

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 996/A(E) der Abgeordneten Ing. Norbert Hofer, Kolleginnen und Kollegen betreffend Absenkung der Immissionsschwellenwerte für Lärm in der Luftverkehr-Immissionsschutz-VO

Die Abgeordneten Ing. Norbert **Hofer**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschlie-
ßungsantrag am 24. Februar 2010 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Lärm gehört zu einem jener Dinge, unter denen die betroffenen Bürger intensiv leiden und in ihrer Le-
bensqualität eingeschränkt sind. Insbesondere Gebiete rund um Flughäfen sind von Lärm massiv betrof-
fen.

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 Umweltver-
träglichkeitsprüfungen (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 Schwel-
lenwerte 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 be-
schränkt 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 Schlag-
anfälle oder Depressionen nachgewiesen wurden. Ab 45 dB(A) wird die kognitive Entwicklung von Kin-
dern gehemmt. Laut WHO sind schon ab 30 bis 40 dB(A) in der Nacht negative Effekte auf die Gesund-
heit 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 wer-
den. Vordringlich müssen die Schwellenwerte in der Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung weit nied-
riger 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.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 17. März 2010 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek** die Abgeordneten Dorothea **Schittenhelm**, Carmen **Gartelgruber**, Dietmar **Keck**, Hermann **Gahr**, Christoph **Hagen**, Mag. Rosa **Lohfeyer**, Wilhelm **Haberzettl** und Dr. Gabriela **Moser** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag keine Mehrheit.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Peter **Stauber** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2010 03 17

Peter Stauber

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann