



ARGE
gegen Fluglärm

**Arbeitsgemeinschaft
von Bürgerinitiativen
und Siedlervereinen
um den Flughafen Wien**

Bankverbindung: Erste Bank Schwechat
Vereinssitz: 2320 Schwechat
Postanschrift: Landstraße 69, 2402 Maria Ellend
ZVR-Zahl: 973772607

Kontonummer: 28632064200

Bankleitzahl: 20111
E-Mail: arge.bsdialog@aon.at
Homepage: www.argebsdialog.at
Mobil: 0650/5035614

An das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung II/L1 Luftfahrtrecht und Flugsicherung
Postfach 201, 1000 Wien
Per E-Mail: l1@bmvit.gv.at

28. Jänner 2010

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer Luftverkehrs-Immissionsschutzverordnung (LuIV), GZ.
BMVIT-58.599/0012-II/L1/2009

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir erlauben uns, zum Entwurf einer Verordnung über Immissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs folgende Stellungnahme abzugeben:

- 1) Die LuIV beruht ausschließlich auf der Grundlage des § 145b Luftfahrtgesetz:

§ 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.

Die im UVP-Verfahren geltenden Genehmigungsvoraussetzungen finden sich in § 17 UVP-G und legen ausdrücklich das Prinzip der **VORSORGE** fest:

*UVP-G § 17 (2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine **wirksame Umweltvorsorge** zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:*

- 1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist **möglichst gering** zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, (Fettdruck hinzugefügt)

§ 145 b (2) setzt den Gedanken der Vorsorge fort:

*(2) Die **Vorsorge** gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn kann auch dadurch erfolgen, ...*

§ 17 (4) UVP-G legt über diese Mindeststandards hinaus ausdrücklich die Grundsätze der Abwägung von Interessen fest:

UVP-G § 17 (4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Zunächst halten wir fest: Die Festlegung von Werten per Verordnung verhindert de facto genau jenen Interessensausgleich und jene Abwägung, die dem Vorsorgeprinzip gerecht werden und die im UVP-Verfahren eigentlich stattfinden sollten – und die auch für UVP-Verfahren an Flughäfen gilt. In der europäischen UVP-Richtlinie ist diesbezüglich keinerlei Ausnahmeregelung zu finden. Im § 145b (3) LFG heißt es aber:

*LFG § 145 b Abs. 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 Immissionsschwellenwerte** und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzulegen.“*

Insofern widerspricht § 145b (3) LFG der europäischen Richtlinie und auch schon dem UVP-G. „Ergänzende Bestimmungen“ sollten den Intentionen des zu ergänzenden Regelwerkes nun wirklich nicht zuwiderlaufen. Es ist aus unserer Sicht geradezu absurd, ein Ergebnis von Ausgleich und Abwägung von Interessen eines UVP-Verfahrens mit einer Festlegung von „Werten“ (welcher Art auch immer) und vorwegnehmend zu „verordnen“. **Schon aus diesen Überlegungen heraus ist ein Regelwerk wie die LuIV aus unserer Sicht abzulehnen.**

- 2) Die – wie auch immer einzuschätzenden, dazu siehe unten – **Immissionsschwellenwerte des Entwurfs werden dem Prinzip der Vorsorge, das dem UVP-G in § 17 und auch noch im § 145b LFG zugrunde liegt, in keinster Weise gerecht.** Es wird auf eine nicht näher definierte „unzumutbare Belästigung“ abgestellt, die nirgends Kriterium der UVP ist. Die wie immer geartete Verhinderung von gerade einmal unzumutbarer Belästigung hat nichts mit Vorsorge zu tun.

Es sei uns gestattet, das im Hinblick auf das Vorsorgeprinzip des UVP-G als glatte Themenverfehlung zu bezeichnen.

Die „Immissionsschwellenwerte“ bleiben inakzeptabel weit hinter den Vorgaben der WHO (und der neuen WHO Night Noise Guidelines!) zurück. Sogar das deutsche Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sieht wesentlich strengere Werte vor, und zwar schon ab 2010 bzw. 2011!

§ 2 Einrichtung von Lärmschutzbereichen

(1) In der Umgebung von Flugplätzen werden Lärmschutzbereiche eingerichtet, die das Gebiet der in dem nachfolgenden Absatz genannten Schutzzonen außerhalb des Flugplatzgeländes umfassen.

(2) Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert.

Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L(tief)A_{eq}$ sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel $L(tief)A_{max}$ die nachfolgend genannten Werte übersteigt, wobei die Häufigkeit aus dem Mittelwert über die **sechs verkehrsreichsten Monate des Prognose Jahres** bestimmt wird (Anlage zu § 3):

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1: $L(tief)A_{eq}$ Tag = 60 dB(A),

Tag-Schutzzone 2: $L(tief)A_{eq}$ Tag = 55 dB(A),

Nacht-Schutzzone

a) bis zum 31. Dezember 2010:

$L(tief)A_{eq}$ Nacht = 53 dB(A),

$L(tief)A_{max}$ = 6 mal 57 dB(A),

b) ab dem 1. Januar 2011:

$L(tief)A_{eq}$ Nacht = 50 dB(A),

$L(tief)A_{max}$ = 6 mal 53 dB(A);

In der LuIV fehlt zudem ein Maximalpegelkriterium für die Nacht ab 1. Jänner 2017.

Die Werte der LuIV sind im Hinblick auf das einzuhaltende Vorsorgeprinzip und auf die Interessen wirksamen Lärmschutzes entsprechend anzupassen.

Die Night Guidelines der WHO stammen aus dem Jahr 2009; die aktuelle Untersuchung von Greiser (Risikofaktor nächtlicher Fluglärm, November 2009) zeigt überaus deutlich die Auswirkung von (nächtlichem) Fluglärm auf die Bevölkerung. Wir fordern eine Bestimmung, die es erlaubt, **Immissionsschwellenwerte an den jeweiligen Stand des Wissens anzupassen.**

Im der LuIV wohl zugrunde liegenden Gutachten (dessen Empfehlungen lediglich für „unzumutbare Belästigung“ und nicht zur Vorsorge geeignet sind!) des Instituts für Umwelthygiene heißt es:

*Seite 76: „Belästigungsreaktionen werden auch bei Einhaltung der angegebenen Richtwerte hinsichtlich Stärke und Häufigkeit nicht auf ein Maß reduziert werden können, wie es **wünschenswert** wäre. Dazu müssten die Dauerschallpegel um weitere etwa 10 dB abgesenkt werden. Zur Verhütung von negativen Auswirkungen auf die kognitiven Funktionen von Kindern wären bei Tag um etwa 15 dB niedrigere Werte anzustreben.“*

3) § 145b LFG Abs. 2 enthält folgende Bestimmung:

„Die Maßnahmen sind nur bei jenen Gebäuden zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.“

Der **Stichtag „Zeitpunkt der Kundmachung“** eines Projektes ist viel zu spät angesetzt; erfahrungsgemäß gehen der Kundmachung bereits jahrelange Planungs- und Vorlaufarbeiten voraus, in denen zur Vermeidung der Schaffung von Konfliktfällen schon im Planungsstadium

bereits eine zumindest zeitweilige Bausperre in den betroffenen Gebieten zu setzen wäre. Dies würde verhindern, dass Bauten in Konfliktzonen genehmigt und womöglich errichtet werden zu einem Zeitpunkt, zu dem die Ausweitung des Flugbetriebes bereits konkret geplant ist. Darüber hinaus würden die Fälle laufender Baugenehmigungsverfahren unberücksichtigt bleiben. **Der Stichtag ist daher aus unserer Sicht wesentlich früher anzusetzen sowie eine Bausperre vorzusehen.**

- 4) Es ist das Verhältnis der LuIV zur Bundes-UmgebungslärmschutzVO und den **Teilaktionsplänen Flugverkehr** zu hinterfragen. Hier liegen im Vergleich zur LuIV beträchtliche Unterschiede in den „Schwellenwerten“ und in der Berechnungsgrundlage vor. Es ist aus unserer Sicht nicht nachzuvollziehen, warum Lärmschutz an Flughäfen völlig unterschiedlich, und zwar lediglich in Abhängigkeit von der Rechtsgrundlage, umgesetzt werden soll.
- 5) **Militärischer Flugbetrieb:** Die Bedeutung des § 3 Abs. 2 (Ausnahme der Luftfahrzeuge im militärischen Dienst bei der Berechnung der Lärmindizes) im Zusammenhang mit der Anwendung der LuIV auf Militärflugplätze ist unklar.
- 6) Die **Zeitabstufung** für das Inkrafttreten der einzelnen Immissionsschwellenwerte erst mit dem Jahreswechsel **2016/2017 ist abzulehnen**. Es ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, warum für Fluglärm im Rahmen desselben Verfahrenstyps UVP an Flughäfen lediglich zeitabhängig unterschiedliche Schwellenwerte und nebenbei an Flugplätzen eine andere Berechnungsbasis mit wieder anderen Schwellenwerten zur Anwendung kommen sollen.
- 7) **Beurteilbarkeit der Immissionsschwellenwerte:** Die Immissionsschwellenwerte des Entwurfs der LuIV sind mit den uns zur Verfügung stehenden Informationen nicht ausreichend beurteilbar. Begründung:

Mit dem ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Dez. 2007, soll eine völlig neue Berechnungsgrundlage für Fluglärm eingeführt werden, die die bisher angewendete ÖAL-Richtlinie 24 ablösen soll. „[In der Tendenz liefern Berechnungen nach dem ECAC-Dokument etwas kleinere Leq-Lärmzonen als die ÖAL Nr.24.](#)“ Diese (uns schriftlich vorliegende) Aussage des zuständigen Ziviltechnikers zeigt zumindest, dass die Vergleichbarkeit zwischen den bisherigen Lärmkarten, die auf der ÖAL-Richtlinie 24 beruhen, nicht mehr gegeben wäre. Um die Fluglärmentwicklung an den einzelnen Flughäfen kontinuierlich verfolgen zu können, ist nach unserer Ansicht die **ÖAL-Richtlinie 24 als Berechnungsgrundlage beizubehalten**. Eine derartige Möglichkeit der Evaluierung ist aus unserer Sicht wesentlich bedeutender als die gelegentlich ins Treffen geführte „internationale Vergleichbarkeit“ – in Deutschland wird den Fluglärmrechnungen die der ÖAL 24 sehr ähnliche AzB zugrunde gelegt.

Am Flughafen Salzburg würde im Falle einer UVP der Fluglärm im österreichischen Gebiet nach einem gänzlich anderen System (Werte, Bezugszeitraum, Zeitabstufung) berechnet als im vom gleichen Verfahren betroffenen deutschen Gebiet. Das ist inakzeptabel.

- 8) **Prognosesicherheit mit ECAC 29?:** Aus unserer Sicht ist zu bezweifeln, ob mit ECAC 29 haltbare Prognosen erstellt werden können: ECAC Doc. No. 29 bezieht beispielsweise die Position der Triebwerke an den Flugzeugen in die Berechnung mit ein, weiters den Neigungswinkel und Abschirmeffekte im Kurvenflug, unterschiedliche An- und Abflugprofile.

Wir sind nun der Auffassung, dass wohl der künftige Flugzeugmix an einem Flugplatz entsprechend dessen Verkehrsaufgaben im Hinblick auf erforderliche Kapazitäten und damit Gewichtsklassen einigermaßen sicher – wie in der ÖAL-Richtlinie 24 - prognostiziert werden kann. Wir bezweifeln, dass die Bauart und das Flugverhalten der künftig verwendeten Flugzeuge mit ausreichender Sicherheit vorhersagbar – und auch beeinflussbar – sind (die Auswahl der Flugzeugmuster wird wohl von den Airlines getroffen). Modifikationen der An- und Abflugverfahren sind in der unmittelbaren, in den Lärmzonen dargestellten Umgebung des Flugplatzes von eher untergeordneter Bedeutung. Auch aus diesem Grund ist aus unserer Sicht die Beibehaltung **der ÖAL-Richtlinie 24 dringend zu empfehlen.**

- 9) Die letzte Revision der ÖAL-Richtlinie 24 stammt aus dem Jahr 2008; sie bezieht im Berechnungsvorgang u.a. Kurvenflug, die Möglichkeit der Verwendung von Radardaten, die Möglichkeit der Darstellung von Maximalpegelpegelhäufigkeiten ein, sie ist aus unserer Sicht eine ausreichend geeignete (und gegebenenfalls adaptierbare!) Berechnungsgrundlage. **Die Richtlinie ÖAL 24 ist daher beizubehalten.**
- 10) **Erfassung des gesamten Bodenlärms aus dem Betrieb der Flugzeuge:** Die im Entwurf der LuIV, § 3, enthaltene Formulierung „nur die spezifische Immission des Fluglärms“ ist unklar. Hier ist sicherzustellen, dass alle Immissionen aus dem Betrieb der Flugzeuge, also auch der gesamte Bodenlärm, erfasst werden!
- 11) Die ÖAL-Richtlinie 24 gewährleistet darüber hinaus, dass der allen Prognosen immanente Mangel an Kenntnisstand mit ausreichenden Sicherheitsmargen ausgeglichen und so dem Gedanken der Vorsorge Rechnung getragen wird. Auch aus diesem Grund ist aus unserer Sicht die **Beibehaltung der ÖAL-Richtlinie 24 dringend zu empfehlen.**
- 12) **Bezugszeitraum:** Der im Entwurf enthaltene Bezugszeitraum von 1 Jahr nivelliert Belastungen aus, die im Laufe dieses Zeitraumes sehr wohl zu unzumutbarer Belästigung und Gesundheitsgefährdung führen können. Es ist aus unserer Sicht dringend erforderlich, als **Bezugszeitraum die verkehrsstärksten 6 Monate eines Jahres festzulegen** - wie auch im deutschen Fluglärmgesetz, siehe Zitat § 2 FluLärmG oben.
- 13) Die im Entwurf enthaltene **Berechnung der Immission vor Wohngebäuden auf Flugplatzhöhe** über Meer wird den tatsächlichen Anforderungen, z.B. in Innsbruck nicht gerecht. Hier ist jedenfalls eine **Anpassung erforderlich**, die auch nach ÖAL 24 möglich ist.
- 14) **Fehlende Daten:** Im ECAC Doc. No. 29 fehlen nach den uns vorliegenden Informationen die Daten für Hubschrauber, für militärische Luftfahrzeuge und auch für die Allgemeine Luftfahrt. Dies stellt einen ganz erheblichen Mangel dar; es stellt sich die Frage, aus welchem Grund eine derart unvollständige Berechnungsgrundlage nun so plötzlich und dringend eingeführt werden soll. **Wir fordern, dass eine vollständige Datenbasis (ÖAL 24!) zum Einsatz kommt.**
- 15) **Irrelevanzkriterium:** Die generelle Festlegung eines Irrelevanzkriteriums, wie sie im Entwurf in § 3 (3) vorliegt, ist aus unserer Sicht abzulehnen. Beispielsweise kann einer Pegeländerung von 2 dB die Erhöhung der Anzahl gleich lauter Überflüge um über die Hälfte zugrunde liegen, entsprechend ändern sich die Intervalle zwischen den Flügen; hier wäre jedenfalls zu prüfen, zu welcher Zeit und in welchem Zeitraum die Erhöhung der Überflugs Anzahl stattfindet. Ein

Unterlassen einer solchen Prüfung ist aus unserer Sicht medizinisch nicht vertretbar und ist im Zusammenhang mit der Änderung der Berechnungsgrundlage nochmals kritisch zu hinterfragen. **Wir schlagen daher vor, keine generelle Festlegung eines Irrelevanzkriteriums zu treffen** und die Prüfung geänderter Überflugsszenarien den Medizinerinnen zu überlassen.

16) Befristung des Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen: Letztendlich weisen wir darauf hin, dass das Aufrechterhalten des Anspruchs auf Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen im § 4 (3) für lediglich 36 Monate nicht nur sittenwidrig, sondern auch unpraktikabel ist: Die Erfahrungen bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen am Flughafen Wien haben gezeigt, dass sowohl die Information der Betroffenen als auch die Umsetzung wesentlich mehr Zeit erfordern; abgesehen davon sind Fälle denkbar, in denen Eigentümer das Angebot nicht nutzen können (Krankheit, Alter, etc.) und die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen den Nachfolgern überlassen – auch das kann mehr Zeit erfordern. **Wir schlagen daher eine Streichung dieser Befristung vor.**

Abschließend fordert die Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien nochmals ausdrücklich, dass in der LuV den Empfehlungen der WHO gefolgt wird mit der Festsetzung eines Immissionsschwellenwertes für die Nacht von 40 dB(A) und für den Tag von 55 dB(A), um dem Prinzip der Vorsorge folgend die Bevölkerung einschließlich der empfindlichen Gruppen vor den nachteiligen Wirkungen des Fluglärms zu schützen.

Mit freundlichen Grüßen

*Alfred Höllrigl, Obmann
Erich Kohlhauser, Schriftführer*

*Arbeitsgemeinschaft
von Bürgerinitiativen
und Siedlervereinen
um den Flughafen Wien*

*Tel. & Fax: 02232/80959
Mobil: 0650/5035614
Mail: arge.bsdialog@aon.at*