

An das
**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,**
Radetzkystraße 2
1030 Wien
E-Mail-Adresse: v11@bmk.gv.at



aviation reset
BürgerInnen für Transparenz,
Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit
in der Luftfahrt
Eßlinggasse 17/9
1010 Wien
ZVR 481863180

31. Juli 2023

Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle der Bundes-LärmV vom 17. Juli 2023

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Novellierung der Bundes-LärmV ist bereits seit geraumer Zeit überfällig, sodass zu hoffen war, dass der Entwurf substanzielle Verbesserungen bringen würde. Tatsächlich aber beschränkt sich der Entwurf – von Formalitäten abgesehen – auf eine bloße Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben im Hinblick auf Lärmbewertungsmethoden. Wieder bleibt eine Chance ungenützt, endlich zeitgemäße (Umgebungs-)Lärmschutzstandards in Österreich zu etablieren. Wieder hat sich die Industrie (über die ÖVP als ihr politischer Vertreter) durchgesetzt und die vom Lärm betroffenen Menschen bleiben auf der Strecke.

Empfohlene WHO-Grenzwerte werden missachtet

Laut Erwägung 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind die konkreten Grenzwerte von den Mitgliedstaaten festzulegen. Die Novelle legt diese jedoch nicht fest. Sie beschränkt sich darauf die Vorgaben zur Lärmbewertungsmethode gemäß Richtlinie (EU) 2021/1226 umzusetzen. In der Folge bleiben somit die Grenz/Schwellenwerte der Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Umgebungslärm für die Region Europa aus 2018¹ unberücksichtigt und es gelten weiterhin die in § 8 Bundes-LärmV festgelegten jahrzehntealten Schwellenwerte.

Dies ist im negativen Sinne mehrfach bemerkenswert:

- In der Novelle wird der rezente Stand der Gesundheitsforschung wie er in den Leitlinien der WHO 2018 zum Ausdruck kommt wesentlich nicht berücksichtigt.
- Dies ist fahrlässig, weil man in anderen Bereichen die Kompetenz der WHO sehr wohl anerkennt, beispielsweise bei der Pandemiebekämpfung. So beteiligt sich Österreich an der Einrichtung eines Systems der Pandemiebekämpfung unter der Schirmherrschaft der WHO in der Form

¹ "Environmental noise guidelines for the European Region"
<https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

eines völkerrechtlich verbindlichen Übereinkommens^{2,3}. Also ja zur WHO bei Fragen der Pandemie, nein zur WHO beim Lärmschutz. Das „geht sich nicht aus“.

Ein „Rosinenpicken“ nur einzelner Empfehlungen der WHO mag angesichts bestehender Widerstände aus der Wirtschaft bequem sein, führt aber nicht zu einem angemessenen Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädigendem Umgebungslärm.

- Die EU-Kommission hat in den einleitenden Erwägungen der EU-Richtlinie 2020/367, mit der die Umgebungslärmrichtlinie im Hinblick auf ihren Anhang III (Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm) novelliert wurde, ausdrücklich festgehalten, dass die Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Umgebungslärm für die Region Europa „als hochwertige und statistisch aussagekräftige Informationen“ zur Verfügung stehen. Dies ist ein Grund mehr, warum es unzulässig, ja sogar unverantwortlich ist, die in den Leitlinien 2018 von der WHO empfohlenen Grenzwerte außer Acht zu lassen.

Zusammenfassend kann einmal mehr festgehalten werden, dass wider besseren Wissens Wirtschaftsinteressen entgegen dem gebotenen Gesundheitsschutz der betroffenen Menschen zum Durchbruch verholfen wird.

Zivile Luftfahrt

Sieht man sich die Folgen der Unterlassung der Umsetzung der Empfehlungen der WHO konkret im Zusammenhang mit der Luftfahrt an, so ist das Ergebnis alarmierend.

Die „strong recommendations“, also die nachdrücklichen Empfehlungen der WHO 2018 für Fluglärm in der vorangestellten Zusammenfassung (Seite xvii) lauten wie folgt:

„For average noise exposure, the GDG [Guideline Development Group] strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below 45 dB Lden, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects. For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below 40 dB Lnight, as nighttime aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep. To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure.“

Die WHO empfiehlt also 45 dB Lden als Grenzwert für den Tag und 40 dB Lnight als Grenzwert für die Nacht für den durch den zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen verursachten Lärm

² <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/coronavirus/pandemic-treaty/>

³ https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/AB/10072/imfname_1447821.pdf

und weist ausdrücklich darauf hin, dass die Überschreitung dieser Werte sich negativ auf die Gesundheit und den Nachtschlaf der betroffenen Bevölkerung auswirkt.

Demgegenüber sieht **§ 8 der Bundes-LärmV** einen **Lden von 65 dB** und einen **Lnicht von 55 dB** vor. Die Differenz ist also 20 bzw. 15 dB. Das ist exorbitant, denn Schallgrößen werden logarithmisch beschrieben und eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 10 dB bedeutet in der Wahrnehmung des Menschen eine Verdoppelung der Lautstärke. In Österreich wird also eine Fluglärmbelastung bis zum Vierfachen der von der WHO empfohlenen Höchstbelastung zugelassen.

Darüber hinaus ist das Fehlen der Verbindlichkeit von Aktionsplänen zu bemängeln, was beim Flughafen Wien zu überaus bedenklichen Auswüchsen geführt hat.

Flughafen Wien: Unterwandern des Gesundheitsschutzes und Aushöhlung des Rechtsstaates durch das „Dialogforum“

Im Hinblick auf die Rechtsstaatlichkeit und den Gesundheitsschutz ist besonders zu kritisieren, dass in den nach der Bundes-LärmV erstellten Umgebungslärm-Aktionsplänen für den Flughafen Wien, so auch in der aktuellen Fassung 2018⁴, immer wieder auf das „Dialogforum“ Bezug genommen und diesem sogar Kompetenzen eingeräumt werden.

Beim Dialogforum Flughafen Wien-Schwechat handelt es sich um einen privaten Verein der Flughafen Wien AG. Unter rechtsstaatlichen Aspekten ist das Überbinden von Kompetenzen beim Lärmschutz auf einen privaten Verein untragbar, denn die Einbindung des Dialogforums in den Aktionsplan entbehrt der gesetzlichen Grundlage, ist also nach dem Legalitätsprinzip unzulässig.

In der Sache hat man mit dem Dialogforum den Bock zum Gärtner gemacht, denn es wird von den Luftfahrtinteressen dominiert und agiert völlig intransparent nach selbst gewählten Kriterien.

Die im Aktionsplan behauptete Bürgerbeteiligung über das Dialogforum ist eine Farce. Sie ist nicht repräsentativ und entspricht keinerlei rechtlichen Kriterien der Legitimation (wie z.B. gemäß § 19 (4) UVP-G 2000), i.a.W. sie ist völlig willkürlich. In der Sache ist sie auch wirkungslos. Die Bürgerbeteiligung erfolgt nur indirekt über eine Arbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen („ARGE“), die eine Person ins Dialogforum entsenden darf. Diese Person – typischerweise ein Laie, der allenfalls sogar ehrenamtlich agiert – steht dort einer Übermacht an Vertretern der Luftfahrtinteressen gegenüber. Bei einer solchen Konstellation ist das Ergebnis vorprogrammiert.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Susanne Heger
(Obfrau)

⁴https://www.laerminfo.at/dam/jcr:061bf944-d51d-4e3c-9d5b-af31168ed464/Aktionsplan_2018_Teil_16.pdf