

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 Lärmbelastigung 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. Gemäß Artikel 7 der EU Richtlinie 2002/30/EG vom 26.3.2002 ist daher dieses Gesetz für diese Betriebsbeschränkungen nicht anzuwenden. 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 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.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z. 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Besonderer Teil

Zu § 1

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. Durch diese Bestimmung wird das Ziel der Bekämpfung von Fluglärm durch „lärmindernden Betriebsbeschränkungen“ näher definiert.

Zu § 2 Abs. 1 bis 6:

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 § 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.

Zu § 5:

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 § 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.