

**Die im Zusammenhang mit der Umgebungslärmrichtlinie festgelegten Schwellwerte für Fluglärm sind um Größenordnungen zu hoch!**

So definiert die österreichische Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung in § 8 Schwellenwerte einen Lden von 65 dBA und Lnight von 55 dBA für durch zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen verursachten Lärm (<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004689>)

Damit werden die Fluglärm-betroffenen in Österreich nicht einmal ansatzweise vollständig erfasst. Während zigtausende Menschen aus Wien und Umgebung gegen die unzumutbare Belastung durch Fluglärm unterschrieben haben, werden laut Zeitungsberichten mit dem viel zu hohen Schwellwert der Umgebungslärmrichtlinie gerade einmal 7 Fluglärm-betroffene erfasst.

**Auffällig ist auch, dass der in Österreich gesetzlich festgelegte Schwellwert für Fluglärm höher als für Straßenlärm ist**, obwohl Fluglärm bei gleichen A-bewerteten Dauerschallpegeln auf Grund der hohen Spitzenschallpegel und des nicht erfassten tieffrequenten Anteils weit früher störend wirkt.

**Auch aus medizinischer Sicht ist der Wert viel zu hoch.** So erhöht Fluglärm entsprechend der bisher umfangreichsten Studie zu diesem Thema das Erkrankungsrisiko bereits ab einem 24 Stunden Dauerschallpegel von 35,25 dBA bzw. 40 dBA für das Zeitfenster unter Tags. Werte die um Größenordnungen unter den gesetzlich festgelegten liegen.

**Der viel zu hohe österreichische Grenzwert wird von der Flugverkehrslobby und den Beamten im BMVIT, die scheinbar ausschließlich deren Anliegen vertreten, als Ausrede verwendet, warum das Minimierungsgebot im Luftfahrtgesetz nicht eingehalten werden muss.**

<http://www.fluglaerm.at/liesing/Beschwerden/BMVIT/20160106/20160106NicheinhaltungLuftfahrtgesetz.html#DiskussionGrenzwerte>

Dazu kommt dass mit der Umgebungslärmrichtlinie auch noch nächtliche Weckflüge(!) gerechtfertigt werden, welche angeblich dazu dienen sollen, Straßen möglichst genau zu erfassen, während gleichzeitig in den Lärmkarten vollständig für den öffentlichen Verkehr gesperrten Straßenabschnitten genau den gleichen Schallpegel aufweisen wie nicht gesperrte (Beispiel Kalksburger Strasse in Wien)

**Die Umgebungslärmrichtlinie mag zwar gut gemeint sein, deren nationale Umsetzung in Österreich ist zumindest im Bereich des Flugverkehrs absolut kontraproduktiv.**

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



Infos und permanente Fluglärm-messung unter <http://liesing.fluglaerm.at>