

Bundesministerium
Für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien
Per Mail umgebungslaerm-flug@bmk.gv.at

20. 04. 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den Entwürfen der Aktionsplanung 2024 beziehen wir uns auf die Aktionspläne zum Flugverkehr und erlauben uns folgende Stellungnahme:

Generell ist es aus unserer Sicht überaus begrüßenswert, dass die Einbeziehung der Öffentlichkeit in einem derart breiten Ausmaß stattfindet, und dass die Informationen zu Daten und Methodik in einem hohen Detaillierungsgrad zur Verfügung gestellt werden. Das gilt nicht nur für die Aktionspläne und die Lärmkarten, sondern auch für die Zahlen zu den Betroffenen und besonders für die Modellierungsberichte. Das bereitgestellte Wissen muss ehestens zur Umsetzung von Maßnahmen zum Erreichen der Schutzziele führen!

Wenn auch die Methodik in einzelnen Aspekten kritisch gesehen werden könnte, bietet die Transparenz doch Möglichkeiten zum Verständnis und auch für Verbesserungen.

Zu einzelnen Themen:

1. Die Zugrundelegung der **Flugbewegungszahlen des Jahres 2019** ist zu begrüßen, da sie derzeit auch einen gewissen Prognosewert darstellen – die Zahlen des Jahres 2019 werden auch seitens der Flughäfen als Benchmark und Zielwert für die Verkehrszahlen genannt. Allerdings:
 - a. Am Flughafen Salzburg gab es allerdings eine einmonatige Sanierungssperre über den gesamten Mai 2019, die Statistik liefert daher einen verzerrten Wert. Für derartige Fälle, die es wohl immer wieder geben wird, sollte ein Korrekturverfahren etabliert werden – immerhin gelten die Ergebnisse aus den Datengrundlagen für fünf Jahre.
 - b. Für jene Flughäfen, die in der Nacht keinen oder wenig Betrieb haben, wird die tatsächliche Belastung durch die angewendeten 24-Stunden-Mittelungen nicht richtig abgebildet.
 - c. Im angewendeten Jahresmittel verschwinden saisonale Belastungsschwankungen – nicht umsonst werden am Flughafen Wien die Flugbewegungen der verkehrsreichsten 6 Monate zur Berechnung herangezogen!

- d. Unklarheiten bestehen aus unserer Sicht in den Tabellen der Radar-Flugbewegungen nach Lärmklassen; als maßgeblich wahrgenommener Verkehr erschließt sich der breiten Öffentlichkeit aus den Aufstellungen nicht:
 - i. Zum Flughafen Graz ist der militärische Flugverkehr nicht auffindbar
 - ii. Ebenso zum Flughafen Salzburg, dazu sind die Bewegungen der Red Bull-Flotte nicht ersichtlich (zB DC 6, Alpha Jets)
 - iii. Red Bull ebenso am Flughafen Innsbruck

Hier besteht Erklärungsbedarf. Denn es besteht die Sorge, dass der Schutzbedarf möglicherweise nicht zielführend ermittelt wird.

2. **„Verbesserte Kommunikation zwischen Flughäfen und AnrainerInnen“** – aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen „soll künftig auf allen österreichischen Verkehrsflughäfen ein regelmäßiger Informationsaustausch mit den Anrainer:innen verstärkt“ werden. Wir sehen dieser Ankündigung mit größtem Interesse entgegen: Bislang war es ja nicht möglich, den erforderlichen Abstimmungsbedarf zwischen den Flugplätzen und ihrer Nachbarschaft auf gesetzlicher Ebene zu verankern. Die Einrichtung von Anrainerkommunikation, so wie sie hier offensichtlich gemeint ist, muss unterstützt und ermutigt werden, besonders dort, wo es sie noch nicht gibt. Sie kann auf die lokalen Rahmenbedingungen und Erforderlichkeiten eingehen und Konflikte abmildern - allerdings nur dann, wenn Anzahl der Termine und die Prozessabläufe dem Umfang der Problemstellung entsprechen, wenn die Betroffenen auch wirklich eingebunden werden, wenn die erforderlichen Informationen seitens aller Betroffenen auch zur Verfügung gestellt werden, und wenn erreichte Vereinbarungen verbindlich und damit verlässlich fixiert werden können (das ist bislang nur am Flughafen Wien der Fall: Hier sichern zivilrechtliche Verträge die Verhandlungsergebnisse ab). Wir gehen davon aus, dass seitens des BMK nun tatsächlich derartige Foren eingesetzt und unterstützt werden.
3. **Kapitel 10 „Maßnahmen der Aktionsplanung“** – die angeführten Themen sind durchwegs Schritte in die richtige Richtung, und es ist zu hoffen, dass sich die Entwicklungen entsprechend fortsetzen.
4. Die in **Kapitel 11 angeführte „Zusammenarbeit mit anderen Behörden“** muss ausgebaut und für alle Flughäfen etabliert werden, die Lärmkarten und Betroffenenzahlen müssen dazu führen, dass jene Bauvorschriften, Sanierungen hinsichtlich baulicher Lärmschutzmaßnahmen und flugbetriebliche Maßnahmen durchgesetzt werden, die die Bevölkerung vor erheblichen Belästigungen und Gesundheitsschäden schützen. Dies umso mehr, als „durch die Aktionspläne ... keine direkten subjektiv öffentlichen Rechte begründet“ werden. **Die Aktionspläne müssen verbindlich zu allen erforderlichen Maßnahmen führen.** Es geht immerhin um Menschen- und Grundrechte: Fluglärm beeinträchtigt die Gesundheit und den höchstpersönlichen Bereich der Betroffenen und berührt daher den Schutzbereich des Art. 8 MRK; das behördliche Handeln hat den Schutz der Betroffenen sicherzustellen (zB. Rechtbank Den Haag, C-09-632625-HA ZA 22-610).
5. Die angekündigte **jährliche Bestandsaufnahme** zur Evaluierung der Wirksamkeit der Aktionspläne ist positiv zu bewerten. Allerdings ist die Vergleichbarkeit der Kennzahlen

sicherzustellen, und das ist gerade bei den Betroffenzahlen nicht mehr der Fall: Die Aktionsplanung 2022 weist eine geänderte Zählweise in der Zuordnung zu den Fassaden aus, die im Vergleich zu 2017 vor allem in Bereichen Straße und Schiene im Schnitt (!) um ca 20% weniger Betroffene ergibt; hier wären ein deutlicher Hinweis und eine Erklärung in der Einleitung zu den Tabellen dringend erforderlich. Schließlich sollte vermieden werden, dass beim Zahlenvergleich unzutreffende Schlüsse gezogen werden.

6. Kritisch anzumerken ist, dass, obwohl die Ermittlung der Belastung nach **Quellen getrennt** erfolgt, für die Zusammenführung von Daten in den Fällen der Überlagerung von Zonen aus unterschiedlichen Quellen keinerlei Anleitung geboten wird.

Und last, but not least:

7. **Negativthema Schwellenwerte:** Dass die Daten schon in Zonen ab 55 LDEN und 45 Lnight dargestellt werden, ist hoch einzuschätzen und ermöglicht in einem gewissem Rahmen zielgerichtetes Handeln, aber theoretisch, und freiwillig, und damit höchst unsicher: Die Schwellenwerte der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung für den Fluglärm, die zu Aktionen verpflichten würden, kommen nicht einmal andeutungsweise in die Nähe jener Werte, die seitens der WHO empfohlen werden. Aussagen zu Betroffenheiten innerhalb der Schwellenwertzonen entbehren jeder Plausibilität und Glaubwürdigkeit.

Daher unsere Forderung zum wiederholten Mal: Diese Schwellenwerte sind ehestens abzusenken, d.h. an die WHO-Empfehlungen anzupassen, bevor die Entwicklung der Flugbetriebe einerseits und der Bautätigkeit andererseits noch mehr Konflikte generiert und die Gesundheit der Betroffenen gefährdet. Die Schwellenwertabsenkung muss dazu führen, dass Raumordnung, betriebliche Einschränkungen, technischer Lärmschutz und Bauvorschriften jene Menschen schützen, die bereits jetzt und künftighin Belastungen über den WHO-Werten ausgesetzt sind.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Susanne Rynesch (Obfr.)