

**VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM IN WIEN WEST UND
WIENERWALDGEMEINDEN**

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung II/L1
Postfach 201
1000 Wien
per Einschreiben
Ergeht auch per email an 11@bmvit.gv.at; katja.nonnenmacher@bmvit.gv.at

**Betreff: Stellungnahme zur Luftverkehr – Immissionsschutzverordnung (LuIV)
Ihre Zahl: GZ. BMVIT-58.599/0012-II/L1/2009**

Wien am 29. Jänner 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die im Verordnungsentwurf angegebenen Schwellenwerte sind

- eklatant hoch;
- beziehen sich auf einen einjährigen Durchrechnungszeitraum.

Die Ist-Werte

- sollen nach einem rein abstrakten Rechenmodell ermittelt werden, das von der Luftfahrtlobby entwickelt wurde;
- sind keinem Vergleich mit real gemessenen Werten zu unterziehen.

Diese Verordnung soll der Luftfahrt einen Freibrief für beliebige Belastungen geben. Ihre Bezeichnung als Immissionsschutzverordnung wurde offensichtlich entgegen der Intention des Gesetzes so verstanden, dass es hier ausschließlich um den Schutz der Interessen der Luftfahrtlobby geht. Wird dieser Verordnungsentwurf umgesetzt, so wird eine UVP für Flughäfen in Österreich zu einer lächerlichen Formalität degradiert.

Angesichts der heute vorliegenden wissenschaftlichen Daten zu den Auswirkungen von Fluglärm auf die Gesundheit von Menschen stellt dieser Verordnungsentwurf den Versuch dar, den Tatbestand der vorsätzlichen Gemeingefährdung des § 176 StGB für die Verantwortlichen der Luftfahrt auszuschalten (Herbeiführen einer Gefahr für Leib oder Leben einer größeren Zahl von Menschen oder für fremdes Eigentum in großem Ausmaß; Strafrahmen 1 bis 10 Jahre).

1. Schwellenwerte sind eklatant hoch

1.1. Verordnungswerte widersprechen grob den Empfehlungen der WHO

Die Weltgesundheitsorganisation gibt bereits seit Jahren Empfehlungen aus und hat diese hinsichtlich des $L_{Aeq\text{ Nacht}}$ angesichts der jüngeren Erkenntnisse der Wissenschaft erst vor Kurzem von 45 auf 40 revidiert.

**VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM IN WIEN WEST UND
WIENERWALDGEMEINDEN**

Die Gegenüberstellung der Immissionsschwellenwerte gemäß dem Entwurf und der Richtwerte für Umgebungslärm gemäß den Guidelines for Community Noise der WHO zeigt folgendes Bild.

	Entwurf VO (bis 31.12.2016)	Entwurf VO (ab 01.01.2017)	Richtwerte WHO
Tag			
$L_{Aeq\ Tag}$	62 dB Außenpegel	60 dB Außenpegel	55 dB Außenpegel
Durchrechnungszeitraum	1 Jahr	1 Jahr	1 Tag (16 Stunden)
Nacht			
$L_{Aeq\ Nacht}$	52 dB Außenpegel	50 dB Außenpegel	40 dB Außenpegel
Durchrechnungszeitraum	1 Jahr	1 Jahr	1 Nacht (8 Stunden)
$L_{Amax\ Nacht}$ (Einzelereignisse)	6 * 71 dB Außenpegel	???	60 dB Außenpegel

Darüber hinaus empfiehlt die WHO

- für den Abend um 5-10 Dezibel niedrigere Grenzwerte;
- die Anzahl der Lärmereignisse (= Überflüge) zu beachten, da starke Lärmschwankungen bei „intermittent noise“ wie dies Fluglärm ist besondere Gesundheitsschädlichkeit aufweisen;
- in Gebieten mit geringem Grundlärmpiegel die Grenzwerte herabzusetzen; der L_{Amax} soll 45 dB nicht übersteigen.

Für die WHO geht es um das Empfinden des Menschen und der Mensch empfindet eben von Tag zu Tag und nicht in Durchrechnungszeiträumen. Der Mensch muss auch jede Nacht schlafen und kann sein Schlafbedürfnis nicht durch zusammengerechnete und gemittelte Schlafstunden stillen.

1.2. Berechnungsmodell für Schwellenwerte stammt von der Luftfahrtlobby nahestehender Organisation

Gemäß § 3 der Verordnung sind die Werte nach dem ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 7. Dezember 2005 zu berechnen. Sieht man sich genauer an, was ECAC ist, so gelangt man zur European Civil Aviation Conference. Das ist nichts anderes als die Konferenz der 44 obersten Zivilluftfahrtsbehörden der EU-Mitgliedstaaten und anderer europäischer Länder. Es ist kein Zufall, dass das BMVIT statt der erst 2008 vorgelegten und am letzten Stand des Wissens orientierten ÖAL-Richtlinie des Arbeitskreises für Lärbekämpfung lieber auf diese Berechnungsmethoden der ECAC aus 2005 zurückgreifen will.

1.3. Berechnungen rein theoretischer Natur, keinerlei Überprüfung auf Praxisnähe vorgesehen

In den Erläuterungen zum Verordnungsentwurf heißt es ausdrücklich, dass Messungen zur Beurteilung nicht heranzuziehen sind. In anderen Worten: die Behörden wollen erst gar nicht wissen, wie laut es wirklich ist. Es gilt nicht die Lautstärke, die tatsächlich messbar ist, sondern jene, die sich abstrakt aus den luftfahrtfreundlichen Berechnungen ergibt, selbst wenn zweitere nachweislich falsch ist.

VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM IN WIEN WEST UND WIENERWALDGEMEINDEN

1.4 Durchrechnungszeitraum von einem Jahr

Der Durchrechnungszeitraum von einem Jahr setzt dem Ganzen die Krone auf. Nicht einmal in der flughafenfreundlichen „Mediation“ ist man so brutal weit gegangen, sondern hat die sechs verkehrsreichsten Monate angesetzt. Damit können tage-, wochen-, ja sogar monatelange Störungen des Schlafs und der Regenerationsmöglichkeiten am Tag vertuscht werden!

2. Lediglich objektseitige Maßnahmen für Wohnräume

Der gegenständliche Verordnungsentwurf sieht lediglich objektseitige Maßnahmen als Reaktion auf die Verletzung von Immissionsschwellenwerten vor. Auf eine derartige Überschreitung wäre vielmehr mit einer Reduktion der Flugbewegungen sowie einer rücksichtsvollen Anpassung der An- und Abflugschneisen zu antworten. Zudem sollten Anstrengungen unternommen werden, Emissionen vonseiten der Flugzeuge selbst zu reduzieren. Das Ziel kann nicht sein, das Leben von Menschen in einer Bunkersituation zu forcieren.

Der Aufenthalt des Menschen im Freien als eine Form der Regeneration wird völlig außer Acht gelassen und ist doch so wichtig für das psychische und physische Wohl des Menschen.

§ 4 sieht objektseitige Maßnahmen zudem nur für Räumlichkeiten vor, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Maßnahmen sind somit für Objekte wie etwa Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser ausgeschlossen, ungeachtet der Tatsache, dass gerade in den genannten Fällen ein erhöhtes Ruhebedürfnis besteht und negative Auswirkungen auf das Lernverhalten von Kindern durch Fluglärmstörung nachgewiesen sind.

Die geplanten ausschließlich objektseitigen Maßnahmen werden sogar im luftfahrtfreundlichen umweltmedizinischen Gutachten (siehe unten Punkt 4) kritisiert.

3. Verordnungsentwurf widerspricht den Vorgaben der EU und dem UVP-Gesetz

- 3.1. Bei den im Entwurf angegebenen Schwellenwerten und den angenommenen Lärmberechnungsmodellen kann den Zielsetzungen der UVP-Richtlinie (Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der dzt. geltenden Fassung), nämlich Schutz der Umwelt, der Lebensqualität und der Gesundheit (siehe Präambel) nicht einmal mehr entfernt entsprochen werden.
- 3.2. Das auf Grundlage der UVP-Richtlinie ergangene österreichische UVP-Gesetz sieht in § 17 (2) Z. 2 lit a) – mit Wirkung auch für die gegenständliche Verordnung – vor, dass die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten ist, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

Diese Vorschrift lässt rein objektseitige Maßnahmen nicht zu, sie verlangt, dass bei der Ursache der Immission angesetzt wird. Gesundheitsgefährdende Immissionen sind zu

VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM IN WIEN WEST UND WIENERWALDGEMEINDEN

vermeiden und nicht Menschen in Bunker zu stecken, damit sich diese Immissionen ungehindert verbreiten können.

Nach Absatz 4 des genannten Paragraphen ist zu einem „hohen Schutzniveau“ für die Umwelt beizutragen. Auch diesem Grundsatz läuft der Entwurf zuwider, zielt er doch lediglich darauf ab, gerade einmal die Grenze dessen festzulegen, was der Mensch halt „grad noch aushält“.

Weiters gehören nach demselben Paragraphen zu den durch die Behörde vorzuschreibenden Auflagen insbesondere auch Mess- und Überwachungspflichten. Somit kann mit rein abstrakten Rechnereien, wie dies die Erläuterungen zu § 3 der Verordnung vorsehen, dem Gesetz nicht Genüge getan werden.

- 3.3. Hinzu kommt, dass die Schwellenwerte auch im Hinblick auf die von der EU erhobenen Dosis-Wirkungszusammenhänge beim Lärm (<http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/laerm/verursacher/>) viel zu hoch angesetzt sind. Die Störwirkung von Straßenverkehr im Vergleich zum Fluglärm ist bedeutend geringer, daher müssten beim Fluglärmschutz grundsätzlich um 5 dB geringere Werte als bei der StraßenlärmSANIERUNG angenommen werden. Das Ziel hinsichtlich der Dauerschallpegelschwellen für Fluglärm sollte schon allein ausgehend vom Ansatz bei Straßenlärm maximal 55 (Tag) und maximal 45 dB (Nacht) lauten, da für den Straßenlärm 60 (Tag) und 50 (Nacht) festgelegt sind.
(Siehe dazu das “Position Paper on dose Response Relationships between Transportation Noise and Annoyance der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2002, einsehbar unter: http://ec.europa.eu/environment/noise/pdf/noise_expert_network.pdf)

4. Umweltmedizinisches Gutachten

Im Vorblatt wird in den Erläuterungen zu § 2 ein umweltmedizinisches Gutachten erwähnt und dieses als Grundlage für § 2 des Regelungsvorhabens herangezogen. Es ist offensichtlich kein Zufall, dass dieses Gutachten des Instituts für Umwelthygiene der Medizinischen Universität Wien „Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen durch Fluglärm“ nicht veröffentlicht wurde und nur in Insiderkreisen kursiert, denn es weist erbärmliche Unzulänglichkeiten auf.

Der Leiter des Instituts für Umwelthygiene, Prof. Dr. Michael Kundi musste gegenüber seinem deutschen Kollegen Prof. Dr. Eberhard Greiser bereits zugeben, dass das Gutachten

- a) unvollständig,
- b) noch nicht fertig und
- c) fehlerhaft ist,

und entschuldigt dies damit, dass dem Institut nur ein (!) Monat Zeit gegeben worden wäre, das Gutachten zu erstellen.

Dieses Gutachten setzt sich nicht mit den neuesten Erkenntnissen der „Night Noise Guidelines for Europe“ der WHO auseinander, die 2009 erschienen sind und jedenfalls schon seit Monaten im Internet abrufbar sind. Die „Night Noise Guidelines for Europe“ der WHO aus 2007 mit der Empfehlung von 45 dB (gegenüber 40 dB im Jahr 2009) werden nur angeschnitten, fließen aber nicht in die Ermittlung der Schwellenwerte ein.

VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM IN WIEN WEST UND WIENERWALDGEMEINDEN

Die seit Jahren von der WHO empfohlenen Guidelines for Community Noise werden zwar in der Literaturliste angeführt, in dem Gutachten jedoch nicht mehr erwähnt oder gar näher behandelt. Ebenfalls nicht erwähnt, auch nicht in der Literaturliste, ist die letzte Studie von Greiser (2009, siehe Der Spiegel 51/2009, S. 45).

Die multinationale EU-Studie HYENA (Hypertension and exposure to noise near airports, 2008) wird zwar mehrmals mit ihren Ergebnissen erwähnt, findet aber letztlich keinen Eingang in die Empfehlungen zu den Grenzwerten – dies wohl deshalb, weil die HYENA-Ergebnisse gerade zum Verhältnis zwischen nächtlichem Fluglärm und Bluthochdruck zu sehr niedrigen Grenzwerten (L_{night} von 34 dB(A)) führte und daher trotz ihrer „besonderen Bedeutung“ als „unsicherer Befund“ abqualifiziert werden musste.

Diese Art der Auswahl der Studien - das Erklären von luftfahrtfreundlichen Studien für „nachvollziehbar“ und „sicher“ und das Außerachtlassen umweltfreundlicher Studien wie jener der Weltgesundheitsorganisation WHO - lässt den Schluss zu, dass die Empfehlungen der Gutachter keine akzeptablen und wissenschaftlich fundierten Richt- oder Grenzwerte enthalten, sondern auf die von der Luftfahrtwirtschaft gewünschten Maximalstwerte ausgerichtet sind. Kurz gesagt: es handelt sich um ein Gefälligkeitsgutachten.

Das Gutachten enthält keine Ausführungen zu einem Durchrechnungszeitraum und kann daher für den in der Verordnung vorgesehenen Durchrechnungszeitraum von einem Jahr keine Grundlage darstellen.

Sogar in diesem Gutachten werden aber die oben unter Punkt 2. angeführten reinen objektseitigen Maßnahmen für Wohnräume kritisiert und als ultima ratio dargestellt, wenn sonstige Möglichkeiten, den Fluglärm einzudämmen, scheitern – objektseitige Maßnahmen schirmen immer nur bunkerartige Innenräume ab und verhindern nicht, dass die dazugehörigen Außenflächen ihre Erholungswirkung zur Gänze verlieren. Gerade für Familien mit Kindern ein unerträglicher Effekt objektseitiger Maßnahmen.

Das Gutachten enthält keine Ausführungen zu Berechnungsmethoden für abstrakte Fluglärberechnungen.

Abschließend ist somit festzuhalten, dass dieses Gutachten keinesfalls eine ausreichende Grundlage für den Verordnungsentwurf darstellt.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Johannes Bischof MBA

Dr. Susanne Heger