

Wien, 24.1.2010

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur in Begutachtung befindlichen Verordnung des Infrastruktur- und Lebensministeriums zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung – LuIV vom 16.12.2009

Die am 16.12.2009 in Begutachtung gegebene Verordnung beruht auf für Fluglärm ungeeigneten Bewertung nach dB(A) und erklärt gesundheitsschädlichen Fluglärm für zumutbar.

Wert	Zumutbar laut geplanter Verordnung	Bereits bekannte untere Grenzen für die Gesundheitsschädlichkeit
LAeq Tag	62 dB(A) (Jahresdurchschnittswerte)	signifikante Erhöhung des Risikos für verschiedene Krankheiten wie Schlaganfälle und Depressionen ab 40 dB(A) (neueste Studie Prof. Greiser, sechs verkehrsreichste Monate), nur noch durchschnittliche kognitive Entwicklung bei Kindern bei 45 dB(A)
LAeq Nacht	52 dB(A) (Jahresdurchschnittswerte)	Laut WHO bereits moderate Effekte im Bereich 30 dB(A) - 40 dB(A), als allgemeiner Grenzwert gilt 40 dB(A), wobei für Fluglärm entsprechend der Art des Lärms niedrigere Grenzwerte gelten müssten (8h Wert)
LAm _{ax}	6 mal 71 dB(A) (Jahresdurchschnittswerte)	Laut WHO maximal 60 dB(A), wobei für Fluglärm entsprechend der Art des Lärms niedrigere Grenzwerte gelten müssten

Weiters wird in der Verordnung festgelegt, dass erst bei Überschreitung der viel zu hohen Immissionsschwellenwerte auf Kosten des Flughafens Schallschutzfenster einzubauen sind und dass danach oder bei Weigerung des Besitzers diese einzubauen, der Fluglärm als zumutbar gilt. Für den Aufenthalt im Freien gibt es somit keine Grenzwerte, welche den gesundheitsschädlichen Fluglärm eindämmen.

Auch das Gutachten mit dem Titel „Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren

Belästigungen durch Fluglärm“, welches im Auftrag der Abteilung für Luftfahrtrecht und Flugsicherung des BMVIT bereits am 15.6.2009 vom Institut für Umwelthygiene der medizinischen Universität Wien erstellt wurde, lässt keine Zweifel an der unbrauchbaren Maßeinheit dB(A) und der Gesundheitsschädlichkeit der in der Verordnung empfohlenen Grenzwerte aufkommen.

Daher soll hier auch kurz auf das Gutachten und die daraus alleine schon aus volkswirtschaftlichen Überlegungen zu ziehenden Konsequenzen eingegangen werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich der fachliche Teil des Gutachtens und die im Abschnitt 5.1.7 empfohlenen Grenzwerte einander widersprechen. Quasi als Entschuldigung wird daher schon im Abschnitt 3.1 darauf verwiesen, dass Grenzwerte eine politische und keine wissenschaftliche Entscheidung sind. Womit sich aber auch die Frage stellt, in wie weit es gerechtfertigt ist, dass überhaupt Steuergeld für ein medizinisches Gutachten ausgegeben wird, wenn darin medizinische Kriterien letztlich keine Rolle spielen.

Im Abschnitt 3.5.5 über die Zumutbarkeit ist auch davon die Rede, dass eine Belästigung dann unzumutbar ist, wenn diese das ortsübliche Ausmaß übersteigt und dass dabei der typische Umkreis der Gegend zu berücksichtigen ist. Sowohl der vorliegende Entwurf der Verordnung als auch die Genehmigung der Flugroute über Liesing ignorieren die Unzumutbarkeit von Fluglärm im Bereich städtischer Grünruhelagen und den angrenzenden Biosphärenpark Wienerwald.

Im Abschnitt 3.5.8 wird festgestellt, dass die Belästigung durch Fluglärm am Besten durch eine C-Bewertung angezeigt wird. Konsequenterweise müssten Zumutbarkeitsgrenzen auch nach dB(C) und nicht nach dB(A) festgelegt werden.

Im Laufe des Gutachtens wird eine Fülle von Fachliteratur zitiert, wobei sowohl Auswahl als auch Bewertung schon eine gewisse Selektivität zu Gunsten hoher Grenzwerte aufzeigt. So wird zum Beispiel die bisher umfangreichste Untersuchung zum Zusammenhang zwischen Fluglärm und Medikamentenverordnung als Indikator für Krankheiten als ökologische Studie abgetan (Greiser, 2007). Das als Erklärung angeführte Argument, hier würden keine individuellen Einflussfaktoren berücksichtigt werden können, ist im Zusammenhang mit einer für ganz Österreich gültigen Verordnung mehr als unverständlich.

Je weiter sich das Gutachten der Empfehlung annähert desto mehr wird die zur Bewertung herangezogene Literatur auf jene eingeschränkt, die sich mit höheren Grenzwerten im Einklang befindet.

Aber selbst die in Abschnitt 5.1.7 als Synopsis der abgeleiteten Immissionsschwellwerte angeführte Tabelle⁸ aufgelisteten Kriterien lassen die Gesundheitsschädlichkeit der Verordnung erkennen, wobei auch noch einige Korrekturen vorgenommen werden müssen (in rot eingetragen):

Tabelle 8: Synopsis der abgeleiteten Immissionsschwellenwerte

Endpunkt	Datenbasis	Kriterium	Schwellenwert		Empfehlung Gutachten
			Parameter	Wert	
Belästigung	Miedema & Oudshoorn 2001	25% über dem Durchschnitt Belästigter	L _{dn} [dB(A)]	50	
			L _{den} [dB(A)]	51	
	Quehl & Basner 2006	L _{AS,eq} innen [dB(A)]	29		
		Anz. Ereignisse	51		
Beeinträchtigung kognitiver Funktionen	Clark et al. 2005	keine unterdurchschn. Leistung Leseverständn. (Kinder)	L _{day} außen [dB(A)]	45	62
Akute vegetative Reaktionen & chron. Störungen	Haralabidis et al. 2008	5 mmHg Anstieg syst. BD	L _{AS,max} innen [dB(A)]	60	
	Jarup et al. 2008	5% Anstieg Risiko d. Hypertonie	L _{night} [dB(A)]	34	
	Eriksson et al. 2008 2007	5% Anstieg Inzidenz d. Hypertonie (Männer)	L _{AS,eq} außen [dB(A)]	51	
			L _{AS,max} außen [dB(A)]	71	
Störungen des Nachtschlafs	Basner et al. 2009	0,5 zusätzliche EEG- Aufwachreaktionen pro Tag	L _{night} außen [dB(A)]	52	
	Schreckenberger et al. 2009				

1. 25% Belästigte bei einem L_{den} Wert von 51 Dezibel, ein Wert der in der Verordnung dann noch einmal um 11 Dezibel überschritten wird
2. Akute vegetative Reaktionen und chronische Störungen – in der Tabelle 8 findet sich dazu nur noch Bluthochdruck, der aber eine Fülle von Folgeerkrankungen wie Schlaganfälle zur Folge hat
 - Der gesundheitsschädliche Anstieg der Blutdrucks um 5mm Hg bei einem maximalen Lärmpegel von 60 Dezibel des Einzelschallereignisse im Inneren (ein Effekt dessen Größenordnung einem sehr guten Medikament gegen Bluthochdruck entspricht – leider aber mit umgekehrten Vorzeichen)
 - Die Hyena Studie wird mit 5% Anstieg des Risikos für Bluthochdruck ab 34 dB(A) Dauerschall in der Nacht zitiert, tatsächlich ist pro 10 dB(A) über 35 Dezibel ein Anstieg von 14.1% des Risikos festgestellt worden.
 - Die Studie von Eriksson wird ebenfalls falsch zitiert. Wie dem Literaturverzeichnis zu entnehmen ist, stammt diese aus dem Jahr 2007 und nicht 2008. Schlimmer ist aber, dass in der Tabelle ein nur 5% iger Anstieg für Bluthochdruck vermerkt ist, der vielleicht nach Meinung der Autoren das Sollkriterium darstellt, mit dem Ergebnissen der Studie aber nicht in Einklang zu bringen ist. Denn diese findet einen 19%igen Anstieg des Risikos für Bluthochdruck ab 50 Dezibel Dauerschall und 20%igen Anstieg des Bluthochdrucks für maximale Schallpegel über 70. Alleine aus diesen schweren Abschreibfehler(!) könnte man den Schluss ziehen, dass gerade der wichtigste Teil des Gutachtens ohne ausreichende Qualitätssicherung durchgeführt. Wie später zu sehen ist, bauen die Empfehlungen des Gutachtens in 1. Linie auf genau diesen falschen Werten auf.
3. nur noch durchschnittliche Entwicklung des Leseverständnis bei Kindern ab 45 Dezibel Dauerschall unter Tags
4. Grenzwerte für den Nachtfluglärm von 52 Dezibel Dauerschallpegel bei denen nur jede zweite Nacht ein normales Durchschlafen beobachtbar ist

Nachdem in der Tabelle bereits von gesundheitsschädlichen Werten ausgegangen wird, wäre zu erwarten, dass daraus entsprechend niedrigere Grenzwerte abgeleitet werden, da ja Unsicherheitsfaktoren ebenso zu berücksichtigen sind, wie dass auch auf nicht 100% gesunde Personen Rücksicht genommen werden sollte.

Tatsächlich werden weit höhere gesundheitsschädliche Werte erreicht.

Grundlage dafür sind die in der Tabelle für die Studie von Eriksson aus dem Jahr 2007 falsch angegebenen Werte. Diese dort grob falsch zitierten Werte werden zuerst dazu herangezogen um die HYENA Studien in Zweifel zu ziehen. Danach werden diese mit einer Erhöhung des Bluthochdrucks um etwa 20% assoziierten 24-Stundenwerte dazu verwendet, um Empfehlungen für die weit sensiblere Nacht abzuleiten, was bedeutet, dass das Risiko ein weit höheres ist. In diesem Teil des Gutachtens werden also Werte empfohlen, deren angebliche wissenschaftliche Grundlage so nicht existiert.

Laut der im Gutachten zitierten HYENA-Studie (Jarup et al, 2008) steigt das Risiko für Bluthochdruck um 14,1% pro 10 Dezibel über 35 dB(A). Die empfohlenen 52 dB(A) entsprechen also einer zu erwartenden Steigerung des Bluthochdrucks von 25,38% oder von mehr als einem Viertel der betroffenen Bevölkerung. Die umfangreichen Daten der neuesten Studie von Prof. Greiser lassen hier auf noch weit höhere Werte für eine ganze Reihe von Erkrankungen schliessen – nicht zuletzt auch für die nicht nur tragischen sondern auch in der Behandlung besonders teuren Schlaganfälle.

Aber selbst laut dem Gutachten führt der empfohlene nächtliche Dauerschall dazu, dass ein normales Durchschlafen nur jede 2. Nacht möglich ist. Damit ist man seitens des Instituts für Umwelthygiene, der medizinischen Universität Wien, offensichtlich bereit einen Persilschein für die Verletzung elementare Menschenrechte durch Fluglärm auszustellen und einen Zustand zu empfehlen, der auch mit der Anti-Folter Konvention in Konflikt stehen dürfte.

Auch das im Gutachten angeführt Kriterium, dass eine Belästigung eines Viertels der Bevölkerung unter eine Flugroute zumutbar ist, ist nicht wirklich nachvollziehbar. Damit nicht genug werden aber nicht die sich aus entsprechenden Studien im Gutachten errechneten 52 Dezibel Dauerschall empfohlen sondern es wird dieser Wert auch noch um 10 Dezibel erhöht. Als Begründung wird dass höhere Schutzbedürfniss in der Nacht angeführt. Diese Vorgangsweise ist nicht nur grob unwissenschaftlich, sie beruht auch auf den viel zu hohen Werten für den Nachtfluglärm, der wiederum auf den in der Tabelle falsch zitierten Werten aufbaut.. Die Vorgangsweise entspricht also einem klassischen Zirkelschluss, der nur mit einem von vorne herein festgelegten Wunschergebnis des Auftraggebers erklärbar scheint.

Interessanterweise werden die empfohlenen Dauerschallpegel im Gutachten bereits im Abschnitt 5.3, also 2 Seiten weiter massiv kritisiert. Beispielsweise wird angeführt, dass für die Verhütung von negativen Auswirkungen auf die kognitiven Entwicklungen bei Kindern um etwa 15 dB niedrigere Werte anzustreben sind. Offensichtlich sind also die Gutachter mit ihren eigenen Empfehlungen nicht zufrieden.

Es läßt sich also feststellen, dass die Empfehlungen im Gutachten nicht nur auf einer einseitigen sondern auch auf einer grob falschen Wiedergabe wissenschaftlichen Untersuchungsergebnisse beruht. Die Umsetzung der Empfehlungen im Gutachten entspräche daher der bewußten Inkaufnahme von Gesundheitsschäden, die weit über den im Gutachten angeführten liegen sowie auch der bereits im Gutachten selbst kritisierten unvorteilhaften Entwicklung von Kindern.

Da der Flugverkehr für die durch seine Imissionen wie Fluglärm und Feinstaub verursachten Schäden in keiner Weise aufkommt, sind die im Entwurf der Verordnung angeführten Grenzwerte aus gesundheitspolitischen, umweltpolitischen und volkswirtschaftlichen Überlegungen im Interesse der Allgemeinheit klar abzulehnen.

Weiters würde die Verordnung in der vorliegenden Form auch dazu führen, dass der Fluglärm durch Flughafenausbauten alle 5 Jahre um 2 Dezibel gesteigert werden kann, ohne dass eine Überschreitung der Zumutbarkeit vorliegt - obwohl das beinahe einer Verdoppelung der Überflüge entspricht.

Letzteres ist entgegen den verharmlosenden Angaben im Begleitbrief auch klimarelevant.

Empfehlungen der BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“

Einige der nicht in dem Gutachten berücksichtigte Forschungsergebnissen legen es nahe, dass die aus dem Gutachten selbst herauslesbaren Gesundheitsschäden in Wahrheit noch um einiges höher sein dürften. Insbesondere die noch unveröffentlichte Studie von Prof. Greiser, die mit 3.69 Millionen Versicherungsjahren die belastbarste derzeit verfügbar wissenschaftliche Studie überhaupt darstellt, legt den Schluss nahe, dass bereits ab 40 dB(A) energieäquivalenter Dauerschall mit einer Reihe von Erkrankungen zu rechnen ist.

Im Sinne der Vorsorge sind daher Grenzwerte zu empfehlen, die diesen Wert unter Tags nicht überschreiten. Bei Werten über 40 dB(A) Dauerschall hat der Verursacher für die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern aufzukommen. Dabei sind entsprechend der Untersuchungen von Prof. Greiser zumindest die 6 verkehrsreichsten Monate heranzuziehen.

Für die Nacht lässt sich im Sinne der Gesundheitsvorsorge nur ein absolutes Nachtflugverbot ableiten. Zumindest aber sind die Grenzwerte der WHO einzuhalten, die entsprechend der besonders störenden Wirkung für Fluglärm Dauerschallpegel von 30-35 dB(A) nicht überschreiten sollten, wobei diese Werte für jede einzelne Nacht gelten müssen.

Entsprechend den allgemeinen Richtlinien der WHO, die für nächtliche Spitzenschallpegel maximal 60 Dezibel vorsehen und für tieffrequenten Lärm, wie Fluglärm, die Messung nach dB(C) fordern, sind – bis zu einem absoluten Nachtflugverbot - Maximalschallpegel unter 60 Dezibel dB(C) zu empfehlen.

Höhere Grenzwerte würden jedenfalls zuerst einmal entsprechende Untersuchungen erfordern, die die Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit im Großraum Wien so vollständig wie möglich erfassen sollten. Es dürfen nur Grenzwerte verordnet werden, bei denen eine gesundheitliche Bedenklichkeit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschliessen ist. Dazu wäre eine entsprechend groß angelegte Studie erforderlich. Dazu müsste der Gesundheitszustand der Bevölkerung auf Basis des Medikamenteverbrauchs und/oder ärztlicher Diagnosen großflächig und objektiv erhoben werden und mit den zu errechnenden Lärmbelastungen nach dB(C) am Wohnort der Betroffenen korreliert werden.

Weiters ist auch Umsetzung der bereits 2002 in Kraft getretenen Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union zu fordern, deren Ziel es ist:

- 1. schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen und*
- 2. ruhige Gebiete zu erhalten.*

Daraus geht auch klar hervor, dass nicht nur entsprechend niedrige Grenzwerte vorzusehen sind, sondern dass die Flugroute die 2004 über Liesing gelegt wurde nach EU-Recht illegal sein dürfte und daher zurückzunehmen ist.

BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“

Dr. Martin Tögel, Ryserg. 39, 1230 Wien

