

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

XXIV. GP.-NR
996/A(E)

24. Feb. 2010

des Abgeordneten Ing. Hofer
und weiterer Abgeordneter

betreffend Absenkung der Immissionsschwellenwerte für Lärm in der Luftverkehr-
Immissionsschutz-VO

Lärm gehört zu einem jener Dinge, unter denen die betroffenen Bürger intensiv leiden und in ihrer Lebensqualität eingeschränkt sind. Insbesondere Gebiete rund um Flughäfen sind von Lärm massiv betroffen.

Bereits seit längerem droht in Wien und seiner Umgebung insbesondere durch den geplanten Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat samt der Errichtung einer 3. Piste ein massiver Anstieg in Bezug auf Lärm.

Die Anzahl der Flugbewegungen in Österreich hat sich in den letzten 18 Jahren beinahe verdreifacht. Waren es 1990 rund 125.000 Starts und Landungen im kommerziellen Luftverkehr, so waren es im Jahr 2008 bereits rund 346.000. Der Flugverkehr wächst damit deutlich stärker als der Straßenverkehr, der sich von 1990 bis 2008 um 55% erhöht hat.

In dem vom BMVIT veröffentlichten Entwurf für eine Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung werden Immissionsschwellenwerte für Lärm festgelegt, auf deren Basis Vorhaben im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) zu beurteilen sind. Diese Schwellenwerte werden in den Stellungnahmen zur Verordnung weitgehend negativ und als viel zu hoch beurteilt.

So hat beispielsweise das Umweltbundesamt bei seiner Stellungnahme vor allem die Höhe der Schwellenwerte kritisiert: *Fluglärm weist eine sehr hohe Belästigungswirkung auf. Am Beispiel des bestehenden Flughafens Wien/Schwechat wird das gut sichtbar. In den strategischen Umgebungslärmkarten wird nur eine vergleichsweise kleine Personengruppe als durch den Flughafen Wien betroffen ausgewiesen. Nichtsdestotrotz kommt es - auch aus weit vom Flughafen entfernten Gebieten - häufig zu subjektiven Beeinträchtigungen und entsprechenden Beschwerden. Der Anwendungsbereich der Verordnung beschränkt sich auf Schallimmissionen, die durch Vorhaben bedingt sind, welche Flughäfen betreffen und für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist. Die Verordnung führt somit zu keiner Sanierung etwaiger bereits bestehender Lärmprobleme.*

Der Dauerschallpegel im Jahresschnitt soll künftig 62 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht betragen, obwohl durch eine neue Studie bereits ab 40 dB(A) signifikante Erhöhungen des Risikos etwa für Schlaganfälle oder Depressionen nachgewiesen wurden. Ab 45 dB(A) wird die kognitive Entwicklung von Kindern gehemmt. Laut WHO sind schon ab 30 bis 40 dB(A) in der Nacht negative Effekte auf die Gesundheit zu beobachten.

Im Sinne der betroffenen Bürger und Anrainer ist es dringend notwendig, wirkungsvolle Maßnahmen zu setzen, dass die lärmgeplagten Anrainer, insbesondere der Gebiete rund um den Flughafen, entlastet werden. Vordringlich müssen die Schwellenwerte in der Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung weit niedriger als im Begutachtungsentwurf vorgesehen, festgesetzt werden. So hat die SPÖ bereits im Jahr 2005 im Parlament einen durchschnittlichen Dauerschallpegel von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht gefordert. Zudem verursachen moderne Flugzeuge mit Triebwerken mit hohem bypass-ratio viel weniger Lärm als Flugzeuge älterer Bauart. Ein Absenken der Schwellenwerte ist folglich sehr wohl möglich.

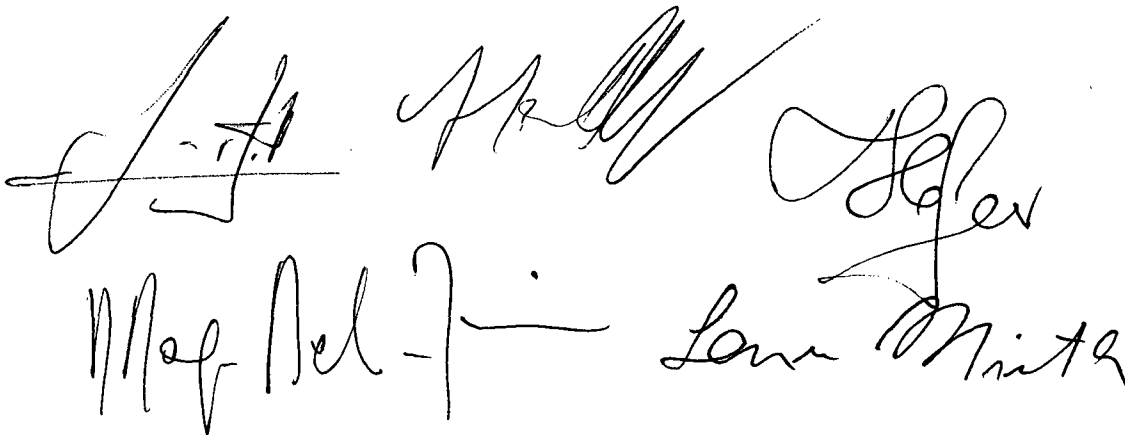
Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, die Immissionsschwellenwerte für Lärm in der Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung gegenüber dem Begutachtungsentwurf deutlich zu senken und sich dabei an den Empfehlungen der WHO zu orientieren.“

In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Verkehrsausschuss ersucht.


Mag. Bel - Lorenz Mitter

24/2/10