



6/SN-407/ME

# ÖSTERREICHISCHER RECHTSANWALTSKAMMERTAG

An das  
 Bundesministerium für öffentliche  
 Wirtschaft und Verkehr  
 Radetzkystraße 2  
 1031 W i e n

Zl. 313/94

BUNDESRECHTSANWALTSKAMMERTAG	
Zl. 73	-GE/19 94
Datum: 14. DEZ. 1994	
Verteilt: 19. Dez. 1994	

DVR: 0487864

MAD/NC

Dr. Lehner

**Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über den Fluglärm**  
**(Fluglärmgesetz - FLG)**  
**Pr.Zl. 58.505/3-7/94**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes des im Betreff genannten Gesetzes.

Gegen Fassung und Inhalt bestehen keine Bedenken; eine Sicherung des Bestandes der Flughäfen und des Flugverkehrs gegen eine Siedlungsplanung im Nahbereich derartiger Einrichtungen wird als zukunftsorientiertes verkehrspolitisches Konzept begrüßt.

Die Stellungnahme der Rechtsanwaltskammer für Kärnten wird abgeschlossen.

Wien, am 01. Dezember 1994

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG



Dr. Klaus HOFFMANN

Präsident



# RECHTSANWALTSKAMMER FÜR KÄRNTEN

9020 KLAGENFURT, ST. VEITER STRASSE 4/II, TEL. (0 46 3) 51 24 25, 57 6 70, FAX 51 40 41

Österreichischer Rechts-  
anwaltskammertag  
z.Hdn.Herrn Referenten  
Dr. Thomas Mader  
Rotenturmstraße 13  
1011 Wien

Klagenfurt, am 1994-11-24  
  
GZ. -369/94-

Österreichischer  
Rechtsanwaltskammertag  
eing. 24. Nov. 1994  
fach, mit ..... Beilagen

Ihre G.Zl.: -313/94  
Stellungnahme zum Fluglärmgesetz

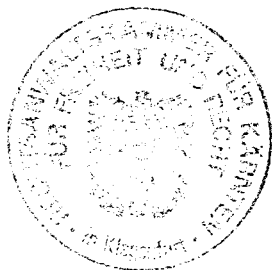
FK Dr. MADER *ogf. NC*  
*[Signature]*

Sehr geehrter Herr Kollege!

In der Anlage übermitteln wir Ihnen die von unserem Kammermitglied, Herrn Rechtsanwalt D. Helmut Kern zum Fluglärmgesetz ausgearbeitete Stellungnahme mit dem Ersuchen, diese an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr weiterzuleiten oder in die Gesamtstellungnahme des ÖRAK einzubauen.

Mit vorzüglicher kollegialer Hochachtung

1 Anlage



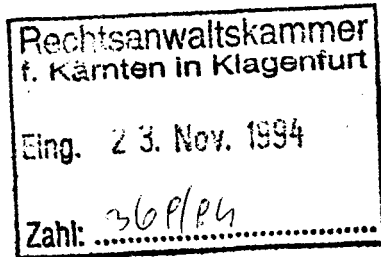
Dr. Anton Gradischnig e.h.

F.d.R.d.A.: *[Signature]*  
Kammersekr. *[Signature]*

**Rechtsanwalt DR. HELMUT KERN**

Verteidiger in Strafsachen — 9020 Klagenfurt, Herrngasse 6/II, Tel. (0 463) 57 77 80, 57 36 30  
 Telefax: 57 7 78-22, 57 3 63-22

Bankverbindungen: Bank für Kärnten und Steiermark, Klgtf., Kto. 100-223783, Raiffeisenverband Kärnten, Klgtf.,  
 Kto. 11007101, Erste österr. Spar-Casse, Kto. 410025-00304



An die  
Rechtsanwaltskammer für Kärnten

St. Veiter Straße 4/2  
9020 Klagenfurt

Datum

1994-11-22  
Dr.K/K

### Entwurf eines Fluglärmggesetzes/ Stellungnahme

Zu oben bezeichneter Angelegenheit verweise ich auf die mir heute zugeleiteten Unterlagen, und zwar Entwurf des Fluglärmggesetzes samt Entwurf der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft österreichischer Verkehrsflughäfen.

Ich würde hinsichtlich einer Stellungnahme der Rechtsanwaltskammer nachstehendes vorschlagen:

#### S t e l l u n g n a h m e

Der Entwurf des Fluglärmggesetzes in der vorliegenden Form muß zur Gänze abgelehnt werden. Der Entwurf entspricht weder den tatsächlichen Gegebenheiten und Voraussetzungen und bestehen auch in rechtlicher Hinsicht (Verfassungskonformität) bedenken.

Im einzelnen wird folgendes angeführt:

1. Es besteht eine absolute Ungleichbehandlung der Verkehrsträger Schiene/Straße/Luftfahrt. Obwohl die Luftfahrt effizienter, schneller lärmschonender und schadstoffärmer die Verkehrsleistungen erbringt, wird sie gravierende benachteiligt.
2. Die Bestimmungen im Entwurf sind, falls dieser Gesetzeskraft erlangt, geeignet, die Flughäfen und Flugfelder, welche davon betroffen sind, in ernstliche, wirtschaftliche Schwierigkeiten zu bringen und in der Existenz zu bedrohen. Dies kann nicht Sinn eines solchen Entwurfes sein, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Luftfahrt ein wesentlicher und wichtiger Verkehrsträger ist, und maßgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung beiträgt.
3. Es kann nicht angehen, zuerst mittels Fluglärmggesetz den Flugplätzen die Verpflichtung zur Kostenübernahme von Lärmschutzmaßnahmen bei Gebäuden aufzuerlegen und erst in weiterer Folge festzuhalten, in

welcher Form die entsprechenden Berechnungen und Lärmmessungen vorzunehmen sind. Voraussetzung wäre zumindest, daß zunächst diese Kriterien festgelegt werden und erst dann ein entsprechendes Fluglärmgesetz entworfen wird.

4. Es ist allgemein bekannt, daß Militärflugzeuge nicht nur mehr sondern ein Vielfaches an Lärm von Zivilflugzeugen verursachen. Es ist sohin nicht einzusehen, daß Militärflugplätze von diesen Bestimmungen nicht betroffen werden. Bei den derzeitigen Bestimmungen ist auch unklar, was die Formulierung "zivilier Bedarfs- oder Fluglinienverkehr durchgeführt" für Militärflugzeuge bedeutet. In welchem Umfang muß dieser Verkehr durchgeführt werden, damit dieser Flugplatz unter das Fluglärmgesetz fällt? Genügt eine einmalige Benützung im Jahr?
5. Diesselbe Frage ergibt sich bei Flugfeldern, und zwar ob hier auch eine einmalige Benützung durch ein Flugzeug mit Strahltriebwerk genügt, um unter das Fluglärmgesetz zu fallen?
6. Im gegenständlichen Gesetzesentwurf ist in keiner Weise festgehalten, in welchem Ausmaß, in welcher Ausführung etc. Lärmschutzmaßnahmen finanziert werden müssen. Es müßte zumindest das Wort "notwendig" oder "angemessen" im Gesetzesentwurf aufscheinen. Nach dem derzeitigen Wortlaut müßte jede beliebige Ausführung finanziert werden.
7. Die gesonderte Bewertung von Nachtflügen an Hand eines getrennt zu berechnenden Nacht- Dauerschallpegels ist abzulehnen (die Berücksichtigung im Zuge der Berechnung der LDM mit einem Zuschlag von 10 dB erfolgt ja).
8. Eine Regelung und Schutz der Bevölkerung vor Lärm wäre sinnvoller durch Raumordnungsbestimmungen zu gewährleisten. Zumindest sollten Raumordnungsmaßnahmen ein integrierender Bestandteil dieses Gesetzes sein bzw. solche Maßnahmen in das Gesetz aufgenommen werden.
9. Abzulehnen ist jedenfalls eindeutig der im Gesetz aufscheinende Termin 1. November 1993. Dies mit folgender Begründung:
  - a) die in Frage kommenden Flugplätze wurden zu Zeiten errichtet, zu welchen eine Lärmbelästigung von Anrainern nicht gegeben war, da solche Anrainer nicht vorhanden waren.
  - b) den Höhepunkt von Lärmmissionen durch Flugzeuge wurde sicherlich vor ca. 10 Jahren erreicht.
  - c) zahlreiche Betroffene, welche nunmehr anspruchsberechtigt wären, haben in Kenntnis der Lärmsituation und der Entwicklung des Flugverkehrs Grundstücke im Flughafenbereich erworben, da diese naturgemäß auf Grund der bestehenden Lärmverhältnisse günstiger zu haben waren. Es ist nicht einzusehen, daß jemand, welcher bewußt ein Gebäude in lärmreichen Gebieten errichtet, dafür noch belohnt werden soll.
  - d) Unabhängig davon gehen die Lärm- und Schadstoffemissionen in den letzten 10 Jahren laufend und gravierend zurück, sodaß sogar

größere und wirtschaftlichere Flugzeuge nur mehr einen Bruchteil des Lärms verursachen, welchen vergleichbare Flugzeuge vor 10 Jahren verursacht haben. Dies ist auch aus den laufenden Veröffentlichungen z. B. des Flughafens Wien absehbar, wo laufend Lärmmessungen durchgeführt werden und die Lärmzonen aufgezeichnet sind. Diese Lärmzonen haben sich im Hinblick auf gleiche Lärmwerte gravierend verringert und betragen teilweise nur mehr 25 % der vor 10 Jahren gegebenen Fläche. Die Entwicklung zu leiseren Flugzeugen schreitet weiter fort, sodaß von einer Lärmbelästigung der Anrainer bald nicht mehr gesprochen werden kann. Jedenfalls ist es derzeit schon so, daß Fluglärm im Verhältnis zu anderen Verkehrslärm (Straße, Schiene) vernachlässigbar ist.

In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, daß gerade größere Flughäfen verkehrsmäßig aufgeschlossen sind und sich zahlreiche Hauptverkehrsstraßen in Flughafennähe befinden, welche weitaus mehr Lärm und Abgase produzieren, als die Flugzeuge.

Dieselbe Entwicklung ist auch bei der allgemeinen Luftfahrt und den kleinen Flugzeugen auf den Flugfeldern gegeben.

e) Es ist sohin davon auszugehen, daß alle in den letzten 10 bis 15 Jahren errichteten Häuser in Kenntnis eines gravierenden Fluglärms errichtet wurden und seit damals eine gravierende Verbesserung der Lärmsituation eingetreten ist.

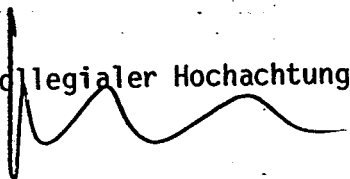
10. Es müßte sohin jeder Anspruch auf Kostenübernahme von Lärmschutz grundsätzlich abgelehnt werden, es sei denn, das entsprechende Gebäude hat sich bereits vor Errichtung des entsprechenden Flugplatzes in der Lärmschutzzone befunden.
11. Für zukünftig zu errichtende Gebäude wäre es sinnvoller, wenn der Errichter mit einer allfälligen Baubewilligung zur Kenntnis nimmt, daß sein Gebäude in dieser Lärmzone liegt und er selbst für entsprechenden Lärmschutz sorgt (die Kosten hiefür gleichen sich mit den geringeren Grunderwerbskosten in solchen Gebieten sicherlich aus).

Zusammenfassend ist sohin zu sagen, daß der vorliegende Entwurf zur Gänze aus obigen Gründen abzulehnen ist, daß die Beibehaltung des bisherigen Zustandes auf Grund der ständigen Lärm- und auch Emissionsverringerung sinnvoll ist, und wenn überhaupt, ein Fluglärmgesetz nur in Übereinstimmung mit gesamteuropäischen Bestimmungen erlassen werden sollte. Dies ganz abgesehen von den übrigen Bedenken hinsichtlich Gleichbehandlung (Schiene, Straße, Luft bzw. Militär und zivile Luftfahrt) wozu darauf hinzuweisen ist, daß die zivile Luftfahrt zumindest im gleichen öffentlichen Interesse liegt wie die Militärluftfahrt.

Darüberhinaus sind Flugplatzhalter auch nicht Verursacher des Lärms, es könnte allenfalls eine Regelung dahingehend getroffen werden, daß auf Zivilflughäfen die Betreiber lärmintensiver Flugzeuge (nicht Chapter III entsprechend) zur Kasse gebeten werden und das hiebei eingenommene Geld für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt wird.

Ich hoffe, mit diesen Ausführungen als Stellungnahme in aller Eile  
gedient zu haben und zeichne

mit vorzüglicher kollegialer Hochachtung

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line followed by a series of wavy, horizontal strokes.