

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

19. April 2024

Stellungnahme zum Aktionsplan Umgebungslärm 2024 des Flughafens Wien

Sehr geehrte Damen und Herren

Zum Entwurf des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 des Flughafens Wien nehmen wir Stellung wie folgt:

Der Aktionsplan Umgebungslärm 2024 in der vorliegenden Fassung verfehlt sein gesetzlich definiertes Ziel, nämlich schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Vielmehr ist dieser Aktionsplan ein Beweis dafür, dass man sich am Flughafen Wien seit fast 20 Jahren auf die „Mediation“ und das „Dialogforum“ ausredet und so seit 2005 keinerlei Verbesserungen erzielt hat bzw. diesen über das „Dialogforum“ entgegenwirkt.

Der Aktionsplan mag geeignet sein, die Marketingzwecke des Flughafens Wien zu bedienen, den Schutz der Bevölkerung vor den Lärmemissionen kann er aber nicht bewirken.

Soweit es Verbesserungen gegeben hat – etwas mehr Transparenz und verpflichtende Lärmengelte – gehen diese nicht vom Flughafen Wien aus, sondern stellen generell eine Änderung des Rechtsrahmens dar. Beide Maßnahmen, Transparenz und Lärmengelte, greifen jedoch viel zu kurz.

Der Aktionsplan stellt in weiten Teilen nur ein Stück Bürokratie dar. Die darin enthaltenen Zahlen und Daten sind rein theoretisch und abstrakt ermittelt und somit völlig realitätsfern. Mit der menschlichen Wahrnehmung von Fluglärm haben sie wenig zu tun.

Der Aktionsplan führt aber einmal mehr vor Augen, dass die Schutzbedürfnisse der betroffenen Bevölkerung durch eine unabhängige Expertenstelle zu vertreten sind. Im gegenwärtigen Setting am Flughafen Wien haben Bürger:innen keine Chance, ihre Anliegen durchzusetzen.

Den Flughafen Wien kann man guten Gewissens als „worst practice“ Flughafen bezeichnen. Viel Propaganda und keine Fortschritte.

Dazu im Einzelnen:

1. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen (Seite 9)

Die Schwellenwerte sind veraltet. Der rezente Stand der Gesundheitsforschung wie er in den Leitlinien der WHO 2018 zum Ausdruck kommt wird darin nicht berücksichtigt. Dies wurde bereits in unserer Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle der Bundes-LärmV vom 31. Juli 2023 detailliert ausgeführt. Unsere Ausführungen fanden keine Berücksichtigung.

2. Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind (Seiten 15 ff), **besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen** (Seite 19)

Die darin angegebenen Zahlen von betroffenen Personen haben mit der Realität nichts zu tun. Sie sind das Ergebnis abstrakter Berechnungen mit fiktiv angenommenen Durchschnittswerten. Die reale Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung wird dadurch nicht erfasst.

Die angegebene Anzahl der betroffenen Personen ist so gering, dass dies an Lächerlichkeit grenzt.

3. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen (Seiten 21ff)

Hier wird auf die „Errungenschaften“ der Mediation aus 2005 und die Tätigkeit durch das „Dialogforum“ ab 2005 verwiesen.

Der Mediationsvertrag ist eine Vereinbarung zwischen Parteien, die nicht berechtigt sind über das Fluggeschehen zu entscheiden und hat somit im rechtsstaatlichen Gefüge nichts zu suchen.

Das „Dialogforum“ – ein privater Verein – baut auf den nichtigen Vereinbarungen der Mediation auf und dient ausschließlich der Durchsetzung von Luftfahrtinteressen unter Vortäuschung einer repräsentativen und wirkungsvollen Bürgerbeteiligung.

Das „Dialogforum“ ist ein Propagandainstrument, hat aber nichts mit dem Schutz von Bürgerinteressen zu tun. Abgesehen davon, dass nur Bürger:innen, die das Projekt 3. Piste unterstützen, in die Nähe des „Dialogforums“ kommen können, ist das Setting so gewählt, dass das Ergebnis zugunsten der Luftfahrtlobby immer vorprogrammiert ist: Die Bürgerbeteiligung erfolgt indirekt über eine Arbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen, die eine Person ins „Dialogforum“ entsenden darf. Diese steht dann einer Übermacht an Vertretern der Luftfahrtinteressen gegenüber. Das „Dialogforum“ ist überdies maximal intransparent.

Die im Aktionsplan angeführten „Evaluierungen“ des „Dialogforums“ orientieren sich an Vereinbarungen aus 2005, die den gegenwärtigen Stand der medizinischen Wissenschaft nicht widerspiegeln, sie sind nicht objektiv und somit wertlos.

Die im Aktionsplan angeführte Deckelung der Nachtflüge, die ebenfalls seit 2005 in Kraft ist, kann man nur noch als erbärmlich bezeichnen. Andere Flughäfen sind da bereits viel weiter, z.B.

Flughafen Zürich, wo die Schwestergesellschaft der AUA, die Swiss, problemlos ein Nachtflugverbot einhält. Siehe dazu auch unten Punkt 8.

Die gepriesenen Lärmentgelte sind bisher so lächerlich gering angesetzt worden, dass sie keinerlei Wirkung gezeigt haben. Die derzeitige Regelung am Flughafen Wien, die bereits verpflichtende Lärmentgelte darstellt, verspricht keine Besserung. Wir hoffen hier auf das von uns sehr geschätzte Bemühen der Fachabteilung des BMK, durch Auflagen an die Flughäfen eine Lenkungswirkung zu erzielen, die spätestens ab 2025 zu spüren sein soll.

4. Monitoring der gemäß Luftfahrtgesetz vorgesehenen verpflichtenden Lärmmessungen (Seite 24)

Dass das BMK vorhat, die Messergebnisse künftig zentral auf der BMK-Webseite zur Verfügung zu stellen, wird positiv vermerkt. Da aber eine unabhängige professionelle Prüfstelle im Interesse der betroffenen Anrainer:innen fehlt, geht auch diese Maßnahme ins Leere.

5. Verbesserte Kommunikation zwischen Flughäfen und Anrainer:innen (Seite 25)

Unter Verweis auf das „Mediationsverfahren“ und das „Dialogforum“ wird hier die These aufgestellt, dass ein regelmäßiger und institutionalisierter Informationsaustausch mit Nachbargemeinden und Anrainer:innen im Sinne eines ausgewogenen Interessensausgleichs zentral wäre. Dem wird widersprochen: Solange Bürger:innen in ihrer Freizeit ohne entsprechendes Fachwissen und ohne professionelle Vertretung der Luftfahrtlobby gegenüberstehen, wird sich nichts ändern. Die Kommunikation mit Anrainer:innen wird lediglich der Selbstdarstellung des Flughafen Wien für Marketingzwecke dienen.

6. Einbindung der Öffentlichkeit bei Erstellung der Flugrouten seitens der ACG (Seiten 25 f)

Die hier bewirkte Erhöhung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit wird positiv vermerkt. Ansonsten greift die Einbindung der Öffentlichkeit bei der Erstellung der Flugrouten viel zu kurz, da die Öffentlichkeit nicht professionell vertreten wird. Als Laie kann man bei derartig hochtechnischen Themen nicht ernsthaft mitreden. Die Maßnahme der Einbindung der Öffentlichkeit bei Erstellung der Flugrouten seitens der ACG wird weitgehend wirkungslos bleiben, wenn der Bevölkerung nicht die Möglichkeit eingeräumt wird, ihre Wünsche bei einer professionellen Stelle zu deponieren, die diese dann wie ein Anwalt gegenüber der ACG vertritt.

7. Weiterentwicklung emissionsabhängiger Flughafenentgelte (Seite 27)

Während es erfreulich ist, dass Lärmentgelte nun verpflichtend sind, ist die Tatsache, dass sie gemäß den Ausführungen im Aktionsplan von der Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsflughäfen und dem „Dialogforum“ Flughafen Wien weiterentwickelt werden sollen, negativ einzustufen. Das Ziel der „internationalen best-practices“ wird mit diesen Akteuren mit Sicherheit nicht erreicht werden.

In gewisser Weise stehen diese Ausführungen im Widerspruch zu jenen im Schreiben der zuständigen Fachabteilung des BMK vom 11. März 2024. Darin hat die Behörde angekündigt, ihre Verantwortung wahrzunehmen und den Nachweis der Lenkungswirkung der Gebühren zum Prüfgegenstand zu machen.

8. Verbesserung der Lärmsituation in den Nachtstunden (Seiten 27 f)

Die Behauptung, dass seit 2005 bereits eine vergleichsweise strenge Nachtflugregelung bestünde ist blanker Zynismus. Eine Deckelung von Flugbewegungen in der Nachtzeit schützt den menschlichen Schlaf nicht. Beim Nachtschlaf geht es mehr noch als am Tag um Einzelschallereignisse. Am Flughafen Wien dürfen Menschen in der Nacht zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr 4.700-mal pro Jahr aus dem Schlaf gerissen werden.

Der Verweis auf das „Dialogforum“ und dass darin über eine mögliche „Nachtflugpause“ verhandelt wird, gibt wenig Hoffnung. Schließlich versteht sich das „Dialogforum“ seit 2005 als ein Bewahrer der Interessen des Flughafen Wien.

9. Weitere Ausführungen zur Bürgerbeteiligung

So wie sich die Bürgerbeteiligung heute darstellt, ist es gerade so, wie wenn man mutige Menschen mit Heugabeln ausstattet und gegen eine Panzerbrigade antreten lässt.

Aviation Reset fordert die Einsetzung einer unabhängigen Stelle, die mit Personen mit entsprechendem Fachwissen ausgestattet ist. Diese hat die Wünsche und Belange der Betroffenen entgegen zu nehmen und ausschließlich die Interessen der betroffenen Bürger:innen gegenüber der Luftfahrtlobby zu vertreten. Nur so kann ein „level playing field“ entstehen. Die Finanzierung kann durch Lärmrentgelte erfolgen.

Von betroffenen Bürger:innen zu verlangen, dass sie in ihrer Freizeit Luftfahrtbelange studieren und sich aus eigener Kraft gegen die Übermacht der Luftfahrtlobby wehren, ist unzulässig. Hier gibt die Behörde Verantwortung ab, statt dass sie ihre Verantwortung wahrnimmt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Susanne Heger
(Obfrau)