

**AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG**

Postfach 527, A-5010 Salzburg Fax (0662)8042-2160 633028 DVR: 0078182

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. <u>73</u>	-GE/19 <u>94</u>
Datum: 10. JAN. 1995	
Verteilt <u>10. Jan. 1995</u> <i>U</i>	

May Feyrerl

	Chiemseehof	
Zahl	(0662) 8042	Datum
0/1-367/160-1994	Nebenstelle 2982	27.12.1994
	Fr. Dr. Margon	

Betreff
Entwurf eines Fluglärngesetzes; Stellungnahme
Bzg.: Do. Zl. 58.505/3-7/94

Zum obbezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

Grundsätzliches:

Es wird ha. nicht verkannt, daß es bei der Erstellung eines Fluglärngesetzes unweigerlich zu einem Aufeinanderprallen von verschiedenen Interessen kommt. Einerseits ist der Schutz der Anrainer vor übergebührlchen Lärmemissionen zu gewährleisten, andererseits steht die infrastrukturelle Bedeutung und der positive Einfluß eines Flugplatzes auf die Wirtschaft außer Zweifel.

In diesem Sinne ist auch die Stellungnahme des Amtes der Salzburger Landesregierung zu verstehen, die zum einen aus der Sicht des medizinischen Umweltschutzes und des Immissionsschutzes verfaßt ist, andererseits aus der Sicht der Landesfinanzinteressen jedoch Ablehnung gegenüber dem Entwurf zum Ausdruck bringen muß.

- 2 -

Im Einzelnen:Zu § 1:

Abs. 1 verwendet den Begriff "erhebliche Belästigungen". Der Begriff wäre durch "übermäßige Belästigungen" zu ersetzen. Damit wäre eine Angleichung an das Vorblatt hergestellt, wo als Problem der Schutz der im Nahbereich von Flugplätzen wohnenden Bevölkerung vor übermäßiger, gesundheitsgefährdender Belästigung richtigerweise angesprochen wird. Erhebliche Belästigungen treten im allgemeinen bereits bei Überschreitungen der niedriger liegenden Grenzwerte der ÖNORM S 5021 auf.

Gemäß Abs. 2 würde das größte Flugfeld im Land Salzburg, der Flugplatz Zell am See, nicht in den Geltungsbereich des Gesetzes fallen, da dieser Flugplatz derzeit nur zwischen 20.000 und 30.000 Flugbewegungen pro Jahr aufweist. Es würden demnach keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Es treten jedoch massive Beschwerden von Bewohnern des Ortsteils Schüttdorf über den Flugverkehr besonders an Wochenenden im Sommer auf.

Es bleibt festzuhalten, daß der Anwendungsbereich sich auf den zivilen Fluglärm beschränkt. Wesentlich intensivere Lärmbeeinträchtigungen, die von Militärflugplätzen ausgehen, bleiben damit unbeeinflusst.

Zu § 2:

Der im § 2 vorgesehene Dauerschallpegel bedarf einer näheren Beschreibung. Üblicherweise wird dieser Pegel so berechnet, daß für jeden Flug während der Nacht (22:00 - 6:00 Uhr) ein Zuschlag von 10 dB veranschlagt wird. Dieser Wert ist jedoch weder in einem Gesetz noch in einer Verordnung noch in einschlägigen verbindlich erklärten Richtlinien festgelegt. Weiter liegt kein Entwurf einer Verordnung zur Berechnung gemäß § 4 des Entwurfes vor. Z. 1 ist daher ergänzungsbedürftig: "Der Dauerschallpegel wird aus der Anzahl der Vorbeiflüge der Luftfahrzeuge im Bezugszeitraum unter Berücksichtigung der Tageszeit (Zuschlag von 10 dB auf jeden Flug zwischen 22:00 und 6:00 Uhr) und aus dem A-bewerteten Schallereignispegel für den Vorbeiflug der Luftfahrzeuge berechnet."

- 3 -

Z. 2 legt der Berechnung des Dauerschallpegels-Nacht als Bezugszeit die um eine Stunde verlängerte Betriebszeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr zugrunde. Damit soll offensichtlich das Auftreten von verspäteten Flügen berücksichtigt werden. Die Betriebszeit des Flughafens Salzburg endet bereits um 23:00 Uhr. Durch Bemühungen der Flughafenbetriebsgesellschaft treten derzeit kaum Verspätungen nach 23:00 Uhr auf. Aus schalltechnischer Sicht ist die Verlängerung um eine Stunde für die Berechnung wegzulassen, nicht zuletzt deshalb, um eine Aufweichung des Nachtflugverbotes zu verhindern. Z. 2 erster Satz hätte dann zu lauten: "Der Dauerschallpegel-Nacht (L_N) ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel in dB, der durch den Flugbetrieb in den Teilen der Betriebszeit zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr verursacht wird."

Die Definition des in Z. 4 genannten maximalen Schallpegels ist ebenfalls zu präzisieren. Die Anwendung der Definition des vorliegenden Entwurfes würde zu einer Vielzahl von maximalen Schallpegeln (für jedes Luftfahrzeug und für jeden Flugweg) führen. Damit wäre offen, welcher der Schallpegel für die Begrenzung der Lärmschutzzone A gemäß § 3 Abs. 2 heranzuziehen wäre. Als Alternative wäre die Aufrechterhaltung des maximalen Schallpegels gemäß ÖNORM S 5.004 zu überlegen.

Zu § 3:

Laut Weltgesundheitsorganisation kann erst bei Einhaltung eines Richtwertes von 55 dB davon ausgegangen werden, daß die Lärmbe-
lästigung ein erträgliches Ausmaß nicht übersteigt.

Die im Abs. 2 normierte Lärmschutzzone B ist in zwei Zonen aufzuteilen. Für die eine sollte ein Dauerschallpegel von mehr als 65 dB und 70 dB und für die andere ein Dauerschallpegel von mehr als 70 dB und 75 dB festgelegt werden. Anhang A gibt nämlich unterschiedliche Anforderungen an das Schalldämmmaß von Fenstern und Außentüren an, je nachdem ob der Dauerschallpegel außen zwischen 66 dB und 70 dB oder zwischen 71 dB und 75 dB beträgt. Weiter ist im Fall, daß eine schutzwürdige Bebauung in der Lärm-

- 4 -

schutzzone A liegt, die Berechnung des Dauerschallpegels in 5 dB Stufen aufwärts (80 und 85 dB), ebenso wie die des maximalen Schallpegels für 110 und 115 dB erforderlich, da nach Tabelle 2 im Anhang A ebenfalls verschiedene Anforderungen an Fenster und Außentüren je nach dem auftretenden Außenlärmpegel bestehen. Weiter wäre eine Berechnung der Kurve für den Dauerschallpegel von 55 dB erforderlich, die für lärmtechnische Planungen (vor allem für Zwecke der Raumplanung) benötigt wird.

Abs. 3 wäre sodann auf Grund der obigen Ausführungen folgendermaßen zu formulieren: "Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 6 bestehen für Gebäude im Bereich der Lärmschutzzone C nur, wenn der äquivalente Dauerschallpegel L_N für die Betriebszeit des betreffenden Flugplatzes im Zeitraum 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr 55 dB überschreitet."

Zu § 4:

Auf Grund der Erfahrungen, die die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung gebracht hat, wird darauf bestanden, daß die für die Beurteilung und für die Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegten Meßdaten klar definiert sind.

Abs. 1 erscheint weiter ergänzungsbedürftig. In diesem Absatz wäre zu klären:

- wer die Daten, die für die Zonierungsberechnung erforderlich sind, ermittelt (Anzahl der Flugbewegungen und Aufteilung auf die einzelnen Flugzeugarten und Flugwege, u.dgl.) sowie wer die Kosten dieser Ermittlung trägt;
- wer die Berechnung durchführt;
- welche Zonenlinien berechnet werden.

Es wird vorgeschlagen, die Ermittlung der für die Berechnung notwendigen Daten durch den Flugplatzbetreiber vornehmen zu lassen. Am Flughafen Salzburg sind zwar genaue Daten über die Flugbewegungen im kommerziellen Verkehr (Linie und Charter), also für Düsenflugzeuge und Turbopropmaschinen vorhanden, es mangelt jedoch an Daten über die Anzahl der Flüge von Propellerflugzeugen der

- 5 -

allgemeinen Luftfahrt. Es sollte daher die folgende Verpflichtung aufgenommen werden: "Der Flugplatzhalter hat Einrichtungen vorzusehen, damit er die für die Ermittlung der Lärmschutzzonen notwendigen Daten bereitstellen kann. Die ermittelten Daten sind der Behörde bekanntzugeben."

Es ist auch festzulegen, daß schalltechnische Berechnungen zur Ermittlung der Schallschutzzonen nur von Prüfanstalten, die nach dem Akkreditierungsgesetz akkreditiert sind, vorgenommen werden dürfen, um eine einheitliche und gleichbleibende Qualität der Berechnungen zu sichern. Im Akkreditierungsgesetz ist eine in periodischen Abständen wiederkehrende Überprüfung der Qualität der akkreditierten Anstalten vorgeschrieben.

Schalltechnische Berechnungen haben mindestens die Ermittlung der Linien eines Dauerschallpegels von 55, 60, 65, 70 und 75 dB (falls erforderlich auch zusätzlich die Linien 80 und 85 dB) und für den maximalen Schallpegel die Linie 105 dB (falls erforderlich auch die Linien 110 und 115 dB) zu umfassen.

Zu Abs. 2 Z. 1 wird bemerkt, daß die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres nicht zwingend die sechs lautesten Monate sein müssen. Dies trifft für den Flughafen Salzburg zu. Während des Wintercharters (von Jänner bis März) verkehren zwar insgesamt weniger Flugzeuge, dafür aber mehr Düsenflugzeuge als in den Sommermonaten. Die Belastung ist, wie die Auswertung der dauerregistrierenden Fluglärmüberwachung an fünf Punkten zeigt, jedoch während des Wintercharterverkehrs höher als in den Sommermonaten. Es wird daher vorgeschlagen, diesen Umstand zu berücksichtigen. Eine Ermittlung der sechs "lautesten" Monate könnte folgendermaßen vorgenommen werden: Jede Flugbewegung wäre nach der Höhe der Emission des Flugzeugs oder der Flugzeugklasse zu gewichten. Das Maximum der Summe dieser gewichteten Flugbewegungen über sechs Monate wäre zur Bestimmung der sechs lautesten Monate, über die sich die Zonierungsberechnung erstreckt, heranzuziehen. Ein Kapitel 3-Flugzeug unter 100 t würde sich auf Grund seiner Emission in der Ermittlung der Anzahl der Flugbewegungen nieder-

- 6 -

schlagen wie fünf Propellerflugzeuge unter 5,7 t. Einem Turbopropflugzeug würden zwei Propellermaschinen entsprechen.

Zu § 5:

Lärmschutzbereiche und Lärmschutzzonen wären auch für Militärflugplätze festzulegen.

Im Abs. 2 wären ebenfalls die sechs "lautesten" Monate heranzuziehen.

Zu § 6:

§ 6 wäre so zu formulieren, daß er sich auf die gesamte Anlage bezieht und nicht nur die dort festgelegten Schalldämmwerte berücksichtigt. Zum Schutz vor übermäßigem Fluglärm sind nicht nur Fenster oder Außentüren mit einem entsprechenden Schalldämmwert einzubauen, wegen der Ausbildung einer dichten Fuge im allgemeinen ist auch der Einbau einer gesonderten Dauerlüftungsmöglichkeit erforderlich. Der Einbau einer derartigen Lüftung sollte verbindlich vorgesehen werden.

Zu § 7:

Im Abs. 1 wäre zu ergänzen, für welche Gebäudearten Lärmschutzmaßnahmen nach dem Fluglärmgesetz vorzusehen sind. Dies wären in jedem Fall:

- Krankenhäuser, Kurgelände, Altenheime, Erholungsstätten (ausgenommen Sportanlagen),
- Wohngebäude, Wohnheime, Hotels, Pensionen, Schulen, Klöster, Kirchen, Theater, Kinos, Konzertsäle, Vortragsäle, Seminarräume u.dgl.,
- Bürogebäude.

Die ausdrückliche Aufzählung der Gebäude erleichtert dem Bürger festzustellen, ob für sein Gebäude Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

- 7 -

Zu § 8:

Weder in der Gewerbeordnung noch im Berggesetz oder in Veranstaltungsgesetzen der Länder werden die immissionsbetroffenen Nachbarn auf den Zivilrechtsweg verwiesen. Üblicherweise gilt das Verursacherprinzip, sodaß für den Schutz der Lärmemittent verantwortlich ist. Dies wird selbstverständlich im Rahmen des jeweiligen Verwaltungsverfahren festgelegt und basiert auf zahlreichen Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes zum Problem des Immissionssschutzes.

Als Lösungsansatz wird die Form der sukzessiven Zuständigkeit vorgeschlagen:

1. Der Flugplatzhalter hätte eine einvernehmliche Lösung mit dem Anspruchsberechtigten anzustreben.
2. Kommt eine einvernehmliche Lösung nicht zustande, entscheidet die Behörde über Anspruch und Ausmaß der Lärmschutzmaßnahmen.
3. Im Streitfall können sowohl Flugplatzhalter als auch der Anspruchsberechtigte eine Entscheidung bei Gericht beantragen, wobei der Bescheid der Behörde außer Kraft gesetzt wird.

Zu § 9:

Der Lärmschutzbeirat soll ein Informationsinstrument für die Luftfahrtbehörde sein, aber auch eine Basis für den Dialog zwischen den Flugplätzen und den betroffenen Anrainern bieten. Damit ist offensichtlich der Nachbarschafts- und Umweltbeirat beim Flughafen Salzburg angesprochen. Auch beim Flughafen Wien besteht bereits eine derartige Einrichtung. Sie haben sich in der Praxis sehr gut bewährt. Der Salzburger Beirat hat jedoch eine andere Zielsetzung und ist ein offenes Forum, woran jeder Anrainer teilnehmen kann. Er dient dem Dialog und dem Herstellen von Vertrauen zwischen Flugplatzhalter und Anrainern und soll natürlich weiter bestehen bleiben. Der im § 9 vorgesehene Lärmschutzbeirat weist dagegen eine gänzlich andere Zusammensetzung an Teilnehmern auf.

Jedenfalls muß sichergestellt sein, daß die Anrainer im Lärmschutzbeirat vertreten sind. Die Anrainer sollten den anderen Teilnehmern gleichberechtigt gegenüberstehen. Jede im Lärmschutz-

- 8 -

beirat vertretene Organisation sollte zahlenmäßig in gleicher Stärke vertreten sein. Es wären weiter zumindest Grundsätze über das Verfahren des Beirates (Geschäftsordnung u.dgl.) aufzunehmen und zu normieren, daß Beschlüsse des Lärmschutzbeirates von der Luftfahrtbehörde mit in die Entscheidung einbezogen werden müssen.

Zur Anlage A:

Die Anlage A wurde weitgehend aus der ÖNORM B 8115 Teil 2 entnommen. In Tabelle 1 wurden jedoch nur die Anforderungen an den Mindestschallschutz von Außenbauteilen für Gebäude in hoch belasteten Gebieten übernommen, sodaß ausschließlich der Einbau von Schallschutzfenstern mit Ausbildung einer dichten Fuge erforderlich ist. Der letzte Absatz auf Seite 1 der Anlage A wäre daher abzuändern: "Die Schalldämmung der Fenster erfordert die Ausbildung einer dichten Fuge, sodaß die im Hinblick auf die Hygiene notwendigen Luftwechselraten nicht mehr gewährleistet sind und/oder heiztechnische Mängel auftreten können (z.B. bei raumluftabhängigen Feuerstätten). Es ist daher für eine gesonderte Dauerlüftungsmöglichkeit Sorge zu tragen (z.B. durch zentrale Lüftungsanlagen, Fensterlüfter u.dgl.)." Weiter ist anzugeben, welche Luftwechselrate diese gesonderte Dauerlüftungsmöglichkeit mindestens zu gewährleisten hat.

In Tabelle 1 sind bei der Gebäudeart die Ergänzungen, die zu § 7 Abs. 1 vorgebracht wurden, aufzunehmen. Zusätzlich sind die Anforderungen für Bürogebäude zu ergänzen, ebenso für Krankenhäuser, Kurbauwerke, Altenheime u.dgl. bei einem maßgeblichen Dauerschallpegel von 71 bis 75 dB. Im übrigen läßt der Gesetzentwurf offen, was mit solchen Gebäuden in derart hoch belasteten Gebieten zu geschehen hat.

Finanzielle Auswirkungen:

Das Land Salzburg ist als Gesellschafter an der Salzburger Flughafenbetriebsges.m.b.H. durch den gegenständlichen Gesetzentwurf unmittelbar betroffen. Die Stellungnahmen der Salzburger Flugha-

- 9 -

fenbetriebsges.m.b.H einerseits und der Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen andererseits, die dem Bundesministerium unmittelbar zugehen, lassen an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig, daß ein Fluglärmgesetz in der vorliegenden Fassung eine erhebliche finanzielle Belastung zur Folge hätte. Gerade im Hinblick auf den bevorstehenden Eintritt in die EU, in der es - wie dem Vorblatt zu entnehmen ist - keine inhaltlich vergleichbaren Regelungen gibt, würde dadurch die Position der heimischen Flughafensbetreiber im internationalen Wettbewerb dramatisch verschlechtert.

Nach Auskunft der Salzburger Flughafensbetriebsges.m.b.H. beläuft sich die finanzielle Belastung, die auf Grund des vorliegenden Entwurfes entstehen wird, nach ersten vorsichtigen Schätzungen auf 750 Mio. S, die darüber hinaus innerhalb von maximal drei Jahren zu leisten wären. Daß ohne Zuschüsse der Gesellschafter dadurch in letzter Konsequenz sogar die Stilllegung des Betriebes droht, erscheint durchaus plausibel.

Der vorliegende Gesetzentwurf scheint keinesfalls einen Interessenausgleich zwischen den verkehrs- und wirtschaftlichen Interessen der Flugplätze und den vom Fluglärm Betroffenen schaffen zu können. Die massive Schlechterstellung der heimischen Luftverkehrswirtschaft im internationalen Wettbewerb ist höchst bedenklich. Aus wirtschaftlicher Sicht des Landes, das auf Grund der Beteiligung an der Salzburger Flughafensbetriebsges.m.b.H. in erheblichem Ausmaß betroffen wäre, kann daher dem Gesetzentwurf nicht zugestimmt werden.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen u.e. an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen und in 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates.

Für die Landesregierung:

Dr. Ferdinand Faber

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

