

Gemäß § 53 Abs. 4 GOG an die Abgeordneten verteilt

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Wittauer, DI Regler
Kolleginnen und Kollegen

zum Antrag 847/A der Abgeordneten Wittauer, DI Regler betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz, das Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz und das Umweltverträglichkeitsprüfungsge setz 2000 geändert werden

Der Nationalrat wolle in 2. Lesung beschließen:

Der Antrag 847/A der Abgeordneten Wittauer, DI Regler betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz, das Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz und das Umweltverträglichkeitsprüfungsge setz 2000 geändert werden, wird wie folgt geändert:

1. Der Artikel 1 lautet:

„Artikel 1

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Das Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 88/2006, wird wie folgt geändert:

1. Im § 62 Abs. 4 wird die Zitierung „136 Abs. 1 und 142“ durch die Zitierung „136 Abs. 1, 142 und 145b“ ersetzt.

2. Nach § 145a wird folgender § 145b samt Überschrift eingefügt:

„Vorhaben gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

§ 145b. (1) Für Vorhaben, die Flughäfen (§ 64) betreffen und die einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, bedürfen, gelten ergänzend zu den Bestimmungen des UVP-G 2000 die nachstehenden Bestimmungen.

(2) Die Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn kann auch dadurch erfolgen, dass vom Zivilflugplatzhalter auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten geeignete objektseitige Maßnahmen, wie insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, gesetzt werden. Die Maßnahmen sind nur bei jenen Gebäuden zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. Bei Beeinträchtigungen von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm sind jene Maßnahmen zu setzen, die mit Verordnung gemäß Abs. 4 festgelegt worden sind. Wird die Zustimmung verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden.

(3) Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung Immissionsschwellenwerte und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzulegen. Werden diese Immissionsschwellenwerte überschritten, sind geeignete objektseitige Maßnahmen bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

(4) Geeignete objektseitige Maßnahmen im Sinne des Abs. 3 sind Schallschutzmaßnahmen für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Diese Maßnahmen sind mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes festzulegen.

(5) Für die Berechnung der Immissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Planszenario)

heranzuziehen. Diesen Szenarien ist der Betrieb im Prognosezeitpunkt zugrunde zu legen, wobei mittel- und langfristige technische und betriebliche Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Der Prognosezeitpunkt muss mindestens 10 Jahre nach Antragstellung liegen.“

3. Im § 173 wird folgender Abs. 27 angefügt:

„(27) Die §§ 62 Abs. 4 und 145b samt Überschrift, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. XXX, treten mit 1. September 2006 in Kraft.““

2. Der Artikel 3 lautet:

„Artikel 3

Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000

Das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000), BGBI. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 14/2005, wird wie folgt geändert:

Im § 17 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Für Vorhaben der Ziffer 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBI. Nr. 253/1957, betreffen, ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.““

Begründung

Zu Z 1 (Art 1 - Änderung des Luftfahrtgesetzes):

Die im Initiativantrag vorgesehene Änderung des § 141a soll durch den neuen § 145b ersetzt werden.

Mit dem neuen § 145b sollen spezifische Vorgaben für die Bewilligung von Flughäfen gemäß dem UVP-G 2000 normiert werden. Diese spezifischen Vorgaben sind aus mehreren Gründen erforderlich: Flughäfen sind Infrastruktureinrichtungen, die in besonderem Maße öffentlichen Interessen dienen; insbesondere größere Flughäfen sind räumlich gebunden, sodass ein Ausweichen in andere Regionen unmöglich ist; emittorseitige Maßnahmen (am Luftfahrzeug) zur Emissionsminderung sind faktisch nicht möglich, es kann lediglich die Emission durch laufende technische Weiterentwicklung reduziert werden; die Dosis-Wirkungsbeziehungen insbesondere bei Fluglärm sind spezifisch; das zu betrachtende Immissionsgebiet (Untersuchungsgebiet) ist ungewöhnlich groß und mit herkömmlichen Methoden nicht bzw. nicht sinnvoll erfassbar.

Das gilt insbesondere hinsichtlich Fluglärm, der sich durch folgende schalltechnische Eigenheiten auszeichnet:

Eine Einflussnahme des Flughafenbetreibers auf die Emissionen der Luftfahrzeuge ist nur in beschränktem Umfang möglich. Emissionsmindernde Maßnahmen reduzieren sich international auf die Beschränkung auf bestimmte Flugzeugmuster gemäß ICAO Annex 16 (zB Chapter 3 oder 4) und die technische Weiterentwicklung der Luftfahrzeuge (ANC Active Noise Control, Triebwerke, Fahrwerk sowie Klappensysteme). Quellenseitige Maßnahmen (zB Kapseln und Schirme) sind nicht möglich.

Die Wahl von An- und Abflugrouten ist schon aus meteorologischen Gründen nur bedingt frei disponibel. Auf Grund der Lage der Schallquelle sind Schirmungen und Absorptionseigenschaften im Bodenbereich de facto unwirksam.

Mit dem neuen § 145b soll diesen Besonderheiten Rechnung getragen werden. Die Regelungen orientieren sich an bestehenden Sonderregelungen für andere Infrastruktureinrichtung (Straße, Schiene) und berücksichtigen die Besonderheiten des Fluglärms.

Im Abs. 1 soll klargestellt werden, dass diese Vorschriften nur für Vorhaben gelten, die einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000 bedürfen. Für alle anderen Vorhaben gelten weiterhin ausschließlich die übrigen Vorschriften des Luftfahrtgesetzes.

Da quellenseitige (emissionsseitige) Maßnahmen vielfach (zB bei Fluglärm) nicht möglich sind, sollen mit Abs. 2 objektseitige Maßnahmen zum Immissionsschutz ermöglicht werden. Diese Maßnahmen sind für den Eigentümer oder sonst Berechtigten kostenlos durchzuführen, sollen jedoch nicht gegen deren

Willen durchsetzbar sein (Enteignung oder Zwangsrechte sind nicht vorgesehen). Allerdings soll die Verweigerung des Eigentümers oder sonst Berechtigten nicht dazu führen, dass das Vorhaben verhindert wird; vielmehr gilt in diesem Fall die Maßnahme als gesetzt. Abs. 2 und 3 gelten für alle vom konkreten Vorhaben verursachten Emissionen und Immissionen.

Hinsichtlich des Fluglärmes sollen nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bestimmte Immissionsschwellenwerte festgelegt werden, bei deren Überschreitung besondere objektseitige Maßnahmen vorzunehmen bzw. zumindest anzubieten sind (im Fall der Verweigerung des Eigentümers oder sonst Berechtigten gelten diese Maßnahmen gemäß Abs. 2 als gesetzt). Diese besonderen objektseitigen Maßnahmen sind ebenfalls nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung festzulegen.

Fluglärm als großflächige Immission unterliegt einer spezifischen Bewertung. In der zu erlassenden Verordnung wird daher klarzustellen sein, dass die Beurteilung von Fluglärm ausschließlich als spezifische Immission zu erfolgen hat.

Schließlich soll auch die Art und Weise der Berechnung der Lärmindizes mit Verordnung erfolgen. Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass derzeit die Fluglärmimmissionen grundsätzlich nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 (Blatt 1 Punkt 5, Ausgabe Jänner 2004) zu berechnen sind, wobei nur die Berechnungsvorschriften dieser ÖAL-Richtlinie maßgeblich sein sollen. Allerdings wird davon ausgegangen, dass die ÖAL-Richtlinie Nr. 24 an die internationale Entwicklung angepasst wird (vgl. ECAC.CEAC Doc 29R der European Civil Aviation Conference, Draft 6.0 vom Mai 2004). Weiters ist zu berücksichtigen, dass Messungen für eine Beurteilung nicht heranzuziehen sein werden, diese können jedoch zur Kontrolle und Dokumentation verwendet werden.

Im Fall der Bilanzierung von Fluglärm bei Erweiterung und Ausbau genehmigter Flughäfen sind die Fluglärmimmissionen der genehmigten Anlage zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und des Planfalls zum Prognosezeitpunkt einander gegenüber zu stellen.

Um Widmungskonflikte zu vermeiden, ist es unabdingbar, entsprechende Vorkehrungen auch durch raumordnerische Maßnahmen zu treffen, die ein weiteres Heranwachsen von Bebauung mit möglichen Betroffenen an Flughäfen bzw. an durch Flugverkehr belastete Korridore verhindern. Fluglärmbelastete Gebiete sollten widmungsrechtlich entsprechend ausgewiesen werden. Als raumplanerische Maßnahme käme ua die Rückwidmung von noch nicht bebauten, ausgewiesenen Widmungen für Wohnzwecke bei Überschreitung bestimmter Richtwerte in Betracht. In Betracht kämen auch baubehördliche Vorschriften für rechtskräftig ausgewiesene Wohngebietswidmungen (Mindestanforderungen an den Schallschutz der Außenbauteile gemäß ÖNORM B 8115-2). Aus Gründen der verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung haben derartige Regelungen die Länder bzw. die Gemeinden zu treffen.

Bei Festlegung der Maßnahmen, die ab Überschreiten der Immissionsschwellenwerte zu setzen sind, wird zu beachten sein, dass objektseitige Maßnahmen jedenfalls so zu gestalten sind, dass die zur Nutzung des Wohnraums unumgänglich erforderlichen Bedürfnisse gegeben sind. Es sind dies einerseits Kommunikationsbedürfnisse am Tag, abendliche Erholungsbedürfnisse und das Bedürfnis an ungestörtem Schlaf in der Nacht. Gleichzeitig muss die hygienisch erforderliche Luftqualität sichergestellt werden. Auf Grund der durch geschlossene Fenster verminderten Schlafqualität wird in belasteten Gebieten der Einbau von mechanischen Be- und Entlüftungsgeräten notwendig sein. Am Tag ist eine Stoßbelüftung durch geöffnete Fenster zumutbar.

Die großflächige Einwirkung in Verbindung mit der Eigenschaft als infrastrukturelle Einrichtung schließt eine individuelle Beurteilung in sämtlichen Räumen der möglichen betroffenen Anrainerobjekte aus. Technische Konventionen zur Festlegung der Transmission zwischen Freiem und Innenräumen sind unumgänglich. Bei der Beurteilung von Flughäfen wird für die Nachtzeit grundsätzlich von der Schallimmission am Ohr des Schläfers bei gekippten Fenstern ausgegangen, weil durch das Kippen des Fensters sichergestellt ist, dass der hygienisch erforderliche Luftwechsel gegeben ist und damit ein gesunder Schlaf der Betroffenen gewährleistet werden kann.

Zu Z 2 (Art. 3 - Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000)

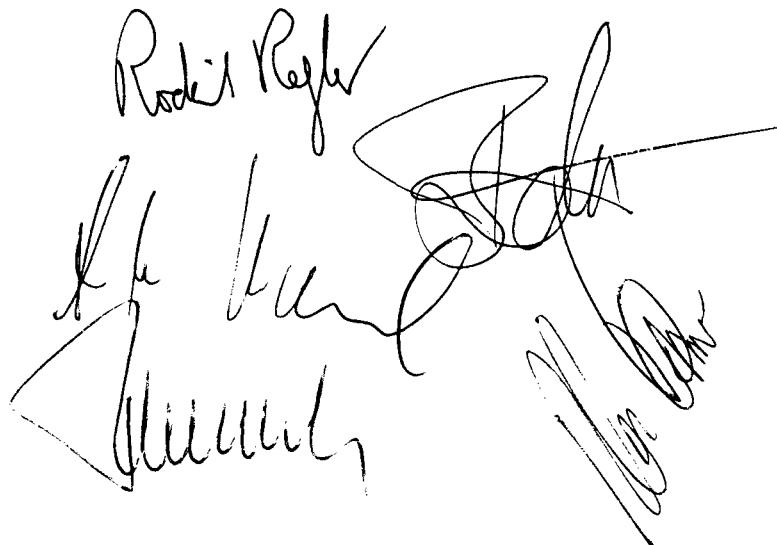
Die im Initiativantrag vorgesehene Änderung des § 26 soll durch eine Änderung des § 17 ersetzt werden.

Als zusätzliches Genehmigungskriterium für alle UVP-pflichtigen Vorhaben verweist § 17 Abs. 2 Z 2 lit. c auf den Schutz vor unzumutbaren Belästigungen nach dem Standard der Gewerbeordnung. Zu dieser für das österreichische Umweltrecht besonders bedeutenden Vorschrift haben Verwaltungspraxis und verwaltungsgerichtliche Judikatur einen relativ strengen Maßstab für die Zumutbarkeit von Belästigungen entwickelt.

Für die Genehmigung von Linienvorhaben im öffentlichen Interesse (Eisenbahn, Straße), die in aller Regel durch die Betroffenheit sehr vieler Einzelpersonen gekennzeichnet ist, wurden bereits durch die UVP-G-Novelle 1996, BGBl. Nr. 773/1996, davon abweichende Standards festgelegt (§ 17 Abs. 3 i.V.m. § 24h Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 i.d.g.F.). Für Eisenbahnvorhaben wurde dabei bestimmt, dass die Zumutbarkeit einer Belästigung nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen ist. Solche sind in Bezug auf Lärm in der Schienenverkehrs-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, enthalten. Diese stellt aus der Sicht des Nachbarschutzes einen tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn/Nachbarinnen vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung eines Bahnvorhabens dar.

UVP-pflichtige Vorhaben an Flughäfen (§ 64 des Luftfahrtgesetzes) betreffen in der Regel eine noch größere Anzahl von Personen, wobei eine Genehmigung derartiger Vorhaben nach der für Gewerbeanlagen entwickelten Judikatur von vornherein nicht möglich erscheint, ja schon die Berechnung der Änderung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse nicht immer durchführbar ist. Da solche Vorhaben jedoch im öffentlichen Interesse stehen können, werden mit der Novelle des Luftfahrtgesetzes in Artikel 1 spezielle Immissionsschutzvorschriften einschließlich einer Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Immissionsschwellenwerten und Schutzmaßnahmen für derartige Flugplatzvorhaben geschaffen, die – ebenso wie die SchIV für Eisenbahnvorhaben – als Maßstab für den Belästigungsschutz betroffener Nachbarn in der UVP herangezogen werden können.

Dabei ist davon auszugehen, dass im Regelfall bei Erfüllung der Immissionsschwellenwerte bzw. nach Setzung der mit Verordnung festzulegenden objektseitigen Maßnahmen nicht nur auszuschließen ist, dass ein Nachbar/eine Nachbarin durch vom Vorhaben ausgehenden Fluglärm unzumutbar beeinträchtigt wird, sondern auch eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Ist es der betreffenden Person zumutbar, sich in (durch objektseitige Maßnahmen) geschützten Innenräumen aufzuhalten, so können auch keine gesundheitlich nachteiligen Folgen auftreten.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Roland Reiter". The signature is fluid and cursive, with the name "Roland" on top and "Reiter" below it. There are several other, smaller, illegible signatures or initials written around the main one, possibly belonging to other signatories.