

II-2464 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
 XI. Gesetzgebungsperiode



Republik Österreich
 DER BUNDESKANZLER

1116 /A.B.
 1201 /J.
 18. April 1969
 Präs. am

Zl.22.642-PrM/69

Parlamentarische Anfrage
 Nr.1201/J an den Bundes-
 kanzler, betreffend Bericht
 über Maßnahmen in der Lärm-
 bekämpfung

An

Herrn Präsidenten des Nationalrates
 Dr.Alfred MALETA,

1010 W i e n

Die Abgeordneten zum Nationalrat TROLL, STEINHUBER, SCHLAGER und Genossen haben am 26.März 1969 unter Nr.1201/J an mich eine Anfrage, betreffend Bericht über Maßnahmen in der Lärmbekämpfung gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

"Aus der Wiener Zeitung vom 26.März 1969 ist zu entnehmen, daß Bundeskanzler Dr.KLAUS dem Ministerrat einen ausführlichen Bericht über die im Sinne des Ministerratsbeschlusses vom 23.April 1963 getroffenen Maßnahmen zur Lärmbekämpfung erstattet hat.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten ich diesem Zusammenhang an den Herrn Bundeskanzler die nachstehende

A n f r a g e :

Welchen Wortlaut hatte der vorstehend bezeichnete Bericht an den Ministerrat?

Ich beehre mich, diese Anfrage wie folgt zu beantworten:

Der Ministerrat hat in der Sitzung am 25.März 1969 nach meinem Bericht, Zl.20.554-PrM/69, betreffend Lärmbekämpfung; bisher getroffene Maßnahmen, antragsgemäß beschlossen.

./.

- 2 -

Dieser Bericht hatte folgenden Wortlaut:

Erstmalig im Jahre 1958 trat die Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Volksgesundheit, Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung, in einer Resolution an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heran, die in dieser Resolution enthaltenen Richtlinien zur Lärmbekämpfung dem Ministerrat zur Kenntnis zu bringen und entsprechende Schritte zur Lärmbekämpfung zu unternehmen. Diese Resolution wurde in der 94. Sitzung des Ministerrates am 14. Oktober 1958 unter Pkt. 6 d des Beschl. Prot. 94 zur Kenntnis genommen. In der Sitzung am 21. April 1959 nahm der Ministerrat eine Wiederholung der Resolution der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Volksgesundheit vom 6. April 1959 zur Kenntnis - vergl. Pkt. 5 c des Beschlußprotokolles 115 -, in deren Verfolg an die Bundesministerien für Inneres, für Unterricht und für Handel und Wiederaufbau das Ersuchen um Stellungnahme erging.

In der Sitzung am 23. April 1963 hat der Ministerrat nach dem Bericht des Bundeskanzlers, Zl. 154.244-2a/62, beschlossen, von der von ao. Professor Dr. B r u c k m a y e r, dem damaligen Vorsitzenden der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Volksgesundheit - Arbeitsring für Lärmbekämpfung, an die Bundesregierung gerichteten Eingabe vom 16. November 1962 Kenntnis zu nehmen. In dieser Eingabe wurde der Text einer beim 2. Internationalen Kongreß für Lärmbekämpfung der Association Internationale contre le Bruit (AICB) in Salzburg im Mai 1962 beschlossenen Resolution wiedergegeben. Im Rahmen dieser Erörterung wurde im Ministerrat beschlossen, daß die Bundesregierung in Zukunft bei der Beschlußfassung über Regierungsvorlagen und über von ihr zu erlassende Verordnungen ihr besonderes Augenmerk der Lärmverhütung und Lärmbekämpfung zuwenden werde. Die Bundesminister wurden eingeladen, alle jene Rechtsvorschriften,

./.

die die Lärmverhütung zu Gegenstände habe, zu sichten und zu überprüfen, ob diese Vorschriften von den Bundesministerien sowie von den diesen unterstellten Behörden entsprechend gehandhabt werden, ferner ob diese Vorschriften einer Verbesserung bedürfen. Im weiteren wurden die Bundesminister eingeladen, der Bundesregierung mitzuteilen, welche Maßnahmen sie im Sinne dieser erwähnten Resolution ergriffen haben.

Den Landesregierungen wurde die Beschlußfassung der Bundesregierung in dieser Angelegenheit zur Kenntnis gebracht.

Mit Schreiben vom 2. August 1968, Zl. 18.086-PrM/68, ersuchte das Bundeskanzleramt die Bundesministerien für soziale Verwaltung, für Inneres, für Handel, Gewerbe und Industrie, für Bauten und Technik und für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen um umgehende Übermittlung der Stellungnahmen zu dem oben erwähnten Beschluß der Bundesregierung.

In seiner Note vom 9. September 1968 teilte das Bundesministerium für soziale Verwaltung, Zl. V-68.677-G2/40-68, mit, daß es anlässlich des Begutachtungsverfahrens von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen der Lärmverhütung und Lärmbekämpfung ein besonderes Augenmerk zuwende. So seien die Bestimmungen des Entwurfes für die 3. Novelle der Kraftfahrzeuggesetz - Durchführungsverordnung 1967, die sich mit der Festsetzung von höchstzulässigen Lautstärken für Kraftfahrzeuge befassen, besonders überprüft werden. Außerdem sei das Bundesministerium für soziale Verwaltung in gewerberechtlichen Angelegenheiten ständig als gutachtende Stelle einbezogen und daher in der Lage, im Interesse der Bevölkerung das Anliegen der Lärmbekämpfung mit Nachdruck zu vertreten. In der Behandlung von lärmtechnischen Fragen bestehe eine enge Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung.

Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie gab in seiner Zuschrift an das Bundeskanzleramt vom 30. September 1968, Zl. 20.590-Präs/II/68, bekannt, daß §§ 25 ff der

Gewerbeordnung den Gewerbebehörden genügend Handhabe bieten, den von gewerblichen Betriebsanlagen ausgehenden Lärm mittels Vorschreibung im Einzelfalle auf ein zumutbares Maß herabzusetzen. Im Rahmen der in Aussicht genommenen Gesamtreform der Gewerbeordnung solle auch das Betriebsanlagenrecht unter Beachtung auf die Bekämpfung des von gewerblichen Betriebsanlagen, Baustellen und anderen Arbeitsstätten außerhalb der Betriebsanlage ausgehenden Lärmes neu geregelt werden. In der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung, BGBl.Nr. 399/67, enthalten die §§ 8 Abs. 1 und 18 Abs. 1 lärmschutzrechtliche Bestimmungen. Durch die 3. Novelle der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, insbesondere durch Änderung des § 8 Abs. 1 sowie durch Einfügung einer Anlage 1 a, sollen die auf einer Tagung der ECE im März 1968 vereinbarten Grenzwerte für das Betriebsgeräusch der Kraftfahrzeuge und eine neue Messmethode hierfür in Österreich eingeführt werden. Das neue Kraftfahrrecht trage schon der Lärmverhütung und Lärmbekämpfung im Vergleich zu den früheren kraftfahrrechtlichen Bestimmungen im erweiterten Umfange Rechnung.

Auch auf den Gebieten des Fremdenverkehrs und der Fremdenverkehrsförderung werde dem Problem der Lärmbekämpfung erhöhtes Augenmerk zugewendet. Dies beweise vor allem die Werbeaktion "Erholungsdörfer bzw. Ruheorte", die seit dem Jahre 1961 gemeinsam mit dem Österreichischen Gemeindebund und der Österreichischen Fremdenverkehrswerbung durchgeführt werde. Ausdrücklich werde als Voraussetzung für die Gewährung von Zuschüssen zu den Kosten von Fremdenverkehrsinvestitionskrediten verlangt, daß die in Betracht kommenden Orte besonders geeignet sein müssen, dem Gast Ruhe zu bieten und dem Familienurlaub zu dienen.

Die bergrechtlichen Vorschriften gestatten der Bergbehörde schon bisher die Überwachung der Verpflichtung des Bergbauberechtigten, gem. § 83 Abs. 2 lit. a des Berggesetzes Personen und Sachen gegen die Gefährdung durch den Bergbau, also auch gegen die Gefährdung durch Lärm zu sichern. Die Lärmbekämpfungsstelle der Allgemeinen Unfalls-Versicherungs-Anstalt nehme im Rahmen ihres gesetzlichen Aufgabenbereiches zur Bekämpfung der be-

- 5 -

rufflichen Lärmschwerhörigkeit Reihenuntersuchungen zwecks audiometrischer Erfassung der Dienstnehmer vor, führe kostenlos Lärmmessungen durch und habe in einer Reihe von Bergbaubetrieben die Einführung technischer Lärmbekämpfungsmaßnahmen und Verwendung persönlicher Gehörschutzmitteln veranlaßt. Diese Lärmbekämpfungsstelle sei bei den Bergbaubetrieben immer wieder in beratender Funktion tätig. Die Oberste Bergbehörde habe zur Erleichterung einer gezielten Lärmbekämpfung den Entwurf einer Verordnung über die beim Bergbaubetrieb durchzuführenden Lärmschutzmaßnahmen erarbeitet und dem Begutachtungsverfahren zugeleitet.

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wies in seiner Stellungnahme vom 21. Oktober 1968, Pr.Zl. 12.513-9/1968, zunächst darauf hin, daß die Lärmbekämpfungsmaßnahmen je nach den Verkehrsmitteln beziehungsweise nach den Betriebsarten, in deren Bereich sie anzuwenden sind, naturgemäß von sehr unterschiedlicher Bedeutung sind und somit auch der Umfang und die Intensität dieser Maßnahmen sich verschiedenartig entwickelt haben. Im weiteren wird ausgeführt:

I. Verkehrsbereich

A) Österreichische Bundesbahnen

Die Österreichischen Bundesbahnen sind bemüht, den bei der Abwicklung des Bahnbetriebes auftretenden Lärm möglichst einzuschränken und haben zu diesem Zweck folgende Veranlassungen getroffen.

In allen Bahnhöfen und Haltestellen ist an geeigneten Stellen (Kassen- und Warteräumen udgl.) eine für die Reisenden bestimmte "Bekanntmachung" ausgehängt, worin das Verbot des Musizierens, des Betriebens von Rundfunk- und Fernsehempfangsgeräten sowie das Abspielen von Tonbändern, Tondrähten und Schallplatten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in den Personenwagen ausgesprochen ist.

Für Reisende bestimmte Lautsprecheransagen sind in Bahnhöfen in der Regel nur in der Zeit von 6 bis 22 Uhr zu geben.

In 25 Zugbildebahnhöfen wurden durch Einsatz von Funkgeräten (Verschubfunk) die Durchsagen mittels Lautsprecher auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt. Wo Lautsprecher als Verständigungsmittel im Verschubdienst auch nichts verwendet werden müssen, wurde die Lautstärke durch Einschaltung einer Dämpfung wesentlich herabgesetzt. Dampfverschublokomotiven wurden in 78 Bahnhöfen bereits zur Gänze, in weiteren 10 Bahnhöfen teilweise durch Diesel- oder Elektroverschublokomotiven ersetzt. Außerdem ist die Umstellung von Dampf- auf Diesel- bzw. elektrischen Verschub in weiteren 22 Bahnhöfen geplant.

Das Achtungssignal - ein langer Pfiff - ist auf allen Strecken bei Annäherung an das Einfahr-Vorsignal nur mehr zu geben, wenn sich dieses in Vorsichtstellung befindet.

Auf der Schnellbahn wurden für die Schnellbahnzüge hinsichtlich Abgabe des Achtungssignals noch folgende weitere Einschränkungen verfügt:

- a) vor Einfahr-Vorsignalen
- b) vor einem "Halt" zeigenden Einfahr-, Block- oder Deckungssignal nach Stillstand des Zuges
- c) vor Antritt der Weiterfahrt nach dem Anhalten bei einem Hauptsignal oder auf der Strecke
- d) bei Einfahrt in Tunneln.

Auf der Wiener Vorortelinie (Heiligenstadt-Penzing) sowie zwischen den Bahnhöfen Meidling und Wien Südbahnhof werden die aus Sicherheitsgründen bei Einfahrt des Zuges in einen Tunnel abzugebenden Achtungspfeife in der Zeit von 19 bis 7 Uhr nicht mehr gegeben. Betroffen hievon sind der Unter Döblinger Tunnel, der große und kleine Türkenschanz-Tunnel, der Breitensee-Tunnel und der Steidl-Tunnel.

Wiederholt ergehen im Verkehrsunterrichtsblatt Aufrufe an die Bediensteten, im Verschubdienst unnötigen Lärm - insbesondere während der Nachtzeit - zu vermeiden und so Rücksicht auf die in Bahnhofnähe Wohnenden zu nehmen.

Beim Ankauf von Dieselkarren, Kränen und Hubwagen werden möglichst solche Geräte bevorzugt, die lärmhemmend arbeiten bzw. wirken.

- 7 -

Eine Bestimmung, die Lärmentwicklung im kommerziellen Güterdienst weitestgehend zu verhindern, wird in die in Ausarbeitung stehende Dienstvorschrift K 3 aufgenommen.

Der Maschinendienst ist bestrebt, die in der einschlägigen Literatur enthaltenen Erkenntnisse der Technik auch beim Bau und Betrieb der Maschinen und maschinellen Anlagen zu verwirklichen.

Das Personal des Zugförderungsdienstes wird im Dienstunterricht wiederholt angewiesen, vermeidbaren Lärm zu unterlassen.

Im Umformerwerk Auhof wurden für besonders lärm erzeugende Maschinen schalldichte Kammern geschaffen.

In den Materialmagazinen werden auftretende Lärmquellen bei Be- und Entladearbeiten durch die Verwendung der Antischockmatrizen und Staplereinsatz eingeschränkt.

Bei Erneuerungen von Bauten, Maschinen, maschinellen Anlagen und Fahrzeugen wird vom Kraftwagendienst in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachdiensten stets versucht, die Lärmbeanspruchung der Bediensteten sowie jene von Anrainern soweit als möglich herabzusetzen. So wird die Einhaltung der in der Garagenordnung der Österreichischen Bundesbahnen enthaltenen Bestimmungen, wonach das geräuschvolle Lauflassen von Motoren in Hallen und Höfen untersagt ist, besonders beachtet. Bei der in Ausarbeitung stehenden Dienstvorschrift KW 21 für das Fahrpersonal wird der Lärmbekämpfung besondere Bedeutung beigemessen. Beim Bau von Neufahrzeugen für den öffentlichen Verkehr wird auch auf die Erzeugerfirmen durch bindende Baubeschreibungen und Bemängelungen bei Fahrzeugabnahmen wegen zu großer Lärmbelastigung Einfluß genommen.

Im Dienstunterricht wird das Fahrpersonal auf eine fahrzeugschonende und damit geräuscharme Fahrweise geschult.

Somit ist festzustellen, daß bei den Österreichischen Bundesbahnen darauf geachtet wird, überflüssigen Lärm zu vermeiden und daß darüber hinaus alle Stellen unter Berücksichti-

gung der wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkte bemüht sind, die betriebsbedingte Lärmentwicklung herabzusetzen.

B) Post- und Telegraphenverwaltung

Folgende Maßnahmen wurden zur Bekämpfung des Lärmes ergriffen:

- 1.) Die Bediensteten werden laufend über die nachteiligen gesundheitsschädigenden Folgen des Lärmes, z.B. durch Publikationen im offiziellen Organ der Post- und Telegraphenverwaltung, in der Zeitung der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten, durch Plakate, Rundschreiben u.a.m., aufgeklärt. Die Frage der Lärmverhütung und -bekämpfung ist auch in den internen Unfallverhütungsvorschriften festgehalten.
- 2.) In den Hausordnungen der einzelnen Dienststellen wird auf die Vermeidung und Bekämpfung des Lärmes ausdrücklich hingewiesen.
- 3.) Die mit lärmintensiven Tätigkeiten befaßten Bediensteten werden mit Gehörschutzmitteln ausgestattet, deren regelmäßige Verwendung überprüft wird. Arbeitsplätze mit derartiger lärmintensiver Tätigkeit sind im Rahmen der Verwaltung beispielsweise:
 - a) Maschinentischlerei
 - b) Kabelumrollanlagen
 - c) Spenglerei
 - d) Motorprüfräume

Besondere lärmentwickelnde Arbeiten (wie etwa das Einstellen von Melodiehörnern bei Autobussen) werden außerhalb der normalen Arbeitszeit verlegt.

- 4.) Bei lärmintensiven Tätigkeiten erfolgt eine entsprechende Arbeitsplatzausgestaltung zur Herabsetzung der Lärmbelastung, z.B.
 - a) Abschirmung der Fundamente der Luftfederhämmer mit Mafund-Platten gegen den Werkstattboden oder bei rotierenden Maschinen wie Diesel- oder Ottomotoren.

- 9 -

- b) lärmdämmende Kojen für Kabelprüfstellen bei Kabelumrollanlagen,
 - c) Schallschluckhauben und schalldämpfende Verkleidungen bei elektronischen Datenverarbeitungsanlagen, vor allem bei den Schnelldruckern und Lochkartenstanzern, wodurch eine Lärmverminderung um ca. 80% erreicht wird,
 - d) schalldämpfende Raumauskleidungen mit Wand- und Deckenbelägen aus Faserplatten, Stoff und Glaswolle, vor allem in Räumen mit elektronischen Datenverarbeitungsanlagen, Rechenmaschinen, aber auch Fernmeldeeinrichtungen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß bei der Lieferung von Signaleinrichtungen bei Teilnehmeranlagen auf dem Fernsprechsektor (z.B. Nebenwecker und Wecker in den Fernsprechwandapparaten) von den Herstellungsfirmen eine körperschalldämmende Befestigung des Weckersystems und der Schellen gegenüber dem Wecker- bzw. Wandapparatgehäuse verlangt wird. In den neuen Lieferungen wird die schalldämmende Befestigung bereits berücksichtigt werden. Die Schallübertragung aus Nachbarwohnungen kann dadurch gemindert werden.
- 5.) Bei Anschaffung von Geräten, Maschinen und technischen Einrichtungen wird darauf geachtet, daß die Lärmentwicklung dieser Anlagen eine gewisse für den Arbeitnehmer und die Umgebung zumutbare Grenze nicht übersteigt. Bei Ausschreibung und Vergabe von Firmenleistungen wird die Einhaltung von erträglichen und zumutbaren Lärmgrenzen vorgeschrieben.
- Innerhalb des Postbetriebsdienstes wurde z.B. im Zuge der allgemeinen Rationalisierungsbestrebungen besonders darauf geachtet, nur solche Einrichtungen und Maschinen einzustellen, die keine oder nur eine geringe Lärmentwicklung zeigen. Insbesondere bei der derzeit in Planung Vorbereitung und Ausschreibung stehenden Einrichtung großer Postämter mit automatischer Formattrenn- und Aufstellanlagen für Briefsendungen werden die anbietenden Firmen verhalten, die zu erwartende Geräuschstärke anzugeben. Die maximale Geräuschstärke wird im Auftrag bindend vorgeschrieben. Als Richtwert mag erwähnt sein, daß die Deutsche Bundespost für derartige Anlagen eine oberste Grenze von 70 Phon zulässt. Die Post- und Telegraphenverwaltung ist bestrebt, diesen Wert zu unterbieten.

- 10 -

Im Beförderungsdienst werden weiterhin, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten; die vorhandenen lärmenden Handkarren mit Eisenrädern durch Karren mit Gummirädern und wo es möglich ist, durch fast lautlose Fördereinrichtungen ausgetauscht.

- 6.) Die vom Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung seinerzeit dem Bundeskanzleramt mit Zl.121.678-2a/1963 zur Beschlußfassung unterbreiteten 5 Punkte über die Lärmbekämpfung wurden den Post- und Telegraphendirektionen mit Dienstanweisung vom 15.5.1963, BMZl.28053-4/1963, zur Kenntnis gebracht.

Außerdem wurde in dieser Dienstanweisung auf das Schrifttum über den Lärmschutz im "Handbuch der Schalltechnik im Hochbau" (von Friedrich Bruckmayer, Verlag Franz Deuticke, Wien) hingewiesen, mit der Einladung, die dort empfohlenen Maßnahmen im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten bei der Ausführung von Hochbauten zu berücksichtigen. In die Technischen Hochbaurichtlinien der Post- und Telegraphenverwaltung, die 1964 erlassen wurden, ist ein eigener Abschnitt (Pkt. 3,21) über den Schutz gegen Erschütterungen und Geräusche aufgenommen worden. Außerdem werden die Post- und Telegraphendirektionen gegebenenfalls in konkreten Fällen auf die Einhaltung der Bestimmungen der Technischen Hochbaurichtlinien bzw. der Dienstachmerschutzverordnung (§ 7) besonders hingewiesen. Die im Wirkungsbereich der Hochbaudienststellen zu beschaffenden Aufzüge und mechanischen Förderanlagen müssen den bestehenden Bestimmungen entsprechend hergestellt und ständig überprüft werden, wobei insbesondere auch auf ein möglichst geräuscharmes Funktionieren Bedacht genommen wird. Bezüglich der Lage der Maschinenräume von Aufzügen und sonstigen Förderanlagen wurde im Pkt. 3.205 der Technischen Hochbaurichtlinien festgelegt, daß diese nicht unmittelbar neben, unter- oder oberhalb von Wohn- oder Übernachtungsräumen angeordnet werden sollen.

- 7.) Auf dem Gebiet des Postautodienstes läuft derzeit bei den Postautobetriebsleitungen des ganzen Bundesgebietes eine Aktion zur exakten Erfassung der Lärmquellen im Bereich dieses Dienstzweiges. Nach ihrem Abschluß werden die erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Bekämpfung des Lärmes ergriffen werden.

C) Luftfahrt

1.) Luftfahrzeuge

Gemäß § 14 Abs. 1 lit.b des im Jahre 1957 erlassenen Luftfahrtgesetzes ist ein Zivilluftfahrzeug in Österreich vom Bundesamt für Zivilluftfahrt nur dann zuzulassen, wenn es technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das "nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß" nicht übersteigt. Entsprechend diesen Bestimmungen ist Vorsorge getroffen worden, daß der Lärmentwicklung und den Lärmschutzeinrichtungen bei allen Prüfungen von Luftfahrzeugen (Muster-, Stück- und Nachprüfungen) besonderes Augenmerk zugewendet wird. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wurde im Jahre 1964 entsprechend angewiesen.

Präzise Bestimmungen über die höchstzulässige Phonzahl bei Zivilluftfahrzeugen sind rechtlich nicht festgelegt; es erscheint auch kaum möglich - etwa entsprechend den kraftfahrrechtlichen Vorschriften - generell derartige Bestimmungen zu treffen.

Die Lärmbekämpfungsbestimmungen des § 14 Abs.1 b des Luftfahrtgesetzes richten sich vor allem an die Luftfahrzeughersteller. In Österreich werden aber nur allenfalls Luftfahrzeuge bis zu einem Gewicht von ca. 1000 kg gebaut. Derartig kleine Luftfahrzeuge sind hinsichtlich der Lärmentwicklung von untergeordneter Bedeutung. Alle anderen in Österreich verwendeten Luftfahrzeuge werden im Ausland gebaut und normalerweise zuerst in anderen Staaten geprüft und zugelassen. In

Österreich erfolgt die Zulassung auch auf Grund von im Ausland durchgeführten Prüfungen. Hierbei ergibt sich allerdings die Schwierigkeit, daß die österreichischen Zivilluftfahrtbehörden nicht österreichischen Luftfahrzeughaltern die Zulassung von lärmstarken Luftfahrzeugen versagen oder in solchen Fällen aufwendige Geräuschdämpfungseinrichtungen verlangen können, wenn andererseits die gleichen Luftfahrzeuge ausländischer Halter in Österreich verwendet werden, hier aber auf Grund zwischenstaatlicher Regelungen keine entsprechenden Möglichkeiten gegeben sind. Denn Österreich ist auf Grund internationaler Bestimmungen verpflichtet, ausländische Luftfahrzeuge grundsätzlich im Inland verwenden zu lassen, die aber nicht den österreichischen Vorschriften über die Zulassung unterliegen können. Bei einer anderen Praxis der Zivilluftfahrtbehörden wären österreichische Staatsbürger gegenüber Ausländern diskriminiert und besonders wären österreichische Luftverkehrsunternehmen gegenüber ausländischen Unternehmen wirtschaftlich entscheidend benachteiligt. Eine Lösung des Lärmentwicklungsproblems bei Luftfahrzeugen erscheint somit nur auf internationaler Basis möglich.

Nach dem Entwurf der Zivilluftfahrzeug-Betriebsvorschriften des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen soll der verantwortliche Pilot analog den kraftfahrrechtlichen Vorschriften verpflichtet werden, dafür zu sorgen, daß das Luftfahrzeug nicht mehr Geräusche erzeugt, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist. Er soll sich vor Antritt des Fluges vom Vorliegen dieser Voraussetzungen überzeugen müssen. Von den geplanten Bestimmungen ist bereits eine in Kraft getreten. Und zwar wird im § 3 Abs. 3 der Luftverkehrsregeln 1967, BGBl.Nr. 56, in der Fassung BGBl.Nr.42/1968, bestimmt, daß "durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges keine größeren Behinderungen oder Belästigungen, insbesondere

kein größerer Lärm" verursacht werden darf, "als es der ordnungsgemäße Betrieb des Luftfahrzeuges unvermeidbar mit sich bringt."

2.) Abflug und Landung

Motorluftfahrzeuge erregen dann am meisten störenden Lärm, wenn sie tief fliegen, wie vor allen beim Abflug und bei der Landung. Gemäß § 71 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes ist eine Zivilflugplatz-Bewilligung u.a. nur dann zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Erforderlichenfalls sind Bedingungen und Auflagen im öffentlichen Interesse vorzuschreiben (§ 72 Abs. 1 lit. e des Luftfahrtgesetzes). Das Interesse an der Ruhe der Bevölkerung gehört zweifellos zu den öffentlichen Interessen. Bei einander widersprechenden Interessen, die teilweise für und teilweise gegen die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung sprechen, wird eine Interessenabwägung vorgenommen.

Nach der ausdrücklichen Anordnung des § 2 Abs. 2 der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl.Nr.71/1962, dürfen Flugplätze nur an solchen Standorten angelegt werden, an denen der Endanflug und der Abflug ohne Überfliegen dichtbesiedelten Gebietes und ohne unzumutbare Lärmbelästigung möglich ist.

Für Abflüge und Landungen von Zivilluftfahrzeugen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) ist eine Bewilligung des zuständigen Landeshauptmannes erforderlich; die Bewilligung ist zu erteilen, wenn nicht öffentliche Interessen entgegenstehen, die das Interesse am Außenabflug beziehungsweise an der Außenlandung überwiegen.

Unter das Außenlande- und Außenabflugverbot könnten z.B. Gletscherflüge als Fremdenverkehrsattraktion fallen, da hieran kein öffentliches Interesse besteht, welches das Interesse des Lärmschutzes überwiegt. Versorgungsflüge in den Alpen aber können mit Rücksicht auf dieses öffentliche Interesse nicht versagt werden.

3.) Luftverkehrsregeln (besonders Mindestflughöhen)

Gemäß § 124 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen das Verhalten im Luftverkehr entsprechend seinen Erfordernissen und zur Gefahrenabwehr durch Verordnung zu regeln und insbesondere gemäß lit. b dieser Gesetzesstelle die beim Flug einzuhaltenden Mindestflughöhen auf dem Verordnungswege festzulegen. Damit ist auch ein Rahmen gegeben, um durch Festlegung bestimmter Mindestflughöhen den Fluglärm auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

Die Bestimmungen des § 124 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes wurden in den Luftverkehrsregeln 1967 ausgeführt.

Nach den Bestimmungen des § 7 der Luftverkehrsregeln 1967 ist zunächst (Abs.1) allgemein bei allen Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet (besonders über städtischem Gebiet) oder über Menschenansammlungen eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die "unnötige" Lärmbelästigung vermieden werden. Bei Flügen über größeren Städten ist damit praktisch eine Mindestflughöhe von rund 600 m vorgeschrieben. Die Flughöhe muß jedenfalls mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Die Mindestflughöhe über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien wird ausdrücklich mit mindestens 900 m über Grund festgelegt, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck mit mindestens 600 m über Grund.

4.) Flugbeschränkungen

Gemäß § 5 Abs. 1 lit.b des Luftfahrtgesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte

- 15 -

Unternehmungen als Oberste Zivilluftfahrtbehörde im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und den sonstigen, in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien durch Verordnung Luftraumbeschränkungen u.a. festzulegen, soweit dies zur Fernhaltung störender Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen oder Sachen erforderlich ist. Zu diesen störenden Einwirkungen, deretwegen der Durchflug durch bestimmte Lufträume eingeschränkt oder auch ganz untersagt werden kann, gehört besonders der Fluglärm.

Auf Grund der zitierten Bestimmungen wurde bisher die Verordnung betreffend das Flugbeschränkungsgebiet Wien, BGBl.Nr. 257/1964, erlassen. Mit dieser Verordnung wurde vor allem ein grundsätzliches Verbot des Überfliegens des Stadtgebietes von Wien in der Nachtzeit verfügt. Ausgenommen von dem Verbot sind allerdings u.a. Militärluftfahrzeuge im Einsatz, jene Fälle, in denen von der Flugsicherung im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt eine Ausnahme im Einzelfall gestattet wird und Instrumentenflüge im Flugbeschränkungsgebiet Wien, bei denen am Flughafen Wien-Schwechat in Richtung gegen Osten gelandet werden soll, wobei aber immer dann, wenn es die Wetterlage und die Verkehrslage gestatten, in der entgegengesetzten Richtung gelandet - und somit das Stadtgebiet nicht überflogen - werden soll. Anflüge nach Instrumentenflugregeln müssen zur Vermeidung unnötigen Lärms auf kürzestem Wege und in einem möglichst gleichmäßigen Sinkflug ausgeführt werden. Diese Vorschriften gelten ganztägig und nicht nur für die Nachtzeit.

Weitere "Flugbeschränkungen" ergeben sich aus den Bestimmungen des § 7 des Luftfahrtgesetzes, wonach Übungs- und Erprobungsbereiche durch Verordnungen unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen festzulegen sind. Nur in solchen Bereichen dürfen Luftfahrzeuge durch Personen im Fluge geführt werden, die nicht Inhaber eines entsprechenden Luftfahrerscheines sind, bzw. dürfen auch

nicht zugelassene (und daher unter Umständen besondere lärmstarke) Luftfahrzeuge verwendet werden.

5.) Überschall-Flugzeuge

Da nach dem derzeitigen Stande der Technik der "Knallteppich" bei großen Überschall-Luftfahrzeugen unvermeidbar ist, wird im Falle des Einsatzes solcher Luftfahrzeuge - womit in einigen Jahren gerechnet werden kann - ein absolutes Verbot des Überfliegens bewohnter Landstriche mit Überschallgeschwindigkeit unumgänglich notwendig sein. Sollten darüber hinaus erheblich lärmstärkere Luftfahrzeuge in den Verkehr kommen, so werden allenfalls für diese Luftfahrzeuge größere Mindestflughöhen festzusetzen sein. Zu beachten ist dabei, daß stärkere und damit auch lärmstärkere Luftfahrzeuge ein besseres Steigvermögen haben und somit zwar die Lärmintensität steigt, die Lärmeinwirkung am Boden jedoch abgekürzt werden kann.

6.) Sonstige Maßnahmen

Der Fluglärm ist nicht in erster Linie ein rechtliches, sondern er ist vor allem ein technisches Problem. Zur Lösung dieses Problems kann allenfalls auch durch Unterstützung der Forschungs- und Entwicklungsarbeit auf dem Gebiete der Schalldämpfung aus öffentlichen Mitteln beigetragen werden. Weiters wäre eine Mitbeteiligung der öffentlichen Hand an den Kosten für die Schalldichtung von Bauwerken auf Flugplätzen und in Flugplatznähe zu erwägen, wie dies in anderen Staaten geschieht.

Vordringlich erforderlich erweist sich die Berücksichtigung der Erfordernisse der Luftfahrt im Interesse der Lärmbekämpfung bei allen Raumordnungsmaßnahmen. Um eine wirksame Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen zu gewährleisten, würde die Ausarbeitung eines Bundes-Raumordnungs-Grundsatzgesetzes als entscheidender Schritt in Frage kommen. Bei der Planung von Flugplätzen ist durch Raumordnungsmaßnahmen entsprechende Vorsorge im

Interesse der Lärmbekämpfung zu treffen (in diesem Zusammenhang ist etwa auf die künftige Notwendigkeit der Anlegung von Hubschrauber-Flugplätzen in Stadtgebieten zu verweisen). Diese Notwendigkeit kann nur durch vorausschauende Planungsmaßnahmen mit den Interessen des Lärmschutzes in Einklang gebracht werden. Auch im Verkehrskonzept wird die Abstimmung der städtebaulichen Konzeption mit den Flughafenprojekten gefordert, um zu verhindern, daß im unmittelbaren Einflugbereich größere Siedlungen entstehen und es zum Lärmbeeinträchtigungen für die Bewohner kommt.

D) Schifffahrt

- 1.) Durch die Seenverkehrsordnung, BGBl.Nr.103/1961, wurde als Höchstwert des Betriebsgeräusches von Wasserfahrzeugen mit Maschinenantrieb 70 Phon (gemessen in einem Seitenabstand von 25 Metern) festgelegt. Die Erfahrungen mit dieser Bestimmung sind aus den nachstehend angegebenen Gründen nur teilweise befriedigend:
 - a) Sportmotorboote, die für die Donau zugelassen sind, wo eine Begrenzung des Betriebsgeräusches derzeit noch nicht vorgeschrieben ist, werden häufig im Sommer kurzfristig auf den Seen verwendet. Diese Fahrzeuge haben häufig ein lauterer Betriebsgeräusch als für die Seen an sich zulässig. Der Mangel an geeigneten technischen Amtssachverständigen der Landeshauptmänner verhindert jedoch eine laufende Überwachung des Betriebsgeräusches aller Wasserfahrzeuge auf den Seen.
 - b) Das höchstzulässige Betriebsgeräusch von 70 Phon kann bei allen neuen Schiffsmotoren ohne weiteres erzielt werden. Bei einer Reihe von Motortypen steigt jedoch mit der Abnutzung nach einiger Zeit das Betriebsgeräusch an. Dem ist praktisch nur durch Auswechslung des Motors durch einen neuen Motor erfolgreich beizukommen. Bei den Verhandlungen mit der Schweiz und Deutschland über neue Schifffahrtsvorschriften wurde daher von diesen vorgeschlagen, das höchstzulässige

Betriebsgeräusch auf 72 Phon (bei 25 m Messabstand) festzulegen; damit auch für gebrauchte Schiffsmotoren eine in der Praxis vertretbare Beschränkung des Betriebsgeräusches vorhanden ist.

2.) Hinsichtlich der Donau ist zu bemerken:

- a) Die Donaukommission hat einen Beschluß der ECE übernommen und empfohlen, das Betriebsgeräusch am Steuerstand der Schiffe mit 80 d B (A) zu beschränken. Dies dient in erster Linie der Sicherstellung der Hörbarkeit der Schallsignale anderer Schiffe. Zugleich soll diese Beschränkung dem Schutz der Besatzung vor Lärmbelästigung dienen. Die oben genannte Geräuschgrenze ist für solche Fahrzeuge vorgeschrieben, die derzeit in Dienst stehen. Die ECE empfiehlt im Beschluß Nr.10 des Unterausschusses für Wasserstraßentransporte (17.11.1967) für neue Fahrzeuge vorzuschreiben, daß das Betriebsgeräusch an Bord 70 d B (A) nicht übersteigen soll.
- b) Vom Betriebsgeräusch an Bord ist grundsätzlich die Lärmbelästigung für die Uferbewohner zu unterscheiden. Die ECE empfiehlt im Beschluß Nr.11 des Unterausschusses für Wasserstraßentransporte (17.11.1967) vorzuschreiben, daß künftig der Lärm der Wasserfahrzeuge 75 d B (A), gemessen in 25 m Seitenabstand, nicht überschreiten soll. Diese Bestimmung soll naturgemäß nur für den internationalen Verkehr gelten.
- c) Die Donaukommission hat einen Beschluß der ECE (Unterausschuß für Wasserstraßentransporte) übernommen und empfohlen, daß die Schallzeichen
 - aa) der Großschiffahrt eine Frequenz von 200 Hz bei einem Schalldruck von mindestens 130 bis höchstens 140 d B (A),
 - bb) der Kleinfahrzeuge eine Frequenz von höher als 350 Hz bei einem Schalldruck von mindestens 100 bis höchstens 125 d B (A)haben sollen.

Damit soll bei ausreichender Hörbarkeit der Signale aus Sicherheitsgründen übermäßiger Lärm vermieden werden.

- 3.) Wassersportveranstaltungen (Bootsrennen, Wasserskikorkurrenzen u.ä.) sind häufig mit einer Lärmentwicklung verbunden. Um diese einzuschränken, wurde bereits in § 25 der Seenverkehrsordnung festgelegt, daß solche Veranstaltungen bewilligungspflichtig sind und u.a. nur dann erlaubt werden dürfen, wenn die zu erwartende Lärmbelästigung sich in Grenzen hält, die den an der Veranstaltung nicht beteiligten Personen zumutbar ist. Es ist beabsichtigt, eine ähnliche Regelung ab 1.4.1970 für die Donau vorzusehen. Die Bekämpfung der sonstigen aus dem Schiffsverkehr auf der Donau sich ergebenden Lärmbelästigung jedoch wird nur durch den Ersatz der Schiffspatentverordnung, BGBl.Nr. 120/1936, durch eine moderne Zulassungsvorschrift für Wasserfahrzeuge möglich sein.

II. Verstaatlichte Unternehmungen

Das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes vom 3. Mai 1963 wurde im damaligen Zeitpunkt zum Anlaß genommen, die verstaatlichten Industrieunternehmungen von den Bestrebungen der Bundesregierung über die Maßnahmen der Lärmbekämpfung in Kenntnis zu setzen. Die Unternehmungen sind über die vom Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung gefaßte Resolution informiert und gleichzeitig gebeten worden mitzuteilen, welche Möglichkeiten in den Betrieben bestehen, die Bestrebungen der Bundesregierung bei der Lärmbekämpfung zu unterstützen.

Aus den von den Unternehmungen eingelangten Berichten konnte entnommen werden, daß diese den Problemen der Lärmbekämpfung schon im Interesse der Arbeitsproduktivität größte Beachtung widmen. Aus der Fülle der eingegangenen Stellungnahmen werden nachstehend nur jene zitiert, die den vom Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung der Bundesregierung zur Beschluß-

fassung übermittelten Maßnahmen voll entsprechen.

- 1.) Fast alle Unternehmungen teilten mit, daß sie in den Fragen der Lärmbekämpfung in ständigem Kontakt mit der Allgemeinen Unfallversicherung stehen und laufend audiometrische Reihenuntersuchungen an Arbeitnehmern durchgeführt werden. Ein Großteil der Unternehmungen bedient sich hierzu des von der Unfallversicherungsanstalt adaptierten Untersuchungswagens.
- 2.) Soweit es das betriebliche Interesse gestattet, wird bei Vergabe von Lieferaufträgen auf die Probleme der Lärmbekämpfung Rücksicht genommen. So hat z.B. ein Unternehmen der NE-Metallindustrie bei der Aufstellung einer Sandförderanlage lediglich aus dem Grunde einer übergroßen Lärmentwicklung auf die Sandförderung mit elektromagnetischen Schwingförderern verzichtet und dafür der einem wesentlich größeren Verschleiß unterliegenden Förderung auf Gummibändern den Vorzug gegeben.
- 3.) Bei den Großunternehmungen wird die Belegschaft in organisatorischem Zusammenwirken zwischen Betriebsärzten, Sicherheitstechnikern und Betriebsräten laufend über die Probleme der Lärmbekämpfung aufgeklärt. Die vom Arbeitsring für Lärmbekämpfung herausgegebenen Merkblätter liegen in fast allen Unternehmungen auf. Darüber hinaus nehmen Sicherheitstechniker der Unternehmungen an den Fachtagungen des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung teil. Im Anschluß an eine solche Tagung war es z.B. der Österreichisch Alpine Montangesellschaft möglich, die Lärmbekämpfung im Erzbergbau auf ein erträgliches Maß herabzusetzen.
- 4.) Bereits im Jahre 1960 wurde durch den bei der damaligen Sektion IV des Bundeskanzleramtes errichteten Wissenschaftlichen Beirat ein Forschungsprojekt "Lärmbekämpfung in Eisenbahnwagen und Triebwagen" finanziell gefördert. Die Ergebnisse dieses Forschungsprojektes wurden von der

- 21 -

Simmering-Graz-Pauker AG. im Waggon- und Fahrzeugbau mit gutem Erfolg verwertet. Damit wurde einer vom Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung der Bundesregierung vorgelegten Maßnahme voll entsprochen.

Abschließend wird darauf hingewiesen, daß die Frage der Lärmbekämpfung auch im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT), deren Mitglied Österreich ist, eingehend behandelt wurde und daß eine eigene Studiengruppe - unter dem Vorsitz der österreichischen Delegation - mit der Bearbeitung dieser Fragen betraut ist. Auf Grund der Vorschläge dieser Studiengruppe hat die Verkehrsministerkonferenz eine Reihe von Empfehlungen an die Mitgliedstaaten beschlossen, deren Durchführung derzeit in den einzelnen Staaten im Gange ist. Sie betreffen insbesondere die Schaffung einer international einheitlichen Lärm-Messmethode und die Festlegung von höchstzulässigen Lärmpegeln für die einzelnen Verkehrsarten sowie die Einrichtung von behördlichen "Lärmbekämpfungsstellen" in den größeren Städten.

Das Bundesministerium für Inneres hat - wie aus der Note vom 31. Oktober 1968, Zl. 98.730-23/68, hervorgeht - im Interesse der Lärmbekämpfung folgende Maßnahmen ergriffen:

Zur Intensivierung der Lärmverhütung und der Lärmbekämpfung wurden bei den Bundespolizeibehörden und Landesgendarmeriekommanden Lärmbekämpfungsreferenten und Lärmmeßtrupps eingerichtet. Die Lärmbekämpfungsreferenten sowie die Lärmmeßtrupps wurden zum Teil im Einvernehmen mit dem Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung, mit Fachkräften der Bundesversuchsanstalt für Kraftfahrzeuge und mit der physikalisch-technischen Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik am Technologischen Gewerbemuseum in Wien entsprechend geschult. Die Lärmmeßtrupps wurden weiters mit Schallmeßgeräten ausgerüstet. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, daß die Schallmeßgeräte nicht nur zur Feststellung übermäßiger

Lärmerregung im Straßenverkehr, sondern auch zur Lärmfeststellung auf anderen Gebieten bestimmt sind.

Anlässlich der vom Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung durchgeführten Aktion zur Bekämpfung des Lärmes wurde der Bevölkerung zunächst in Wien Gelegenheit geboten, wegen Lärmbelästigungen mit Vertretern der zuständigen Behörden direkt Kontakt aufzunehmen. An diesen Veranstaltungen wirkten Organe von Bundespolizei und Bundesgendarmerie mit.

In Entsprechung des Beschlusses des Ministerrates vom 23. April 1963 teilte das Bundesministerium für Bauten und Technik in seiner Note vom 22. Jänner 1969, Zl. 512.551-I/3/68, folgendes mit:

- 1.) Im Bereich des Bundeshochbaues wurden die nachgeordneten Dienststellen bereits 1963 angewiesen, bei Bauführungen des Bundes der Lärmbekämpfung und Lärmverhinderung besonderes Augenmerk zu widmen und den Arbeitsring für Lärmbekämpfung in allen lärmtechnischen Fragen zur Beratung beizuziehen.

Bei den Maßnahmen zur Hintanhaltung der Lärmentwicklung im Bauwesen muß dabei grundsätzlich unterschieden werden zwischen:

- a) Vorkehrungen zur Verhinderung von Lärm bei der Durchführung von Bauarbeiten und
- b) Vorkehrungen zur Verhinderung der Ausbreitung von störenden Schall im Bauwerk.

Maßnahmen zur Lärmbekämpfung, welche unter a) fallen, können im Bereich des Bundesministeriums für Bauten und Technik nur in unzulänglichem Maße beeinflusst werden. Wohl ist es möglich, anlässlich der Ausschreibungen derartige Bedingungen über die Verwendung von Geräten und Maschinen vorzuschreiben, doch könnte eine lückenlose oder befriedigende Überwachung im Einzelfall wohl kaum von den Organen der dem Bundesministerium für Bauten

- 23 -

und Technik nachgeordneten Dienststellen vorgenommen werden, ganz abgesehen davon, daß es sich dabei in den meisten Fällen um Bedienstete der einzelnen Bundesländer handelt. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Bauten und Technik müßte hier eine gesetzliche Regelung Platz greifen, welche die Verwendung entsprechend geräuscharmer Baumaschinen und Geräte vorschreibt, die dann selbstverständlich nicht nur für Bundesbauten sondern auch für den gesamten Bereich der privaten Wirtschaft zu gelten hätte. Die Einhaltung dieser Vorschriften, auf die zweifelsohne schon von den Bundesbaudienststellen hingewirkt werden könnte, müßte jedoch von den zuständigen Arbeitsinspektoraten oder polizeilichen Stellen durch laufende und rigorose Kontrollen erzwungen werden.

Bezüglich der Vorkehrungen nach Punkt b) konnte die Feststellung getroffen werden, daß die beschlossene Bereitschaft zur Durchführung der Bauten unter Anwendung erprobter Schallschutzmaßnahmen und die erfolgte Anweisung an die Bundesbaudienststellen sowie die tatsächlich in die Wege geleiteten Baumaßnahmen allein nicht immer auch den gewünschten Erfolg gezeigt haben, weil auch schon umfangmäßig geringfügige Fehler der Baufirmen im Zuge einer längeren Baumaßnahme, die bei ihrer Entstehung oft nicht immer sofort feststellbar sind, den Erfolg der gesamten Maßnahme gefährden können.

Das Bundesministerium für Bauten und Technik wird daher schon in nächster Zeit Maßnahmen treffen, die eine bessere wirksame Erzwingung aller schallschutztechnischen Vorschriften im Sinne der ÖNORM gewährleistet. Grundsätzlich werden bei Bundesneubauten alle jene baulichen Maßnahmen getroffen, die nach dem derzeitigen Stand der Technik und nach den Bestimmungen der entsprechenden ÖNORMen notwendig sind, um eine Übertragung des Schalles über Bauwerksteile in andere Aufenthaltsräume hintanzuhalten oder doch weitgehendst einzudämmen.

- 2.) Bei den Bauvorhaben des Bundes-, Wohn- und Siedlungsfonds bestanden hinsichtlich des erforderlichen Schall- und Wärmeschutzes keine besonderen Vorschriften jedoch wurde vielfach auf die Einhaltung der Bestimmungen der ÖNORM hingewiesen.
- 3.) Beim Wohnhaus- Wiederaufbaufond wurden schon im Jahre 1960 detaillierte Bestimmungen über Schall- und Wärmeschutz für alle Bauvorhaben, die aus den Mitteln dieses Fonds gefördert werden, erlassen. Diese Bestimmungen haben jedoch derzeit nur mehr für solche Wohnhaus-Wiederaufbaufondsbauvorhaben Geltung, die bis zum Jahresende 1967 vom Bundesministerium für Bauten und Technik genehmigt wurden und deren Abwicklung durch die ho. Fondsverwaltung erfolgt. Seit dem Inkrafttreten des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 (1.1.1968) fällt die technische Durchführung der Wohnbauvorhaben nunmehr in den Aufgabenbereich der einzelnen Bundesländer. Damit verlieren diese Bestimmungen für die neuen Wohnbauförderungsansuchen ihre Gültigkeit.
- 4.) Für den Bereich des Bundesstraßenbaues wird, soweit nicht auch hier die Bemerkungen in Punkt 1a) sinngemäß zu gelten haben, als wesentliche, ho. möglich erscheinende Mitwirkung an der Lärmbekämpfung die Forcierung der schon aus Verkehrsrücksichten immer notwendiger werdenden Ortsumfahrungen angesehen. Die Anlage dieser Ortsumfahrungen wird auf dem Gebiet der Bundesstraßenverwaltung konsequent fortgesetzt.
- 5.) Im einzelnen wird im Bundesministerium für Bauten und Technik oder bei den nachgeordneten Dienststellen immer wieder versucht, alle Möglichkeiten zur Lärmbekämpfung auszunützen und die notwendigen Veranlassungen zu treffen. So hat z.B. das BA für Eich- und Vermessungswesen bei seinen Dienststellen insbesondere bei der Lochkartentechnik, bei der Reproduktion und dem Druck Sorge dafür

- 25 -

getragen, daß durch entsprechende Schalldämmung bzw. Aufstellung der Maschinen die Lärmentwicklung soweit als möglich verhindert wird. In den Jahren 1965 und 1966 wurde ein Forschungsvorhaben subventioniert, welches die Geräuschminderung an Motoren betraf. Der Zweck dieses Vorhabens war die Entwicklung schalldämpfter Motoren, wodurch ebenfalls ein Beitrag zur Schallbekämpfung geleistet wurde.

In der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Arsenal besteht eine Abteilung für die Messung von Lautstärken und mechanischen Schwingungen. Diese Abteilung beschäftigt sich in erster Linie mit der Lärmbekämpfung, wenn sie im Falle von Lärmbelastigungen dazu herangezogen wird, Lautstärkenmessungen und Schallanalysen durchzuführen, um daraus den Grad der Belästigung zu beurteilen und je nach Wunsch des Auftraggebers Möglichkeiten aufzuzeigen, wie Abhilfe geschaffen werden kann. Als Grundlage für die Beurteilung dienen hierbei die einschlägigen ÖAL-Richtlinien.

Im Rahmen des Arbeitskreises Elektrizitätsanwendung in der Landwirtschaft wurde im Österreichischen Kuratorium für Landtechnik, an dessen Arbeiten das ho. Ressort - vertreten durch die Abt. 16 - seit mehr als 20 Jahren teilnimmt, im Jahre 1960 eine Entwicklung eines geräuscharmen Heubelüftungsgebläses durchgeführt. Zu dieser Zeit wurde die künstliche Belüftung von Heu in Österreich vor allem durch die Tätigkeit des Österreichischen Kuratoriums für Landtechnik zu einer weit verbreiteten Methode. Die im Handel befindlichen Gebläse verursachen jedoch eine erhebliche Lärmentwicklung, die insbesondere in Fremdenverkehrsgebieten störend empfunden wurde. Wie aus dem beiliegenden Bericht hervorgeht, ist es dem Österreichischen Kuratorium für Landtechnik gelungen, ein billiges und zugleich geräuscharmendes Gebläse zu entwickeln.

Trotz der gelungenen Vorführung des Prototyps hat sich jedoch bisher keine österreichische Firma bereitgefunden, die kommerzielle Verwertung dieser Entwicklung zu übernehmen. Nach wie vor werden in der Landwirtschaft Gebläse verwendet, die eine sehr hohe Schallentwicklung aufweisen und überdies teurer sind, als die in dem Bericht beschriebenen Gebläse.

Anlässlich der Überprüfung des Gesetzesbeschlusses über die Steiermärkische Bauordnung 1968 wurde auf die ÖAL-Richtlinien und Merkblätter verwiesen.

In der Stellungnahme zu der in Ausarbeitung befindlichen Gewerbeordnung wurde darauf hingewiesen, daß im Hinblick auf die allgemeinen Bestrebungen zur Lärmbekämpfung Angaben über die Höchstgrenze der zulässigen Lautstärke von Maschinen und Geräten des Gewerbes verlangt werden sollten.

Außerdem arbeitet das Bundesministerium für Bauten und Technik im Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung mit.

Aus den Berichten der einzelnen Bundesministerien ist ersichtlich, daß seitens der zuständigen Ressorts im Rahmen ihres Wirkungsbereiches eine Reihe von geeigneten Maßnahmen ergriffen wurde, um die Lärmentwicklung auf ein erträgliches Maß herabzusetzen. Sie zeigen, daß die einzelnen Bundesministerien im Rahmen ihrer sachlichen Zuständigkeit bemüht sind, die Intentionen des Ministerratsbeschlusses vom 23. Jänner 1963 zu erfüllen.

Ich stelle den

A n t r a g,

diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

