

II-3092 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XI. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

Zl. 55.577-2a/69

1415 I.A.B.
zu 1416/J
Präs. am 17. Dez. 1969

Lärmbekämpfung; schriftliche
parlamentarische Anfrage Nr.1416/J
der Abgeordneten MELTER und Genossen
an den Bundeskanzler betreffend
Lärmverhütung und Lärmbekämpfung

An den

Präsidenten des Nationalrates,

W i e n

=====

I.

Die Abgeordneten zum Nationalrat MELTER und Genossen haben in der Sitzung des Nationalrates am 21. Oktober 1969 unter Zl. 1416/J an mich eine Anfrage betreffend Lärmverhütung und Lärmbekämpfung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

II.

In der heute immer mehr dem technischen Fortschritt zugewendeten Entwicklung sind die Tätigkeiten des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung zur Bekämpfung des Lärms besonders beachtlich. Handelt es sich dabei doch um einen der wichtigsten Punkte, in denen die technische Entwicklung dahin drängt, der Rechtsordnung möglicherweise mitunter zum Nachteil des Einzelmenschen ihre Eigengesetzlichkeit und ihre Wertungen aufzudrängen, ohne daß bei aller Anerkennung der technischen Fortschritte und technischen Entwicklungen der Ethik des technischen Handelns ein Vorrang gegenüber dem technischen Fortschritt

- 2 -

eingerräumt wird. Es gilt daher, mit Mitteln des Rechts einen Ausgleich zwischen technischem Fortschritt einerseits und Eigengesetzlichkeit des menschlichen Handelns und ihrer Wertungen zu finden. OPTINGER (Punktation für eine Konfrontation der Technik mit dem Recht in "Die Rechtsordnung im technischen Zeitalter", Festschrift zum Zentenarium des schweizerischen Juristenvereines 1861 - 1961, Zürich 1961, und "Lärmbekämpfung als Aufgabe des Rechts", Zürich 1956) hat überzeugend nachgewiesen, daß eine Begünstigung von Lärmerregern weder für den Gesetzgeber noch für den Gesetzanwender angezeigt sei, da solche Nachgiebigkeit nicht, wie meistens als Begründung dafür behauptet wird, den Belangen der Allgemeinheit dient und "sozial" sei, sondern im Gegenteil die Mehrzahl der Staatsbürger zum Vorteil einiger weniger beeinträchtigt.

Eine Reihe grundlegender Konzepte des Programmes der Bundesregierung, wie es in der Regierungserklärung vom 20. April 1966 dem Nationalrat gegenüber enthalten ist, schließt daher auch das Problem der Lärmbekämpfung und Lärmverhütung mit ein.

An erster Stelle seien hier die Überlegungen des Expertenkollegiums zur Neuordnung der Grund- und Freiheitsrechte beim Bundeskanzleramt erwähnt, das in das Arbeitsprogramm unter anderem ein verfassungsgesetzlich zu schützendes Recht auf einen der Menschenwürde angemessenen Lebensraum, insbesondere das Recht auf Luft, Wasser und akustische Ruhe miteinbezogen hat.

Das von der Bundesregierung erstellte Bundesraumordnungskonzept, das die Grundlage für Verhandlungen mit den Ländern und Gemeinden zur Entwicklung eines umfassenden österreichischen Raumordnungskonzeptes nach Maßgabe der Kompetenzen der gegenbeteiligten Gebietskörperschaften bilden soll, hat sich unter anderem zum Ziele gesetzt, durch ein solches Konzept auch wirksam zur Lärmbekämpfung und Lärmverhütung in allen nur denkbaren Bereichen beizutragen.

Ebenso sind beispielsweise das von der Bundesregierung dem Nationalrat vorgelegte Verkehrskonzept bzw. das Energiekonzept nach dem Grundsatz der Lärmbekämpfung und Lärmverhütung orientiert.

- 3 -

III.

Wenn die anfragenden Abgeordneten in der Begründung der Anfrage ausführen, "es sei mit Recht zu bemängeln, daß nach der österreichischen Judikatur der Begriff 'Lärm' stets einer bestimmten Materie zugeordnet und im Zusammenhang mit der jeweiligen Quelle behandelt wird, Lärmschutzbestimmungen demzufolge in vielen verschiedenen Vorschriften enthalten sind und die anfragenden Abgeordneten sich daher insbesondere der Forderung des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung anschließen, derzufolge 'Lärm' als eigener Kompetenztatbestand in der Bundesverfassung darzustellen sei", so glaube ich, demgegenüber sagen zu sollen, daß dem verfassungsgesetzlich verankerten Baugesetz des Föderalismus kein sehr guter Dienst geleistet wäre, wenn an die Spitze der Bemühungen für eine wirksame Lärmbekämpfung und Lärmverhütung der Versuch einer Abänderung der Bundesverfassung zu Lasten der Länder gestellt würde.

Gerade die vorhin aufgezeigten, von der Bundesregierung erstellten Konzepte für die Bundesraumordnung, die Ordnung des Energiewesens und die Ordnung des Verkehrswesens haben - um nur einige wenige Beispiele zu nennen - gezeigt, daß es durchaus mit den Mitteln der geltenden Verfassung möglich ist, lärmverhütende und lärmbekämpfende Maßnahmen wirksam werden zu lassen.

Auf Grund des gegebenen Zusammenhanges von Maßnahmen zur Verhütung und Bekämpfung des Lärms mit den verschiedensten Verwaltungsmaterien wäre eine Konzentrierung gesetzestechnischer und verwaltungsorganisatorischer Maßnahmen zu Zwecken der Lärmbekämpfung nicht erfolgsversprechend. Die Herauslösung der Kompetenz für Angelegenheiten der Lärmbekämpfung und Lärmverhütung bei Einzellärm-erregern, beispielsweise bei Kraftfahrzeugen, aus der Kompetenz einer für den Bau und die Ausrüstung dieser Fahrzeuge zuständigen Bundeszentralstelle würde die wirksame Vollziehung der Lärmschutzmaßnahmen auf diesem Gebiete wohl eher in Frage stellen.

IV.

Die einzelnen Anfragen beantworte ich wie folgt:

- 4 -

Zu 1:

"Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um den in ihrer Sitzung vom 23. April 1963 gefaßten Beschluß gemäß Zl. 121.678-2a/63, wonach die Bundesregierung bei der Beschlußfassung über Bundesgesetzentwürfe als Regierungsvorlagen und über von ihr zu erlassende Verordnungen der Lärmverhütung und Lärmbekämpfung ihr besonderes Augenmerk zuwenden werde, nachzukommen?"

A.

Das Bundesministerium für Inneres hat die zur Wahrung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit bestimmten Organe der Bundespolizei und Bundesgendarmerie seinerzeit in Durchführung des Beschlusses der Bundesregierung vom 23. April 1963 angewiesen, alle gesetzlichen Möglichkeiten zur Lärmbekämpfung voll auszunutzen und bei Verstößen gegen die der Lärmverhütung dienenden Vorschriften mit aller Schärfe vorzugehen. Das Bundesministerium für Inneres hat ferner die Organe der Bundespolizei und Bundesgendarmerie mit sogenannten Lautstärkemessern (Phonometern) in verstärktem Maße ausgerüstet. Ferner wurden diese Organe angewiesen, die Folgetonhörner bei Einsatzfahrzeugen nur in unbedingt erforderlichen Fällen anzuwenden.

B.

Die Unterrichtsverwaltung hat bei der Gestaltung der Lehrpläne der Schulen auf dieses Problem besonders Rücksicht genommen, so zwar, daß eine sogenannte "lärmfreie Woche" eingeführt wurde, in der die Schüler auf die Bedeutung und auf die Möglichkeiten der Lärmverminderung und Lärmvermeidung hingewiesen wurden.

Auch die Forschungstätigkeit der österreichischen Hochschulen hat sich - teils auf Hinweise des Bundesministeriums für Unterricht, teils auf Grund eigener Forschungstätigkeiten - dieser Erscheinungen besonders angenommen.

C.

Daß der Lärm eine Gefahr für das Wohlbefinden und damit für die Gesundheit breiter Bevölkerungskreise darstellt, liegt auf der Hand. Damit kommt der Verhütung von Lärm gesundheitspolitische Bedeutung zu. Das Bundesministerium für soziale Verwaltung hat

- 5 -

daher bei der Begutachtung einschlägiger Gesetz- und Verordnungsentwürfe regelmäßig Anregungen auf Aufnahme von Bestimmungen vorgeschlagen, die einen allgemeinen Schutz der menschlichen Gesundheit gegenüber Lärmeinwirkungen sicherstellen sollen.

So wurden im Verordnungswege gemäß § 74a der Gewerbeordnung Regelungen getroffen, die auch Maßnahmen zur Lärmbekämpfung enthalten, wie z.B. die §§ 7, 16 Abs.3 und 42 Abs.2 der Allgemeinen Dienstnehmerschutzverordnung, BGBl.Nr. 265/1951, in der Fassung BGBl.Nr. 32/1967. Die auf Grund des § 38d der Gewerbeordnung erlassenen Maschinenschutzvorrichtungsverordnung, BGBl.Nr. 43/1961, enthält ebenfalls Bestimmungen, wonach die in dieser Verordnung genannten Maschinen, soweit es ihre Bestimmung zuläßt, so eingerichtet sein müssen, daß bei ihrer Verwendung eine Beeinträchtigung der darin Beschäftigten durch Lärm vermieden wird.

Von den Arbeitsinspektoraten wird den Betrieben, in denen die Dienstnehmer einer größeren Lärmeinwirkung ausgesetzt sind, besonderes Augenmerk zugewendet; für Arbeitsplätze mit besonderer Lärmeinwirkung werden im Sinne der oben angeführten Bestimmungen der allgemeinen Dienstnehmerschutzverordnung Lärmschutzmaßnahmen verlangt. Auf Antrag der Arbeitsinspektorate erfolgt auch eine meßtechnische Überprüfung dieser Arbeitsplätze durch die Lärmbekämpfungsstelle der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, von der auch die in Betracht kommenden Dienstnehmer auf Gehörschäden untersucht werden. Von der genannten Stelle werden auch Vorschläge zur Beseitigung oder Verminderung der Lärmeinwirkung erstattet, deren Durchführung die Arbeitsinspektorate überwachen.

D.

Für den Bereich der bundeseigenen Betriebe und Bauten haben die zuständigen Bundesministerien im Verwaltungswege Anordnungen getroffen, bei Ausübung des Betriebes und bei Bauführung der Lärmbekämpfung und Lärmverhütung besonderes Augenmerk zuzuwenden und auch bei Ausschreibung von öffentlichen Aufträgen (z.B. durch Ausschreibung bestimmter lärmbekämpfender Maschinen) diese Gesichtspunkte zu berücksichtigen und sich hiebei auch des Rates des

- 6 -

Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung zu bedienen. Besonderes Augenmerk wurde auf die Projektierung von Neuanlagen von Bundesstraßen gelegt, wo dem Gedanken der Ortsumfahrung noch größere Bedeutung beizumessen ist.

AA) Für den Bereich der Österreichischen Bundesbahnen ist folgende Übersicht zu geben:

In allen Bahnhöfen und Haltestellen ist an geeigneten Stellen (Kassen- und Warteräumen udgl.) eine für die Reisenden bestimmte "Bekanntmachung" ausgehängt, worin das Verbot des Musizieren, 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 werden durch Einsatz von Funkgeräten (Verschubfunk) die Durchsagen mittels Lautsprecher auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt. Wo Lautsprecher als Verständigungsmittel im Verschubdienst auch nachts 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-bezw. 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 Vorsichtsstellung 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

- 7 -

- d) bei Einfahrt in Tunneln
- e) in den Haltestellen der Wiener Schnellbahn wurde die Lautstärke der zuggesteuerten automatischen Zugansagen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr von 6 Watt auf 0.5 Watt herabgesetzt.

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.

Durch den Einsatz von Verschubfunkgeräten konnten in den Verschubbahnhöfen die von den Stellwerken durchgeführten Lautsprecheransagen eingestellt werden.

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

Im Baudienst stehen bei der Durchführung von mechanisierten Gleisbauarbeiten seit mehreren Jahren Kraftmaschinen verschiedener Art wie Planierdrauben, Vibrationsbodenverdichter, Gleis- und Weichenstopfmaschinen, Eimerbecherwerke, Bettungsverdichtmaschinen, Schotterbettreinigungsmaschinen in Verwendung. Alle diese Maschinen werden mit Diesel- oder Ottomotoren betrieben. Durch den Einbau wirksamer Auspufftöpfe in diese Maschinen konnte der Betriebslärm wesentlich vermindert werden. Bedienungskräfte, welche trotz dieser Maßnahme noch starkem Maschinenlärm ausgesetzt sind, werden, soweit es arbeitstechnisch möglich ist, mit Gehörschutz ausgestattet.

Beim Neu- und Umbau von Hochbauwerken werden Schallschutzmaßnahmen entsprechend den einschlägigen Ö-Normen und den Empfehlungen des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung wie Trittschall-

- 8 -

schallschutz, schallschluckende Deckenkonstruktionen bei Fahrkartenschaltern usw. getroffen.

Vom Elektrodienst wurden in den Motorturmwagen die Austrittsöffnungen für Generatorwarmluft vom Wageninneren in das Freie verlegt und dadurch im Wageninneren der durch die Dieselmotoren verursachte Lärmpegel herabgesetzt. Weiters wurden in einigen Bahnhöfen der elektrifizierten Strecke die Verschubgleise mit einer Fahrleitung versehen, wodurch der Verschub mit elektrischen Triebfahrzeugen ermöglicht wurde, die weit weniger Lärm erzeugen als Dampf- und Diesellokomotiven. Im Kraftwerk Braz sind in der Maschinenkaverne die Türen mit schallschluckenden Stoffen belegt, ferner ist eine Glaswand zum Kommandoraum durch eine zweite Scheibe schallgedämmt worden. Im Kraftwerk Obervellach wurde der Tisch des Kommandoraumwärters an eine schallarme Stelle versetzt, sowie die Drehzahl der Lüftermotoren des Umspanners 3 herabgesetzt und eine Blechtüre mit Antidröhnmasse beschichtet.

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 Antischockmatrasen 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,

- 9 -

wonach das geräuschvolle Laufenlassen 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 Lärmbelästigung 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 Berücksichtigung der wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkte bemüht sind, die betriebsbedingte Lärmentwicklung herabzusetzen.

BB) 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 derartigen lärmintensiven Tätigkeit sind im Rahmen der Verwaltung beispielsweise:
 - a) Maschinentischlerei
 - b) Kabelumrollanlagen
 - c) Spenglerei
 - d) Motorprüfräume

- 10 -

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 Lärmbelastigung, z.B.

- a) Abschirmung der Fundamente der Luftfederhämmer mit Mafund-Platten gegen den Werkstattboden oder bei rotierenden Maschinen wie Diesel- oder Ottomotoren,
- b) lärm-dämmende 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

- 11 -

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.

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. Mai 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 Dienstnehmerschutzverordnung (§ 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 ge-

- 12 -

nommen wird. Bezüglich der Lage der Maschinenräume von Aufzügen und sonstigen Förderanlagen wurde im Punkt 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.

E.

Die Vorschriften über die Genehmigung von Betriebsanlagen nach der Gewerbeordnung ermöglichen die Vorschreibung bestimmter Bedingungen und Auflagen im Genehmigungsbescheid über die Betriebsanlage in der Richtung, daß der durch den Betrieb einer gewerblichen Anlage verursachte Lärm auf ein Minimum herabgesetzt werden kann.

Im Rahmen der in Aussicht genommenen Gesamtreform der Gewerbeordnung soll auch das Betriebsanlagenrecht unter Bedachtnahme auf die Bekämpfung des von gewerblichen Betriebsanlagen, Baustellen und anderen Arbeitsstätten außerhalb der Betriebsanlage ausgehenden Lärms neu geregelt werden.

F.

Die Bestimmungen des Kraftfahrrechtes (vgl. z.B. § 12 Abs.3 KFG. 1967) sehen Verordnungsermächtigungen zur Anpassung von Bestimmungen des Kraftfahrrechtes zur Bekämpfung des von Kraftfahrzeugen ausgehenden Lärms an den jeweiligen Stand der Technik vor. In Vollziehung des § 12 Abs.3 KFG.1967 sind § 8 Abs.1 und Anhang 1 der KDV. 1967 erlassen worden, mit denen Höchstgrenzen für das mit Kraftfahrzeugen verursachte Betriebsgeräusch sowie die Meßmethoden hierfür festgesetzt wurden. Der gegenständlichen Forderung wird sohin im Rahmen des Kraftfahrrechtes entsprochen. Dies gilt insbesondere auch für Traktoren, die in der Landwirtschaft verwendet werden und regelmäßig eine große Lärmquelle bilden.

Bei den Heubelüftungsgebläsen fand der vom österreichischen Kuratorium für Landtechnik entwickelte Prototyp eines lärmarmen Gerätes seitens der Industrie keine kommerzielle Verwertung. Man hat jedoch eine

- 13 -

technische Lösung gefunden, die ein Nachrüsten der herkömmlichen Axiallüfter erlaubt; diese Lösung hat sich sogar in Fremdenverkehrsgebieten, wo die Gemeinden bestrebt sind, den Lärm herabzumindern, als ausreichender Lärmschutz bewährt.

Diese Maschinen werden ebenso wie Traktoren in der Bundesversuchs- und Prüfanstalt für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte in Wieselburg an der Erlauf Prüfungen unterzogen. Im Rahmen der Förderungsaktionen des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft darf nur die Anschaffung solcher Maschinen gefördert werden, die ein positives Gutachten dieser Prüfanstalt oder einer als gleichwertig anerkannten ausländischen Prüfanstalt vorweisen können.

Die Maschinen für die Waldarbeit entsprechen - ohne daß eine gesetzliche Bindung bestünde - den für Luftfahrzeuge gemäß § 14 Abs.1 lit.b Luftfahrtgesetz vorgeschriebenen Bedingungen.

Die in den nachgeordneten forstlichen Dienststellen getroffenen Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und Lärmverhütung entsprechen den oben erwähnten Maßnahmen bei der Post- und Telegraphenverwaltung.

Was die speziellen Probleme der Forstarbeit mit Motorsägen anlangt, wird berichtet, daß für Zwecke des Lärmschutzes spezielle Kopfhörer entwickelt werden konnten, die nur die bestimmte störende Frequenz ausschalten, im übrigen aber andere Geräusche wie Gespräche und das Fallen der Bäume nicht abschirmen.

G.

Auch auf den Gebieten des Fremdenverkehrs und der Fremdenverkehrsförderung wird dem Problem der Lärmbekämpfung ganz besonderes Augenmerk zugewendet. Dies beweist vor allem die Werbeaktion "Erholungsdörfer bzw. Ruheorte", die seit dem Jahre 1961 gemeinsam mit dem Österreichischen Gemeindebund und der Österreichischen Verkehrswerbung durchgeführt wird. Ausdrücklich wird 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.

- 14 -

Das in Ausarbeitung stehende Fremdenverkehrskonzept wird Maßnahmen empfehlen, durch die der Entstehung von Lärm in Fremdenverkehrsgebieten vorgebeugt und entstandener Lärm entsprechend bekämpft werden soll.

H.

Die bergrechtlichen Vorschriften gestatten der Bergbehörde schon bisher die Überwachung der Verpflichtung des Bergbauberechtigten, gemäß § 83 Abs. 2 lit. a des Berggesetzes Personen und Sachen gegen die Gefährdung durch Lärm zu sichern. Die Lärmbekämpfungsstelle der Allgemeinen Unfalls-Versicherungs-Anstalt nimmt im Rahmen ihres gesetzlichen Aufgabenbereiches zur Bekämpfung der beruflichen Lärmschwerhörigkeit Reihenuntersuchungen zwecks audiometrischer Erfassung der Dienstnehmer vor, führt kostenlos Lärmmessungen durch und hat in einer Reihe von Bergbaubetrieben die Einführung technischer Lärmbekämpfungsmaßnahmen und Verwendung persönlicher Gehörschutzmitteln veranlaßt. Diese Lärmbekämpfungsstelle ist bei den Bergbaubetrieben immer wieder in beratender Funktion tätig. Die Oberste Bergbehörde hat zur Erleichterung einer gezielten Lärmbekämpfung den Entwurf einer Verordnung über die beim Bergbaubetrieb durchzuführenden Lärmschutzmaßnahmen erarbeitet und dem Begutachtungsverfahren zugeleitet.

Gerade in letzter Zeit war es auf Grund technischer Gutachten der Lärmbekämpfungsstelle der Allgemeinen Unfalls-Versicherungs-Anstalt möglich, wirksame Maßnahmen auf dem Gebiete des Bergbaues in dieser Richtung zu ergreifen, womit eine Reihe von Bergbaubetrieben in lärmhygienischer Hinsicht saniert wurden.

I.

Besondere Bedeutung kommt der Verhinderung der Lärmentwicklung im Bereiche der Luftfahrt zu.

Hiezu sei ausgeführt:

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

- 15 -

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. Hiebei 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 Lärmentwicklungsproblem es 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 allem 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.

- 17 -

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 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 besonders lärmstarke) Luftfahrzeuge verwendet werden.

Im Nachhang G zu den Luftverkehrsregeln 1967 wurde auf die Interessen der Lärmbekämpfung entsprechend Bedacht genommen. Das Überfliegen dicht besiedelter Gebiete und das Überfliegen von Menschenansammlungen im Freien wurde nur insoweit für zulässig erklärt, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen unbedingt erforderlich ist.

5.) Überschall-Flugzeuge

Da nach dem derzeitigen Stand 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.

Daß derartige Bestimmungen nicht für den militärischen Bereich volle Geltung haben können, ergibt sich wohl aus den Aufgaben des Bundesheeres; wohl aber wird erwogen, für solche Flüge bestimmte Mindesthöhen festzulegen.

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.

Als vordringlich erforderlich erweist sich die Berücksichtigung der Erfordernisse der Luftfahrt im Interesse der Lärm-

bekämpfung bei allen Raumordnungsmaßnahmen, worüber die Leitlinien und das Aktionsprogramm für ein Raumordnungskonzept der Bundesregierung entsprechende Vorschläge enthalten.

J.

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

- 21 -

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 Lärmbeeinträchtigung 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, Wasserskikonkurrenzen 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 Lärmbelastigung 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 Lärmbelastigung jedoch wird nur durch den Ersatz der Schiffspatentverordnung, BGBl. Nr. 120/1936, durch eine moderne Zulassungsvorschrift für Wasserfahrzeuge möglich sein.

- 22 -

K.

Für den Sektor der verstaatlichten Unternehmungen wurde das bekannte Rundschreiben des Bundeskanzleramtes vom 3. Mai 1963 schon seinerzeit 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 Beschlußfassung 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 hiezu 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

- 23 -

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

L.

Untersucht wurde auch die Frage, ob und inwieweit das geltende Zivilrecht einen Schutz gegen Lärmbeeinflussung bietet. Die Bestimmungen über den sogenannten Immissionenschutz bieten auch gegen Lärmeinwirkungen von öffentlichem Gut aus eine Handhabe, da auch dieses weitgehend dem privaten Nachbarrecht unterliegt (vgl. etwa OGH. 25. April 1963 SZ XXXVI 67; 28. Juni 1965 Evidenzblatt 1966 Nr. 48). Die hier liegenden rechtlichen Möglichkeiten scheinen noch keineswegs ausgeschöpft zu sein, wie die überaus geringe Anzahl höchstgerichtlicher Entscheidungen zur Frage der Lärmeinwirkung zeigt. Zu legislativen Maßnahmen auf diesem Gebiet scheint also vorläufig kein Anlaß zu bestehen. Die Benützung der gegebenen privatrechtlichen Möglichkeiten ist Sache des Einzelnen, die Entscheidung dieser Fragen Sache unabhängiger richterlicher Rechtsprechung.

Zu denken ist auch an eine vom Nachbarrecht gelöste zivilrechtliche Regelung im Zusammenhang mit dem Persönlichkeitsschutz (der letztlich ja auch dem geltenden Immissionenschutz zugrunde liegt; vgl. Meier-Hayoz, a.a.O., Seite 49 f.). Die gesetzliche Gestaltung eines allgemeinen Persönlichkeitsrechtes und seines Schutzes ist aber

- 24 -

noch in voller Diskussion - auch auf internationaler Ebene - ; sie wird vor allem die Beeinträchtigung des Menschen durch die moderne Technik und die Wirtschaft zu beachten haben. Ein Vorschlag zu einer gesetzlichen Regelung wäre hier noch verfrüht.

An die Schaffung gerichtlich strafbarer Tatbestände zur repressiven Lärmbekämpfung sollte wohl erst gedacht werden, wenn die Möglichkeiten des Verwaltungsrechtes ohne hinreichenden Erfolg ausgeschöpft worden sind.

Zu 2.:

"Wird die Bundesregierung dem oben zitierten Forderungskatalog des Österreichischen Arbeitsringes näher treten und bis wann ist mit konkreten Maßnahmen zu rechnen?"

Was den Katalog der Forderungen des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung betrifft, wie er in der Anfrage aufgestellt ist, so sind die vorangegangenen Ausführungen zum überwiegenden Teil im einzelnen darauf bereits eingegangen.

Was im besonderen die Forderung nach Anpassung der Gesetze und Vorschriften an den jeweiligen Stand der Technik zur Vermeidung und Verringerung von Lärmstörungen anlangt, so wird beispielhaft auf die Bemühungen des Bundesministeriums für soziale Verwaltung hingewiesen, eine neue gesetzliche Grundlage für den Schutz der Dienstnehmer zu schaffen. Im Entwurf eines Dienstnehmerschutzgesetzes ist vorgesehen, daß bei der Gestaltung der Arbeitsräume auch die zum Schutz vor einer unzulässigen Lärmeinwirkung notwendigen Maßnahmen zu treffen sind. Auch müssen nach diesem Entwurf Arbeitsvorgänge und Arbeitsverfahren so vorbereitet, gestaltet und durchgeführt werden, daß ein möglichst wirksamer Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer, demnach auch ein entsprechender Lärmschutz, erreicht wird. Im Entwurf eines Dienstnehmerschutzgesetzes ist auch vorgesehen, daß zu Tätigkeiten, bei denen die dabei Beschäftigten Einwirkungen ausgesetzt sein können, die erfahrungsgemäß die Gesundheit schädigen können, nur solche Dienstnehmer herangezogen werden dürfen, deren Gesundheitszustand nach dem Ergebnis einer besonderen ärztlichen Untersuchung eine derartige Be-

- 25 -

schäftigung zuläßt; dies gilt auch für Fälle besonderer Lärm-
einwirkung. Der Gesetzentwurf enthält ferner Bestimmungen über
Schutzausrüstungen, zu denen auch solche zum Schutz vor Lärm-
einwirkung gehören.

Das Bundesministerium für soziale Verwaltung (Zentral-
Arbeitsinspektorat) hat im Rahmen der fachlichen Ausbildung
für Arbeitsinspektoren bisher drei Veranstaltungen über be-
triebliche Lärmbekämpfung durchgeführt. Auch stehen den Arbeits-
inspektoraten die Richtlinien und Merkblätter des Österrei-
schen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung zur Verfügung.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit kommt den Arbeitsinspektoraten
auch eine beratende Funktion hinsichtlich der Planung neuer
Betriebe oder Betriebsabteilungen zu.

Um die Lärmsituation in den Betrieben besser beurteilen
zu können, stehen den Arbeitsinspektoraten Meßgeräte zur Ver-
fügung. Anlässlich der angeführten fachlichen Ausbildung wurden
die Organe in der Handhabung der Meßgeräte unterwiesen.

Im Jahre 1963 wurde vom Bundesministerium für soziale Ver-
waltung (Sektion "Zentral-Arbeitsinspektorat") im Rahmen von
Förderungszuwendungen auch ein Forschungsauftrag betreffend
"Untersuchungen über Betriebslärm und Gehörschutzmittel" ver-
geben.

Es fällt nicht in den Aufgabenbereich der Arbeits-
inspektion, für Schallschutzmaßnahmen Zuschüsse zu gewähren;
die aus solchen Maßnahmen sich ergebenden Kosten müssen die
Betriebe selbst tragen. Die zum Schutze der Dienstnehmer durch-
geführten Lärmschutzmaßnahmen wirken sich, sofern nicht nur
Gehörschutzmittel verwendet werden, auch für die Umgebung der
Betriebe günstig aus. Es ergibt sich dadurch ein Beitrag zur
allgemeinen Lärmbekämpfung.

Lärmentwicklung ergibt sich in vielen Bereichen mensch-
licher Tätigkeit. Für den Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion
stellt sie eine der zahlreichen Möglichkeiten für eine Schädi-
gung der Gesundheit der Dienstnehmer dar, die sich aus dem
Arbeitsprozeß ergeben. Da es nicht sinnvoll wäre, eine dieser

- 26 -

Schädigungsmöglichkeiten gesondert zu behandeln, wird die Schaffung eines eigenen Kompetenztatbestandes auf dem Gebiete des Lärms - wie unter III der vorliegenden Beantwortung bereits erwähnt - nicht als zielführend angesehen. Es würde zu weit führen, wollte man für jede, die Gesundheit schädigende Einwirkung einen eigenen Kompetenztatbestand schaffen.

Was die Forderung nach "vermehrter Information der Behörden und Mandatare über Lärmbekämpfung als öffentliche Aufgabe der Gesundheitspolitik durch Vermittlung des vorhandenen Wissens auf dem Gebiete des Lärmschutzes" anlangt, sei darauf aufmerksam gemacht, daß der Österreichische Arbeitsring für Lärmbekämpfung laufend Informationsschriften an einzelne Stellen verteilt. Eine Erweiterung dieser Informationen durch den ÖAL mit den neuesten technischen Daten auf breitester Basis, vor allem im Bereich der Bauverwaltung des Bundes, wäre zweckmäßig. Das Bundesministerium für Bauten und Technik würde es sehr begrüßen, wenn der Österreichische Arbeitsring für Lärmbekämpfung einen (nicht nur für die öffentlichen Dienststellen, sondern ganz allgemein für die gesamte Bauwirtschaft nutzbringenden) Ausführungskatalog aufstellen könnte, der Vorschläge und Anleitungen über die richtige konstruktive Durchbildung und Materialauswahl von Wänden, Türen, Fenstern, Leitungsdurchbrüchen usw. gibt, und den ausführenden Stellen, aber auch den Architekten in übersichtlicher und erschöpfender Form sagt, welche Lösungen gut oder schlecht sind, damit nicht immer wieder Fehler grundsätzlicher Art festgestellt werden müssen, die mangelhafte Kenntnis der Materie verraten. Ein solcher Katalog müsste angesichts der raschen technischen Entwicklung und der immer wieder neu auf den Baustoffmarkt gelangenden Materialien und Konstruktionen laufend ergänzt werden.

Zur Forderung nach vermehrter Forschungsförderung auf dem Gebiete der Lärmbekämpfung ist zu sagen, daß insbesondere im Bereich der wissenschaftlichen Hochschulen, aber auch im Bereich des Forschungsförderungsfonds der gewerblichen Wirtschaft umfassende Forschungsvorhaben gefördert werden. Hierüber gibt der alljährliche Bericht der Bundesregierung, der auf Grund des

- 27 -

Forschungsförderungsgesetzes dem Nationalrat erstattet wird, jeweils einen Überblick. Beispielhaft sei erwähnt, daß ein umfassendes Forschungsvorhaben der Anstalt für Verbrennungsmotoren, Prof. Dr. List, Graz, mit dem Thema "Geräuschminderung an Motoren" bisher mit Förderungsmitteln in der Höhe von 2 Millionen S gefördert wurde.

11. Dezember 1969
Der Bundeskanzler:

