

# Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

An

[umgebungslaerm-flug@bmk.gv.at](mailto:umgebungslaerm-flug@bmk.gv.at)

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien Gesamtumsetzung: Abteilung IV/L1 Strategie und Internationales

Betr.: Stellungnahme zu: **Aktionsplan Umgebungslärm 2024 Flughafen Wien**  
**Entwurf für die Einbindung der Öffentlichkeit**  
**Kennwort „Umgebungslärm“**

Oberhausen am, 10.März 2024

Sehr geehrtes „Aktionsplan Umgebungslärm-Team“!

Wenn es tatsächlich Ihr Anspruch ist, so viele Fluglärm Betroffene wie nur möglich, in die Entscheidungskette einzubinden, sind diese Unterlagen an die Lebensumstände dieser Menschen anzupassen.

Es ist kein Geheimnis, dass unter den Flugroutenanrainern, Spitzenverdiener und Hochausgebildete eher rar sind. Wir können die in Ihrem **Aktionsplan Umgebungslärm 2024** für uns unverständlichen Passagen also weder durch Zukauf von Expertise, noch aufgrund eigener Vorkenntnisse entschlüsseln. Es wäre daher am einfachsten, Sie würden die rätselhaften Stellen in Ihren Ausführungen dergestalt ändern, dass sie auch für „gewöhnliche Menschen“ ohne aeronautische und besondere Vorkenntnisse in Physik nachvollziehbar sind.

Unzählige Male werden Lärm- und Grenzwerte in dB angeführt oder Spannen wie  $55\text{dB} \leq \text{Lden} < 60\text{dB}$ . Verständlicher wäre entweder „zwischen“ zu schreiben oder „von / bis“.

Im Übrigen sind die weiteren Angaben in dB nahezu völlig irreführend, **ohne die entsprechende Erläuterung!** Zweifelsfrei werden die meisten Leser, die Benennung einer Steigerung von z.B. 60 auf 66 dB als eine Zunahme von 10% interpretieren und nicht als **plus 400%** mehr an Lärm.

Ebenso wichtig wäre eine Erklärung wie sich die Ab- und Zunahme von dB verhält, wenn sich die Strecke zum Lärmverursacher verdoppelt oder halbiert; in diesem Zusammenhang wäre es auch notwendig zu wissen ob die Flugzeuge als Punkt- oder Linienschallquelle zu betrachten sind und die Bedeutung dessen.

## **Wie soll man ansonst die Auswirkungen einer Routenänderung (in dB) beurteilen können?**

Die Erfassung der Fluglärmbelastung ist ebenfalls völlig wirklichkeitsfremd!

Der errechnete Durchschnittslärm ist ein durch und durch fiktiver Wert, der in Wirklichkeit nicht vorkommt, daher auch nie von irgendjemand gehört werden kann und mit der tatsächlichen Lärmbelastung nur wenig zu tun hat.

Die Ergebnisse der Flughafeneigenen Messstellen zeigen z.B. in Groß-Enzersdorf, dass die am häufigsten vorkommenden (**auch baugleiche!!!**) Flugzeuge, im Landeanflug bei den Spitzenwerten, Unterschiede von bis zu 20 dB aufweisen. D.h., selbst wenn man die Unterschiede auf die subjektiv wahrnehmbaren Werte von 6 bis 10 dB für eine Lärmverdoppelung kleinredet, kann ein **baugleiches (!!!)** Flugzeug zwei bis dreimal so laut sein -und empfunden werden- wie ein anderes, vom **gleichen Typ und gleicher Bauart.**

In der Nacht geweckt und am Tag erschreckt, werden wir vorwiegend von den lauten Flugzeugen. Hier gilt es die Realität zu beachten und sich nicht mit Durchschnittswerten an der Wirklichkeit vorbei zu schummeln!

# Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

Die Lärmschutzmaßnahmen, gehören daher entsprechend dem Störfaktor an die Spitzenwerte angepasst!

Demzufolge wäre es auch unerlässlich die Differenz zwischen dem Ortsüblichen Grundgeräuschpegel (ohne Fluglärm) und den Spitzenwerten der Flugzeuge in die Lärmschutzmaßnahmen einzubeziehen!

Der Auslöser zur Maßnahmenaktivierung könnte z.B. mit der Festsetzung eines nicht zu überschreitenden Richtwertes über dem Ortsüblichen Grundgeräuschpegel sein, denn tatsächlich sind ja nicht nur die Höchstwerte an sich belastend **sondern besonders der Unterschied zwischen Ruhe und Lärm!**

Die Zuerkennung von Lärmschutzmaßnahmen entlang nur einer Straßenseite, wo also, sich gegenüberliegende Häuser ungleich behandelt werden, wäre tunlichst zu vermeiden.

Dann führen Sie sich bitte Passagen Ihrer Ausführungen wie die folgende zu Gemüte: [Seite 22 von 40](#)

...“Steigerung der Continuous Climb Operation (CCO) – also unrestringierter Steigflugprofile. Hier liegt der Flughafen Wien-Schwechat mit erreichten 40 % bereits weit über dem europäischen Durchschnitt, eine Steigerung ist weiterhin möglich. Das Vermeiden von „Level-Offs“ im Steigflug trägt erheblich zu einer Minderung des Lärmprofils bei. Am Flughafen Wien-Schwechat wurden RNAV (Flächennavigation) SIDs (Standard Instrument Departures) eingeführt. Der Ersatz der bestehenden konventionellen SIDs durch RNAV SIDs ist insofern lärmrelevant als eine genauere Routenführung im Abflug möglich ist und damit das „noise containment“ viel besser gewährleistet ist.“...

So können Sie sich vielleicht untereinander gut verständigen, aber doch nicht mit Menschen denen diese Materie völlig unbekannt ist!

Wie soll man sich ein Urteil bilden können, wenn man die Bedeutung der vielen Fachausdrücke nicht kennt?!

Sie titeln Ihr Papier: Aktionsplan Umgebungslärm 2024 Flughafen Wien

**Entwurf für die Einbindung der Öffentlichkeit**

Dafür, dass Sie **Entwurf für die Einbindung der Öffentlichkeit** auch in **roter Farbe** und **fetter Schrift** deutlich hervorheben, ist das buchstäblich ins Auge stechend, **viel zu wenig**, um dieser Überschrift gerecht zu werden. Der wiedergegebene Absatz, ist ja kein schwer zu entdeckendes Beispiel, unter ansonst 40 Seiten gut verständlichem Klartext, sondern vielmehr nur ein Exempel zum dominierenden Stil dieses Entwurfes.

Dieser Aktionsplan müsste mit dem Wortschatz einer, in unserem Raum üblichen, Tageszeitung verfasst sein, damit er auch für Leute mit „gewöhnlichem Menschenverstand“ verwertbar ist. Der vorliegende Entwurf ist weit davon entfernt!

Um Ihre Botschaft aber effektiv den „wirklichen Menschen“ zu überbringen, wäre **zusätzlich, eine Informationskampagne** im Stil der Infoveranstaltungen zur 3.Piste **geboten!**

Ersuche daher höflichst, in oben vorgebrachtem Sinn, um entsprechende Berichtigungen.

Mit freundlichen Grüßen

namens unserer Bürgerinitiative

Adi Obrist