

Kritik am „Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2008“, Teil B13, Flugverkehr (Brigitte Buschbeck, 1230 Wien, Krobothgasse 13)

Der vorliegende „Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2008, Teil B13“ wird den Zielen der EU-Richtlinie 2002/49/EG, sowie den eigenen, in der Einleitung gesetzten Zielen, nicht gerecht.

Zitat, Artikel 1 der EU-RL, Ziele:

„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. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.....“

Zitat in der Einleitung des Umgebungslärm-Aktionsplans, Teil B13:

„Ziel der Aktionspläne ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Dazu sind auch Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen.“

1. Der vorliegende Aktionsplan stützt sich auf geltende Schwellwerte im „Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl I 60/2005) und die Bundes-Umgebungsverordnung (BGBl II 144/2006). Diese sind für den Fluglärm mit $L_{den}=65$ dB, $L_n=55$ dB unakzeptabel hoch, sie liegen weit über den von der WHO geforderten Werten. Sie sind daher nicht für das Ziel geeignet, „die schädlichen Auswirkungen einschließlich Belästigung auf die österreichischen Bevölkerung zu verhindern“.

Die WHO Richtlinie sieht generell, ohne Spezifikation der Quellen, für Lärm einen Richtwert von 55dB(A) für den Tag und von 45 dB(A) für die Nacht für Wohngebiete(außen) vor, ab dem schwere Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Mit den im vorliegenden Aktionsplan festgelegten Werten, würden (bei gleicher Schallerzeugung pro Flugzeug) **10 mal mehr Flugzeuge uns überfliegen dürfen, als bei Einhaltung der WHO Richtlinie.** Darüber hinaus haben sich die Schwellwerte für negative gesundheitliche Effekte in den letzten Jahren nach unten verschoben. Neuere Erkenntnisse der medizinischen Wissenschaft zeigen auf, dass bei Fluglärm schon bei 40 dB(A), gesundheitliche Schädigungen auftreten – (Zitat im Anhang: Auszug aus der von der EU-Kommission in Auftrag gegebenen HYENA-Studie).

Ein Aktionsplan, der erst bei $L_{den}=65$ dB(A) und $L_n=55$ dB(A) beginnt, hat sicher nicht das oben zitierte EU-Ziel und das Wohl der Bevölkerung im Auge!!

2. Die im Aktionsplan ausgewiesenen Schwellwerte orientieren sich nicht an den Dosis-Wirkungs-Relationen, somit nicht an den wahren und größeren stör-und-krankmachenden Effekten des Flugverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr. Das ist im Widerspruch zur EU-Richtlinie 2002/49/EG, Anhang III, „Methoden zur Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen“:

„Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung sollten Dosis-Wirkungs-Relationen verwendet werden. Die Dosis-Wirkungs-Relationen, die durch künftige Änderungen dieses Anhangs nach Artikel 13 Absatz 2 eingeführt werden, betreffen insbesondere Folgendes:

--- die Relation zwischen Belästigung und L_{den} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm,

--- die Relation zwischen Schlafstörung und L_{night} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie und Gewerbelärm.....“

Die Dosis-Wirkungs-Beziehungen im

"EU Position Paper on dose response relationships between transportation and annoyances" EC, 2002, ISBN 92-894-3894-0

und neuere Erkenntnisse zeigen, dass der Fluglärm wesentlich mehr beeinträchtigt als der Straßen- und Schienenlärm.

Aus einer neueren Studie von Martin van den Berg 2007 [Zitat] kann man ersehen, dass 55 dB(A) im Straßenlärm etwa die gleiche Störwirkung verursacht wie 45 dB(A) im Flugverkehr! – Siehe:

“Update Dose-Effect Relations for Annoyance for Aircraft Noise”, Steering Group Noise”, Martin van den Berg, 24. 1. 2007, Tampere, zu finden unter dem link

http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/noisedir/library?l=/noisessteeringgroups/mee/meeting_20_2007/presentations/noise_health/aircraft-note-mvdb2007pp/ EN 1.0 &a=d

Dieser Sachverhalt kommt auch in den WHO-Richtlinien wie folgt zum Ausdruck:

Zitat unter Punkt 4.3 „Specific Environments“:

“If the noise includes a large proportion of low-frequency components, **values even lower than the guideline values will be needed, because low-frequency components in noise** may increase the adverse effects considerably. When prominent low-frequency components are present, measures based on A-weighting are inappropriate. However, the difference between dBC (or dBlin) and dBA will give crude information about the presence of low-frequency components in noise. If the difference is more than 10 dB, it is recommended that a frequency analysis of the noise be performed.”

In der Tat zeigt der Fluglärm ein Maximum bei den Frequenzen um 100Hz, wo nach den heutigen Erkenntnissen eine Bewertung nach dB(C) dem Stör und krankmachenden Effekt durch den verursachten Donner näher kommt. In diesem Bereich ergibt eine Messung nach dB (C) eine um 10 bis 20 dB höhere Störwirkung als nach dB(A)!

3. Ein Aktionsplan, der sich nur auf zeitlich gemittelte Werte L_{eq} stützt, berücksichtigt nicht, dass der Fluglärm gepulst auftritt. L_{eq} gibt die Störwirkungen nicht wieder, die durch die Schallspitzen entstehen.

Dieser Sachverhalt kommt auch wieder in den WHO-Richtlinien wie folgt zum Ausdruck:

Zitat unter Punkt 4.3 „Specific Environments“:

“Noise measures based solely on L_{Aeq} values do not adequately characterize most noise environments and do not adequately assess the health impacts of noise on human well-being. It is also important to measure the maximum noise level and the number of noise events when deriving guideline values.”

Auch die EU-Richtlinie 2002/49/EG geht im Anhang 1,3 „Zusätzliche Lärmindizes“ auf den Fall des gepulsten Lärms, wo zusätzliche Lärmindizes angebracht sind, ein.

Eine Berücksichtigung der Lärmspitzen und Häufigkeiten fehlt aber bei der vorliegenden Aktionsplanung.

4. Zu Punkt 6 im Umgebungslärm-Aktionsplan, „Anzahl der betroffenen Personen“: Nur Lärmzonen mit $L_{den} \geq 65$ dB(A) und $L_n \geq 55$ dB(A) sind erfasst. Da diese Werte viel zu hoch angesetzt sind, ergibt sich aus der angefügten Tabelle kein Rückschluss auf die Anzahl der von Fluglärm betroffenen Personen in Österreich.
5. Zu Punkt 9, Maßnahmen der Aktionsplanung:
Aus den teilweise sehr vagen Statements (z.B.: “Ermöglichung von Maßnahmen, um ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen“) ist nicht zu entnehmen, wie das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das anstehende Lärmproblem um den Großflughafen Schwechat in den Griff bekommen will.

ANHANG

Betreffend die von der EU- Kommission in Auftrag gegebene HYENA-Studie

1.
European Heart Journal
doi:10.1093/eurheartj/ehn013

Acute effects of night-time noise exposure on
blood pressure in populations living near airports

2. Research

Address correspondence to L. Jarup, Department of Epidemiology and Public Health, Imperial College London, St Mary's Campus, Norfolk Place, London W2 1PG, UK. Telephone: 44 20 7594 3337. Fax: 44 20 7594 3196. E-mail: ljarpup@imperial.ac.uk. We thank all the participants for their willingness to contribute.

The project is funded by a grant from the European Commission (Directorate General Research) Quality of Life and Management of Living Resources, Key Action 4 Environment and Health (grant QLRT-2001-02501).

The Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment; the Ministry of Transport, Public Works and Water Management; and the Ministry of Health, Welfare and Sports cosponsored the activities in the Netherlands.

The authors declare they have no competing financial interests.

Received 17 August 2007; accepted 10 December 2007.

Hypertension and Exposure to Noise Near Airports: the HYENA Study

Lars Jarup,¹ Wolfgang Babisch,² Danny Houthuijs,³ Göran Pershagen,⁴ Klea Katsouyanni,⁵ Ennio Cadum,⁶ Marie-Louise Dudley,¹ Pauline Savigny,¹ Ingeburg Seiffert,² Wim Swart,³ Oscar Breugelmans,³ Gösta Bluhm,⁴ Jenny Selander,⁴ Alexandros Haralabidis,⁵ Konstantina Dimakopoulou,⁵ Panayota Sourtzi,⁷ Manolis Velonakis,⁷
and Federica Vigna-Taglianti,⁶ on behalf of the HYENA study team

¹Department of Epidemiology and Public Health, Imperial College London, St Mary's Campus, Norfolk Place, London, United Kingdom;

²Department of Environment and Health at the Federal Environmental Agency (UBA), Berlin, Germany;

³National Institute of Public Health and Environmental Protection (RIVM), Bilthoven, the Netherlands;

⁴Institute of Environmental Medicine (IMM), Karolinska Institutet, Stockholm, Sweden;

⁵Department of Hygiene and Epidemiology, National and Kapodistrian University of Athens, Athens, Greece;

⁶Environmental Epidemiologic Unit, Regional Agency for Environmental Protection (ARPA), Piedmont Region, Grugliasco, Italy;

⁷Laboratory of Prevention, Nurses School, National and Kapodistrian University of Athens, Athens, Greece

Weiters:
Deutsches Umweltbundesamt
Presse-Information 003/2008
www.umweltbundesamt.de

Verkehrs- und Fluglärm machen auf Dauer krank

Internationale Studie zeigt erneut: Mit steigender Lärmbelastung, steigt der Blutdruck
Lärm nervt nicht nur, Lärm kann auch krank machen: So haben etwa Personen, die erhöhtem
Nachtfluglärm ausgesetzt sind, häufiger höhere Blutdruckwerte, als Menschen in ruhigeren
Wohngebieten. Schon ein Anstieg des nächtlichen **Fluglärmpegels um 10 Dezibel [dB(A)] im
Schallpegelbereich zwischen 30-60 [dB(A)]** erhöht das Risiko für Bluthochdruck bei Frauen und
Männern um rund 14 Prozent