

UVP – Grenzwertfestlegung Flugverkehr

Gesprächszusammenfassung:

Teilnehmer: AÖV, FlughafenvertreterInnen Wien, Linz, Graz (Hr. Schlagbauer), Salzburg (Hr. Jell, Fr. Typelt), Innsbruck (Fr. Lindenberger), VerkehrssprecherInnen der Parlamentsklubs bzw. deren VertreterInnen (Fr. NRAbg. Fleckl/SPÖ, Ulrike Lackner-Stauchner/ÖVP, Marlies Meyer und Reinhard Gschöpf/Grüne), BeamtInnen der OZB im BMVIT (Fr. Mag. Nonnenmacher, Hr. Mag. Bialonczyk, Hr. DI Marek), Kabinettschef Böhm, Staatssekretärin Kranzl.

Fr. Staatssekretärin Kranzl zur Zielsetzung des Gesprächs:

Informationsaustausch zum Thema, Info über Situation der Flughäfen, Start eines Dialoges.

Hinweis: Es ist auch die Entwicklung einer Nationalen Luftfahrtstrategie (Entwicklung eines Nationalen Aktionsplans (Masterplan) für die Luftfahrt bis 2015, Regierungsprogramm!) geplant, diese soll mit allen wesentlichen Akteuren entwickelt werden: Flughäfen, Airlines, Unternehmen und Anrainern.

Präsentation DI Andreas Neukirchen/Ingenieurbüro (Lärmgutachter für die UVP 3. Piste am Flughafen Schwechat):

Zum Flugverkehr gibt es bisher keine geeignete rechtliche Anleitung wie bei Schiene (SCHIV) oder Straße (Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen).

Begriffsbestimmungen: Immissionsschwellwerte, Berechnungsmethoden, Irrelevanzschwellen-Definition (beispielsweise 2dB in der SCHIV), Betrachtung des "flughafenbedingten Lärms" (umfasst auch Triebwerksprobeläufe, am Boden rollende Flugzeuge), passive objektseitige Schutzmaßnahmen, geeignete Prognosezeitpunkte, Begriffe (Leq - "häufigst verwendet, weltweit bevorzugt", NAT/Maximalpegelhäufigkeitskriterium, Lden "zur Bewertung von Lärmbelästigung", Ln "zur Bewertung von Schlafstörungen").

Auswirkungen von Grenzwertreduktionen bei Fluglärm wurden grafisch dargestellt - bei Straße/Schiene wird bei 5 dB weniger im Grenzwert der verlärmte Streifen ein wenig breiter, bei Flughafen schiebt sich hingegen bei 5dB weniger die Zone an den beiden Enden der Piste weit dreiecksförmig hinaus.

Statements der Flughafenvertreter:

Arbeitsplätze, Umweltberücksichtigung durch Umweltmanagementsysteme/EMAS oder ISO140012-Zertifizierung ist.

Innsbruck "viele freiwillige Selbstbeschränkungen", "Heimat einer wichtigen Flugambulanz", "strategische Bedeutung im Krisenfall - siehe zB Einbindung in Davos-Luftraumüberwachung".

Salzburg "in den letzten eineinhalb Jahren stark intensiver Anrainerdialog", viele Ökomaßnahmen von Hubschrauber-Einschränkungen bis 20min-Untergrenze für Lokalflüge, "zwischen 1980 und 2000 10 Mio Euro in passiven Lärmschutz investiert".

Statements der ParteienvertreterInnen:

Fleckl/SPÖ: wünscht Dialog mit den Anrainern

Marlies Meyer: Die Grünen hatten der UVP-G- und LFG-Novelle 2006 nicht zugestimmt, weil sie kein Sonderrecht für Flughäfen wollen und eine gute Gesamtlösung verhindert werde. Das Ministerium sei nämlich lediglich dazu ermächtigt, Schwellenwerte zum Schutz vor Lärm für objektseitige Maßnahmen festzulegen, weiters ein Maßnahmenpaket und die Berechnungsmethode für Lärmmessungen.

Weiters aber erforderlich: Ruhepausen (Verbot oder Deckelung der Flüge am Abend und in der Nacht, Mindestintervalle zwischen den Flügen). Diese werden dann im UVP-Bescheid festgelegt.

Reinhard Gschöpf: verweist hinsichtlich Bau- und Widmungsgebote auf die fehlende Gesetzgebungskompetenz des Bundes.

Fordert die WHO-Werte (unter Bezug auf 8. Umweltkontrollbericht des Umweltministers ans Parlament) als geeigneten Startpunkt der Diskussion. Neuere Erkenntnisse zu Dosis-Wirkungs-Beziehungen (EU-Ebene) unterstützen noch mehr die Notwendigkeit niedrigerer Werte als bei Straße und Schiene.

Auch Werte aus der Wiener Flughafenmediation sind ein wichtiger Eckpunkt, deutsches Gesetz als Leitlinie für die nötige Differenzierung, Einbindung der Betroffenen und ihrer Organisationen im Weiteren unbedingt nötig.

Kranzl:

WHO: nicht nur Grenzwerte, sondern auch Definition betrachten.

Karten sollen erstellt werden, die die Anrainersituationen zeigen - diesbezüglich nochmals Rückfrage an Flughäfen - Probleme werden von Graz (bzgl. Gemeinden Feldkirchen, Seiersberg) sowie Linz (Richtung Osten/Nordosten) eingeräumt.

VO soll im Dialog entwickelt werden, auch mit Einbindung der BürgerInnen.

Zeitplan: VO soll bis Ende des Jahres in Kraft treten.

Beamte OZB/BMVIT : Bisher keine rechtliche Grundlage zur Berücksichtigung der OZB-Stellungnahmen zu Wohnbauwidmungen im Nahfeld der Flughäfen vorhanden. Zu WHO: Eher nur "idealisierte Ziele". Nur bei einem Verkehrsträger (und nicht bei allen) so viel zu verlangen wird als unausgeglichen dargestellt.

Kranzl:

Differenzierung Neuvorhaben vs Bestand nötig.

Flughäfen (v.a. Sbg) fordern Differenzierung zwischen Wien (großes Potenzial, Hub, Ausbau, ...) und "Regionalflughäfen" ein, die nicht ausbauen, sondern "nur ein neues Parkhaus oder so" im Sinn haben.

Kranzl fasst zusammen:

Karten zu Betroffenheiten werden angefertigt, weiters

Listen zum Vergleich der Vorgangsweise an anderen europäischen Flughäfen..

Raumordnungs-Problematik mit Ländern wird angegangen .

Unzufriedenheit mit UVP-Gesetz wird aufgenommen .

Vorschläge und Input der politischen VertreterInnen sind erwünscht.

Text § 145 b LFG

Vorhaben gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

§ 145b. (1) Für Vorhaben, die Flughäfen (§ 64) betreffen und die einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, bedürfen, gelten ergänzend zu den Bestimmungen des UVP-G 2000 die nachstehenden Bestimmungen.

(2) Die Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn kann auch dadurch erfolgen, dass vom Zivilflugplatzhalter auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten geeignete objektseitige Maßnahmen, wie insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, gesetzt werden. Die Maßnahmen sind nur bei jenen Gebäuden zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. Bei Beeinträchtigungen von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm sind jene Maßnahmen zu setzen, die mit Verordnung gemäß Abs. 4 festgelegt worden sind. Wird die Zustimmung verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden.

(3) Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung Immissions-schwellenwerte und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzulegen. Werden diese Immissionsschwellenwerte überschritten, sind geeignete objektseitige Maßnahmen bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

(4) Geeignete objektseitige Maßnahmen im Sinne des Abs. 3 sind Schallschutzmaßnahmen für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Diese Maßnahmen sind mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes festzulegen.

(5) Für die Berechnung der Immissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen. Diesen Szenarien ist der Betrieb im Prognosezeitpunkt zugrunde zu legen, wobei mittel- und langfristige technische und betriebliche Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Der Prognosezeitpunkt muss mindestens 10 Jahre nach Antragstellung liegen.