

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung II/L1
PF 201
1000 Wien

Ergeht auch per e-Mail an I1@bmvit.gv.at

Wien, 28. Jänner 2010

Betreff: GZ. BMVIT-58.599/0012-II/L1/2009
Entwurf Stellungnahme Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung (LuIV)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Namens des Grünen Klubs im Parlament nehmen wir als Verkehrssprecherin bzw. Umweltsprecherin der Grünen zum Entwurf des BMVIT für eine „Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Immissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung - LuIV)“ in offener Frist wie folgt Stellung:

1. Zu den gesetzlichen Grundlagen und Grenzen der geplanten Verordnung

Für Flugplatzerrichtungen und –erweiterungen, letztere nur ab einer bestimmten Größenordnung, ist das UVP-G anzuwenden. Dieses sieht wie beinahe alle Betriebsanlagenrechte hinsichtlich der Menschen, die im Umfeld der Anlage dauerhaft wohnen, zweierlei Schutzebenen vor. Eine Anlagengenehmigung ist zu versagen, wenn die Anlage erstens Leben und Gesundheit der Menschen gefährdet und/oder zweitens wenn diese unzumutbar belästigt werden. Die Gefährdung der Gesundheit ist eine Einwirkung auf den menschlichen Organismus, die in Art und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinausgeht. Eine Abgrenzung ist sachverständig nach dem Stand der medizinischen Wissenschaften vorzunehmen. Es ist aber klar, dass eine Belästigung schon bei geringeren Einwirkungen gegeben sein wird als eine Gesundheitsgefährdung.

Mit der UVP-G-Novelle 2006 wurde bei den Genehmigungskriterien des UVP-G für Flughäfen nur hinsichtlich des Belästigungsschutzes auf das Luftfahrtgesetz verwiesen (§ 17 Abs 3 zweiter Satz): „Für Vorhaben der Ziffer 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen, ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.“

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament
Telefon (01) 40110 – 6556 Telefax (01) 40110 – 6882 Email: gabriela.moser@gruene.at

Im UVP-Genehmigungsverfahren ist also nach wie vor sachverständig zu prüfen, ob die Anlage gesundheitsgefährdend ist bzw. mit welchen Einschränkungen des Betriebs sie ggf. genehmigt werden kann. Ist eine solche Einschränkung nicht möglich, ist die Genehmigung zu versagen.

Das Luftfahrtgesetz hat in § 145 b zum Schutz vor belästigendem Lärm passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die vom Anlagenbetreiber (Flughafen) zu bezahlen sind: „Die Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn kann auch dadurch erfolgen, dass vom Zivilflugplatzhalter auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten geeignete objektseitige Maßnahmen, wie insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, gesetzt werden.“ Verweigert der Nachbar die Zustimmung, so ist der Nachbar so zu behandeln als wären die Maßnahmen gesetzt worden (siehe § 145 b Abs 2). Es handelt sich daher um eine Zwangsmaßnahme.

Die Grünen haben diese Sonderregelungen im UVP-G und im LFG stets abgelehnt, weil passive Maßnahmen zur Sanierung der Lärmbelastung bestehender Flughäfen tragbar sind, bei Neugenehmigung aber die entsprechende Betriebseinschränkung (zB Reduktion der Flugbewegungen, zeitliche Flugbeschränkungen, gezielte Anpassung der An- und Abflugrouten, Beschränkungen hinsichtlich der Fluggeräte) oder allenfalls Versagung des Ausbaus greifen sollte. Noch dazu sind selbst solche Maßnahmen nur für Räumlichkeiten vorgesehen, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Damit sind beispielsweise Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser nicht umfasst, obwohl gerade hier erstens ein erhöhtes Ruhebedürfnis besteht und obwohl zweitens negative Auswirkungen auf das Lernverhalten von Kindern durch Fluglärmstörung weit unter den angepeilten Belastungswerten nachgewiesen sind. Abgesehen davon, dass passive Maßnahmen an Gebäuden dergestalt Zwangsmaßnahmen sind, kann damit auch nicht der Aufenthalt im Freien geschützt werden.

Vor dem Hintergrund, dass das UVP-G eigentlich nur Spielraum hinsichtlich des Belästigungsschutzes lässt, ist die Höhe der vorgeschlagenen Schwellenwerte zum Lärmschutz im Sinne des § 145 b LFG sehr verwunderlich. Die vorgeschlagenen Werte können aus medizinischer Sicht schon als gesundheitsschädlich betrachtet werden und sind daher völlig verfehlt.

Festzuhalten ist, dass in einem UVP-Verfahren eigenständig die Grenzwerte für den Gesundheitsschutz sachverständig zu erheben wären und mit den vorgeschlagenen Werten nicht in ein System zu bringen wären.

2. Zur grundsätzlichen Ausrichtung des Verordnungsentwurfs

Zum wiederholten Male wird seitens des BMVIT versucht, extrem luftfahrt- und flughafenfreundliche Grenz- oder Schwellenwerte und Kriterien in Sachen Lärm zu verankern.

Als völlig verfehlt Richtschnur des Handelns scheint hier nicht der Schutz vor Lärm, sondern der Schutz der Luftfahrt vor lärmschutzbedingten Einschränkungen im Mittelpunkt der BMVIT-Überlegungen zu stehen.

Verwiesen werden muss in diesem Zusammenhang auch auf die zeitlich so verzögerten wie inhaltlich indiskutablen bisherigen Beiträge des BMVIT im Rahmen der Aktionsplanung nach dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz im Bereich Flugverkehr.

Es ist bedauerlich, dass im BMVIT sowohl die inhaltliche Kritik an dieser einseitigen Positionierung als auch die faktische Weiterentwicklung der immissionsschutzfachlichen Debatte und der Regelungsniveaus auf internationaler Ebene dermaßen auf taube Ohren stößt und die eingeschlagene, einseitige Linie unbeirrt weiter beibehalten wird.

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6556 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** gabriela.moser@gruene.at

Es wäre aus Sicht der Grünen hoch an der Zeit, zeitgemäßen Standards von Gesundheits- und Belästigungsschutz samt Vorsorgeprinzip im BMVIT zum Durchbruch zu verhelfen, wie sie unter anderem auch im vom BMVIT selbst dem Entwurf (selektiv) zugrunde gelegten Fachgutachten der Medizinischen Universität Wien klar zum Ausdruck kommen (vgl. S.76 des Gutachtens, siehe dazu auch unten unter 4.).

Die inhaltliche Absurdität des einseitig luftfahrtfreundlichen BMVIT-Zugangs kommt klar zum Ausdruck, wenn - wie mit der geplanten Verordnung - für neue direkt oder indirekt „lärmschaffende“ bzw. „lärmvermehrende“ Projekte weit weniger scharfe Kriterien angelegt werden sollen als sie bei der Sanierung bestehender Lärm-Missstände zB in der Flughafenregion Wien als nötig akzeptiert wurden.

Es wird daher dringend an das BMVIT appelliert, aus Anlass der vorliegenden Verordnung diese einseitige, vor allem bei Gesundheits- und Belästigungsschutz ungenügende Linie endlich zu verlassen und dem Anspruch, eine „Immissionsschutz“-Regelung zu erlassen, auch inhaltlich und nicht nur dem Titel nach gerecht zu werden.

3. Zu Ausführungen im „Vorblatt“ der erläuternden Materialien zum VO-Entwurf

Die Aussage, das Regelungsvorhaben sei „nicht klimarelevant“, ist nicht nachvollziehbar. Einerseits hat der Flugverkehr grundsätzlich unmittelbare und beträchtliche Auswirkungen auf die österreichische Klimabilanz; umso mehr gilt dies für Neuregelungen, die (wie im vorliegenden Fall) starkes zusätzliches Wachstum des Flugverkehrs zulassen würden. Weiters könnte Klimarelevanz auch dahingehend vorliegen, dass eine im Vergleich zum VO-Entwurf weitergehende lärmtechnische Sanierung von baulichen Objekten – die zur thermischen Sanierung dieser Objekte beitragen kann – positive Auswirkung auf die Klimabilanz zeitigen könnte, was ebenso wenig Erwähnung in den Materialien zum VO-Entwurf findet.

Dass darüber hinaus auch keine konkreten Ausführungen zu den Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht getroffen werden, ist nicht nachvollziehbar: Selbstverständlich besteht ein enger Zusammenhang zwischen Schwellen- oder Grenzwerten, der möglichen Zahl und Intensität von Flugbewegungen und damit dem Ausmaß zahlreicher umweltbelastender Effekte. Eine Festlegung großzügiger Schwellenwerte (siehe unten, 5.) zuzüglich eines großzügigen Irrelevanzkriteriums (siehe unten, 7.) lässt eine starke Zunahme der Flugbewegungen und aller damit direkt und indirekt verbundenen Umweltbelastungen zu, was im Entwurf des BMVIT verschwiegen wird.

4. Umweltmedizinisches Gutachten – teilweise hilfreich, aber im Inhalt und in der Verwendung durch das BMVIT in mehrerlei Hinsicht fragwürdig

4.1. Unverständliche Geheimhaltung

In den Erläuterungen zu § 2 wird ein umweltmedizinisches Gutachten erwähnt, dieses wird als Grundlage für § 2 des Regelungsvorhabens herangezogen. Leider ist dieses Gutachten der Medizinischen Universität Wien der breiteren Öffentlichkeit nicht zugänglich, sodass für die Normunterworfenen und -betroffenen nicht ohne weiteres nachvollzogen werden kann, ob die in § 2 enthaltenen Werte Hand und Fuß haben und welche Überlegungen hinter diesen im einzelnen stecken.

Ein Ende der BMVIT-Geheimhaltungsstrategie und eine Veröffentlichung des gegenständlichen Gutachtens wird daher seitens der Grünen nachdrücklich eingefordert.

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6556 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** gabriela.moser@gruene.at

4.2. In sich grob widersprüchliche Schlüsselpassage des vom BMVIT beauftragten Gutachtens – vom VO-Entwurf übernommene Aussage explizit NICHT für Belästigungsschutz ausreichend, der aber Aufgabe der VO und ihrer Schwellenwerte ist – somit fehlende Berücksichtigung von zentralen Aussagen des eigens beauftragten eigenen Gutachtens durch das BMVIT

Die auf S.73 unten des Gutachtens des Inst. f. Umwelthygiene der Medizinischen Universität Wien zu Schwellenwerten getroffenen Aussagen sind mit medizinischen Argumenten nicht zu rechtfertigen. Dies stellt - wie auch die tendenziell stärkere Berücksichtigung von Literatur, die hohe ist gleich luftfahrtfreundliche Belastungen tolerabler erscheinen lässt - den ansonsten über weite Strecken gegebenen fachlichen Wert des entsprechenden Gutachtens stark in Frage.

Abgesehen davon stehen die auf S.73 unten getroffenen Aussagen auch mit anderen inhaltlichen Aussagen desselben Gutachtens zu derselben Frage (siehe zB S.75-77) in sehr deutlichem Widerspruch – konkret werden auf S.73 sehr viel höhere Werte genannt als dann auf S.76 für die Reduktion von Belästigungsreaktionen für nötig befunden werden! Da nur und gerade dieser Belästigungsschutz in der gegenständlichen Verordnung überhaupt Thema sein kann, ist es mit Sicherheit sachlich verfehlt, die auftraggeber- und flugverkehrsfreundlichere der beiden widersprüchlichen Aussagen alleine aufzugreifen und entsprechende Schwellenwerte in die Verordnung zu übernehmen.

In dem Gutachten, das § 2 des Verordnungsentwurfs wohl zugrunde liegen soll - zumindest wird dies in den Materialien zum Verordnungsentwurf so dargestellt - heißt es konkret (S. 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.“

Diese fachlich für einen „wünschenswerten Belästigungsschutz“ nötigen, viel niedrigeren Werte sollten daher auch Entscheidungsgrundlage für Neubau- bzw. Ausbauprojekte sein.

Es ist unverständlich und zurückzuweisen, dass das BMVIT diese Empfehlung ignoriert und stattdessen massiv überhöhte Werte –in einer „Immissionsschutz“-Verordnung! – vorschlägt.

5. § 2, Schwellenwerte - zu hoch

Der Verordnungsentwurf sieht folgende „Schwellenwerte“ vor (jeweils als Jahres(!)/durchschnittswerte!):

$L_{Aeq\ Tag}$: 62 dB(A)

$L_{Aeq\ Nacht}$: 52 dB(A)

L_{Amax} : 6 x 71 dB(A)

Die ersten beiden Werte sollen 2017 jeweils um 2 dB(A) gesenkt werden.

Dazu ist festzuhalten:

Eine signifikante Erhöhung des Risikos für verschiedene Krankheiten wie zB Schlaganfälle oder Depressionen (also ein Gesundheits-, nicht nur ein Belästigungsproblem!) besteht bereits ab 40 dB(A) am Tag in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Studie Greiser); weiters wird bereits bei 45 dB(A) am Tag nur noch durchschnittliche kognitive Entwicklung bei Kindern konzediert.

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6556 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** gabriela.moser@gruene.at

In der Nacht sind laut Weltgesundheitsorganisation WHO generell bereits im Bereich 30 - 40 dB(A) moderate Effekte feststellbar.

Bei Lärm-Maximalereignissen sollten laut WHO generell maximal 60 dB(A) angesetzt werden, wobei für Fluglärm entsprechend der Art des Lärms niedrigere Grenzwerte gelten müssten.

Die Schwellenwerte nach § 2 des VO-Entwurfs sind somit aus fachlicher Perspektive bei weitem zu hoch und zurückzuweisen.

Sie sind weiters u.a. massiv höher als die entsprechende Werte zB für Gewerbelärm (55 dB am Tag, 45 dB in der Nacht), was von den Grünen wie schon bisher auch hier als völlig ungerechtfertigte Sonderregelung zugunsten der Luftfahrt mit Nachdruck zurückgewiesen wird. Dies umso mehr, als seit langem bekannt ist und auch im vom BMVIT selbst beauftragten Gutachten erneut fachlich dokumentiert wird, dass Fluglärm ÜBERproportional belastende und gesundheitsgefährdende Wirkung hat und keineswegs umgekehrt. In diesem Sinn müssten die Werte für Neu-, Aus- oder Umbauten auch niedriger (zB 55/45 dB) angesetzt werden als zB diejenigen, die bei Straßenlärm bereits Sanierungsnotwendigkeit auslösen (60/50 dB) – keinesfalls aber höher (bis 2016) oder gleich hoch (ab 2017) wie in der VO vorgesehen! Hierfür sprechen auch alle Dosis-Wirkungs-Relationen, wie sie etwa von der EU erhoben wurden und auch vom heimischen Umweltbundesamt stets angeführt werden.

Weiters bleiben die Vorschläge zeitlich und der Höhe nach sogar hinter der in Deutschland implementierten, noch immer in mehrerlei Hinsicht als unzureichend zu qualifizierenden Regelung (Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 2007, Durchführungsverordnung dazu von 2008) zurück. Konkret wird beispielsweise vom BMVIT ein im Vergleich zu Deutschland massiv höherer Maximalpegel (6 mal 71 dB statt 6 mal 68 dB) für die Nacht vorgeschlagen.

Selbst die zu hohen, bereits abgesenkten Dauerpegel (60/50dB) müssten erst 2017 eingehalten werden, während dies in Deutschland mit seiner im Hinblick auf die Fluglärmbelastung vielerorts weit unkritischeren Topographie bereits ab 2011 möglich ist.

Das vom BMVIT beauftragte Gutachten enthält auf S.72 eine als Synopse charakterisierte Tabelle. Diese legt - trotz einer grob falschen Zitierung in einem sehr entscheidenden Punkt - die Gesundheitsschädlichkeit der in der Verordnung vorgesehenen Schwellenwerte offen. So würde beispielsweise das Durchschlafenkönnen nur in jeder zweiten Nacht (!) als ausreichend und „belästigungsfrei“ definiert.

Warum im weiteren Verlauf des Gutachtens und im Verordnungsentwurf die gerade auch auf Basis dieser Synopse im Sinne des Gesundheitsschutzes – und umsomehr im Sinne des in der VO gegenständlichen Belästigungsschutzes! – gebotene Notwendigkeit weit niedrigerer Werte ins Gegenteil verkehrt wird und stattdessen weit höhere Werte empfohlen bzw. festgeschrieben werden, ist fachlich nicht nachvollziehbar.

Eine Verordnung auf einer so wackeligen inhaltlichen Basis stünde auch rechtlich auf wackeligen Beinen.

Die selektive Umsetzung bestimmter Empfehlungen im Gutachten, wie sie im Verordnungsentwurf vorgesehen sind, entspräche u.a. der bewussten Inkaufnahme von Gesundheitsschäden und Belästigungen und der Inkaufnahme unvorteilhafter Entwicklung von Kindern. Dies kann nur mit allem Nachdruck abgelehnt werden! Anstelle eines solchen Vorgehens ist eine Orientierung zB am zunehmend wissenschaftlich abgesicherten Wert von 40 dB(A) untertags massiv geboten und sollte auch vom BMVIT nicht länger verhindert werden.

Nicht unerheblich ist schließlich, dass vom Verordnungsentwurf – trotz entsprechender Aussagen im BMVIT-beauftragten Gutachten! vgl. den dortigen Abschnitt 3.5.8/S.16 – negiert wird, dass sich Fluglärm frequenztechnisch anders und potenziell belästigender zusammensetzt als beispielsweise Straßen- oder Schienenlärm.

Dies erfordert die Einbeziehung von Messungen nach dB(C) und nicht nur dB(A) bzw. eine entsprechende vorsorgliche Reduktion von Grenz- bzw. Schwellenwerten.

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6556 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** gabriela.moser@gruene.at

Beides wird von den Grünen nachdrücklich eingefordert.

6. § 3 Durchrechnungszeitraum - zu lang

§ 3 Abs. 1 des Verordnungsentwurfs sieht einen Durchrechnungszeitraum von einem Jahr vor.

Dies wäre eine massive Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Vorgehen, die sechs verkehrsreichsten Monate und damit eine auch bei saisonal geprägtem Fluggeschehen aussagekräftigere Größe heranzuziehen. Die Grünen protestieren schärfstens gegen dieses Vorhaben, das speziell für saisonal stark schwankend genutzte Flughäfen wie Salzburg oder Innsbruck völlig praxisfern „einebnend“ wirken und absehbar neue massive Konflikte mit der lärmbelasteten Bevölkerung in diesen Flughafenregionen provozieren würde. Die Grünen regen in diesem Zusammenhang dringend an, die von den Bundesländerflughäfen zur Vorbereitung einer solchen für sie günstigen Regelung in Stellung gebrachten Kostenberechnungen kritisch zu hinterfragen, da die Kosten strengerer Immissionsschutzregelungen real bei weitem nicht so exorbitant wären wie behauptet. Dass ein reduzierter Durchrechnungszeitraum von sechs Monaten auch in Deutschland Standard ist, sei nur der Abrundung halber erwähnt.

Generell ist schon der Ansatz verfehlt, dem gravierenden, vor allem von Belastungsspitzen geprägten Problem Fluglärm primär im Wege von Jahresmittelwerten zu begegnen.

7. § 3 Irrelevanzkriterium (2 dB) – viel zu weitreichend und generell unangebracht

§3 Abs. 3 des vorliegenden Verordnungsentwurfs zufolge ist vorgesehen, dass Veränderungen des Dauerschallpegels zwischen dem Nullszenario und dem Planszenario von bis zu 2 dB als irrelevant einzustufen wären.

Diese Irrelevanzschwelle bedeutet - selbst wenn „nur“ konstant laute Flugzeuge vorausgesetzt werden - eine mögliche Erhöhung der Flugbewegungen auf einem Flughafen von bis zu 60%, ohne dass deshalb Maßnahmen zu setzen wären. Das ist nicht zuletzt aufgrund der Folgewirkungen solcher Frequenzzunahmen auf zahlreiche Schutzgüter völlig unannehmbar, zumal in einer vorgeblich dem ImmissionsSCHUTZ gewidmeten Neuregelung anno 2010!

Abgesehen davon spricht auch das zugrundeliegende Gutachten nur bei Veränderungen bis 1 dB(A) von „sehr wahrscheinlich“ (!) irrelevant.

8. § 3 Berechnungsmodus der Immissionswerte nach „ECAC Doc. No. 29“ – abzulehnen

Der Verordnungsentwurf sieht hinsichtlich der Berechnung der Lärmbelastung statt der üblichen Bezugnahme auf die erst 2008 vorgelegte und somit am Stand der Technik und des Wissens befindliche Richtlinie 24 des Österr. Arbeitsrings für Lärmbekämpfung (ÖAL) nach einem Übergangszeitraum von nur einem Jahr die Zugrundelegung von „ECAC-Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 7. Dezember 2005“ vor.

Argumentiert wird dies vom BMVIT mit (angeblicher) internationaler Vereinheitlichung.

Dies ist sachlich unzutreffend – in Deutschland wird etwa nach einer der ÖAL-Richtlinie 24 sehr ähnlichen AzB berechnet. Somit würde beispielsweise am Flughafen Salzburg nach den Plänen des BMVIT 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, was sicher kein Fortschritt wäre, sondern Intransparenzen erhöhen und zusätzliche Abstimmungsvorgänge erzwingen würde, was letztlich auch aus verwaltungswirtschaftlicher Sicht ein Irrweg wäre.

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6556 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** gabriela.moser@gruene.at

Weiters würde auch die Vergleichbarkeit bisheriger mit künftigen Lärmkarten und damit das transparente Mitverfolgen und Einschätzen der Entwicklung der Lärmbelastung massiv erschwert.

Noch schwerer wiegt, dass nach Aussagen von Fachleuten bei dieser vom BMVIT vorgesehenen Anwendung von ECAC- anstatt ÖAL-Berechnungsgrundlagen mit einer tendenziellen Verkleinerung der ausgewiesenen Lärmzonen – also mit einer „Schönrechnung“ der bestehenden Lärmbelastung und Lärmprobleme – zu rechnen ist.

Schließlich ist auch relevant, dass die ÖAL-Richtlinie 24 Sicherheitsmargen vorsieht, die unvollständigen Kenntnisstand über die Prognosezeiträume sinnvoll ausgleichen und so dem Vorsorgeprinzip, das gerade im Zusammenhang mit UVPs zentralen Stellenwert hat, besser Rechnung tragen.

Auch in der Sache ist davon auszugehen, dass Prognosen auf Basis der ÖAL-Richtlinie 24 wesentlich haltbarer als solche nach ECAC No. 29 wären, da letztere auf letztlich fluglinienspezifisch veränderbare Ausstattungsmerkmale der einzelnen Flugzeuge Bezug nimmt, während die ÖAL-Richtlinie weit stabilere Bezugsgrößen als Grundlage der weiteren Berechnungen anspricht.

Offensichtlich stehen andere Hintergedanken als ein optimaler Immissionsschutz hinter der vom BMVIT angestrebten Vorgangsweise. Diese Vorgangsweise wird daher abgelehnt.

9. § 3 Vorab-Ausschluss wesentlicher Lärmemittenten in der Luftfahrt – unverständlich und abzulehnen

Nach dem Wortlaut des Verordnungs-Entwurfs (§ 3 Abs 2) werden vom militärischen und polizeilichen Flugverkehr verursachte Immissionen nicht berücksichtigt.

Des weiteren fehlen nach unserem Wissensstand im ECAC Doc. No. 29 Daten u.a. zum Hubschrauber-Verkehr und zum militärischen Luftverkehr.

Dieser teils direkte, teils indirekte Ausschluss regional sehr maßgeblicher Lärmemittenten „ex lege“ ist im Sinne des Belästigungsschutzes völlig ungerechtfertigt und daher abzulehnen.

10. § 3 Unklare, in Richtung Problemverharmlosung interpretierbare Begriffsbestimmung

§ 3 Abs 1 enthält eine „Maßgabe“, wonach „nur die spezifische Immission des Fluglärms relevant“ für die Berechnung der Lärmbelastungswerte sein dürfe.

Dies ist unklar. Es wäre an dieser Stelle ohne jeden verbleibenden Interpretationsspielraum sicherzustellen, dass alle Immissionen aus dem Betrieb der Flugzeuge, also insbesondere auch der von ihnen verursachte Bodenschall, ohne Abstriche erfasst werden müssen.

11. § 3 Rechenkunststückchen „Anwendung auf Flugplatzhöhe über Meer“ – gezielte Schlechterstellung von Fluglärm-betroffenen insbesondere im Raum Innsbruck

Dem Entwurf zufolge müsste die Berechnung der Immission vor Wohngebäuden „auf Flugplatzhöhe über Meer“ angewendet werden.

Dies wird den tatsächlichen Anforderungen, z.B. in Innsbruck und Umgebung, nicht gerecht, weshalb hier jedenfalls eine Anpassung erforderlich ist.

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6556 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** gabriela.moser@gruene.at

12. § 5 unscharf hinsichtlich des Umgangs mit nicht von Vereinbarungen erfassten Betroffenen

Unabhängig von der Bewertung der Wiener Flughafen-Mediation und ihrer Ergebnisse lässt der darauf Bezug nehmende § 5 Formulierungs-Unschärfen hinsichtlich der Frage erkennen, wie mit den zB von dieser konkreten Vereinbarung in sehr großer Zahl nicht erfassten Fluglärm-Betroffenen verfahren werden soll.

Verwiesen sei dazu auch auf das bereits erwähnte wissenschaftliche Gutachten im Auftrag des BMVIT, wonach eine Belästigung dann unzumutbar ist, wenn diese das ortsübliche Ausmaß übersteigt und dass dabei der typische Umkreis der Gegend zu berücksichtigen ist. Dies schließt wohl bedingte krasse Ungleichbehandlungen von mehr oder minder zufällig von einer Mediationsvereinbarung erfassten oder nicht erfassten, räumlich jedoch benachbarten anderen Normunterworfenen durch sehr unterschiedliche Schwellenwerte schon aus Gleichheitserwägungen aus (Stichwort: Wien-Liesing etc).

Wir ersuchen um Berücksichtigung der schwerwiegenden Bedenken gegen diesen Entwurf und regen eine grundlegende Neufassung an, die sich an den sachlichen und rechtlichen Erfordernissen eines tatsächlichen Schutzes vor der Belästigung durch Fluglärm orientiert.

Mit freundlichen Grüßen

NR-Abg. Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser e.h.
Verkehrssprecherin der Grünen

NR-Abg. Mag.^a Christiane Brunner e.h.
Umweltsprecherin der Grünen

Dr.ⁱⁿ Gabriela Moser

Verkehrs-, Tourismus und Bautensprecherin der Grünen im Parlament

Telefon (01) 40110 – 6556 **Telefax** (01) 40110 – 6882 **Email:** gabriela.moser@gruene.at