Österreich - Plattform Fluglärm
p.A. Susanne Rynesch Am Schönberg 9 2500 SOOSS Tel.: 0 22 52 / 88 7 44 E-mail: rynesch@utanet.at

Bundesministerium
Für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Sektion V, Abt. 5
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail

7. Januar 2005

Betrifft: Bundesumgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund; Begutachtung

Wir danken höflichst für die Übermittlung des Entwurfs zu einem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund) und erlauben uns, folgende Stellungnahme abzugeben:

Es ist aus Sicht der Österreich-Plattform Fluglärm grundsätzlich zu begrüßen, daß der Schutz vor Fluglärm nun – wenigstens in Ansätzen – geregelt werden soll.

Bislang fehlt in Österreich bekanntlich eine gesetzliche Regelung zum Schutz gegen Fluglärm, es fehlt die Verpflichtung zur Erstellung von Lärmkarten, es fehlt der breite Zugang zu diesen Lärmkarten; es gibt weder Grenzwerte noch davon abhängige Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung in der Flughafenumgebung.

Immerhin ist nun vorgesehen, alle öffentlichen Flugplätze, die für den internationalen Flugverkehr bestimmt sind und über die hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügen, in das Umgebungslärmschutzgesetz mit einzubeziehen – richtigerweise soll die Höhe der Lärmbelastung, nicht das Verkehrsaufkommen, Kriterium sein - und die Informationen über standardisierte Lärmkarten der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Ausgestaltung der Aktionspläne ist noch nicht erfolgt und wird sich an den Schutzzielen des LärmG-Bund (welches jene der Umgebungslärmrichtlinie umsetzen soll) auszurichten haben.

Allerdings besteht in zahlreichen Punkten des Entwurfes aus unserer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Das betrifft

1. den in den Erläuterungen formulierten Vorschlag einer Durchführungsverordnung zum LämG-Bund, die als Schwellwert für die Aktionsplanung in der Umgebung von Flughäfen (i.S. des LärmG-Bund) einen L_{DEN} von 65 dB und einen L_{night} von 55 dB vorschlägt
2. die Unklarheiten bei der Formulierung der Schutzziele des LärmG-Bund, die nicht mit den Schutzzielen der Umgebungslärmrichtlinie übereinstimmt
3. die fehlende Verpflichtung zur Umsetzung von Aktionsplänen bei der Überschreitung von Grenzwerten
4. das Fehlen von Regelungen zum Schutz ruhiger Gebiete, das ebenfalls ein Umsetzungsdefizit darstellt.

Zu 1), Erläuterungen zu § 11 des Entwurfs des LärmG-Bund:

Der „*Schwellwert für die Aktionsplanung*“ (d.h. Setzen von lärmmindernden Maßnahmen!) im Bereich Fluglärm soll bei einem L_{DEN} von 65 dB und einem L_{night} von 55 dB nachts liegen – das sind um 5 dB höhere Schwellwerte als beim Straßenlärm. Dieser Vorschlag ist Kernpunkt der Kritik der Österreich-Plattform Fluglärm am Entwurf des LärmG-Bund.

Dieser Vorschlag

- steht in scharfem Widerspruch zu den Erkenntnissen zum allgemein bekannten Stand des Wissens der Lärmwirkungsforschung, die gerade dem Fluglärm im Vergleich zu Bahn- und Straßenlärm einhellig die höchste Belästigungswirkung zuweist ;
- stellt also eine grobe Ungleichbehandlung von Lärmbetroffenen in der Umgebung der Flughäfen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar;
- geht mit der vorgesehenen Höhe der Schwellwerte am Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie vorbei, die „*vorzugsweise schädliche Auswirkungen, <u>einschließlich</u> Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“* sucht,

- geht am Ziel des LärmG-Bund vorbei, das lautet: „*schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken*".

Dieser Vorschlag ist gerade im Hinblick auf das Ziel des LärmG-Bund in keiner Weise nachvollziehbar. Es gibt nirgends in den vorliegenden Unterlagen auch nur die Andeutung einer Erklärung.

Die Forderung der Österreich-Plattform Fluglärm lautet: die Aktionsplanung im Bereich Fluglärm muß bei einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB einsetzen.

Begründung I. – Argumentation des Entwurfs bzw. der Erläuterungen:

Die detaillierten Festlegungen zur Umsetzung des LärmG-Bund sollen mit Verordnung geregelt werden, die Ermächtigung hiezu ist in § 11 des Entwurfs des LärmG-Bund enthalten. Wortlaut der Erläuterungen zum Entwurf: „*Dementsprechend ist geplant, gemäß § 11 Bestimmungen zu verordnen, die – beispielsweise – den folgenden Inhalt haben könnten...*" – es folgen Vorschläge zum Wortlaut der Verordnung, im Auszug:

„Anhang III, Berücksichtigung der unzumutbaren Belästigung und der gesundheitsschädlichen Auswirkungen

Um das Verhältnis zwischen unzumutbarer Belästigung und L_{den} bzw. L_{night} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm und für Lärm von Gebieten für industrielle Tätigkeiten zu bewerten werden als Grundlage für die Aktionsplanung nachfolgende Schwellwerte festgelegt:

– *Als Schwellwert für die Aktionsplanung gilt für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen grundsätzlich ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB. Auf Grund der speziellen Geräuschcharakteristik und der damit unterschiedlichen Dosis-Wirkungs-Relation werden für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm generell vom Schwellwert 5 dB abgezogen und bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm sind generell zum Schwellwert 5 dB zu addieren. Für Flughäfen gilt als Schwellwert grundsätzlich ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB, für nach dem In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes neue Flughäfen gilt jedoch als Schwellwert ein L_{den} von 60 dB und ein L_{night} von 50 dB.*

– *Als Schwellwert für Aktionsplanung gilt für die Beurteilung von Industriegeräuschen ein L_{den} von 55 dB und ein L_{night} von 45 dB.“*

Nachfolgend wird dieser Vorschlag erläutert wie folgt, Auszug:

„Die Industriegeräusche werden im Regelfall unangenehmer empfunden als Straßenverkehrsgeräusche, da sie häufig tonhaltige und impulshaltige Anteile aufweisen. Auch werden die gleichbleibenden Immissionen von Lüftungsanlagen und vergleichbaren Anlagen besonders belästigend empfunden. Mit einem Korrekturwert von 5 dB im Vergleich zum Straßenverkehr werden die unangenehmen Charakteristika gut beschrieben. Es wird daher empfohlen, für Industriegeräusche um 5 dB niedrigere Grenzwerte als die bestehenden Grenzwerte für Straßenverkehr zu verwenden. Die Erfahrung zeigt, dass bei Industrieanlagen bei Überschreitung dieser vorgeschlagenen Werte bei den Nachbarn ohnehin schon Belästigungsreaktionen artikuliert werden und der Betrieb zu Maßnahmen verpflichtet wird.“ Quelle: Empfehlungsprotokoll des Forum Schall vom Jänner 2004, Ende des Zitats. Weiter im Wortlaut der Entwurfserläuterungen:

„Für Lärm im Bereich von Flughäfen erscheint eine Festlegung in Anlehnung an die derzeit im Zuge der Erarbeitung einer Novelle des deutschen „Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ diskutierten Werte sachgerecht. Für bestehende Flughäfen und neue Flughäfen soll wie unter Anhang III angegeben ein unterschiedlicher Schwellwert für die Aktionsplanung angewandt werden, um der Entwicklung des Standes der Technik gerecht zu werden.“

Diese Abwägungsergebnis ist aus unserer Sicht in keiner Weise nachvollziehbar. Bei der Schwellwertfestsetzung wird einerseits die im Vergleich zum Straßenlärm erhöhte Belästigungswirkung von Industrielärm berücksichtigt und kommt so den Schutzzielanforderungen nach. Beim Fluglärm wird jedoch genau gegenteilig vorgegangen, obwohl nicht nur die in den Empfehlungen des Forums Schall herangezogene „Erfahrung“ gezeigt hätte, daß Fluglärm im Vergleich zum Straßenlärm bereits zu verbreiteten Beschwerden führt und erhöhte Belästigungswirkungen aufweist. Diese Tatsache ist vielmehr abgesicherter Stand der Lärmwirkungsforschung:

Begründung II – aus den Veröffentlichungen zum Stand der Lärmwirkungsforschung

- In den Materialien zum 7. Umweltkontrollbericht des österreichischen Umweltbundesamtes wird die Belästigungswirkung des Lärms von Bahn, Straße

und Flug dargestellt. Bei einem Straßenlärmpegel von 60 dB L_{DEN} fühlen sich 26%, beim gleichen Fluglärmpegel jedoch bereits 38% der Bevölkerung belästigt! Siehe Anhang a).

- Das deutsche Umweltbundesamt hat im Bericht „Fluglärmwirkungen" (Ortscheid/Wende, 2000) bei der Formulierung der Schutzziele dem Umstand, dass Fluglärm eine größere Stör- und Belästigungswirkung als vergleichbarer Straßenverkehrslärm entfaltet, durch schärfere Anforderungen Rechnung getragen und kommt zur dieser Folgerung: *„Ab Fluglärmbelastungen oberhalb von 55 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts muss auf die Sicherstellung ausreichenden baulichen Schallschutzes gemäß Nutzung geachtet werden; es können Entschädigungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs notwendig werden; darüber hinaus ergeben sich Nutzungs- und Siedlungsbeschränkungen; so sind Gebiete mit Fluglärmbelastungen oberhalb (außen) 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts grundsätzlich zum Wohnen ungeeignet."* Siehe Anhang b).
- Umweltmedizin in Forschung und Praxis, 6. Band 2001, Diese Daten stammen aus einer neueren Metaanalyse (Miedema und Vos 1998) zur Dosis-Wirkungsbeziehung zwischen verschiedenen Verkehrslärmarten und der Lärmbelästigung. Fluglärm belästigt hiernach bei gleichem Schallpegel stärker als Straßen- oder Schienenlärm. Siehe Anhang c).
- Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat in der Dokumentation zum „Technical meeting on exposure-response relationships of noise on health, 19-21 September 2002, Bonn, Germany" die unterschiedlichen Dosis-Wirkungsrelationen von Bahn-, Straßen- und Fluglärm in Diagrammen dargestellt; der im Vergleich zu Schienen- und Straßenlärm höhere Anteil der durch Fluglärm Belästigten ist klar ersichtlich. Siehe Anhang d).

Begründung III – Ergebnis:

Dem „erfahrungsgemäß" (?) lästigeren Industrielärm werden (mit ausführlichen Erklärungen) erheblich niedrigere Schwellwerte zugewiesen als dem Fluglärm, dessen Belästigungswirkung eindeutig erwiesen und dokumentiert ist. Diesen Stand des Wissens hat man völlig ignoriert, und zwar derart, daß man die Schwellwerte noch um 5 dB höher als beim Straßenlärm angesetzt hat – und zwar ohne jede Erklärung. (Der Verweis auf die in der Novellierung des deutschen Fluglärmgesetzes geht insoferne fehl, als sämtliche Materialien zur Novelle zeigen, daß die diskutierten Werte ebenfalls beträchtlich über den

Anforderungen des Schutzes vor Gesundheitsschäden (inklusive Belästigungen) liegen und überdies bereits mit gesetzlich vorgeschriebenen konkreten Maßnahmen wie Bauverboten, Entschädigungsregelungen sowie Finanzierung und Vorschreibung von Schallschutzmaßnahmen junktimiert sind. Rechtliche Verbindlichkeit und Ausgestaltung der Aktionspläne aus dem Entwurf des LämG-Bund sind dagegen noch nicht einmal im Ansatz angedacht!)

Dieser „Vorschlag" eines Verordnungstextes ist sachlich nicht zu begründen, und er stellt eine grobe Ungleichbehandlung der Fluglärmbetroffenen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar.

In Anbetracht der zitierten Ausführungen zu Industrielärm und der in Beispielen der Anhänge gezeigten erhöhten Belästigungswirkung von Fluglärm sind die Schwellwerte für Fluglärm mit einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB festzusetzen!

Die vorgeschlagene Schwellwertfestsetzung für „neue Flughäfen" ist absolut unverständlich - abgesehen davon, daß sie erneut eine nicht zu argumentierende Ungleichheit zwischen alt und neu Betroffenen schafft. „Neue Flughäfen" (wie viele solche sind in Österreich überhaupt zu erwarten?) sind bekanntlich einer UVP zu unterziehen und nicht Gegenstand einer Regelung zu nachträglichen Schutzmaßnahmen..

Zu 2) § 3, Begriffsbestimmungen – Gesundheitsschädigung - Belästigung

Die Umgebungslärmrichtlinie formuliert als Schutzziel: „*Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern...*" (Artikel 1, Abs. 1, Unterstreichung hinzugefügt). In den Begriffsbestimmungen bezeichnet der Ausdruck „ *‚Belästigung´ den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird*;" (Artikel 3 lit. c). Die Richtlinie schließt in den Begriff „Gesundheitsschädigung" die „Belästigung" mit ein.

Der Ausdruck „*Dosis-Wirkung-Relation*" bezeichnet insgesamt „*den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindexes und einer gesundheitlichen Auswirkung*" (Artikel 3 lit j).

Im Entwurf des LärmG-Bund lautet das „*Ziel*": „*schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken*" (§ 1 Abs. 1, Unterstreichung

hinzugefügt) und „*Lärmminderungsmaßnahmen durchzuführen, wenn das Ausmaß der Belastung durch Umgebungslärm zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte,...*“ (§1 Abs. 2 Punkt 3 lit a, Unterstreichung hinzugefügt). Der Entwurf des LärmG-Bund trennt also die beiden Begriffe. Die Begriffsbestimmungen des Entwurfs lassen eine Aussage zu „*unzumutbaren Belästigungen*“ vermissen. Hier wird „Unzumutbarkeit“ von Belästigungen als zusätzliches Kriterium eingeführt, wobei unklar bleibt, wonach die Festlegung der Unzumutbarkeit (bzw. dann der Zumutbarkeit) erfolgt ist.

Die „*Dosis-Wirkungs-Relation*“ des Entwurfs bezeichnet (mit der Richtlinie fast wortgleich) „*den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindexes und gesundheitsschädlichen Auswirkungen*“ (§ 3 Abs 3), umfasst aber im Zusammenhalt mit § 1 offensichtlich nicht mehr den Bereich Belästigungen!

Diese Vorgangsweise entspricht nicht den Vorgaben der Richtlinie.

Hier ist die Übereinstimmung mit den Schutzzielen der Richtlinie herzustellen. Der Zusammenhang zwischen „gesundheitsschädlichen Auswirkungen“ und Belästigungen einerseits sowie eine Definition von (Un-)Zumutbarkeit von Belästigungen andererseits in den Begriffsbestimmungen ist klarzustellen. Weiters ist die Begriffsbestimmung der „Dosis-Wirkungs-Relation“ entsprechend anzupassen.

Zu 3) Die Verpflichtung zur Einhaltung der Fristen sowie zur Umsetzung der Aktionspläne beim Überschreiten der Schwellwerte (bzw. Grenzwerte, Indizes, Pegelwerte...) ist festzuschreiben und mit Sanktionsbestimmungen abzusichern:

Die in den Erläuterungen angedeutete Intention erscheint fragwürdig und ist abzulehnen: *„...Auch die (mit Verordnung) festzulegenden Pegelwerte (Indizes, Schwellwerte, Grenzwerte), ab denen der Umgebungslärm zu erfassen ist, sind keine „Grenzwerte“ im klassischen Sinn, deren Überschreitung unmittelbare Rechtsfolgen auslöst, sondern so genannte „Schwellwerte“, die von planerischem Interesse sind (solange nicht eine Intensität erreicht wird, die gesundheitlich bedenklich sein könnte).“*

Zu 4) Regelungen zur Vorgangsweise bei der Festlegung „ruhiger Gebiete“ fehlen.

Die Umgebungslärmrichtlinie hat unter anderem zum Ziel, „*die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist*“ (Artikel 1 Abs. 1 lit c) und geht in den Begriffsbestimmungen auf ein „*ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum*“ und ein „*ruhiges Gebiet auf dem Land“* (Artikel 3 lit l und m) ein.

Der Entwurf des LärmG-Bund definiert unter anderem die Zielsetzung, „*die Umwelt in Bezug auf Umgebungslärm in jenen Fällen, in denen sie zufrieden stellend ist, zu erhalten*“ (§ 1 (2) lit b) und übernimmt damit die Richtlinienzielsetzung.

In weiter Folge fehlen jedoch sowohl die Begriffsbestimmungen als auch alle Regelungen für eine konkrete Umsetzung. Entsprechende Ergänzungen des Entwurfstextes sind im Sinne einer vollständigen Richtlinienumsetzung erforderlich.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Bedenken und Einwendungen bei der weiteren Arbeit am Entwurf des LärmG-Bund.

Diese Stellungnahme wird weiters an die Adresse begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at und dem Präsidium des Nationalrates in 25-facher Ausfertigung übermittelt.

Für weitere Informationen oder Gespräche stehen wir jederzeit gern zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

i.A. Susanne Rynesch e.h.

Nachfolgend: Anhänge a) – d)

Anlagen: weitere Stellungnahmen

des Vereins Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens

der ARGE Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum (Innsbruck)

des Umweltvereins Feldkirchen-Seiersberg und Umgebung (Flughafen Graz)

der Bürgerinitiative Schwadorf gegen die 3. Piste auf dem Flughafen Wien

der Hennersdorfer Bürgerinitiative (Flughafen Wien)

des Bürgerforums Haslau-Maria Ellend (Flughafen Wien)

der Bürgerinitiative Götzendorf-Pischelsdorf (Flughafen Wien)

der Bürgerinitiative PRO Margarethen (Flughafen Wien)

der BI Lärm im Anflug (Bruck/L., Flughafen Wien))

Anhang a) Umweltbundesamt, 7. Umweltkontrollbericht, März 2004

Box 3.13-2_E/G: Statistischer Zusammenhang zwischen Schallpegel und Störwirkung

Im Jahr 1998 wurde von der Europäischen Kommission eine Arbeitsgruppe für die Entwicklung von Dosis-Wirkungs-Abhängigkeiten für die Belästigung durch Lärm eingerichtet. Ein entsprechendes Positionspapier wurde im Jahr 2002 von der Europäischen Kommission veröffentlicht (EK, 2002). Darin wird empfohlen, den Anteil der durch Lärm belästigten beziehungsweise durch Lärm stark belästigten Personen zur Beschreibung der Lärmstörung in der Bevölkerung heranzuziehen.

In den folgenden Diagrammen sind die im Positionspapier angegebenen Näherungen für die Abhängigkeiten der Störwirkung vom Immissionspegel dargestellt.

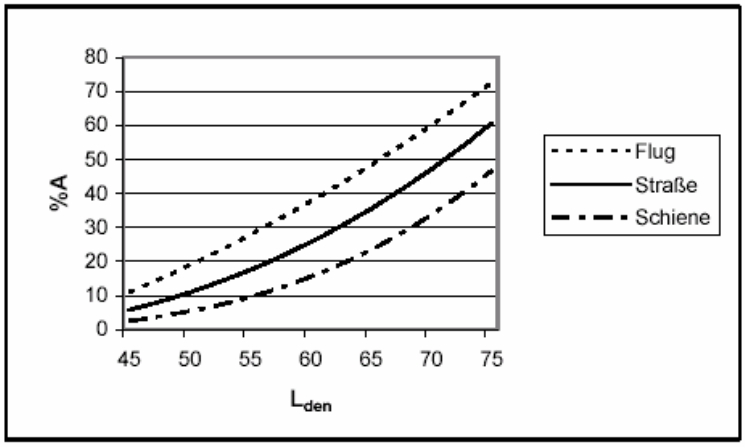


Abb. 1: Anteil der belästigten oder stark belästigten Personen (% A) als Funktion des Immissionspegels L_{den}, der auf die Wohnung einwirkt.

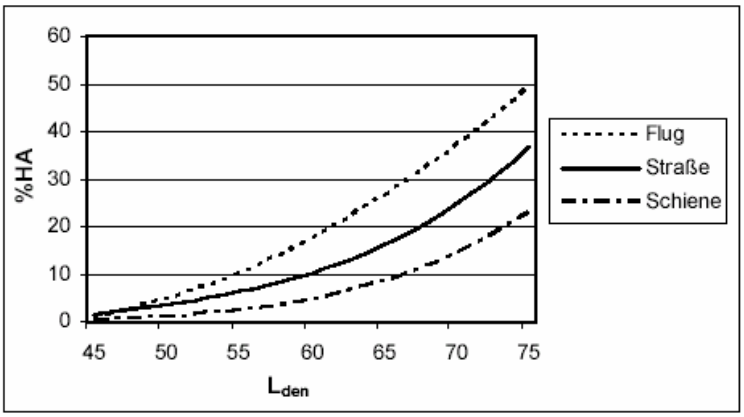


Abb. 2: Anteil der stark belästigten Personen (% HA) als Funktion des Immissionspegels L_{den}, der auf die Wohnung einwirkt.

p.A. Susanne Rynesch Am Schönberg 9 2500 SOOSS Tel.: 0 22 52 / 88 7 44 E-mail: rynesch@utanet.at

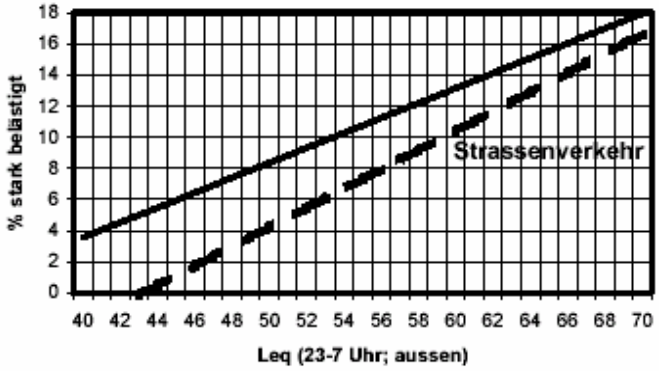
(Fortsetzung Anhang a)

Aus den Abbildungen 1 und 2 ist ersichtlich, dass gleiche energieäquivalente Dauerschallpegel je nach Verursacher unterschiedlich stark Belästigungen hervorrufen können. So fühlen sich bei einem Schienenlärmpegel von 60 dB rund 15 % der Bevölkerung, bei einem Straßenlärmpegel von 60 dB rund 26 % der Bevölkerung und bei einem Fluglärmpegel von 60 dB bereits 38 % der Bevölkerung belästigt. Die angegebenen Werte stellen Durchschnittswerte dar.

Anhang b) Umweltbundesamt Berlin, 2000. Ortscheid/Wende, „Fluglärmwirkungen“

Seite 17:

Das Health Council der Niederlande, 1994 (Miedema 1992) hat sich mit der Thematik der lärmbedingten nächtlichen Belästigungen beschäftigt und beschreibt folgenden Zusammenhang von nächtlicher Fluglärmbelastung und Belästigungsreaktion:



Es ist ersichtlich, dass nächtlicher Fluglärm hinsichtlich seiner Belästigungswirkung - hier als Anteil stark Belästigter operationalisiert - den Straßenverkehrslärm übertrifft; also mit einem Malus zu versehen wäre.

Seite 31:

Zusammenfassende Bewertung von Fluglärmbelastungen: Qualitätsziele

Zusammengefasst ergeben sich folgende Belastungsbereiche, die aus Sicht der Lärmwirkungsforschung im Sinne von Schwellenbereichen besonders beachtet werden müssen; dabei ist zu bedenken, dass im Falle von neuen oder wesentlich geänderten Flughäfen oder Flugplätze, sich die hier genannten Schwellenbereiche nach unten verschieben können.

Die Qualitätsziele zur Vorsorge und zum Schutz vor erheblichen Belästigungen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen lassen sich wie folgt formulieren:

- Bei Fluglärmbelastungen (außen) von **55dB(A)** tags und **45dB(A)** [19] nachts wird die Grenze zu erheblichen Belästigungen erreicht. Bei Fluglärmbelastungen deutlich unterhalb von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts dürften nennenswerte Beeinträchtigungen weitgehend ausgeschlossen sein [20].
- Bei Fluglärmbelastungen (außen) von **60dB(A)** tags und **50dB(A)** nachts sind Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen.
- Bei Fluglärmbelastungen oberhalb (außen) **65dB(A)** tags und **55dB(A)** nachts sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten. Gebiete mit diesen Belastungen sind grundsätzlich zum Wohnen ungeeignet.

Daraus leitet sich Folgendes ab:

Ab Fluglärmbelastungen oberhalb von 55 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts muss auf die Sicherstellung ausreichenden baulichen Schallschutzes gemäß Nutzung [21] geachtet werden; es können Entschädigungen [22] wegen verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs notwendig werden; darüber hinaus ergeben sich Nutzungs- und Siedlungsbeschränkungen; so sind Gebiete mit Fluglärmbelastungen oberhalb (außen) 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts grundsätzlich zum Wohnen ungeeignet.

Anhang c) Zeitschrift Umweltmedizin in Forschung und Praxis 6/2001; Hartmut Ising, Barbara Kruppa: Zum gegenwärtigen Stand der Lärmwirkungsforschung: Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels

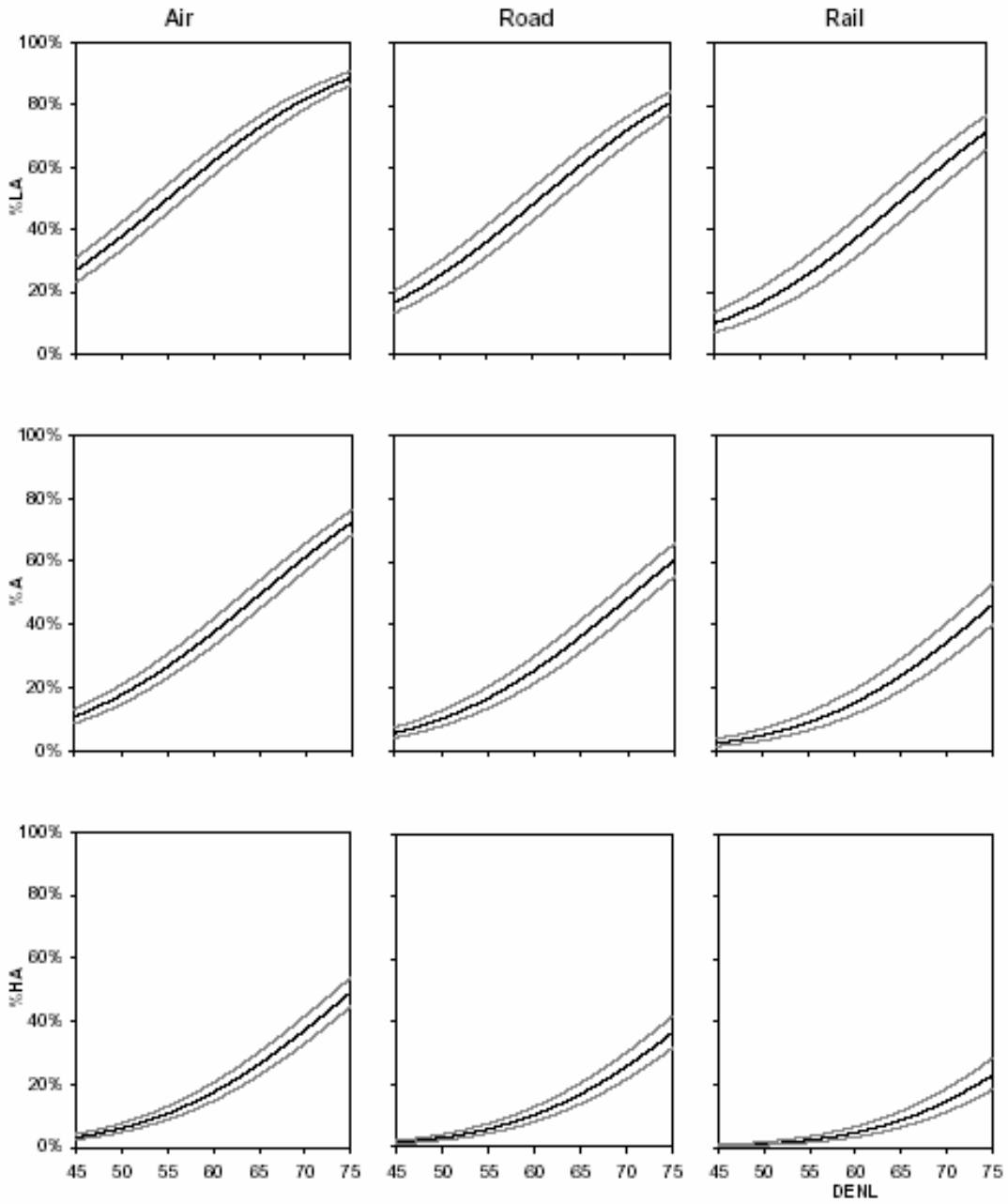
In **Tabelle 1** werden die Dauerschallpegel L_{den} (bezogen auf 24 h mit 5-dB- bzw. 10-dB-Zuschlägen für die Abend- bzw. Nachtzeit) angegeben, bei denen sich 20% der Befragten erheblich bzw. stark belästigt fühlen. Diese Daten stammen aus einer neueren Metaanalyse (Miedema und Vos 1998) zur Dosis-Wirkungsbeziehung zwischen verschiedenen Verkehrslärmarten und der Lärmbelästigung. Fluglärm belästigt hiernach bei gleichem Schallpegel stärker als Straßen- oder Schienenlärm.

Tabelle 1: Zusammenhang zwischen Verkehrslärmpegeln und Belästigung bei verschiedenen Verkehrslärmtypen

	erheblich belästigt	stark belästigt
Fluglärm	51 dB(A)	61 dB(A)
Straßenlärm	57 dB(A)	65 dB(A)
Schienenlärm	63 dB(A)	78 dB(A)

Anhang d) WHO 2002 Dokumentation zum „Technical meeting on exposure-response relationships of noise on health, 19-21 September 2002, Bonn, Germany“ Beitrag Miedema, Seite 41:

Figure 2 For aircraft, road traffic and railways *%LA* (upper row), *%A* (middle row) and *%HA* (lower row) as a function of *DENL*, together with the 95% confidence intervals. The curves were found by fitting the model of annoyance percentages to the data from field surveys (see table 2). The estimates of the parameters are given in table 4.



Verein
Schutzgemeinschaft
zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Sektion V, Abt. 5
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

2005-01-03

Betrifft: Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz

Über den Dachverband Österreich-Plattform Fluglärm wurde uns der Entwurf über das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz zur Kenntnis gebracht. Wir erlauben uns, dazu wie folgt Stellung zu beziehen:

Dieses Gesetz nennt sich zwar „Lärm s c h u t z gesetz“ , dieser Schutz als Ziel dieses Gesetzes ist zumindest beim Fluglärm nicht gewährleistet. Unser Hauptkritikpunkt sind die vorgesehenen Schwellwerte von L_{den} 65 dB und L_{night} 55 dB. Solche Schwellwerte für Fluglärm, zu denen üblicherweise auch noch andere Lärmquellen wie Straße und Bahn hinzuzurechnen sind, können gesundheitliche Beeinträchtigungen auf keinen Fall verhindern. Die vorgesehenen Schwellwerte entsprechen nicht den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation. Wenn es sich um ein Lärmschutzgesetz handelt, dann sind die Werte der WHO selbstverständlich heranzuziehen.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass für Fluglärmbelastung, die nachgewiesen die höchste Belästigungswirkung aufweist, im Vergleich zu anderen Lärmquellen (Straße, Bahn, Industrie), der höchste Schwellwert festgeschrieben werden soll. Diese Festsetzung ist unbegründet und willkürlich! **! Es sind für den Fluglärm Schwellwerte von 55 dB (Tag) und 45 dB (Nacht) festzusetzen!**

Darüber hinaus enthält der Entwurf des LärmG-Bund ungenaue Formulierungen und Definitionen. So soll beim Flugverkehr der Lärm nur „in der Umgebung von Flughäfen“ erfasst werden. Was heißt „Umgebung von Flughäfen“? Wie weit gefasst ist diese Umgebung? In Innsbruck sind nicht zuletzt aufgrund der topografischen und meteorologischen Gegebenheiten (Föhn) etwa 2/3 der Stadtbewohner, insbesondere in den dichtbesiedelten nördlichen Hanglagen, vom Flugverkehr stark betroffen**. Laut Ihrem Entwurf ist immer mit der am ausbreitungsgünstigsten Witterungsbedingung zu rechnen.**

Anstoß erregt auch, dass keinerlei Sanktionen für den Fall der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Gesetzes bzw. der damit zusammenhängenden Verordnungen vorgesehen sind. Damit stellt sich die Frage, was ein solches Gesetz wert ist, und wie seine Einhaltung garantiert werden soll. .

Aufgrund der in Innsbruck gemachten schlechten Erfahrungen erscheint es uns auch nicht zweckmäßig, dass Infrastrukturbetreiber vom Verkehrsministerium beauftragt werden können, Lärmmeß- und Berechnungsdaten an das Verkehrsministerium zu übermitteln**. Mit solchen Aufgaben müssen unabhängige Experten betraut werden.**

Obwohl dieses Bundes-Umgebungslärmgesetz mit einem riesigen Aufwand und auch Kosten verbunden ist**, wird das Ziel, nämlich schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen, völlig verfehlt.**

Im Übrigen schließen wir uns der Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm vollinhaltlich an und ersuchen dringend um Berücksichtigung unserer Kritik und Anregungen.

Mit freundlichen Grüßen:

Mag. S. Haas
Obmann

ARGE Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum Innsbruck
p.A. Hildegard Auer Klammstraße 12 6020 Innsbruck
Tel. 0512/935338 E-Mail: h.auer@chello.at

Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Sektion V/Abt. 5
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Innsbruck, 2.1.2005

Betrifft: Entwurf Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren !

Der Entwurf für ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz ist uns zur Kenntnis gelangt. Nach eingehendem Studium der Unterlagen sehen wir uns speziell im Zusammenhang mit dem Lärm in der Umgebung von Flughäfen, aber auch ganz allgemein wie folgt zu einer Stellungnahme veranlasst:

Teil I: Lärm in der Umgebung von Flughäfen

ad „Entwurf – Allgemeines – Lärmdaten“
Der Entwurf sieht vor, dass für die Gewinnung der „Lärm-Rohdaten“ im Verkehrsbereich die Infrastrukturbetreiber beauftragt werden könnten, entsprechende Lärmmeß- und Berechnungsdaten an das Verkehrsministerium zu übermitteln.
Postulat: Eine solche Vorgangsweise muß ausgeschlossen werden. Die Ablehnung begründet sich in diversen Vorkommnissen in Innsbruck in Zusammenhang z.B. mit den lärmabhängigen Gebühren, dem Lärmkataster etc.
Lärmdaten dürfen ausschließlich durch unabhängige Institutionen ohne Einflussnahme durch Infrastrukturbetreiber gehandhabt werden. Sie müssen für jedermann jederzeit auch ohne Inanspruchnahme des UIG zugänglich sein.

ad „Ballungsräume“

In den „Erläuterungen – Allgemeines – Kosten aus den Vollzug dieses Gesetzes für Ballungsräume“ ist u.a. Innsbruck als „zu berücksichtigender Ballungsraum“ angeführt.
Im „Entwurf-Anhang VIII – Ballungsräume“ wird hingegen angemerkt, dass eine Festlegung der Ballungsräume noch nicht erfolgt ist.
Gemäß „Erläuterungen - Anhang IX“ sollen als charakteristische Bevölkerungsdichte pro Quadratkilometer rund 1000 oder mehr Einwohner festgelegt werden. Es können ortsspezifische Festlegungen getroffen werden, um überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen bzw. Zonen ohne städtischen Charakter auszuklammern.
Postulat 1): Der Großraum Innsbruck ist definitiv als Ballungsraum zu klassifizieren.
Postulat 2): Bergregionen mit schwer besiedelbaren Flächen sind gesondert zu beurteilen.

ad § 3/7 „Großflughäfen“

Gemäß Entwurf ist ein Großflughafen jeder öffentliche Flugplatz für internationalen Flugverkehr mit den erforderlichen Einrichtungen.
Angeführt ist auch der Großflughafen mit über 50.000 Flugbewegungen.
Postulat: Jeder Flugplatz mit den erforderlichen Einrichtungen ist vom Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz zu erfassen, unabhängig von der Zahl der Flugbewegungen. Auf Flughäfen in Ballungsräumen ist das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz in jedem Fall anzuwenden.

ad „Erläuterungen – Zu Anhang I – Lärmindizes“

Gemäß Entwurf wird das gesamte Bundesgebiet einheitlich beurteilt, es ist mit der ausbreitungsgünstigsten Witterungsbedingung zu rechnen.
Postulat: Der am ungünstigsten gelegene Flugplatz, also Innsbruck, ist aufgrund seiner Topographie (Kessellage) und Meteorologie (Föhn, Inversionswetterlagen) als Beurteilungsbasis heranzuziehen.

ad „Erläuterungen – Anhang I – Lärmindizes“

Die Lärmindizes Ld,e,n (für Tag, Abend, Nacht) beschreiben die gemittelte Lärmbelastung für die genannten Tages-Zeitabschnitte, es handelt sich also um gerechnete Dauerschallpegel. Es gelten die Zeiten 6-19 Uhr, 19-22 Uhr und 22-6 Uhr.
Der Beurteilungszeitraum beträgt ein Jahr, wobei die Beurteilung an allen Kalendertagen erfolgt.
Postulat 1): Zur tatsächlichen Beurteilung von Fluglärm reicht der gemittelte Dauerschallpegel nicht aus. Daher ist in der ÖAL-Richtlinie 24-1, die gemäß „Entwurf – Lärmindizes – Anhang II“ als Grundlage für die Fluglärmbeurteilung heranzuziehen ist, die Miteinbeziehung von

Maximalpegeln vorgesehen. Die Miteinbeziehung gemessener Maximalpegel zusätzlich zum Dauerschallpegel ist zur Beurteilung des Fluglärms im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz zu verankern.
Postulat 2): Da es sich um ein UmgebungsLÄRMSCHUTZgesetz handelt, hat der Ld zum Schutz besonders der Kinder die Zeit von 6-18 Uhr zu erfassen, der Le beginnt somit statt um 19 Uhr um 18 Uhr und endet um 22 Uhr.
Postulat 3): Als Beurteilungszeitraum ist nicht ein Jahr, es sind die verkehrsreichsten 6 Monate, in besonderen Fällen die verkehrsreichsten 3 Monate heranzuziehen. An Flughäfen mit vorwiegend an den Wochenenden durchgeführtem Charterflugverkehr sind zusätzlich die sensiblen Wochenendtage besonders zu beurteilen und einzubeziehen.

ad „Erläuterungen – zu § 3 – Grenzwerte/Schwellwerte“
Eine genaue Festlegung der Grenzwerte bzw. Schwellwerte im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz selbst ist nicht vorgesehen, sie sollen jeweils per Verordnung festgelegt werden.
Postulat: Eine Verordnung hat nicht denselben Stellenwert wie ein Gesetz. Im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz werden in anderen Bereichen sehr wohl zahlenmäßige Festlegungen getroffen. Eine genaue Festlegung von Grenzwerten hat entsprechend den Vorgaben der WHO, also mit 55 dB(Lden)bzw. 45 dB (Ln) zu erfolgen. Schwellwerte sind irrelevant.

Daraus ergibt sich der zentrale Mangel des Gesetzesentwurfes:

ad „Erläuterungen – Anhang III – Schwellwerte für Aktionsplanung / Berücksichtigung der unzumutbaren Belästigung und der gesundheitlichen Auswirkungen
Als Schwellwert gilt grundsätzlich ein Lden von 65 dB und ein Ln von 55 dB. Für Flughäfen gelten grundsätzlich Lden 65 und Ln 55 dB, für **neue** Flughäfen 60 und 50 dB – wie beim Straßenverkehrslärm.
Als Schwellwert für Industriegeräusche gilt ein Lden von 55 dB und ein Ln von 45 dB. **Zitat: „Die Industriegeräusche werden im Regelfall unangenehmer empfunden als Straßenverkehrsgeräusche, da sie häufig tonhaltige und impulshaltige Anteile aufweisen… Es wird daher empfohlen, für Industriegeräusche um 5 dB niedrigere Grenzwerte als die bestehenden Grenzwerte für Straßenverkehr zu verwenden, also 55 und 45 dB. Die Erfahrung zeigt, dass bei Industrieanlagen bei Überschreitungen dieser vorgeschlagenen Werte bei den Nachbarn ohnehin schon Belästigungsreaktionen artikuliert werden und der Betrieb zu Maßnahmen verpflichtet wird.“**

Dieser zitierte Passus aus de Erläuterungen zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz trifft 1:1 auf den Fluglärm zu.

Postulat 1): Für Flughäfen sind klar definierte und einzuhaltende Grenzwerte, also nicht Schwellwerte, festzulegen.
Postulat 2): Fluglärm ist aufgrund seines Lästigkeitsgrades dem Industrielärm gleichzusetzen. Der auch von der WHO zum Schutze der Gesundheit festgesetzte Grenzwert von Lden 55 und Ln 45 dB ist Mindesterfordernis und daher zu fixieren.
Postulat 3)Gemäß ÖAL 24-1 sind auch die Maximalpegel zu messen und haben in die Gesamtbeurteilung einzufließen.

Die unterschiedliche Beurteilung bestehender und nach (möglichem) Inkrafttreten des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes errichteter Flugplätze stellt eine Ungleichbehandlung und Benachteiligung der in der Umgebung bereits existierender Flughäfen lebender Menschen dar. Schon allein in diesem Punkt wäre das Bundes-Umgebungslärmgesetz in dieser Form vor dem Verfassungsgerichtshof anzufechten.

Teil II –Kommentar zum Entwurf

Der vorliegende Entwurf sollte für den Bereich des Bundes wesentliche Eckpunkte und Instrumente für die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in österreichische bundesgesetzliche Vorschriften umsetzen.

Dieser Entwurf wird der Zielsetzung aus folgenden Gründen nicht gerecht:

1) **Eine genaue Festlegung von Grenzwerten im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz selbst ist nicht vorgesehen.**
2) **Die Grenzwerte des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes sind nicht mit einer Verpflichtung zur Einhaltung (an die Lärmverursacher) versehen und folglich auch nicht sanktionsbewehrt.**
3) **Für Industrie und Gewerbe sowie für Flugverkehrslärm gelten derzeit keine verbindlichen generellen Grenzwerte. Daim Gesetz keine Verpflichtung zur Einhaltung besteht, tritt keine Änderung der derzeitigen Situation ein.**
4) **Aktionspläne sind Programme, die weder als Verordnung erlassen werden, noch subjektive Rechte für Dritte zu begründen geeignet sind. Eine Lärmdatenerfassung**

ohne Verpflichtung zur Einhaltung von Grenzwerten bedeutet für die betroffene Bürgerschaft: „schutzlos“.

5) **Der jahresdurchschnittliche Verkehr ist für eine Beurteilung der tatsächlichen Lärmsituation ungeeignet, so wie Schmerzen von kurzer Dauer aber großer Intensität im Jahresdurchschnitt überhaupt nicht existiert haben. Eine differenzierte Beurteilung verkehrsintensiver Zeiten bleibt bei diesem im Entwurf befindlichen Gesetz unberücksichtigt.**
6) **Bei den Lärmwerten handelt es sich um gemittelte, also gerechnete Schallpegelwerte. Gemessene Maximalpegel werden nicht berücksichtigt, auch besonders lärmintensive Zeiten wie z.B. beim Wochenendcharter bleiben unberücksichtigt.**
7) **Es erfolgt keine Addition der Lärmpegel der verschiedenen Quellen. Es fehlt eine Beurteilung der Gesamtsituation.**
8) **Der Technologiefortschritts-Bonus, der dem Flugverkehr zugebilligt wird, wird von diesem durch die prognostizierten und bereits eingetretenen Frequenzsteigerungen aufgehoben, ja sogar ins Negative umgekehrt.**

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz stellt sich in dieser Form als klassischer „Papiertiger“ dar, verbunden mit gewaltigem Arbeits- und Kostenaufwand für die Republik Österreich, sprich den Steuerzahler. Zusätzlich zum Sachaufwand ist der Personalaufwand zu berücksichtigen. Dem Text ist zu entnehmen, daß davon auszugehen ist, dass im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits jetzt teilweise die Kapazitäten vorhanden sind…“ Dazu muß angemerkt werden, dass gerade in Sachen Verlängerung des Pistenvorfeldes am Innsbrucker Flughafen dieses Ministerium nach eigenen Aussagen aus Personalgründen nicht in der Lage ist, innerhalb der vorgesehenen Frist einen Bescheid zu erlassen !

<u>Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz</u> garantiert nicht, ja <u>bietet nicht einmal den geringsten Schutz vor negativen Auswirkungen</u> für die betroffene Bevölkerung, weil – wie im Entwurf festgehalten – die Aktivitäten großteils technischer Natur sind. Bei den Aufgaben handelt es sich nicht um die Überwachung und Durchsetzung von Rechtspflichten der Normunterworfenen. <u>„Klarerweise bedarf es keines Vollzugs- und Überwachungsauftrages an untergeordnete Instanzen, da keine Normunterworfenen verpflichtet werden und zu überwachen wären.“</u>

Österreich und in weiterer Folge alle Staaten der Europäischen Union brauchen ein Umgebungslärmschutzgesetz zum Schutz des gesamten Lebensraumes und vor allem der Menschen. Der vorliegende Gesetzesentwurf bietet diesen Schutz nicht und muß daher vom verantwortungsbewussten Bürger abgelehnt werden.

Zusätzlich zu der von uns verfassten Stellungnahme schließen wir uns vollinhaltlich der Argumentation der „Österreich-Plattform Fluglärm“ an.

Mit freundlichen Grüßen,
für die ARGE Anrainervertreter im Flughafen-Umwelt-Forum

Hildegard Auer e.h.

U M W E L T V E R E I N
Feldkirchen – Seiersberg und Umgebung
email: umweltverein8073@aon.at

m i t e i n a n d e r u n d n i c h t g e g e n e i n a n d e r

Obmann: Heinz Hatzl, Triesterstrasse 136 , 8073 Feldkirchen, Tel u. Fax : 0316 / 29-58-32

Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Feldkirchen, 03. Jänner 2005

Betreff: Bundesumgebungslärmschutzgesetz – Lärm G - Bund, Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Umweltverein Feldkirchen, Seiersberg und Umgebung möchte Ihnen vorweg herzlich für die Möglichkeit danken, am Entwurf des Umgebungslärmschutzgesetzes mitzuarbeiten und möchte wie folgt dazu Stellung nehmen.

Als Anwendungsgebiet ist in unserem Falle der Flughafen Graz Thalerhof in seinem gesamten Umfang, und die Gesamtsituation der Infrastruktur zu sehen. Hier sind die Lärmverursacher Straße, Bahn, Flughafen und Industrie inbegriffen.

Seitens des Umweltvereines ist eine genauere Regelung des Schutzes vor Lärm, insbesondere Fluglärm, sehr zu begrüßen. Bisher oblagen die Durchführungen von Schutzmaßnahmen allein dem Betreiber, daher auch dem Lärmverursacher selbst, da es keine Bundes- oder Landesgesetze gegeben hat, die dies regelten. Daher waren bislang keine realistischen Schutzmaßnahmen für die betroffene Bevölkerung vorhanden. Der vorliegende Entwurf sieht nun den Beginn einer Regelung mit einem zu definierenden Maßnahmenpaket vor. Damit verbunden sind nicht nur Maßnahmepakete sondern auch Aktionsmöglichkeiten bei Nicht-Einhaltung von Vorschriften.

Wir möchten Ihnen als Voraussetzung mitteilen, dass wir uns als Umweltverein im Namen unserer Mitglieder vollinhaltlich der Stellungnahme der Plattform Fluglärm anschließen. Weiterführend wollen wir Ihnen Punkte nennen, die wir in unserem Falle ebenfalls für sehr wichtig halten.

Im Falle der Trennung der unterschiedlichen Lärmarten muss eine Differenzierung aufgrund der unterschiedlichen Lärmverursacher und der damit verbundenen Maßnahmen zwar vorgenommen werden, aber im Zuge der Lärmermittlung muss auf die Summe sämtlicher anfallender Lärmarten Rücksicht genommen werden, um einen nachhaltigen Schutz gewährleisten zu können und damit der vorliegenden Richtlinie zu entsprechen.

Zusätzlich zu den Flugbewegungen gibt es weitere Lärmarten, die zur Zeit nicht berücksichtigt werden. Das Warmlaufen der Turbinen am Boden, bzw. die Probeläufe von Motoren müssen in die Lärmbelastung genauso eingerechnet werden, wie alle übrigen Lärme, die nicht direkt von Fluggeräten kommen, aber mit dieser Infrastruktur unmittelbar verbunden sind.

U M W E L T V E R E I N
Feldkirchen – Seiersberg und Umgebung
email: umweltverein8073@aon.at

m i t e i n a n d e r u n d n i c h t g e g e n e i n a n d e r

Obmann: Heinz Hatzl, Triesterstrasse 136 , 8073 Feldkirchen, Tel u. Fax : 0316 / 29-58-32

Hinsichtlich der Anwendungsgebiete möchten wir darauf hinweisen, dass es zu keiner Schlechterstellung der Bevölkerung kommen darf, auch wenn eine gewisse Anzahl von Flugbewegungen noch nicht überschritten ist. Maßnahmen müssen bereits ab der ersten Flugbewegung ergriffen werden. Nur damit ist langfristig der Schutz vor Lärm gewährleistet. Weiters sind auch Maßnahmen, die mit der Größe des Flughafens oder eines anderen Lärmverursachers mitwachsen, entsprechend finanzierbar.

Für die Betrachtung der Lärmsituation darf es zu keinen Ausnahmesituationen kommen. Es müssen sämtliche Flugbewegungen sämtlicher Fluggeräte mitberücksichtigt werden, da vor allem im Bezug auf Schulungsflüge oder Flugbewegungen von kleinen Flugzeugen, Leichtflugzeugen oder auch Hubschraubern die subjektive Belastung um ein Vielfaches höher ist, als es die Lärmmessung dokumentiert. Wir möchten auch darauf hinweisen, dass es sich in dieser Hinsicht nicht um ein öffentliches Interesse handelt und derartige Flugbewegungen daher noch strenger zu behandeln sind.

Im Zuge der Lärmbetrachtung ist unserer Meinung nach auch der militärische Fluglärm mitzubetrachten. Die oftmaligen Schulungsflüge sind auch zu Nachtzeiten eingeplant und die Belastung durch das militärische Fluggerät ist um ein Vielfaches höher, als es die Lärmrichtlinien vorsehen. Bei fortwährender Belastung kommt es auch hier zu einer nachhaltigen Beeinflussung der Bevölkerung.

In Bezug auf die im Entwurf vorgesehenen Grenz- oder Schwellwerte von 65dB tags und 55db nachts wollen auch wir als Umweltverein Feldkirchen, Seiersberg und Umgebung ausdrücklich auf die Ausführungen der WHO hinweisen, die als Grenzwerte tags maximal 55dB und nachts weit unter 45dB empfehlen. In diesem Zusammenhang ist auch eine Schlechterstellung von bestehenden Flughäfen zu neuen (?) Flughäfen gegeben, da neue Flughäfen um 5 dB strengere Grenzwerte verordnet bekommen sollen.

Wir fordern unisono Grenzwerte ein, die bei Tag nicht über 50 dB und nachts nicht über 40dB liegen.

Wir ersuchen im Namen der zahlreichen Betroffenen um Berücksichtigung unserer Bedenken und Vorschläge bei Ihrer weiteren Arbeit am Entwurf des LärmG-Bund. Für weiterführende Informationen, bzw. weiterführende Gespräche stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Hatzl Heinz

Heinz Hatzl

Heinz Kern

Schwadorf gegen die 3. Piste auf dem Flughafen Wien
Karl Benkhofer Straße 22
2432 Schwadorf **Tel.: 02230/3027**

An das Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Schwadorf, 02.01.2005

Betrifft: Begutachtung; Bundesumgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund

Im Namen Der Bürgerinitiative „Schwadorf gegen die 3. Piste auf dem Flughafen Wien“, zu dem uns über Frau Rynesch (Österreich Plattform Fluglärm) zur Kenntnis gelangten Entwurf zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund), wie folgt Stellung beziehen.
Es ist aus Sicht der Bürgerinitiative „Schwadorf gegen die 3. Piste auf dem Flughafen Wien“ sehr zu begrüßen, dass der Schutz vor Fluglärm nun geregelt werden soll.
Grundsätzlich schließen wir uns den Ausführungen von Frau Rynesch vorbehaltlos an, möchten aber ersuchen, Ihre Aufmerksamkeit auf uns besonders wichtig erscheinende Punkte zum Schutz gegen Fluglärm richten.
Ausnehmend wichtig erscheinen uns:

- **Einbeziehung aller internationalen, öffentlichen Flugplätze in das Umgebungslärmschutzgesetz;**
- **Ausgestaltung von Aktionsplänen die sich an den Schutzzielen des LärmG-Bund auszurichten haben;**
- **Fluglärm-Schwellenwerte** zum **besonderen Schutz der Flughafenumgebung;**
- **Maßnahmen zur verpflichtenden Einhaltung der Fluglärm-Schwellenwerte;**
- **Verpflichtung zur Erstellung von standardisierten Fluglärmkarten und Möglichkeit zu deren öffentlichem Zugang.**

Wie bereits Frau Rynesch hinweist besteht in zahlreichen Punkten des Entwurfes auch aus unserer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere

- **den in den Erläuterungen formulierten Vorschlag einer Durchführungsverordnung zum LämG-Bund, die als Schwellwert für die Aktionsplanung in der Umgebung von Flughäfen einen L_{DEN} von 65 dB und einen L_{night} von 55 dB vorschlägt.**

Wir sehen diesen Vorschlag im Widerspruch zu Erkenntnissen zum allgemein bekannten Stand des Wissens der Lärmwirkungsforschung, die gerade dem Fluglärm im Vergleich zu Bahn- und Straßenlärm einhellig die höchste Belästigungswirkung zuweist.
Dies wiederum stellt unserer Meinung nach eine massive Ungleichbehandlung von Lärmbetroffenen in der Umgebung der Flughäfen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar und geht auch am
Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie vorbei,

- **die *„vorzugsweise schädliche Auswirkungen, <u>einschließlich</u> Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern"* sucht**

und wird auch dem Ziel des LärmG-Bund

- **das lautet: *„schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie <u>unzumutbaren</u> Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken",* keinesfalls gerecht.**

Unsere Forderung lautet daher: die Aktionsplanung im Bereich Fluglärm hat bei einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB einzusetzen!

Abschließend darf ich nochmals betonen, dass wir uns den Ausführungen und Forderungen der Österreich Plattform Fluglärm vollinhaltlich anschließen.

Hochachtungsvoll

Ulrike Arlt

Obfrau, Schwadorf gegen die 3. Piste auf dem Flughafen Wien
E-Mail: hsmdf@ycn.com
Tel.: 02230/3027

Gemeinderat Herbert Hofer
Rothneusiedler Straße 31
2332 Hennersdorf

An das Bundesministerium
Für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Hennersdorf, 30.12.2004

Betrifft: Bundesumgebungslärmschutzgesetz - LärmG-Bund; Begutachtung

Im Namen der Hennersdorfer Bürgerinitiative darf ich mir erlauben, zu dem uns über Frau Rynesch (Österreich Plattform Fluglärm) zur Kenntnis gelangten Entwurf zu ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund), wie folgt Stellung beziehen.

Es ist aus Sicht der Hennersdorfer Bürgerinitiative sehr zu begrüßen, dass der Schutz vor Fluglärm nun geregelt werden soll.

Grundsätzlich schließen wir uns den Ausführungen von Frau Rynesch vorbehaltlos an, möchten aber ersuchen, Ihre Aufmerksamkeit auf uns besonders wichtig erscheinende Punkte zum Schutz gegen Fluglärm richten.

Ausnehmend wichtig erscheinen uns:

- **Einbeziehung aller internationalen, öffentlichen Flugplätze** in das Umgebungslärmschutzgesetz;
- **Ausgestaltung von Aktionsplänen** die sich an den Schutzzielen des LärmG-Bund auszurichten haben;
- **Fluglärm-Schwellenwerte** zum besonderen Schutz der Flughafenumgebung;
- **Maßnahmen zur verpflichtenden Einhaltung** der Fluglärm-Schwellenwerte;
- **Verpflichtung zur Erstellung von standardisierten Fluglärmkarten** und Möglichkeit zu deren öffentlichem Zugang.

Wie bereits Frau Rynesch hinweist besteht in zahlreichen Punkten des Entwurfes auch aus unserer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere

- den in den Erläuterungen formulierten Vorschlag einer Durchführungsverordnung zum LämG-Bund, die als Schwellwert für die Aktionsplanung in der Umgebung von Flughäfen einen L_{DEN} von 65 dB und einen L_{night} von 55 dB vorschlägt.

Wir sehen diesen Vorschlag in Widerspruch zu Erkenntnissen zum allgemein bekannten Stand des Wissens der Lärmwirkungsforschung, die gerade dem Fluglärm im Vergleich zu Bahn- und Straßenlärm einhellig die höchste Belästigungswirkung zuweist.
Dies wiederum stellt unserer Meinung nach eine massive Ungleichbehandlung von Lärmbetroffenen in der Umgebung der Flughäfen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar und geht auch am Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie vorbei,

- die *„vorzugsweise schädliche Auswirkungen, <u>einschließlich</u> Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern"* sucht

und wird auch dem Ziel des LärmG-Bund

- das lautet: *„schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken"*, keinesfalls gerecht.

Unsere Forderung lautet daher: die Aktionsplanung im Bereich Fluglärm hat bei einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB einzusetzen!

Abschließend darf ich nochmals betonen, dass wir uns den Ausführungen und Forderungen der Österreich Plattform Fluglärm vollinhaltlich anschließen.

Mit den Ersuchen um Berücksichtigung unserer Bedenken und Anmerkungen
hochachtungsvoll

GR Herbert Hofer e.h.

Bezugsbevollmächtigter
der Hennersdorfer Bürgerinitiative
Tele: 02235 81 091
E-Mail: hebi.ho@utanet.at

Bürgerforum Haslau Maria Ellend
Landstrasse 69
2402 Maria Ellend

Tel. & Fax: 02232/80959
Mobil: 0650/5035614
Mail: forumhama@aon.at

An das Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Maria Ellend, 01.01.2005

Betrifft: Begutachtung; Bundesumgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund

Im Namen des Bürgerforums Haslau Maria Ellend darf ich mir erlauben, zu dem uns über Frau Rynesch (Österreich Plattform Fluglärm) zur Kenntnis gelangten Entwurf zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund), wie folgt Stellung beziehen.
Es ist aus Sicht des Bürgerforums Haslau Maria Ellend sehr zu begrüßen, dass der Schutz vor Fluglärm nun geregelt werden soll.
Grundsätzlich schließen wir uns den Ausführungen von Frau Rynesch vorbehaltlos an, möchten aber ersuchen, Ihre Aufmerksamkeit auf uns besonders wichtig erscheinende Punkte zum Schutz gegen Fluglärm richten.
Ausnehmend wichtig erscheinen uns:

- **Einbeziehung aller internationalen, öffentlichen Flugplätze in das Umgebungslärmschutzgesetz;**
- **Ausgestaltung von Aktionsplänen die sich an den Schutzzielen des LärmG-Bund auszurichten haben;**
- **Fluglärm-Schwellenwerte** zum **besonderen Schutz der Flughafenumgebung;**
- **Maßnahmen zur verpflichtenden Einhaltung der Fluglärm-Schwellenwerte;**
- **Verpflichtung zur Erstellung von standardisierten Fluglärmkarten und Möglichkeit zu deren öffentlichem Zugang.**

Wie bereits Frau Rynesch hinweist besteht in zahlreichen Punkten des Entwurfes auch aus unserer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere

- **den in den Erläuterungen formulierten Vorschlag einer Durchführungsverordnung zum LämG-Bund, die als Schwellwert für die Aktionsplanung in der Umgebung von Flughäfen einen L_{DEN} von 65 dB und einen L_{night} von 55 dB vorschlägt.**

Wir sehen diesen Vorschlag im Widerspruch zu Erkenntnissen zum allgemein bekannten Stand des Wissens der Lärmwirkungsforschung, die gerade dem Fluglärm im Vergleich zu Bahn- und Straßenlärm einhellig die höchste Belästigungswirkung zuweist.
Dies wiederum stellt unserer Meinung nach eine massive Ungleichbehandlung von Lärmbetroffenen in der Umgebung der Flughäfen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar und geht auch am
Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie vorbei,

- **die *„vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern"* sucht**

und wird auch dem Ziel des LärmG-Bund

- **das lautet: *„schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken",* keinesfalls gerecht.**

Unsere Forderung lautet daher: die Aktionsplanung im Bereich Fluglärm hat bei einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB einzusetzen!

Abschließend darf ich nochmals betonen, dass wir uns den Ausführungen und Forderungen der Österreich Plattform Fluglärm vollinhaltlich anschließen.

In der Hoffnung auf eine positive Erledigung unserer Anmerkungen und Bedenken verbleibe ich hochachtungsvoll

GR Alfred Höllrigl e.h.

Obmann, Bürgerforum Haslau Maria Ellend
E-Mail: forumhama@aon.at
Tel.: 02232/80959

Bürgerinitiative Götzendorf - Pischelsdorf

An das Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Götzendorf, 03.01.2005

Betrifft: Begutachtung; Bundesumgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund

Im Namen der Bürgerinitiative Götzendorf-Pischelsdorf darf ich mir erlauben, zu dem uns über Frau Rynesch (Österreich Plattform Fluglärm) zur Kenntnis gelangten Entwurf zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund), wie folgt Stellung beziehen.
Es ist aus Sicht der Bürgerinitiative Götzendorf-Pischelsdorf sehr zu begrüßen, dass der Schutz vor Fluglärm nun geregelt werden soll.
Grundsätzlich schließen wir uns den Ausführungen von Frau Rynesch vorbehaltlos an, möchten aber ersuchen, Ihre Aufmerksamkeit auf uns besonders wichtig erscheinende Punkte zum Schutz gegen Fluglärm richten.
Besonders wichtig erscheinen uns:

- **Einbeziehung aller internationalen, öffentlichen Flugplätze in das Umgebungslärmschutzgesetz;**
- **Ausgestaltung von Aktionsplänen die sich an den Schutzzielen des LärmG-Bund auszurichten haben;**
- **Fluglärm-Schwellenwerte zum besonderen Schutz der Flughafenumgebung;**
- **Maßnahmen zur verpflichtenden Einhaltung der Fluglärm-Schwellenwerte;**
- **Verpflichtung zur Erstellung von standardisierten Fluglärmkarten und Möglichkeit zu deren öffentlichem Zugang.**

Wie bereits Frau Rynesch hinweist besteht in zahlreichen Punkten des Entwurfes auch aus unserer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere

- **den in den Erläuterungen formulierten Vorschlag einer Durchführungsverordnung zum LärmG-Bund, der als Schwellwert für die Aktionsplanung in der Umgebung von Flughäfen einen L_{DEN} von 65 dB und einen L_{night} von 55 dB vorschlägt.**

Wir sehen diesen Vorschlag im Widerspruch zu Erkenntnissen zum allgemein bekannten Stand des Wissens der Lärmwirkungsforschung, die gerade dem Fluglärm im Vergleich zu Bahn- und Straßenlärm einhellig die höchste Belästigungswirkung zuweist.
Dies wiederum stellt unserer Meinung nach eine massive Ungleichbehandlung von Lärmbetroffenen in der Umgebung der Flughäfen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar und geht auch am
Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie vorbei,

- **die *„vorzugsweise schädliche Auswirkungen, <u>einschließlich</u> Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern"* sucht**

und wird auch dem Ziel des LärmG-Bund

- **das lautet: *„schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie <u>unzumutbaren</u> Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken",* keinesfalls gerecht.**

Unsere Forderung lautet daher: die Aktionsplanung im Bereich Fluglärm hat bei einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB einzusetzen!

Abschließend darf ich nochmals betonen, dass wir uns den Ausführungen und Forderungen als Betroffene in der Region um den Flughafen Schwechat der Österreich Plattform Fluglärm vollinhaltlich anschließen.

In der Hoffnung auf eine positive Erledigung unserer Anmerkungen und Bedenken verbleibe ich hochachtungsvoll:

Adele Rundstuck e.h ***Erich H. Kohlhauser e.h***

Obfrau **Obmannstellvertreter**
Bürgerinitiative Götzendorf-Pischelsdorf
Email: erich.kohlhauser@aon.at

Michael Schantl
PRO Margarethen
Brunnengasse 18 **Mobil: 0664/4132041**
2433 Margarethen/Moos **Tel. 02230 / 3226**

An das Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Margarethen/Moos, 5.Jänner 2005

Betrifft: Begutachtung; Bundesumgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund

Im Namen der Bügerinitiative PRO Margarethen darf ich mir erlauben, zu dem uns über Frau Rynesch (Österreich Plattform Fluglärm) zur Kenntnis gelangten Entwurf zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund), wie folgt Stellung beziehen.
Es ist aus Sicht von PRO Margarethen sehr zu begrüßen, dass der Schutz vor Fluglärm nun geregelt werden soll.
Grundsätzlich schließen wir uns den Ausführungen von Frau Rynesch vorbehaltlos an, möchten aber ersuchen, Ihre Aufmerksamkeit auf uns besonders wichtig erscheinende Punkte zum Schutz gegen Fluglärm zu richten.
Ausnehmend wichtig erscheinen uns:

- **Einbeziehung aller internationalen, öffentlichen Flugplätze in das Umgebungslärmschutzgesetz;**
- **Ausgestaltung von Aktionsplänen die sich an den Schutzzielen des LärmG-Bund auszurichten haben;**
- **Fluglärm-Schwellenwerte zum besonderen Schutz der Flughafenumgebung;**
- **Maßnahmen zur verpflichtenden Einhaltung der Fluglärm-Schwellenwerte;**
- **Verpflichtung zur Erstellung von standardisierten Fluglärmkarten und Möglichkeit zu deren öffentlichem Zugang.**

Wie bereits Frau Rynesch hinweist besteht in zahlreichen Punkten des Entwurfes auch aus unserer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere

Michael Schantl
PRO Margarethen
Brunnengasse 18 **Mobil: 0664/4132041**
2433 Margarethen/Moos **Tel. 02230 / 3226**

- **den in den Erläuterungen formulierten Vorschlag einer Durchführungsverordnung zum LärmG-Bund, die als Schwellwert für die Aktionsplanung in der Umgebung von Flughäfen einen L_{DEN} von 65 dB und einen L_{night} von 55 dB vorschlägt.**

Wir sehen diesen Vorschlag im Widerspruch zu Erkenntnissen zum allgemein bekannten Stand des Wissens der Lärmwirkungsforschung, die gerade dem Fluglärm im Vergleich zu Bahn- und Straßenlärm einhellig die höchste Belästigungswirkung zuweist.
Dies wiederum stellt unserer Meinung nach eine massive Ungleichbehandlung von Lärmbetroffenen in der Umgebung der Flughäfen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar und geht auch am Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie vorbei,

- **die *„vorzugsweise schädliche Auswirkungen, <u>einschließlich</u> Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern"* sucht**

und wird auch dem Ziel des LärmG-Bund

- **das lautet: *„schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie <u>unzumutbaren</u> Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken",* keinesfalls gerecht.**

Unsere Forderung lautet daher: die Aktionsplanung im Bereich Fluglärm hat bei einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB einzusetzen!

Abschließend darf ich nochmals betonen, dass wir uns den Ausführungen und Forderungen der Österreich Plattform Fluglärm vollinhaltlich anschließen.

In der Hoffnung auf eine positive Erledigung unserer Anmerkungen und Bedenken verbleibe ich hochachtungsvoll

Michael Schantl e.h.
PRO Margarethen

BI Laerm im Anflug
Pachfurtherstrasse 4/3/6
2460 Bruck/Lth
Mobil: 0650/315 14 02
Mail: wolfgang.wipler@gruene.at

An das Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Frau Renate Nagy
Herrn DI Helfried Gartner
per Mail (in Anlage zur Stellungnahme der Österreich-Plattform Fluglärm)

Bruck/Lth, 05.01.2005

Betrifft: Begutachtung; Bundesumgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund

Im Namen der BI „Laerm im Anflug“ darf ich mir erlauben, zu dem uns über Frau Rynesch (Österreich Plattform Fluglärm) zur Kenntnis gelangten Entwurf zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund), wie folgt Stellung beziehen.
Es ist aus Sicht der BI „Laerm im Anflug“ sehr zu begrüßen, dass der Schutz vor Fluglärm nun geregelt werden soll.
Grundsätzlich schließen wir uns den Ausführungen von Frau Rynesch vorbehaltlos an, möchten aber ersuchen, Ihre Aufmerksamkeit auf uns besonders wichtig erscheinende Punkte zum Schutz gegen Fluglärm richten.
Ausnehmend wichtig erscheinen uns:

- **Einbeziehung aller internationalen, öffentlichen Flugplätze in das Umgebungslärmschutzgesetz;**
- **Ausgestaltung von Aktionsplänen die sich an den Schutzzielen des LärmG-Bund auszurichten haben;**
- **Fluglärm-Schwellenwerte zum besonderen Schutz der Flughafenumgebung;**
- **Maßnahmen zur verpflichtenden Einhaltung der Fluglärm-Schwellenwerte;**
- **Verpflichtung zur Erstellung von standardisierten Fluglärmkarten und Möglichkeit zu deren öffentlichem Zugang.**

BI Laerm im Anflug
Pachfurtherstrasse 4/3/6 *Mobil: 0650/315 14 02*
2460 Bruck/Lth *Mail: wolfgang.wipler@gruene.at*

Wie bereits Frau Rynesch hinweist, besteht in zahlreichen Punkten des Entwurfes auch aus unserer Sicht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere

- **den in den Erläuterungen formulierten Vorschlag einer Durchführungsverordnung zum LämG-Bund, die als Schwellwert für die Aktionsplanung in der Umgebung von Flughäfen einen L_{DEN} von 65 dB und einen L_{night} von 55 dB vorschlägt.**

Wir sehen diesen Vorschlag im Widerspruch zu Erkenntnissen zum allgemein bekannten Stand des Wissens der Lärmwirkungsforschung, die gerade dem Fluglärm im Vergleich zu Bahn- und Straßenlärm einhellig die höchste Belästigungswirkung zuweist.
Dies wiederum stellt unserer Meinung nach eine massive Ungleichbehandlung von Lärmbetroffenen in der Umgebung der Flughäfen gegenüber anderen Lärmbetroffenen dar und geht auch am
Schutzziel der Umgebungslärmrichtlinie vorbei,

- **die *„vorzugsweise schädliche Auswirkungen, <u>einschließlich</u> Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern"* sucht**

und wird auch dem Ziel des LärmG-Bund

- **das lautet: *„schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie <u>unzumutbaren</u> Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken",* keinesfalls gerecht.**

Unsere Forderung lautet daher: die Aktionsplanung im Bereich Fluglärm hat bei einem L_{DEN} von 55 dB und einem L_{night} von 45 dB einzusetzen!

Abschließend darf ich nochmals betonen, dass wir uns den Ausführungen und Forderungen der Österreich Plattform Fluglärm vollinhaltlich anschließen.

In der Hoffnung auf eine positive Erledigung unserer Anmerkungen und Bedenken verbleibe ich hochachtungsvoll

Wolfgang Wipler e.h
Obmann BI „Laerm im Anflug"