

XXIV. GP.-NR

15481 /J

05. Juli 2013

ANFRAGE

**der Abgeordneten Tadler, Ing. Lugar
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
betreffend Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung**

In einer Stellungnahme des Umweltbundesamtes wird eindeutig ausgeführt, dass die aktuellen Dezibel-Schwellenwerte der **Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung** mit der Zielsetzung, „unzumutbare Belästigungen durch Fluglärm hintanzuhalten“ nicht im Einklang sind:

In der aktuellen **Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung** wurden folgende Dezibel-Werte angeführt:

Tag: LAeq,Tag 62 dB(A) Außenpegel

Nacht: LAeq,Nacht 52 dB(A) Außenpegel bzw.

LA,max 6 mal 71 dB(A) Außenpegel

Diese Dezibel-Schwellenwerte sind mit der angeführten Zielsetzung „unzumutbare Belästigungen durch Fluglärm hintanzuhalten“ nicht in Einklang zu bringen.

Begründung:

Die **WHO** empfiehlt in den 2009 veröffentlichten „Night Noise Guidelines for Europe“, dass die Bevölkerung nachts außen vor den Wohnungen als Jahresmittelwert keinem höheren Schalldruckpegel als 40 dB für den LA,eq,Nacht ausgesetzt sein sollte.

Höhere Werte können als interimistische Werte herangezogen werden, wenn das Ziel kurzfristig nicht zu erreichen ist.

Da es sich bei der vorgeschlagenen Verordnung um eine der Genehmigung dienende Rechtsgrundlage handelt und nicht den Sanierungsfall betrifft sollte jedenfalls der strengere Maßstab angesetzt werden.

Für **Schienenverkehrslärm** sind in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung Grenzwerte von $L_r = 65$ dB für den Tag und $L_r = 55$ dB für die Nacht festgelegt.

Die Grenzwerte sind abhängig von der Immissionssituation vor Realisierung der baulichen Maßnahmen um bis zu 5 dB zu verringern. Somit wird grundsätzlich bei Neubauvorhaben ein sich belästigt fühlender Anteil der Bevölkerung von einem Viertel bzw. einem Drittel in Kauf genommen.

Für **Straßenverkehrslärm** sind - beispielsweise für Autobahnen und Schnellstraßen - in der Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen Grenzwerte von 60 dB für den L_{den} und 50 dB für den L_{night} festgelegt. Das entspricht einem sich belästigt fühlenden Anteil der Bevölkerung von rund 26%. Bei Neubauvorhaben wird grundsätzlich ein strengerer Maßstab angesetzt.

Für **Flugverkehrslärm** liegen die Belästigtenzahlen bei einem L_{den} von 60 dB bereits bei 38 %. Ein Schutzziel, bei welchem immer noch 25% durch Lärm belästigte Personen in Kauf genommen würden, würde erst bei einem L_{den} von rund 54 dB erreicht!

Die Größe L_{den} und der energieäquivalente Dauerschallpegel für den Tageszeitraum können genau genommen zwar nicht gleichgesetzt werden, liegen aber jedenfalls in einer vergleichbaren Größenordnung und es ist daher auch von vergleichbaren Dosis-Wirkungs-Relationen auszugehen.

L_{den} ist ein Index (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) für die Gesamtbelästigung durch Lärm.

Lnight ist ein Index (Nachtlärmindex) für Schlafstörungen.
Die Lärmindizes Lden und Lnight werden für die Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten verwendet.

LA,eq= bewerteter, energieäquivalenter Dauerschallpegel
Lr = LA,eq minus 5 dB Schienenbonus

Umgebungs­lärm - Schwellenwerte nach VO zum Umgebungs­lärm­schutzgesetz

	L _{den} [dB]	L _{night} [dB]
Straßenverkehrslärm	60	50
Flugverkehrslärm	65	55
Schienenverkehrslärm	70	60
Industrie und Gewerbe	55	50 ¹⁾

¹⁾ Länderregelungen können davon abweichen.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei Flugverkehrslärm ein geringeres Schutzniveau angestrebt werden soll als bei Straßenverkehrslärm. Dies gilt umso mehr, als aktuellen Untersuchungen zufolge zudem eine deutlich höhere Störwirkung von Flugverkehrslärm als in den bisher veröffentlichten Dosis-Wirkungs-Relationen der Europäischen Kommission anzunehmen ist.

Bezugnehmend darauf stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft folgende

Anfrage:

1. Ist Ihnen die Stellungnahme Ihres Umweltbundesamtes zur Luftverkehrslärmimmissionsschutzverordnung bekannt,
 - a. wenn nein, warum nicht?
 - b. wenn ja, welche Meinung haben Sie dazu?
2. Warum haben Sie entgegen der Stellungnahme Ihres Umweltbundesamtes keine Maßnahmen ergriffen, damit diese Verordnung Ihrer Ministerkollegin nach den Empfehlungen der WHO ausgerichtet wird?
3. Warum haben Sie das UVP-Gesetz 2012 noch dahin abgeändert, dass während des UVP-Verfahrens für Flughäfen genau diese Verordnung Gültigkeit hat?
4. Planen Sie in Zukunft die Empfehlungen der WHO und die Stellungnahmen des Bundesumweltamtes zu berücksichtigen? Wenn ja, wie, wenn nein, warum nicht?
5. Wollen Sie sich in diesem konkreten Fall für eine Abänderung einsetzen, wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?



www.parlament.gv.at