

Gemeinsame Stellungnahme der Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg, der Steiermärkischen, der Burgenländischen, der Niederösterreichischen, der Oberösterreichischen, der Salzburger, der Tiroler und der Wiener Umweltschutzanwaltschaft

Entwurf einer Bundesumgebungslärmschutzverordnung
Stellungnahme

Wien, 19. September 2005

Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft

Stubenbastei 5
1010 Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Umweltschutzanwaltschaften der Österreichischen Bundesländer nehmen zum vorliegenden Verordnungsentwurf der Bundesumgebungslärmschutzverordnung im Rahmen des Begutachtungsverfahrens wie folgt Stellung:

Wir möchten auf einige Regelungen im vorliegenden Entwurf hinweisen, die im Sinne eines wirkungsvollen Schutzes vor Lärm diesem Anspruch nicht ausreichend nachkommen bzw. nicht nachvollziehbar sind.

Zu § 3: Methoden zur Bestimmung der Lärmindizes

Gemäß Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) kann zusätzlich zu den Indizes L_{DEN} und L_{NIGHT} optional die Verwendung besonderer Lärmindizes und damit verbundener Grenzwerte angebracht sein.

z.B. Lärmquelle ist nur über kurze Zeiträume in Betrieb (z.B. <20 % Tageszeit im Jahr); Lärm hat starke Niedrigfrequenzkomponente; Lärm ist impulsartig, etc.

Da sich die vorgesehenen Lärmindizes L_{day} , L_{evening} , L_{NIGHT} immer auf einen Beurteilungszeitraum von einem Jahr beziehen, werden kurzzeitige Ereignisse (z.B. vermehrte Überflüge in den Sommermonaten) nicht adäquat erfasst. Sonderfälle der Lärmbelastung sollten daher durch spezielle Lärmindizes gemäß Art. 5 Abs. 2 und 3 sowie Anhang I der Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt werden.

Zu § 4: Bewertungsmethoden für Lärmindizes

Es wird folgende Ergänzung im ersten Satz des zweiten Absatzes vorgeschlagen:

*„Die Werte für L_{DEN} sowie L_{NIGHT} werden durch folgende Methoden, **jedenfalls aber dem Stand der Technik entsprechende Berechnungsmethoden**, bestimmt:“*

Dadurch wäre gewährleistet, dass jeweils aktuelle dem Stand der Technik entsprechende Bewertungsmethoden angewandt werden.

Zu § 8: Schwellenwerte und Konfliktzonenpläne

Die Schwellenwerte für den Bereich Fluglärm bei L_{DEN} von 65dB und bei L_{NIGHT} von 55 dB liegen um jeweils 5dB höher als die Schwellenwerte für den Straßenlärm!

Dies ist nicht nachvollziehbar und vollkommen unverständlich, zumal nach Erkenntnissen der aktuellen Lärmforschung und allen bekannten Untersuchungen gerade der Fluglärm bei vergleichbaren Lärmpegeln mit dem Straßenlärm die **größeren** Belästigungs – und Störwirkungen aufweist.

Beispielsweise wird im 7. Umweltkontrollbericht des österreichischen Umweltbundesamtes dargelegt, dass sich bei einem Fluglärmpegel von 60dB L_{DEN} wesentlich mehr Menschen belästigt fühlen, als bei einem vergleichbaren Straßenlärmpegel. Ähnliche Erkenntnisse liegen von der WHO (sh. Dokumentation zum Technical meeting on exposure-response relationships on health, 19-21-9 2002, Bonn) vor, sowie

vom Deutschen Umweltbundesamt, dass auf notwendigen baulichen Schallschutz ab Fluglärmbelastungen oberhalb von 55dB(A) und 45dB(A) nachts hinweist. In Deutschland ist darüber hinaus im Zuge der Änderung des Fluglärmgesetzes eine Festlegung eines Grenzwertes für L_{DEN} von 62 dB für Fluglärm geplant. Das Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie „*die schädlichen Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern*“ wird hier nach unserer Ansicht somit nicht ausreichend umgesetzt.

Die Schwellenwerte sollten daher diesen klar dokumentierten Erkenntnissen Rechnung tragen. Entsprechend den Schwellenwerten zum Industrielärm, dem auf Grund der erhöhten Belästigungswirkung gegenüber dem Verkehrslärm 55dB und von L_{NIGHT} 50 dB zugestanden wird, müssten diese Schwellenwerte in logischer Konsequenz auch für den Fluglärm festgesetzt werden um die höhere Belästigung gegenüber dem Straßenlärm zu berücksichtigen.

Auch wenn hinsichtlich des Schienenlärms von der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung bei der Festsetzung von Schwellenwerten ausgegangen wird und dem Schienenlärm ein Bonus von 5dB zugestanden wird, sollte durch diese Verordnung die Möglichkeit genutzt werden, diesen Schienenbonus unberücksichtigt zu lassen. Ein Schienenbonus ist im Sinne eines modernen wirkungsvollen Lärmschutzkonzeptes überholt und nicht nachvollziehbar. Gerade die Charakteristik des Schienenlärms ist oft von tonhaltigen und impulshaltigen Elementen geprägt. Ein 5db-Bonus ist demnach nicht gerechtfertigt. Besonders in Ballungsräumen, wie Wien ist die Belästigungswirkung durch Schienenlärm, vor allem auch in der Nacht für die unmittelbaren Anrainer ein besonders großes Problem und führt immer wieder zu zahlreichen Konflikten.

Zu § 9:

Auf Grund der Umgebungslärmrichtlinie ist eine gemeinsame Vorgangsweise bei der Erstellung von Aktionsplänen nicht nur zweckmäßig sondern auch geboten. Es sollten bei Aktionsplänen in Ballungsräumen daher sämtliche Schallquellen erfasst werden, also auch Schallquellen, die nicht dem Einflussbereich des Bundes bzw. der Regelung dieses Gesetzes unterliegen. Dazu ist unserer Ansicht nach eine Koordina-

tion mit den Ländern erforderlich. Eine diesbezügliche §15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern wäre daher anzustreben.

Für die Wiener Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Mag.Dr. Andrea Schnattinger

Für die Tiroler Umwelthanwaltschaft:

e.h.

DI Sigbert Riccabona

Für die Salzburger Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Dr. Wolfgang Wiener

Für die Stmk. Umwelthanwaltschaft:

e.h.

MMag. Ute Pöllinger

Für die NÖ Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Univ.-Prof.Dr. Harald Rossmann

Für die ÖO Umwelthanwaltschaft:

e.h.

DI Dr. Johann Wimmer

Für die Bgld. Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Mag. Hermann Frühstück

Für die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg:

e.h.

DI Katharina Lins