

**Gruppe Luft - Wasser**

Abteilung II/L 3 - Flughäfen, Flugbetrieb und Technik

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Telefon: +43 (1) 711 62-9900

Telefax: +43 (1) 711 62-9998

GZ. 78.538/1-II/L3/04 DVR 0000175

An/die/das/den

lt. beiliegender Verteilerliste

Wien, am 9. August 2004

**Betrifft: Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen;
Begutachtungsverfahren;**

In der Beilage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einen Gesetzesentwurf mit dem Ersuchen, eine allfällige Stellungnahme zu diesem bis zum

20. Oktober 2004 (ho. einlangend)

schriftlich (Post, Fax oder E-Mail) abzugeben (e-mail an: veronika.loeblich@bmvit.gv.at). Sollte beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme einlangen, wird davon ausgegangen, dass gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.

Es wird weiters darauf hingewiesen, dass der Entwurf auch unter folgender Internet-Adresse einsehbar ist:

www.ris.bka.gv.at/auswahl/.

Die Aussendung dient gleichzeitig als Übermittlung im Sinne des Art. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, die Stellungnahmefrist im Sinne dieser Vereinbarung endet nicht vor Ablauf von sechs Wochen nach Zustellung.

Weiters wird ersucht,

- 25 Ausfertigungen der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon in Kenntnis zu setzen,
- bei Vorhandensein der technischen Möglichkeit hiezu, die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates – zusätzlich zur Übermittlung in 25 Ausfertigungen – im Wege elektronischer Post an die Adresse

begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

zu senden.

Beilagen

Für den Bundesminister:

Ing. Mag. Bialonczyk

Ihr Sachbearbeiter:

Mag. Veronika Löblich

Tel.: +43 (1) 711 62-9801, Fax-DW: 9998

veronika.loeblich@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



An das/die/den

Österreichische Präsidentschaftskanzlei (*per E-Mail*)
 Parlamentsdirektion (*per E-Mail*)
 Rechnungshof (*per E-Mail*)
 Volksanwaltschaft (*per E-Mail*)
 Verfassungsgerichtshof (*per E-Mail*)
 Verwaltungsgerichtshof (*per E-Mail*)
 a l l e Bundesministerien (*alle per E-Mail*)
 Büro von Herrn Staatssekretär MORAK
 Büro von Herrn Staatssekretär Dr. FINZ
 Büro von Herrn Staatssekretär Dr. WANECK
 Büro von Herrn Staatssekretär Mag. SCHWEITZER
 Büro von Frau Staatssekretärin HAUBNER
 Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst (*per E-Mail*)
 Datenschutzrat (*per E-Mail*)
 Rat für Forschung und Technologieentwicklung (*per E-Mail*)
 Präsidium der Finanzprokuratur (*per E-Mail*)
 Österreichische Bundesforste AG (*per E-Mail*)
 Österreichische Bundesbahnen (*per E-Mail*)
 Österreichische Post AG
 Telekom Austria AG (*per E-Mail*)
 Bundes-Jugendvertretung (*per E-Mail*)
 Österreichische Bundes-Sportorganisation (*per E-Mail*)
 a l l e Ämter der Landesregierungen (*alle per E-Mail*)
 Verbindungsstelle der Bundesländer (*per E-Mail*)
 Vorsitzendenkonferenz der unabhängigen Verwaltungssenate
 a l l e unabhängigen Verwaltungssenate (*alle per E-Mail*)
 Verein der Mitglieder der Unabhängigen Verwaltungssenate (*per E-Mail*)
 Österreichischen Gemeindebund (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Burgenland (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Kärnten (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Niederösterreich
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Oberösterreich (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Salzburg (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Steiermark (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Tirol (*per E-Mail*)
 Österreichischen Städtebund - Landesgruppe Vorarlberg (*per E-Mail*)
 Wirtschaftskammer Österreich (*per E-Mail*)
 Bundesarbeitskammer (*per E-Mail*)

Präsidentenkonferenz für Landwirtschaftskammern Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichischen Rechtsanwaltskammertag (*per E-Mail*)
alle Rechtsanwaltskammern (*alle per E-Mail*)
Österreichische Notariatskammer (*per E-Mail*)
Österreichische Patentanwaltskammer (*per E-Mail*)
Österreichische Ärztekammer (*per E-Mail*)
Österreichische Dentistenkammer
Bundeskammer der Tierärzte Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichische Apothekerkammer (*per E-Mail*)
Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten (*per E-Mail*)
Kammer der Wirtschaftstreuhandler (*per E-Mail*)
Bundekonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg
Institut für Rechtswissenschaften Technischen Universität Wien
Institut für Wirtschaft, Politik und Recht der Universität für Bodenkultur Wien (*per E-Mail*)
Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht der Wirtschaftsuniversität Wien (*per E-Mail*)
rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz
Institut für Rechtswissenschaften der Universität Klagenfurt (*per E-Mail*)
Institut für Europarecht der Universität Wien (*per E-Mail*)
Forschungsinstitut für Europarecht der Universität Graz (*per E-Mail*)
Zentrum für Europäisches Recht der Universität Innsbruck (*per E-Mail*)
Forschungsinstitut für Europarecht Universität Salzburg (*per E-Mail*)
Forschungsinstitut für Europafragen der Wirtschaftsuniversität Wien
Institut für Europarecht Universität Linz (*per E-Mail*)
Österreichische Rektorenkonferenz (*per E-Mail*)
Österreichische Institut für Rechtspolitik (*per E-Mail*)
Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
Österreichische Normungsinstitut (*per E-Mail*)
Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger (*per E-Mail*)
Vereinigung der Österreichischen Industrie (*per E-Mail*)
Österreichischen Gewerkschaftsbund (*per E-Mail*)
Gewerkschaft Öffentlicher Dienst (*per E-Mail*)
Vereinigung Österreichischer Richter (*per E-Mail*)
Vereinigung Österreichischer Staatsanwälte
Verband Österreichischer Zeitungen (*per E-Mail*)
Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs (*per E-Mail*)
Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touringclub (*per E-Mail*)
Verband der Elektrizitätswerke Österreichs (*per E-Mail*)
Österreichischen Bundesfeuerwehrverband (*per E-Mail*)



Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein (*per E-Mail*)

ARGE Daten (*per E-Mail*)

Verband der Versicherungsunternehmen

Arbeitsgemeinschaft der Österreichischer Verkehrsflughäfen (*per E-Mail*)

Austro Control GmbH

Österreichischer Aero-Club

alle Mitglieder, Ersatzmitglieder und nichtstimmberechtigte Mitglieder des Zivilluftfahrtbeirates

Verband der österreichischen Verkehrspiloten (*per E-Mail*)

Österreichische Kuratorium für Flugsicherheit

Entwurf

Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen**Zweck**

§ 1. (1) Dieses Bundes Gesetz bezweckt:

1. die Begrenzung oder die Reduzierung der Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen
2. die Förderung eines langfristig tragbaren Ausbaus der Flughafenkapazitäten
3. die Erreichung bestimmter Lärminderungsziele auf den einzelnen Flughäfen
4. eine Auswahl von Maßnahmen, um ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen

(2) Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2002/30/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, Abl. Nr. L 85/40 vom 28. März 2002 umgesetzt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) „Flughafen“ ist ein Flughafen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 in der Fassung BGBl. Nr. 72/2003 mit mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge im Kalenderjahr (Starts oder Landungen) unter Berücksichtigung des Durchschnitts der letzten drei Kalenderjahre vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes auf den betreffenden Flughafen.

(2) „Stadtflughafen“ ist ein Flughafen im Zentrum eines Ballungsraums, der über keine Piste mit einer Startrollstrecke von mehr als 2 000 Metern verfügt und der lediglich Punkt-zu-Punkt-Flugdienste zwischen europäischen Staaten oder innerhalb europäischer Staaten anbietet, wo eine große Anzahl von Menschen objektiv durch Fluglärm belästigt wird und wo jede Zunahme der Flugbewegungen bei der extremen Lärmsituation eine besonders große Belästigung bedeutet.

(3) „Ziviles Unterschallstrahlflugzeug“ ist ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 34 000 kg oder mehr oder mit einer für das betreffende Flugzeugmuster zugelassenen maximalen Sitzzahl von 19 Fluggastsitzen, nicht gerechnet die ausschließlich für Besatzungsmitglieder vorgesehenen Sitze.

(4) „Knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug“ ist ein ziviles Unterschallstrahlflugzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die mandurch Addieren der einzelnen Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind, erhält.

(5) „Bezugszeitraum“ für die Freistellung von in Entwicklungsländern eingetragenen Luftfahrzeugen (§ 7) ist der Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1996 und dem 31. Dezember 2001.

(6) „Betriebsbeschränkung“ ist eine lärmrelevante Maßnahme zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallflugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Betriebsbeschränkun-

gen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum einschränken.

(7) „Betroffener“ ist eine natürliche oder juristische Person, die von Lärminderungsmaßnahmen, einschließlich Betriebsbeschränkungen, betroffen ist oder betroffen werden könnte oder ein berechtigtes Interesse an solchen Maßnahmen hat.

(8) „Ausgewogener Ansatz“ ist der Ansatz, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten die möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems auf einem Flughafen auf ihrem Gebiet prüfen. Er umfasst insbesondere

- a) absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle
- b) Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und –verwaltung
- c) lärmindernde Betriebsverfahren
- d) Betriebsbeschränkungen.

Allgemeine Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge

§ 3. (1) Bei der Planung von Betriebsbeschränkungen sind jedenfalls die voraussichtlichen Kosten und der wahrscheinliche Nutzen der verschiedenen möglichen Maßnahmen sowie die Besonderheiten des Flughafens zu berücksichtigen.

(2) Die getroffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete müssen zur Verwirklichung der für einen bestimmten Flughafen festgelegten Umweltziele jedenfalls notwendig und angemessen sein. Diskriminierung aufgrund der Nationalität oder Identität des Luftfahrtunternehmens oder des Luftfahrzeugherstellers sind verboten.

(3) Für leistungsbedingte Betriebsbeschränkungen ist von dem Lärmwert des Luftfahrzeugs auszugehen, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), durchgeführte Bescheinigungsverfahren ermittelt wurde.

Prüfung

§ 4. (1) Bei der Prüfung einer Entscheidung über Betriebsbeschränkungen sind die im Anhang 1 genannten Informationen zu berücksichtigen, soweit dies für die betreffenden Betriebsbeschränkungen und die Merkmale des Flughafens angemessen und möglich ist.

(2) Müssen Flughafenprojekte gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 89/2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, wird bei einer gemäß dieses Bundesgesetzes vorgenommenen Prüfung davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen des Absatzes 1 erfüllt, sofern bei der Prüfung soweit möglich die im Anhang 1 genannten Informationen berücksichtigt werden.

Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines Abzugs von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen (Verordnungsermächtigung)

§ 5. Ergibt die im Einklang mit den Vorschriften des § 4 durchgeführte Prüfung aller möglichen Maßnahmen, dass, nachdem partielle Betriebsbeschränkungen in Betracht gezogen worden sind, zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eingeführt werden müssen, knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge auszuschließen, gelten für den betreffenden Flughafen statt des in Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vorgesehenen Verfahrens folgende Vorschriften:

(1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovationen und Technologie kann zur Durchführung eines Ausgewogenen Ansatzes bei der Lösung von Lärmproblemen auf Flughäfen durch Verordnung festlegen, dass

- a) sechs Monate nach Abschluss der Prüfung und dem Beschluss, den Betrieb zu beschränken, auf dem betreffenden Flughafen keine im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode zusätzlichen Dienste mit knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen mehr zugelassen werden;
- b) frühestens sechs Monate danach von dem Betreiber, die Zahl der Flugbewegungen der nur knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge, die den betreffenden Flughafen anfliegen, um jährlich bis zu 20 % der ursprünglichen Gesamtzahl an Flugbewegungen zu reduzieren sind.

(2) Vorbehaltlich der Prüfungsvorschriften des § 4 können auf Stadtflughäfen strengere Maßnahmen hinsichtlich der Begriffsbestimmung der knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeuge eingeführt werden,

sofern diese Maßnahmen nicht zivile Unterschallstrahlflugzeuge betreffen, die laut ihrer ursprünglichen Bescheinigung oder ihrer Neubescheinigung den Lärmstandards des Bands I Teil II Kapitel 4 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt entsprechen.

(3) Eine Verordnung gemäß Absatz 1 ist nach Anhörung der Länder und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Anreize für Lärmschutzmaßnahmen zu erlassen.

Derzeitige Betriebsbeschränkungen

§ 6. Die Bestimmungen des § 4 gelten nicht für

- a) Betriebsbeschränkungen, die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassen worden sind,
- b) unwesentliche technische Änderungen partieller Betriebsbeschränkungen, die für die Luftfahrtunternehmen auf einem bestimmten Flughafen keine signifikanten Kostenauswirkungen haben und die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes vorgenommen werden.

Freistellung von in Entwicklungsländern eingetragenen Luftfahrzeugen

§ 7. Knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge, die in Entwicklungsländern eingetragen sind, sind in der gemäß § 5 zu erlassenden Verordnung für einen Zeitraum von zehn Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes von § 5 auszunehmen, sofern:

- a) diese Luftfahrzeuge — mit einem Lärmzeugnis, das die Einhaltung der Höchstwerte des Bands I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt bescheinigt — den betreffenden Flughafen im Bezugszeitraum angefliegen haben, und
- b) diese Luftfahrzeuge in dem Bezugszeitraum in dem Register des betreffenden Entwicklungslandes eingetragen waren und weiterhin von einer in diesem Entwicklungsland ansässigen natürlichen oder juristischen Person betrieben werden.

Freistellungen für einzelne Flüge unter außergewöhnlichen Umständen

§ 8. In Einzelfällen können in der gemäß § 5 zu erlassenden Verordnung einzelne Flüge von knapp die Vorschriften erfüllenden Luftfahrzeugen, die auf der Grundlage anderer Bestimmungen dieses Gesetzes nicht zulässig wären, auf österreichischen Flughäfen genehmigt werden. Diese Freistellungen beschränken sich auf

- a) Luftfahrzeuge, die im Einzelfall unter so außergewöhnlichen Umständen eingesetzt werden, dass die Verweigerung einer vorübergehenden Freistellung nicht gerechtfertigt wäre,
- b) Luftfahrzeuge, die Flüge ohne Entgelt zum Zweck von Umbauten, Reparaturen oder Wartung durchführen.

Verfahren, Behörde

§ 9. (1) Wird die Erlassung einer neuen Betriebsbeschränkung erforderlich, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovationen und Technologie den Ländern zum Zwecke der Anhörung die Prüfungsergebnisse gemäß § 4 sowie den Entwurf der Verordnung mit einer Erläuterung der Gründe für die Einführung unter Berücksichtigung der geeigneten Elemente des ausgewogenen Ansatzes zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für Verkehr, Innovationen und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Vorhaben auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) Weiters sind die Prüfungsergebnisse gemäß § 4 sowie der Entwurf der Verordnung mit einer Erläuterung der Gründe für die Einführung unter Berücksichtigung der geeigneten Elemente des ausgewogenen Ansatzes, allen Betroffenen durch öffentliche Bekanntmachung in den Anrainergemeinden zur Kenntnis zu bringen und zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen, und zwar

- a) bei Maßnahmen aufgrund von § 5 Absatz 1 lit. a) sechs Monate vor Wirksamwerden der Maßnahme,
- b) bei Maßnahmen aufgrund von § 5 Absatz 1 lit. b) und § 5 Absatz 2 ein Jahr vor Wirksamwerden der Maßnahme,
- c) bei allen Maßnahmen aufgrund von § 5 zwei Monate vor der Genehmigung der Flugpläne.

(3) Die Prüfungsergebnisse gemäß § 4 und sowie der Entwurf der Verordnung mit einer Erläuterung der Gründe für die Einführung unter Berücksichtigung der geeigneten Elemente des ausgewogenen Ansatzes sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovationen und Technologie zur Stellungnahme durch öffentlichen



Bekanntmachung auf der Homepage d Bundesministeriums für Verkehr, Innovationen und Technologie sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundzumachen.

Inkrafttreten

§ 10. Dieses Bundesgesetz tritt mit..... in Kraft.

Anhang 1

Informationen gemäß § 4

1. Aktueller Stand

- 1.1. Beschreibung des Flughafens, einschließlich Angaben über Kapazität, Lage, Umgebung, Flugverkehrsaufkommen, Verkehrsmix und Startbahnmix.
- 1.2. Beschreibung der Umweltschutzziele für den Flughafen und vor dem Hintergrund des ganzen Landes.
- 1.3. Angaben über Lärmkonturen des laufenden Jahres sowie der vergangenen Jahre - einschließlich der geschätzten Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen. Beschreibung der für die Ermittlung der Konturen angewendeten Berechnungsmethode.
- 1.4. Beschreibung der bisherigen Maßnahmen zur Verminderung des Fluglärms: z.B. Angaben über Flächennutzungsplanung und -verwaltung, Schallisolierungsprogramme, Betriebsverfahren wie PANS-OPS, Betriebsbeschränkungen z.B. durch Festlegung von Lärmhöchstwerten, Einschränkung/Verbot nächtlicher Starts und Landungen, Lärmgebühren, Bevorzugung bestimmter Start- und Landebahnen, Bevorzugung/Einhaltung bestimmter Strecken aus Lärmschutzgründen, Lärmüberwachung.

2. Prognose ohne neue Maßnahmen

- 2.1. Gegebenenfalls Beschreibung des bereits genehmigten und im Programm vorgesehenen Flughafenbaus, z.B. Kapazitätserweiterung, Ausbau von Start- und Landebahn und/oder Abfertigungsgebäuden sowie geplanter künftiger Verkehrsmix und erwartetes Wachstum.
- 2.2. Im Fall einer Kapazitätserweiterung: Nutzen der zusätzlichen Kapazität.
- 2.3. Beschreibung der Auswirkungen auf die Lärmsituation ohne weitere Maßnahmen sowie der bereits zur Verbesserung der Lärmsituation im selben Zeitraum geplanten Maßnahmen.
- 2.4. Voraussichtliche Lärmkonturen, einschließlich der geschätzten Zahl wahrscheinlich vom Fluglärm betroffener Menschen - es ist zwischen älteren Wohngebieten und Neubaugebieten zu unterscheiden.
- 2.5. Abschätzung der Folgen und des möglicherweise zu zahlenden Preises, wenn nichts zur Verringerung der Auswirkungen des zunehmenden Lärms getan wird - falls diese erwartet werden.

3. Prüfung zusätzlicher Maßnahmen

- 3.1. Zusätzliche mögliche Maßnahmen im Rahmen der verschiedenen Möglichkeiten gemäß § 3 Absatz 1, und zwar in Grundzügen unter Angabe der wichtigsten Auswahlgründe. Beschreibung der für eine weitere Analyse ausgewählten Maßnahmen und Angaben über die Kosten ihrer Durchführung, erwartete Zahl der Nutznießer und zeitlicher Rahmen sowie Auflistung der einzelnen Maßnahmen nach dem Grad ihrer Gesamtwirksamkeit.
- 3.2. Einschätzung des Kosten-Wirksamkeits- oder des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei bestimmten Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer sozioökonomischen Auswirkungen auf die Flughafenbenutzer: Betreiber (Passagiere und Fracht), Reisende und Kommunalbehörden.
- 3.3. Überblick über die möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf andere Flughäfen, Betreiber und sonstige Betroffene, was die Umwelt und den Wettbewerb betrifft.
- 3.4. Begründung der Entscheidung für die bevorzugte Lösung.
- 3.5. Nichttechnische Zusammenfassung.

4. Verbindung zu der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

- 4.1. Wurden entsprechend der genannten Richtlinie Lärmkarten angefertigt oder Aktionspläne aufgestellt, sind diese zur Lieferung der in diesem Anhang verlangten Informationen zu benutzen.
- 4.2. Bei der Einschätzung der Lärmbelastung (d. h. Lärmkonturen und Zahl der betroffenen Personen) sind zumindest die in der genannten Richtlinie festgelegten gemeinsamen Lärmindizes L_{den} und L_{night} zu benutzen, soweit verfügbar.

Vorblatt

Problem:

Das europäische Parlament und der Rat haben mit der Richtlinie 2002/30/EG vom 26. März 2002 Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vorgeschrieben. Diese Richtlinie basiert auf einer langfristig tragbaren Entwicklung des Luftverkehrs und zielt auf die Reduzierung der Lärmbelästigung durch Flugzeuge im Nahebereich von Flughäfen ab. Die Richtlinie 2002/30/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft war bis zum 28. September 2003 umzusetzen.

Ziel:

Verbindliche Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie 2002/30/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft im österreichischen Recht.

Inhalt:

Umsetzung der genannten Richtlinie durch Übernahme der Regelungen in die österreichische Rechtsordnung.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Die genannte Richtlinie (und somit auch der Gesetzentwurf) betreffen gegenwärtig aufgrund des derzeitigen Verkehrsaufkommens ausschließlich den Flughafen Wien-Schwechat. Für diesen Flughafen wurden jedoch bereits im Jahr 1972 Betriebsbeschränkungen aufgetragen, welche die Anforderungen der genannten Richtlinie erfüllen, sodass derzeit keine Auswirkungen zu erwarten sind.

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das Gesetz dient der Umsetzung von EU-Normen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes (Zweck):

Mit dem vorliegenden Entwurf wird die Richtlinie 2002/30/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, Abl. Nr. L 85/40 vom 28. März 2002, umgesetzt.

Wesentlich ist, dass die genannte Richtlinie (und somit auch der Gesetzentwurf) aufgrund des Verkehrsaufkommens zum Zeitpunkt dieses Entwurfes (2004) ausschließlich den Flughafen Wien-Schwechat betreffen. Für diesen Flughafen wurden jedoch bereits im Jahr 1972 Betriebsbeschränkungen aufgetragen, welche die Anforderungen der genannten Richtlinie erfüllen. Sollten sich auf Grund der zukünftigen Verkehrsentwicklung weitergehende lärmbedingte Betriebsbeschränkungen als erforderlich erweisen, wären diese durch eine gesonderte Verordnung, die aufgrund dieses Bundesgesetzes zu erlassen ist, vorzuschreiben.

Hauptziel der gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Union ist eine langfristig tragbare Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Europäischen Gemeinschaft als auch den Umweltschutz sicherstellt. Eine langfristig tragbare Entwicklung des Flugverkehrs erfordert auf Flughäfen mit besonderen Lärmproblemen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung durch Luftfahrzeuge.

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat im Band I Teil II Kapitel 4 des Anhangs 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt einen neuen, strengeren Lärmhöchstwert festgelegt. Dieser Höchstwert wird die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen auf längere Sicht verbessern. Der in Kapitel 4 angegebene Höchstwert wurde für die Zulassung von Luftfahrzeugen und nicht als Grundlage für Betriebsbeschränkungen festgelegt.

Der schrittweise Abzug von Kapitel-2-Flugzeugen gemäß der Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) war in Österreich bereits lange vor dem Stichtag der Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 (dem 1. April 2002) abgeschlossen. Um bei künftig ständig zunehmendem Luftverkehr in Europa eine wesentliche Verschlechterung der Lärmsituation zu verhindern, werden neue Maßnahmen erforderlich sein.

Der Einsatz umweltverträglicherer Flugzeuge kann zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Flughafenkapazitäten beitragen und einen Ausbau der Flughafeninfrastruktur entsprechend dem Marktbedarf erleichtern.

Ein gemeinsamer Rahmen von Regeln und Verfahren für Betriebsbeschränkungen auf Gemeinschaftsflughäfen als Teil eines ausgewogenen Lärmschutzansatzes wird dazu beitragen, den Anforderungen des Binnenmarktes Rechnung zu tragen, da auf Flughäfen mit weitgehend vergleichbaren Lärmproblemen die gleichen Betriebsbeschränkungen eingeführt werden. Dazu gehören die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf einem Flughafen und die Prüfung der möglichen Abhilfemaßnahmen sowie die Wahl von Lärminderungsmaßnahmen, die einen maximalen Umweltnutzen bei möglichst geringen Kosten gewährleisten.

Die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (6) schreibt in den Artikeln 8 und 9 unter anderem die Veröffentlichung und Überprüfung von neuen Betriebsbeschränkungen vor. Mit dem vorliegenden Gesetz werden Betriebsbeschränkungen für einen bestimmten Bereich festgelegt und damit wird klargestellt werden, in welchem Verhältnis jene Verordnung zum vorliegenden Gesetz steht.

Besonderer Teil

Zu § 2 Abs. 1 bis 7:

Diese Begriffsbestimmungen wurden aus der Richtlinie 2002/30/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, Abl. Nr. L 85/40 vom 28. März 2002 (Artikel 2) übernommen und um die ausdrückliche Definition des Begriffs „Bezugszeitraum“ in Abs. 5 erweitert.

Zu § 2 Abs. 8:

Die 33. ICAO-Versammlung hat die Entschließung A33/7, die für den Lärmschutz den Begriff des „ausgewogenen Ansatzes“ einführt, angenommen und damit ein Verfahrenskonzept zur Bekämpfung von Fluglärm geschaffen, das internationale Leitlinien für Betriebsbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen einschließt. Der „ausgewogene Ansatz“ bei der Bekämpfung von Fluglärm umfasst vier Hauptelemente und erfordert eine sorgfältige Prüfung der verschiedenen Lärminderungsmöglichkeiten, einschließlich der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und -verwaltung, lärmindernde Betriebsverfahren sowie Betriebsbeschränkungen, unbeschadet der einschlägigen rechtlichen Pflichten, bestehenden Vereinbarungen, geltenden Gesetze und etablierten Strategien. Der „ausgewogene Ansatz“ ist ein wichtiger Schritt, um eine Lärminderung zu erreichen. Um eine effektive und dauerhafte Lärmreduzierung zu erreichen, sind jedoch ebenfalls strengere technische Normen, beispielsweise strengere Lärmnormen für Luftfahrzeuge, bei gleichzeitiger Außerdienststellung lauter Luftfahrzeuge notwendig.

Zu § 3:

Diese Begriffsbestimmungen wurden aus der Richtlinie 2002/30/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, Abl. Nr. L 85/40 vom 28. März 2002 (Artikel 4) übernommen.

Es wird auch anerkannt, dass die Luftverkehrsbranche ein legitimes Interesse an kostengünstigen Lösungen zur Erreichung der Lärmschutzziele hat.

Zu § 4:

Diese Begriffsbestimmungen wurden aus der Richtlinie 2002/30/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, Abl. Nr. L 85/40 vom 28. März 2002 (Artikel 5) übernommen.

Die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten schreibt bereits eine umfassende Prüfung von Flughafenprojekten vor, die eine Lärminderung einschließen. Es ist davon auszugehen, dass damit die Prüfungsvorschriften dieser Richtlinie bei Projekten zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur zum Teil erfüllt werden. Eine solche Prüfung kann ergeben, dass sich die Ziele nur durch eine Einschränkung bei neuen Diensten und den schrittweisen Abzug von Flugzeugen, welche die Lärmhöchstwerte des Kapitels 3 nur geringfügig unterschreiten, erreichen lassen.

Zu § 5 Abs. 2:

Die besonderen Lärmprobleme der Flughäfen, die im Zentrum von Ballungsräumen liegen („Stadtflughäfen“), wird dadurch anerkannt, dass strengere Vorschriften erlaubt werden.

Zu § 6:

Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur soll im Hinblick auf eine langfristig tragbare Entwicklung des Luftverkehrs erleichtert werden. Es wird gestattet, die derzeitigen flughafenspezifischen Lärmschutzmaßnahmen fortzusetzen und bestimmte technische Änderungen an partiellen Betriebsbeschränkungen vorzunehmen.

Zu § 7:

Übermäßige wirtschaftliche Härten für Betreiber aus Entwicklungsländern wird dadurch vermieden, dass Ausnahmen gewährt werden, wobei jedoch auf die Vermeidung von Missbrauch zu achten ist.

Zu § 8:

Durch diese Bestimmung wird sichergestellt, aussergewöhnlichen Umstände, z.B. Einsätze für Katastrophenübungen, Durchführungen von speziellen Wartungsarbeiten usw. Rechnung zu tragen.

Zu § 9:

Bei Vorschlägen für lärmrelevante Maßnahmen einschließlich der neuen Betriebsbeschränkungen, wurden Transparenz und die Anhörung aller Betroffenen sichergestellt. Den Betreibern wird durch eine Vorankündigung ausreichend Zeit gelassen, wenn neue Betriebsbeschränkungen vorgesehen sind.