

PSW-407/ME



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon 40 00

Telefax international 0043-1-4000-7135
Telefax national 0222-4000-99-89980

Entwurf eines Bundesgesetzes
über den Fluglärm
(Fluglärmsgesetz-FLG)
Pr.Zl. 58.505/3-7/94

Wien, 2. Dezember 1994
Schneider/Va/C: flug.doc
Klappe 899 95
Zahl 761/948/94

An die
Parlamentsdirektion

Parlament
1017 Wien

Beitrag GESETZENTWURF
Zl. <i>73</i> <i>94</i>
Datum: 6. DEZ. 1994
Verteilt <i>14. Dez. 1994</i>

Dr. Schreffbeck

Unter Bezugnahme auf den mit Note vom 7. Oktober 1994,
Zahl 58.505/3-7/94, vom Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr übermittelten Entwurf des oben
genannten Gesetzes, gestattet sich der Österreichische
Städtebund, anbei 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu
übersenden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Beilage

Dr. Friedrich Slovak
Senatsrat



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon 40 00

Telefax international 0043-1-4000-7135
Telefax national 0222-4000-99-89980

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

Wien, 2. Dezember 1994
Schneider/Va/C: flug.doc
Klappe 899 95
Zahl 761/948/94

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Zum gegenständlichen Gesetzesentwurf nimmt der Österreichische Städtebund wie folgt Stellung:

Aufgrund des bevorstehenden Beitrittes zur EU sind die Bestimmungen äußerst kritisch zu betrachten. Sollten die Standards nicht den übrigen in Europa angeglichen werden, sondern diese Werte allein zu Lasten der Betreiber der österreichischen Flughäfen, zu denen auch die Republik Österreich, Länder und Städte zählen, verschärft werden, würde es zu einer Benachteiligung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft im Bereich des Wettbewerbes kommen.

Zu § 1 Abs. 2 lit a:

Der Geltungsbereich dieses Gesetzesentwurfes sollte jedenfalls erst ab einer bestimmten, zu lit. b vergleichsweise geringen Anzahl von Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken begründet werden. Vorgeschlagen wird dazu eine Zahl von etwa 50 Starts und Landungen. Ungerechtfertigt erscheint nämlich, daß der Geltungsbereich dieses Gesetzes schon durch wenige An- und Abflüge mit strahlbetriebenen Luftfahrzeugen begründet werden soll, auch wenn die in § 1 Abs. 2 lit. b festgelegten Motorflugbewegungen deutlich unterschritten werden (z. B. über 50 %). Dabei wäre es sinnvoll, diese geringe Anzahl von Starts und Landungen auf die

- 2 -

derzeit leiseste Kategorie der sogenannten Kapitel 3-Jets zu beschränken.

Zu § 2:

Aus der Sicht des Umwelt- und Anrainerschutzes und im Sinne einer Rechtskonformität mit vergleichbaren Lärmschutzregelungen, sollten zur Bestimmung der verschiedenen Schallpegel die ÖNORM S 5004 und die ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 herangezogen werden. Da Regelungen über die Ermittlung des maximalen Schallpegels (L_{Amax}) einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 FLG vorbehalten sind, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, ob unter L_{Amax} der mittlere Spitzenpegel (L_{A1}), also der in 1 % der Meßzeit überschrittene A-bewertete Schallpegel, oder beispielsweise der arithmetische Mittelwert der aus mehreren Maximalpegeln gebildete Schallpegel zu verstehen ist. Die Anzahl der maßgeblichen Überflüge ist ebenfalls noch unbekannt.

Zu § 5 Abs. 4:

Im zweiten Satz sollte das Wort "aufzulegen" durch "bereitzuhalten" ersetzt werden, weil die Auflegung zur Einsicht ein zur Kundmachung (von Verordnungen) vorgesehener Verfahrensschritt ist.

Zu § 7 Abs. 2:

Am Satzende sollte angeführt werden: " ... bzw. zu diesem Zeitpunkt eine raumordnungsrechtliche Einzelbewilligung für die Errichtung eines Gebäudes vorlag".

Begründung:

Eine Vielzahl von (Wohn-)objekten wurde - entsprechend den jeweiligen raumordnungsrechtlichen Vorschriften nach einer Einzelbewilligung im Grünland errichtet. Daher sollten diese in ihrem Bestand akzeptierten Objekte nicht von jeglichem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen sein.

Zu § 8:

Für öffentliche Zivilflugplätze herrscht gem. § 75 Abs. 5 Luftfahrtgesetz 1957 i.d.g.F. Betriebspflicht. Der Flugplatzhalter öffentlicher Zivilflugplätze kann daher in Erfüllung eines gesetzlichen Auftrages nicht sämtliche Kosten tragen, zumal die zu erwartenden Kosten nicht abschätzbar sind.

(25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig der Parlamentsdirektion übermittelt.)

Mit vorzüglicher Hochachtung



Dr. Friedrich Slovak
Senatsrat