

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

**der Abgeordneten Michael Bernhard, Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen**

**betreffend Anpassung der Schwellenwerte in der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung an die Empfehlungen der WHO**

Die Belastung durch Umgebungslärm ist eine oft unterschätzte und im politischen Diskurs vernachlässigte, aber erhebliche Beeinträchtigung von Gesundheit und Lebensqualität. Ständige Lärmbelastung kann zu anhaltendem Stress sowie Erkrankungen der Psyche und des Herz-Kreislaufsystems führen. Laut der Weltgesundheitsorganisation WHO sind in Europa ein Drittel der Bevölkerung gesundheitsschädigendem Straßenlärm und jede/r Fünfte gesundheitsgefährdender Lärmbelastung während der Nachtstunden ausgesetzt. Ein für das BMK von der Medizinischen Universität Wien erstellter Bericht (Hutter, Moshammer, WHO Environmental Noise Guidelines 2018 - Relevanz für Österreich, Wien 2020) fasst dies folgendermaßen zusammen: *"Laut WHO ist Verkehrslärm eine der wichtigsten umweltbedingten Gefahren für menschliche Gesundheit bzw. für das Wohlbefinden der Bevölkerung in der europäischen Region. Dies zeigt sich auch in den Berechnungen der Europäischen Umweltagentur: Basierend auf der Anzahl von Betroffenen wurden (Erhebungen im Rahmen der strategischen Umgebungslärmkartierung 2017) rund 460 vorzeitige Todesfälle pro Jahr für Österreich berechnet, die auf Verkehrslärm zurückgeführt werden können."* Auch Fluglärm kann in Einflugschneisen demnach zu erheblichen Belastungen führen: *"Das höhere Belästigungs- und Schlafstörungspotential des Flugverkehrs (bei gleichen Dauerschallpegeln wie Straßen- oder Schienenverkehr) ist schon lange bekannt und wird durch die neuen Daten der WHO bestätigt."* Abgesehen von der massiven Beeinträchtigung der Lebensqualität, führen die gesundheitlichen Langzeitfolgen von kontinuierlicher Lärmbelastung zu einem volkswirtschaftlichen Schaden in Milliardenhöhe.

Der Bericht merkt auch in Bezugnahme auf das Umweltbundesamt an, dass die österreichischen Grenzwerte weit höher angesetzt sind, als von der WHO angeführt. Sie nehmen so erhebliche Gesundheitsbelastungen in Kauf. Die Autoren kommen zum Schluss, dass die derzeitige Gesetzeslage "mit der gegenwärtigen humanmedizinischen wissenschaftlichen Evidenz nicht zu vereinbaren" sei. So liegen die im §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten österreichischen Schwellenwerte beim Straßenlärm um 7 Dezibel, beim Schienenverkehr um 16 Dezibel und beim Flugverkehr sogar um 20 Dezibel höher als von der WHO als gesundheitsgefährdend eingestuft. Diese (hohen) österreichischen Schwellenwerte werden auch bei Lärmkartierungen herangezogen und führen so möglicherweise zu einer massiven Unterschätzung der gesundheitlichen Auswirkungen.

Erfreulicherweise beinhaltet das Regierungsprogramm einige Maßnahmen, welche zur Lärmreduktion beitragen sollen. Unter anderem ist eine Lärmschutzoffensive geplant. Allerdings sind hier seit Regierungsantritt Anfang 2020 keinerlei konkrete Maßnahmen gesetzt oder Gesetzesentwürfe vorgelegt worden. Auch eine Anpassung der Schwellenwerte an die Empfehlungen der WHO ist nicht angedacht. Diese Anpassung ist nicht zuletzt aufgrund des in den letzten Jahrzehnten stark zugenommenen Verkehrs- und Transitaufkommens dringend notwendig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

"Die Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, die Schwellenwerte in der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung an die Empfehlungen der WHO anzupassen."

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Umweltausschuss vorgeschlagen.*

②  
MARGREITER

③  
WACHNER

⑤  
KUNSSBERG  
(KUNSSBERG)

④  
SCHEIBER

⑥  
CEYPELTAUER

①  
BERNHARD

