Belastung. Es wird daher die Verwendung der Begriffe "Lärmgebiet" und "Lärmzone" vorgeschlagen.

Im übrigen ist die Definition der Lärmschutzzonen aus medizinischer Sicht nicht ausreichend, um dem Ziel des Gesetzesentwurfs ("Schutz vor erheblichen Belästigungen") gerecht zu werden. Sanierungsmaßnahmen sind nur dann erforderlich, wenn ein Gebäude mindestens in der Zone B liegt (Dauerschallpegel über 65 dB(A)) oder wenn in der Zone C (über 60 dB(A)) der nächtliche Dauerschallpegel über 55 dB(A) liegt. Werte von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht sind als Grenze des Übergangs zu gesundheitsgefährdenden

- 3 -

Auswirkungen bei langdauernder Einwirkung anzusehen (Akademie der Wissenschaften, 1993). Wenn auch erhebliche Belästigungen vermieden werden sollen, so ist der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes mit 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht anzuwenden. Es wird auch darauf hingewiesen, daß Maßnahmen des Luftschallschutzes an den betroffenen Gebäuden allein nicht ausreichen, erhebliche Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen hintanzuhalten. In diesem Zusammenhang sei auch angemerkt, daß nur der Lärm durch Flugbewegungen bewertet wird. Wenn zusätzliche Lärmquellen (die eventuell ebenfalls flugplatzkausal sind) den Immissionspegel weiter anheben, ist sogar außerhalb des Sanierungsgebietes von einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung auszugehen.

In der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (BGBl. Nr. 415/1993) werden als maximal zulässige Beurteilungspegel 60 dB(A) für die Tagzeit und 50 dB(A) für die Nachtzeit genannt. Nur wenn der Umgebungsgeräuschpegel (ohne Schienenlärm) bereits so hoch ist (über 50 dB(A) bzw. 40 dB(A)), daß der zusätzliche Schienenlärm nicht so stark ins Gewicht fällt, sind bis zu 5 dB höhere Beurteilungspegel zulässig. Obzwar Schienen- und Fluglärm qualitativ unterschiedlich und daher in ihrer Wirkung nicht ganz vergleichbar sind, ist nicht einzusehen, warum für Fluglärm weniger strenge Maßstäbe angewandt werden sollen.

Die Definition der Lärmzonen sollte im Lichte dieser Zusammenhänge nochmals überdacht und korrigiert werden.

Zu § 4:

Die Regelung des Abs. 3 sollte entfallen, da nicht einsehbar ist, warum Ambulanz- und Rettungsflüge für die Anrainer weniger störend sein sollen als sonstige Flugbewegungen.

- 4 -

Grundsätzlich scheint bei großen Flughäfen die Anzahl dieser Flugbewegungen von untergeordneter Bedeutung, bei kleinen Flughäfen jedoch kann die Belästigung der Anrainer gerade von derartigen Flügen ganz wesentlich abhängen.

Zu § 5:

Es wird darauf hingewiesen, daß die im Abs. 2 vorgesehene Vorgangsweise zur Ermittlung der Lärmschutzbereiche von der für den Flughafen Wien-Schwechat derzeit geübten Vorgangsweise, bei der jährlich eine 66 dB-Zone ermittelt wird, abweicht und zu einer Verschlechterung der Lärmsituation im Bereich dieses Flughafens führen kann.

Zu § 7:

Was den vorgesehenen Stichtag für die Inanspruchnahme von Lärmschutzmaßnahmen betrifft, ist aus medizinischer Sicht auch auf das Schutzbedürfnis derjenigen Personen hinzuweisen, die in einem betroffenen Haus wohnen, dessen bauordnungsgemäße Errichtungsbewilligung erst nach diesem Stichtag erteilt wurde. Die im Abs. 1 vorgesehene Regelung, daß nachträglich umgewidmete Grundstücke und nachträglich errichtete Gebäude nicht saniert werden müssen, verhindert nicht die Zuzielung, sondern schädigt jene Bewohner, die betroffen sind. Da ein Zuzug in stark lärmbelastete Gebiete sicher nur aus finanziellem oder situativem Zwang erfolgt, ist durch diese Regelung überdies die Gefahr sozialer Ghettoisierung gegeben.

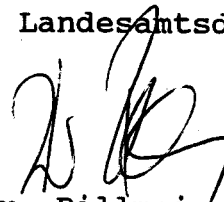
Zu Anlage A:

Im dritten Absatz wäre die Abkürzung "R" durch "Rw" zu ersetzen. Im dritten und fünften Absatz wäre weiters jeweils die Abkürzung "R' res, w" zu verwenden.

- 5 -

Im Punkt 2) der Tabelle 1 wäre statt "R'w" die Abkürzung  
"Rw" zu setzen.

Für den Landesamtsdirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Dr. Pillmeier', written over the printed name.

Dr. Pillmeier  
Obersenatsrat