

Entwurf

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Immissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung – LuIV)

Auf Grund von § 62 Abs. 4 und § 145b des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I. Nr. 83/2008 und die Bundesministeriengesetz-Novelle 2009, BGBl. I Nr. 3, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft verordnet:

Anwendungsbereich

§ 1. (1) Mit dieser Verordnung werden Regelungen hinsichtlich der Schallimmissionen, die durch Vorhaben bedingt sind, welche

1. Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 idgF, oder Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, betreffen und
2. einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF, bedürfen,

erlassen.

(2) Im Anwendungsbereich dieser Verordnung tritt im Falle von Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß § 62 LFG.

Immissionsschwellenwerte für Fluglärm

§ 2. Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingter unzumutbarer Belästigung der Nachbarn durch Fluglärm gelten folgende Immissionsschwellenwerte:

- | | | | | |
|-----------|---------------------------------------|------------------|---|--------------------------|
| 1. Tag: | bis zum Ablauf des 31. Dezember 2016: | $L_{Aeq\ Tag}$ | = | 62 dB(A) Außenpegel, |
| | mit 1. Jänner 2017 | $L_{Aeq\ Tag}$ | = | 60 dB (A) Außenpegel |
| 2. Nacht: | bis zum Ablauf des 31. Dezember 2016: | $L_{Aeq\ Nacht}$ | = | 52 dB(A) Außenpegel bzw. |
| | | L_{Amax} | = | 6mal 71 dB(A) Außenpegel |
| | mit 1. Jänner 2017 | $L_{Aeq\ Nacht}$ | = | 50 dB(A) Außenpegel. |

Ermittlung der Lärmbelastung

§ 3. (1) Die Ermittlung der Lärmbelastung hat wie nachstehend zu erfolgen:

1. $L_{Aeq\ Tag}$ ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 2007, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Zeit zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (§ 2 Z 1) erfolgen;
2. $L_{Aeq\ Nacht}$ ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 2007, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (§ 2 Z 2) erfolgen;
3. L_{Amax} ist der A-bewertete maximale Pegel.

Die Werte sind nach dem ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 7. Dezember 2005, für das gesamte Jahr zu berechnen, mit der Maßgabe, dass nur die spezifische Immission des Fluglärms relevant ist und andere Schallquellen außer Betracht zu bleiben haben sowie die berechnete Immission vor

Wohngebäuden auf Flugplatzhöhe über Meer (Flughafen- bzw. Flugplatzbezugspunkt gemäß den jeweiligen Sicherheitszonen-Verordnungen) anzuwenden ist. Zwischen innen und außen gilt ein Pegelunterschied von 15 dB(A). Liegen sämtliche für ein Grundstück ermittelten Schallpegel unterhalb der Immissionsschwellenwerte, so gelten diese für auf dem Grundstück befindliche Wohngebäude jedenfalls als eingehalten.

(2) Immissionen, die von Luftfahrzeugen im militärischen oder polizeilichen Dienst ausgehen, haben für die Berechnung der Lärmindizes außer Betracht zu bleiben.

(3) Für die Berechnung der Fluglärmimmissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zu dem nach § 145b Abs. 5 LFG festgelegten Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen. Veränderungen eines den Lärmindizes zugrunde gelegten energieäquivalenten Dauerschallpegels (Beurteilungspegel) zwischen dem Nullszenario und dem Planszenario bis zu 2 dB gelten als irrelevant, wobei sämtliche Vorhaben, die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt worden sind, zu berücksichtigen sind.

Objektseitige Maßnahmen

§ 4. (1) Werden die Immissionsschwellenwerte gemäß § 2 überschritten, sind zur Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn (§ 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2 für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen, vorzunehmen. Diese Maßnahmen sind bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

(2) Die für die Erteilung der Genehmigung gemäß dem UVP-G 2000 zuständige Behörde hat dem Zivilflugplatzhalter die Durchführung folgender Schallschutzmaßnahmen vorzuschreiben, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren:

1. $L_{Aeq\ Tag} > 62\text{ dB(A)}$ bzw. ab 1. Jänner 2017: $L_{Aeq\ Tag} > 60\text{ dB(A)}$: Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Räumlichkeiten, die überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen;
2. $L_{Aeq\ Nacht} > 52\text{ dB(A)}$ bzw. L_{Amax} öfter als 6 mal 71 dB(A) Außenpegel bzw. ab 1. Jänner 2017: $L_{Aeq\ Nacht} > 50\text{ dB(A)}$: Einbau von Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen ohne Austausch bestehender Fenster;
3. $L_{Aeq\ Nacht} > 62\text{ dB(A)}$ bzw. ab 1. Jänner 2017: $L_{Aeq\ Nacht} > 60\text{ dB(A)}$: Austausch bestehender Fenster gegen Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen. Gegebenenfalls Kastenfenster oder Nachrüstung bestehender Fenster mit Fenstervorsatzschalen (absorbierende Verkleidung der Fensterleibungen) und zusätzlicher Verglasung in Kombination mit Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen sowie schalltechnische Verbesserung der Außenbauteile (insbesondere Dächer).

Diese Maßnahmen sind vom Zivilflugplatzhalter auf eigene Kosten durchzuführen.

(3) Der Zivilflugplatzhalter hat den Eigentümer oder sonst Berechtigten von der beabsichtigten Durchführung der Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2 zu informieren. Der Anspruch auf Durchführung bleibt für den Eigentümer oder sonst Berechtigten für 36 Monate aufrecht. Wird die Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten zur Durchführung der im Abs. 2 genannten Schallschutzmaßnahmen oder zur Einholung dafür allenfalls erforderlicher Bewilligungen oder zur Erstattung allenfalls erforderlicher Anzeigen verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden.

(4) Der Eigentümer oder sonst Berechtigte hat Anspruch auf eine einmalige Vornahme der Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2. Die Wartung und Erhaltung der eingebauten Schallschutzmaßnahmen obliegt dem Eigentümer oder sonst Berechtigten auf eigene Kosten.

Vereinbarungen

§ 5. Vom Zivilflugplatzhalter abgeschlossene Vereinbarungen, die von § 3 Abs. 1 abweichende Immissionsschwellenwerte und/oder von § 4 Abs. 2 abweichende Schallschutzmaßnahmen vorsehen, bleiben unberührt, soweit diese keinen schlechteren Schutzstandard festlegen. Soweit diese Vereinbarungen erfüllt worden sind, gelten die gemäß § 4 Abs. 2 vorgeschriebenen Maßnahmen als gesetzt.

In-Kraft-Treten

§ 6. Diese Verordnung tritt mit xxx in Kraft.

Übergangsbestimmung

§ 7. Bis zum Ablauf des yyy [1 Jahr nach In-Kraft-Treten dieser Verordnung] ist an Stelle der in § 3 genannten Berechnung der Fluglärmimmissionen eine Berechnung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 Blatt 1 Punkt 7 (Ausgabe Jänner 2004) für das gesamte Jahr zulässig.

Vorblatt

Problem:

Gemäß § 145b des Luftfahrtgesetzes sind von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für Vorhaben, die Flughäfen betreffen und die dem UVP-G 2000 unterliegen, hinsichtlich der Schallimmissionen Durchführungsbestimmungen zu erlassen.

Ziel und Lösung:

Schaffung einer Verordnung über Schutzmaßnahmen hinsichtlich bestimmter Fluglärmimmissionen.

Inhalt:

Festlegung von Fluglärmimmissionsschwellenwerten, von näheren Bestimmungen über deren Berechnung sowie über die durchzuführenden objektseitigen Maßnahmen bei Überschreitung der Immissionsschwellenwerte.

Alternativen:

Auf Grund des gesetzlichen Auftrages zur Erlassung der genannten Durchführungsbestimmungen gibt es keine Alternative zu der vorgeschlagenen Vorgangsweise.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen:
Durch das gegenständliche Vorhaben entstehen keine finanziellen Auswirkungen für die Gebietskörperschaften.
- Wirtschaftspolitische Auswirkungen:
 - Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:
Die vorgesehenen objektseitigen Maßnahmen sind von den Zivilflugplatzhaltern vorzunehmen, welche die dafür notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen müssen.
 - Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:
Es werden keine Verwaltungslasten für Unternehmen verursacht.
- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:
Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.
- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:
Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Im § 145b des Luftfahrtgesetzes sind spezifische Regelungen für die Bewilligung von Flughäfen (§ 64 LFG) gemäß dem UVP-G 2000 normiert worden, um durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen der Nachbarn, insbesondere unzumutbare Belästigungen durch Fluglärm, hintanzuhalten. Diese spezifischen Vorgaben sind aus den 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. Emitterseitige Maßnahmen (am Luftfahrzeug) zur Emissionsminderung sind faktisch nicht möglich, es kann lediglich die Emission durch laufende technische Weiterentwicklung reduziert werden; das zu betrachtende Immissionsgebiet (Untersuchungsgebiet) ist ungewöhnlich groß und mit herkömmlichen Methoden nicht bzw. nicht sinnvoll erfassbar.

Eine Einflussnahme des Flugplatzbetreibers 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.

Bei der Wahl von An- und Abflugrouten kann nicht immer die lärmschonendste Route gewählt werden, da jedenfalls die luftverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen und das Interesse der Verkehrssicherheit zu beachten sind.

Auf Grund der Lage der Schallquelle sind Schirmungen und Absorptionseigenschaften im Bodenbereich de facto unwirksam.

Es wurde daher mit § 145b des Luftfahrtgesetzes die Möglichkeit geschaffen, auch objektseitige Maßnahmen zum Immissionsschutz vorzunehmen. Diese Maßnahmen sind für den Eigentümer oder sonst Berechtigten kostenlos durchzuführen, sollen jedoch nicht gegen deren Willen durchsetzbar sein.

Hinsichtlich des Fluglärms ist im § 145b des Luftfahrtgesetzes vorgesehen, dass die näheren Bestimmungen betreffend die Festlegung von Immissionsschwellenwerten, deren Berechnung und die durchzuführenden objektseitigen Maßnahmen bei Überschreitung der Immissionsschwellenwerte durch Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu erfolgen haben.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend sollen von dieser Verordnung jene Schallimmissionen umfasst werden, die durch Vorhaben hinsichtlich Flughäfen (§ 64 LFG) oder Militärflugplätzen, welche gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, bedingt sind.

Zu § 2:

Um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Festlegung der Immissionsschwellenwerte zu erlangen, wurde ein umweltmedizinisches Gutachten eingeholt. Ausgehend von der in dieser Studie vorgeschlagenen Schwellenwert-Bandbreite, welche auf Grundlage von Untersuchungen der Belästigungsreaktionen auf Fluglärm erstellt worden ist, sollen nunmehr - nach Abwägung aller zu berücksichtigenden Interessen - die in § 2 enthaltenen Werte festgelegt werden.

Grundlage für diese Interessensabwägung und das daraus folgende 2-Stufen-Modell ist vor allem der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Europäischen Gemeinschaft festgelegte „ausgewogene Ansatz“. Dieser Grundsatz ist ein international anerkannter Ansatz zur Bekämpfung des Fluglärms und sieht zur Erreichung dieses Ziels mehrere gleichwertige Maßnahmen vor. Mit der vorliegenden Verordnung soll ein wesentlicher Teil der von der Luftfahrtindustrie zur Lärminderung beizutragenden Maßnahmen festgelegt werden. Eine weitere sehr wesentliche Maßnahme zur Lärmreduktion ist eine geeignete Raumplanung, wie zB die verbindliche Normierung von Bauverboten oder -beschränkungen in der Umgebung von Flugplätzen. Diese Maßnahme kann jedoch nicht im Rahmen dieser Verordnung festgelegt werden, sondern muss von den zur Raumplanung und Flächenwidmung zuständigen Gebietskörperschaften und Organen durchgeführt werden. Grundsatz des

„ausgewogenen Ansatzes“ ist jedenfalls, dass die erfolgreiche Bekämpfung des Fluglärms nicht nur von einer Seite, sondern im Zusammenspiel aller verfügbaren Mittel erfolgen muss.

Mit den vorgeschlagenen Werten soll einerseits eine Vermeidung der Beeinträchtigung des Nachtschlafes und andererseits eine vertretbare Schwelle zu den Belästigungsreaktionen (zB Beeinträchtigung kognitiver Leistungen, Auslösung vegetativer Reaktionen und chronischer Störungen) festgelegt werden.

Zu § 3:

Fluglärm als großflächige Immission unterliegt einer spezifischen Bewertung. Die Beurteilung von Fluglärm hat daher ausschließlich als spezifische Immission zu erfolgen. Dies soll in § 3 klargestellt werden.

Fluglärmimmissionen sollen grundsätzlich nach dem Doc. No. 29 der ECAC (European Civil Aviation Conference) berechnet werden. Gerade im Bereich des Luftverkehrs erscheint es nämlich geboten, sich auf den fortschrittlichsten, europaweit vereinheitlichten und international gebräuchlichen Standard zu beziehen. Maßgeblich sollen nur die Berechnungsvorschriften dieses Regelwerks sein.

Messungen sind für eine Beurteilung nicht heranzuziehen, können jedoch zur Kontrolle und Dokumentation verwendet werden.

Der Dämmwert von gekippten Fenstern kann auf Grund der verschiedenen technischen Ausführungen der Fenster und anderer Faktoren nicht einheitlich angenommen werden, es muss daher ein vertretbarer Durchschnittswert festgelegt werden. Dieser soll das Dämmmaß von 15 dB betragen.

Hinsichtlich der festzulegenden Untergrenze für die Relevanz einer Pegeländerung ist anzumerken, dass sich für Fluglärm aus den Kurven zum Anteil belästigter Anrainer (Miedema & Oudshoorn 2001) eine Ableitung eines Relevanzkriteriums vornehmen lässt. Daraus ergibt sich, dass eine Pegeländerung um 2,2 dB zu einer signifikanten Zu- oder Abnahme des Anteils belästigter Anrainer führt. Demnach kann der in Abs. 3 vorgeschlagene Wert von 2 dB als ausreichend gesichertes Kriterium angesehen werden. Dieses Irrelevanzkriterium soll gemäß Abs. 3 ausschließlich beim Vergleich zwischen dem Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und dem durch das Vorhaben geänderten Zustand zum Prognosezeitpunkt (Planszenario) zum Tragen kommen. Der Prognosezeitpunkt ergibt sich aus § 145b Abs. 5 LFG (mindestens 10 Jahre nach Antragstellung). Weiters ist bei den Berechnungen auch das im § 3a Abs. 5 UVP-G enthaltene Kumulationsprinzip zu beachten, um eine Gesamtschau der Auswirkungen aller Vorhaben innerhalb der letzten fünf Jahre auf einem Flugplatz zu ermöglichen.

Zu § 4:

Mit dieser Bestimmung sollen jene Maßnahmen, die bei Überschreiten der Immissionsschwellenwerte gemäß § 2 zu setzen sind, vorgesehen werden. Objektseitige Maßnahmen müssen jedenfalls so gestaltet sein, 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. 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.

Da die im Abs. 2 vorgesehenen Maßnahmen von der UVP-Behörde in ihrem Genehmigungsbescheid festzulegen sind, ist eine Überprüfung der Durchführung der Maßnahmen im Rahmen der Abnahmeprüfung gemäß § 20 des UVP-G 2000 möglich.

Zu § 5:

Mit dieser Bestimmung soll klargestellt werden, dass von den Zivilflugplatzhaltern abgeschlossene Vereinbarungen (zB im Rahmen eines Mediationsverfahrens) unberührt bleiben, soweit diese keinen schlechteren Schutzstandard vorsehen.

Zu § 7:

Mit dieser Übergangsbestimmung soll insbesondere darauf Rücksicht genommen werden, dass die für die Berechnungsmethoden nach dem ECAC Doc. No 29, 3. Auflage, erforderliche Software noch nicht allgemein erhältlich ist. Sollte mit dem vorgesehenen Übergangszeitraum von einem Jahr nicht das Auslangen gefunden werden, wäre eine Verlängerung dieses Zeitraumes vorzusehen.