
15482/J XXIV. GP

Eingelangt am 05.07.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

**der Abgeordneten Tadler, Ing. Lugar
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
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 **Schieneverkehrslärm** 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.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Für **Straßenverkehrslärm** sind - beispielsweise für Autobahnen und Schnellstraßen - in der Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen Grenzwerte von 60 dB für den Lden und 50 dB für den Lnight 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 Lden 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 Lden von rund 54 dB erreicht!

Die Größe Lden 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.

Lden ist ein Index (Tag-Abend-Nacht-Lärmindeks) für die Gesamtbelästigung durch Lärm.

Lnight ist ein Index (Nachtlärmindeks) für Schlafstörungen.

Die Lärmindeks Lden und Lnight werden für die Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten verwendet.

LA,eq= bewerteter, energieäquivalenter Dauerschallpegel

Lr = LA,eq minus 5 dB Schienenbonus

	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 die Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Ist Ihnen die Stellungnahme des Umweltbundesamtes zur Luftverkehrslärmimmissionsschutzverordnung bekannt,

- a. wenn nein, warum nicht?
 - b. wenn ja, waren Ihnen diese Empfehlung der WHO oder die Stellungnahme des Bundesumweltamtes nicht bekannt, oder ignorierten Sie diese wissentlich?
2. Warum haben Sie entgegen der Stellungnahme des Umweltbundesamtes dieser Verordnung ihre Zustimmung gegeben?
 3. Warum haben Sie mit Ihrem Ministerkollegen das UVP-Gesetz 2012 noch dahin abgeändert, dass während des UVP-Verfahrens für Flughäfen genau diese VO Gültigkeit hat?
 4. Planen Sie in Zukunft die Empfehlungen der WHO und die Stellungnahmen des Bundesumweltamtes zu berücksichtigen?
 5. Wollen Sie sich in diesem konkreten Fall für eine Abänderung einsetzen, wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?
 6. Wie lautet Ihre Meinung zu einer dritten Piste am Flughafen Schwechat?
 7. Gibt es einen wirtschaftlicher Bedarf für eine dritte Piste, wenn ja wie begründen Sie diesen?
 8. Sind im geplanten Budget Ihres Ressorts oder der Bundesregierung Mittel für eine dritte Piste vorgesehen, wenn ja, welche und unter welchem Ansatz?