

## **Beitrag der AK und der Gewerkschaften zur Road-Map Luftfahrt**

Die Liberalisierung hat ein raues Wettbewerbsklima in der Wirtschaft geschaffen. In diesem Klima sind Fluggesellschaften, Flughäfen und auch die Flugsicherung um Kostensenkungen bemüht, auch in sicherheitsrelevanten Bereichen. Die Regierungen werden weltweit unter Druck gesetzt, Sicherheitsvorschriften zu lockern, und für die Ordnungsorgane wird es immer schwieriger, mit dem Strukturwandel in der Branche Schritt zu halten.

Fluggesellschaften, Flughäfen und nachgeordnete Dienste durchlaufen seit einiger Zeit eine Phase massiver globaler Restrukturierungen. Heute beherrschen internationale Marktkräfte, globale Fluggesellschaftsgiganten und riesige Unternehmensallianzen eine Wirtschaft, deren traditionelle Merkmale strikte staatliche Regulierung und nationale Fluggesellschaften gewesen sind.

Mit wachsendem Aufkommen in der zivilen Luftfahrt in den nächsten Jahren ist dieser Zweig der Verkehrswirtschaft wahrscheinlich der mit den größten Anforderungen an die dort beschäftigten ArbeitnehmerInnen.

Wichtigstes Anliegen der Fluggäste und auch der Beschäftigten ist neben einem reibungslosen Ablauf, Pünktlichkeit und angemessenen Ticket-Preisen die Sicherheit – sowohl die betriebliche als auch die persönliche.

Dieser Aspekt kann und darf im Interesse der österreichischen Zivilluftfahrt nicht vernachlässigt werden.

Um diese Sicherheitsleistung erbringen zu können, bedarf es gut ausgebildeten Personals. Sowohl die Aufgaben der am Boden arbeitenden Beschäftigten als auch des fliegenden Personals sind ein äußerst wichtiger Beitrag für die Erhaltung des österreichischen Sicherheitsstandards in der Zivilluftfahrt.

Eine kompetente Ausbildung kommt letztlich den Passagieren zugute. Die Schaffung eines eigenen Berufsbildes für alle Beschäftigten, die sicherheitsrelevante

Tätigkeiten ausüben, wäre für diese Personengruppe ein großer Vorteil, weil dadurch nicht nur ihre besondere Wichtigkeit für die flugbetriebliche Sicherheit anerkannt und in entsprechende Ausbildung investiert wird, sondern auch ein Berufsschutz gegeben wäre. Hier ist besonders wichtig, dass seitens Österreichs auch ein Anstoß für eine EU-weite Regelung erfolgt, um zu verhindern dass sich unterschiedliche Systeme entwickeln, die zu einem suboptimalen Ergebnis führen würden.

Wachsamkeit, Fähigkeiten und Fachkenntnisse der Beschäftigten in der Luftverkehrswirtschaft sind für das Überleben der Fluggäste entscheidend. Häufig arbeiten diese Beschäftigten jedoch unter wenig komfortablen oder gar sicherheitsgefährdenden Bedingungen: auf Flughäfen, in den lauten und heißen Küchen der Cateringunternehmen, bei jedem Wetter auf dem Flughafenvorfeld, wo schweres Gerät zu bedienen ist, oder in den Flugzeugen bei schlechter Luftqualität und kosmischer Strahlung deren Folgewirkungen noch immer unterschätzt werden.

### Bodenpersonal

Die Beschäftigten in den Bereichen Fluggastabfertigung, Gepäckabfertigung, Reinigungsdienste, Catering und Flugzeugwartung decken ein besonders breites Spektrum von Tätigkeitsbereichen in der Luftverkehrswirtschaft ab. Mit der voranschreitenden Privatisierung von Flughäfen richten diese ihre Geschäftspolitik zunehmend an kommerziellen Gesichtspunkten und globalen Zielsetzungen aus. Damit werden Beschäftigte zu einem reinen Kostenfaktor und dies wiederum setzt die Personalkosten und damit implizit die Arbeitsbedingungen unter Druck. Dieses Problem betrifft die Beschäftigten im Bereich der Bodendienste weitaus stärker als andere Beschäftigtengruppen.

Zunehmend werden Arbeiten im Bereich der Bodenverkehrsdienste – Flugabfertigung, Gepäckabfertigung, Säuberungsdienste, Catering und Flugzeugwartung – auf Drittfirmen übertragen. Indem sich vor kurzem privatisierte Fluggesellschaften aus diesen Tätigkeitsbereichen zurückziehen, entstehen riesige neue, globale Märkte. Dies wiederum schafft die Möglichkeiten für die Entstehung eines neuen Typs transnationaler Unternehmen im Bereich der Bodenverkehrsdienste.

In dem Maße, wie auch die Flughäfen privatisiert werden, richten sie sich verstärkt an kommerziellen Gesichtspunkten aus und erweitern ihren Einzugsbereich auf die globale Ebene.

Wichtiges Ziel für die Beschäftigten in diesen Bereichen ist es, sicherzustellen, dass die Anforderungen an Sicherheit und Dienstleistungsqualität sowie die Bedürfnisse der Gemeinschaft von diesen neuen multinationalen Unternehmen respektiert werden.

Derzeit werden ausschließlich SpezialistInnen bspw für den Kundenbereich ausgebildet, deren Tätigkeitsfeld stark eingeschränkt ist. Eine Rückkehr zum Generalistentum brächte für die Betroffenen einen entscheidenden Vorteil, nämlich die Möglichkeit zum Arbeitsplatzwechsel sowohl innerhalb eines Unternehmens als auch außerhalb.

Ein weiteres Beispiel zeigt, dass die Funktion des Load&Handling Officers sowohl Tätigkeiten als Red Cap als auch bei der Flugzeugabfertigung umfasst und somit ein wichtiges Glied in der Kette der flugbetrieblichen Sicherheit darstellt. Aufgrund der großen Verantwortung ist eine Lizenz als Voraussetzung zur Ausübung der Tätigkeit mit einem hohem Ausbildungsstandard aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes und als höchst sicherheitsrelevantes Kriterium wichtig.

### Kabinenpersonal

Die Aufgaben des Kabinenpersonals reichen weit über das „freundliche Lächeln“ hinaus. Die Mitglieder des Kabinenpersonals sind Sicherheitsprofis, denen im Falle eines Unfalls, in einer Notsituation oder bei Krisen eine entscheidende Rolle zukommt.

Das Kabinenpersonal sowohl bei traditionellen Linienfluggesellschaften als auch bei Charter- und Billigfluggesellschaften braucht eine bessere Regulierung der Flugdienstzeiten, um den Schutz vor Übermüdung zu gewährleisten, sowie auch ein Umfeld in der Kabine, das den Anforderungen für Gesundheit und Sicherheit besser entspricht. Es besteht die dringende Notwendigkeit einer staatlichen oder brancheninternen Lizenzierung bzw. Zertifizierung des Kabinenpersonals.

## Fluglotsen und Flugsicherungsdienste

Angesichts der zunehmenden Überlastung unserer Lufträume werden die Flugsicherungsdienste immer mehr zum Kern eines sicheren Luftverkehrssystems. Wie auch in anderen Bereichen der Branche sehen sich Fluglotsen und Beschäftigte in nachgeordneten Tätigkeiten mit einer zunehmenden Kommerzialisierung und Restrukturierung ihrer Tätigkeiten konfrontiert.

Outsourcing von technischen und Wetterdiensten erschweren die Zusammenarbeit und erzeugen zusätzliche Fehlerquellen, die sicherheitsrelevant sind. Das Verständnis aller Bereiche der Flugsicherung – Voraussetzung dafür ist eine gemeinsame Basisausbildung – und die laufende Zusammenarbeit bei der technischen Planung, Installation, den Inbetriebnahmetests und eine kontinuierliche Verbesserung der Abläufe zwischen Technik, Meteorologie und betrieblichem Flugsicherungspersonal sind Voraussetzungen um die steigende Zahl der Flugbewegungen ohne Sicherheitsverluste zu bewältigen.

Die Tätigkeiten im Bereich der Flugsicherung müssen auch in Zukunft von Sicherheitsprofis verrichtet werden und es muss auch in Österreich ausreichend in diese Zukunft investiert werden.

Ein einheitlicher europäischer Luftraum bringt ökonomische und ökologische Vorteile und höhere Leistungsfähigkeit bei den Kapazitäten. Die Expertise und Erfahrung der Fluglotsen ist eine unverzichtbare Grundlage dafür, um das gesamte System noch sicherer zu machen. Die Einbeziehung der Beschäftigten, die in und mit einem neuen System arbeiten müssen, ist immer eine Voraussetzung für die notwendige Akzeptanz und den Erfolg.

Laut Prognosen soll sich der Luftverkehr in Zukunft alle zehn bis 15 Jahre verdoppeln. Damit würde auch die Anzahl sicherheitskritischer Vorfälle im Luftraum, bei denen die Flugsicherer aus Sicherheitsgründen eingreifen müssen, zunehmen, wenn man nicht gegensteuert. Es ist deshalb wichtig, die Flugsicherung laufend sicherer zu machen und nicht nur betriebswirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Ein länderübergreifender Austausch von sicherheitsrelevantem Datenmaterial über Vorfälle in der Luft muss deshalb unbedingt geschaffen werden.

Österreich wird gemeinsam mit sechs anderen mittel- und südosteuropäischen Staaten (Ungarn, Slowakei, Tschechien, Slowenien, Bosnien-Herzegowina und Kroatien) einen Luftraumblock mit einem einheitlichen technischen und betrieblichen System bilden. Die Strategie der Luftraumblocke kann nur dann erfolgreich sein, wenn sie von einem aktiven sozialen Dialog begleitet wird und nur so kann die Einbindung der Beschäftigten garantiert werden. Die Europäischen Sozialpartner haben dies in einem gemeinsamen Abkommen festgelegt. Ziel ist jedenfalls, österreichische Arbeitsplätze in der Flugsicherung und bei allen zuliefernden Dienstleistern zu erhalten und auszubauen.

### Gesundheit und Sicherheit

Das Leben der Fluggäste hängt von der Wachsamkeit, den Fähigkeiten und den Fachkenntnissen der Luftverkehrsbeschäftigten ab. Immer wieder sind diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber unter ungünstigen oder gesundheitsgefährdenden Bedingungen tätig.

Bei der Internationalen Datenbank Gesundheit und Sicherheit im Luftverkehr (Aviation Safety and Health Database – International oder kurz ASHDI) handelt es sich um eine Webseite, die speziell geschaffen wurde, damit Probleme der Beschäftigten mit Flugzeugen während des Fluges oder im Flugumfeld schnell und problemlos gemeldet werden können. Hierzu zählen Probleme mit der Luftqualität, der Einwirkung von Pestiziden oder ganz generell Vorfälle im Zusammenhang mit Sicherheit, Gesundheit oder Gefahrenabwehr. Das Meldesystem wurde vor allem für das Kabinenpersonal entwickelt, aber auch Fluggäste, Piloten und Techniker sind um Meldung gebeten.

Wichtiges Ziel ist die Verabschiedung von Sicherheitsnormen, die der Rolle des Kabinenpersonals als potenzielle Lebensretter Rechnung tragen.

Gut ausgebildetes Personal im gesamten Sektor auf Grundlage von festgelegten Qualitäts- und Sozialstandards ist Voraussetzung für die Qualität der Dienstleistung und damit letztendlich für die Sicherheit aller Beteiligten.

Denkbar wäre in diesem Zusammenhang eine von Österreich initiierte EU-weite sog. Schwarze Liste der Unternehmen die Qualitäts- und Sozialstandards nicht einhalten.

### Fluggesellschaftallianzen

Die Zahl der globalen Allianzen zwischen nationalen Fluggesellschaften wächst – die Star Alliance und die Oneworld Alliance sind nur zwei der bekanntesten Beispiele. Um sich dieser Herausforderung zu stellen, haben die ITF-Gewerkschaften so genannte „Solidaritätsallianzen“ unter den Gewerkschaften der Beschäftigten bei den entsprechenden Fluggesellschaftsallianzen gegründet. Beste Basis für die Zukunft ist der Soziale Dialog zwischen den Gewerkschaften und den Unternehmervertretern, der einerseits initiiert und andererseits gefördert werden muss. Nur so kann es auch in Zukunft eine florierende Luftverkehrswirtschaft geben, die den Bedürfnissen der Fluggäste und der Gemeinschaft gerecht wird und gleichzeitig für mehr Sicherheit, Dienstleistungsqualität und Arbeitnehmerrechte sorgen kann.

### Arbeit auf gesetzgeberischer Ebene

Dies setzt allerdings voraus, dass auch die österreichische Regierung ihren Teil zur Gestaltung der unerlässlichen wirtschaftlichen Infrastruktur für den Luftverkehr beiträgt. Es setzt ferner voraus, dass die Sicherheitsnormen auf höchstem Niveau harmonisiert werden und den Fluggesellschaften jede Möglichkeit genommen wird, sich nationalstaatlichen Vorschriften zu entziehen, indem sie sich in einem Land mit weniger strikten Regeln registrieren lassen.

### Billigfluggesellschaften und Arbeitnehmerrechte

Von Gewerkschaftsseite wird oft der Umgang mit den ArbeitnehmerInnen kritisiert. Es gibt bei den meisten Billigfluggesellschaften weder gewerkschaftliche Organisationen noch eine innerbetriebliche Personalvertretung. Bei Ryanair wird ein großer Teil der PilotInnen und FlugbegleiterInnen von Zeitarbeitsfirmen gestellt.

Die Preise von Ryanair erklären sich vor allem damit, dass Ryanair sich weigert, mit Gewerkschaften über Kollektivverträge zu verhandeln und die Einkommen der Beschäftigten weit unter denen anderer Airlines liegen.

Auch Personalvertretungen lässt Ryanair nicht zu. Aktive Gewerkschafter müssen mit Entlassungen und massivem Druck rechnen. Seit Jahren steht der irische Billigflieger

daher wegen seines Umgangs mit ArbeitnehmervertreterInnen in ganz Europa im Kreuzfeuer der Kritik. Seit langem wird beklagt, dass die Unternehmensleitung sich kategorisch weigere, die Gewerkschaften als Verhandlungspartner anzuerkennen.

Für die Beschäftigten und die Gewerkschaften ist dieser Umstand nicht tragbar, dass eine Gesellschaft, die nicht bereit ist, Kollektivverträge abzuschließen, mittlerweile Platz drei in Europa einnimmt.

### Verkehrsarbeitsinspektorat

Um die Einhaltung bestehender Regelungen in Österreich besser kontrollieren zu können, sollten die Kompetenzen des Verkehrsarbeitsinspektorates erweitert und das Personal aufgestockt werden. Jede Regelung ist nur dann sinnvoll, wenn sie auch kontrolliert wird und gegebenenfalls bei Verstößen auch Sanktionen ausgesprochen werden können, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.

### Forderungen/Lösungsansätze:

- Gut ausgebildetes Personal im gesamten Sektor auf Grundlage von einheitlichen hohen Qualitäts- und Sozialstandards durch einheitliche, rechtlich bindende und kontrollierbare Regelungen bei den geistigen und physische Anforderungen an das sicherheitsrelevante Personal unter besonderer Berücksichtigung der Ausbildungsinhalte und Ausbildungsdauer
- Einheitliches, zwischen den Sozialpartnern akkordiertes, Berufsbild für alle (sicherheitsrelevanten) Tätigkeiten
- Sicherheitsnormen und Lizenzen als Voraussetzung für Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten (Load&Handling Officer, Kabinenpersonal ...)
- Einheitlich strenge, rechtlich bindende und kontrollierbare Regelungen für Flug-, Dienst- und Ruhezeiten sowohl auf nationaler (in Form eines Gesetzes oder einer Verordnung) als auch auf EU-Ebene für alle Fluggesellschaften
- Einheitliche, rechtlich bindende und kontrollierbare Regelungen bei Sicherheitsnormen und technischen Standards insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen, im Umweltschutz und im Arbeitnehmerschutz und klare Zuständigkeiten für die Kontrolle der Vorschriften

- Erhöhung der Pünktlichkeit durch verbesserte Koordination bei der Flugplanung in Zusammenarbeit zwischen Flughäfen, Airlines, Flugsicherung und Eurocontrol
- Kontinuierliche Verbesserung der Abläufe zwischen Technik, Meteorologie und betrieblichem Flugsicherungspersonal, um steigende Zahl der Flugbewegungen ohne Sicherheitsverluste zu bewältigen
- Schaffung einer Basis für länderübergreifenden Austausch von sicherheitsrelevantem Datenmaterial über Vorfälle in der Luft
- Erhalt und Ausbau österreichischer Arbeitsplätze in der Flugsicherung und bei allen zuliefernden Dienstleistern (FAB-CE)
- Intensive Teilnahme an der Internationalen Datenbank Gesundheit und Sicherheit im Luftverkehr (Aviation Safety and Health Database – International), damit Probleme der Beschäftigten mit Flugzeugen während des Fluges oder im Flugumfeld schnell und problemlos gemeldet werden können (Luftqualität, Einwirkung von Pestiziden, Vorfälle in Zusammenhang mit Sicherheit, Gesundheit oder Gefahrenabwehr).
- Initiative Österreichs für EU-weite, öffentlich zugängliche Schwarze Liste der Unternehmen, die Qualitäts- und Sozialstandards nicht einhalten
- Maximale Quote für die Zahl der Beschäftigten von Leiharbeitsfirmen
- Ausweitung der Kompetenzen des Verkehrsarbeitsinspektorates und Aufstockung des Personals mit der Möglichkeit bei Verstößen Sanktionen verhängen zu können, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.
- Ausreichende personelle Bedeckung und Optimierung der Behördenorganisation
- Förderung des Sozialen Dialogs als Basis für eine florierende Luftverkehrswirtschaft, die den Bedürfnissen der Fluggäste und der Gemeinschaft gerecht wird und gleichzeitig für mehr Sicherheit, Dienstleistungsqualität und Arbeitnehmerrechte sorgen kann.

### Flughafen Bratislava

Die bedeutendste Fluggesellschaft für den Flughafen Bratislava gemessen an den Passagierzahlen war bislang die irische Billigfluggesellschaft Ryanair mit fast 600.000 abgefertigten Fluggästen. Nach Sky Europe und Seagle Air im vergangenen Jahr stand mit Air Slovakia 2010 bereits der dritte slowakische Carrier innerhalb eines halben Jahres vor dem Aus. Ryanair wurde dadurch konkurrenzlos und kann immer leichter die



Flughäfen Wien und Bratislava gegeneinander ausspielen. Die Regionen Wien und Bratislava wachsen wirtschaftlich und geographisch zwar immer weiter zusammen, aber im Luftverkehr gibt es bislang keine Zusammenarbeit.

Aus Sicht der den Hub Wien bedienenden Fluggesellschaften besteht zwar ein mögliches Wachstumspotenzial, bei Schaffung eines Flughafensystems zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava, den Vorteilen stehen aber auch Nachteile gegenüber. Es muss jedenfalls festgestellt werden, dass es durch die Schaffung eines Flughafensystems nicht automatisch zur Schaffung österreichischer Arbeitsplätze kommt. Ein Kauf von Anteilen am Flughafen Bratislava durch den Flughafen Wien scheint nach den Erfahrungen von 2006 nicht realisierbar.

### Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Verkehrsbereich ist eine Sonderproblemzone der Umweltverträglichkeitsprüfungen. Hier hat sich in besonderem Maße gezeigt, dass die anfangs von vielen der UVP zugeschriebene Bedarfsprüfung nicht nur rechtlich im Rahmen von Genehmigungsbestimmungen nicht möglich ist, sondern auch die Praxis solche Prozesse nicht zulässt. Aus diesem Unbehagen, dem Mangel an öffentlichem Konsens insbesondere zu Infrastrukturvorhaben, ist das Instrument der Strategischen Umweltprüfung entwickelt und mittlerweile auch zu EU-Recht geworden. Im Verkehrsbereich hat sich allerdings dadurch nichts gebessert: nicht nur die rechtlichen Grundlagen für eine strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich (das SP-V-G) sind völlig ungenügend, sondern auch deren praktische Umsetzung.

Der weder politisch noch prozessual bewerkstelligte öffentliche Konsens wirkt als Störfeld weiter in die UVP-Verfahren hinein. Dass bspw im Bereich Trassenverfahren sämtliche planenden, prüfenden, durchführenden, genehmigenden und kontrollierenden Aufgaben beim BMVIT konzentriert sind, kann nicht mehr als zeitgemäße, moderne „governance“ bezeichnet werden und trägt mit zur Problembeladenheit der Verkehrsprojekte bei, was auch dem Rechnungshof Anlass für Kritik war. Diese „Besonderheit“ führt nebenbei zu einem anderen Rechtsschutz. Hier ist nicht der Umweltsenat erste Berufungsinstanz, der dann die Höchstgerichte nachfolgen können, sondern nur die Höchstgerichte, was keineswegs positive Rückwirkungen auf dieses Rechtsfeld hat. Höchststrichter sind keine UVP-Spezialisten, zudem wenden sie andere Prüfkriterien an als der Umweltsenat.

Der Vorschlag, das BMVIT als UVP-Behörde für Flughäfen einzusetzen, wird daher abgelehnt.

### Fluglärm

Dass eine nicht unerhebliche Zahl an belästigten Personen besteht, zeigen die laufenden Ergebnisse des Mikrozensus, zuletzt die des Mikrozensus für 2007. Entsprechend der geringeren räumlichen Ausdehnung von Wohngebieten mit Fluglärmimmissionen ist der Anteil der unter den durch Verkehrslärm gestörten Personen, die den Flugverkehr als Quelle der Lärmstörung angeben, zwar gering im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern. Gebietsweise unterscheidet sich die Belastung durch Fluglärm jedoch stark, wenn in der entsprechenden Region ein Flughafen liegt. In Österreich gibt es sechs Flughäfen - Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg - für den kommerziellen Luftverkehr (Linien- und Bedarfsverkehr). Etwa drei Viertel der Flugbewegungen (An- und Abflüge) finden am Flughafen Wien statt. Auf die Stadt Salzburg entfallen 6,6% der Flugbewegungen, auf Graz 5,4%, auf Innsbruck und Linz 4,3% und auf Klagenfurt 2,6%. Während sich im Österreichdurchschnitt 6,5% der verkehrslärmbelästigten Bevölkerung durch Fluglärm beeinträchtigt fühlen, sind es im Südtel des Wiener Umlandes 22,7%, in Innsbruck 18,0%, in der westlichen Obersteiermark 12,4%.

Erstmals sind aufgrund der Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes auch objektive Daten zur Lärmbelastung - derzeit nur zum Flughafen Wien-Schwechat - erhoben worden: Demnach wohnen in der Lärmzone Lden 55-59 fast 9000 Menschen in über 4000 Wohnungen. Diese Lärmzone umfasst ein Gebiet von mehr als 70 km<sup>2</sup>. Ausgewiesen sind für diese Zone auch 12 Kindergärten und 7 Schulen, die - neben Krankenhäusern und Pflegeheimen - als besonders lärmsensible Nutzungen gelten.

Weitere „ruhige Gebiete“, deren Ausweisung und Schutz die EU-Umgebungslärmrichtlinie an sich fordert, wurden aber nicht erhoben oder ausgewiesen. Hier wäre vor allem an solche Gebiete in den umliegenden Gemeinden, aber auch in Wien zu denken, wo ein besonders geringer Grundgeräuschpegel („Ruhelage“) herrscht, sodass überflugbedingte Pegelspitzen eine besondere Störwirkung entfalten.

Das Bemühen sollte dahin gehen, dass die Faktenlage entsprechend den Intentionen der Bundesumgebungslärmrichtlinie noch besser aufbereitet wird. Dazu müssen als erstes die

viel zu hohen Schwellenwerte im Bundesumgebungslärmgesetz (65/55 dBA) abgesenkt werden. Zudem müssen entsprechend den Intentionen der Umgebungslärmrichtlinie „ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden, die vor Verlärmung (auch unterhalb allfälliger Grenzwerte) geschützt werden.

### Anliegen betreffend die Ergebnisse der Flughafenmediation

Das Mediationsverfahren zum Flughafen Schwechat hat durchaus bemerkenswerte und – gemessen am damaligen österreichischen Diskussionsstand – innovative Ergebnisse gezeitigt. Alle sind aber noch nicht wirksam: Wesentliche fluglärmrelevante Bestimmungen sind an die Errichtung und Inbetriebnahme der 3. Piste gekoppelt.

Freilich hat das Verfahren aber auch die „Grenzen einer Mediation“ aufgezeigt: Denn Akzeptanz wird ein Mediationsergebnis nur dann genießen, wenn tatsächlich alle betroffenen (bzw von der Lösung betroffenen) Konfliktparteien am Tisch gewesen sind. Das dürfte nicht erfüllt sein und war wohl auch kaum erfüllbar.

Zudem haben privatrechtliche Umweltmediationsvereinbarungen auch Nachteile. Denn abgesehen davon, dass sie dazu führen, dass die Einhaltung von Qualitätsstandards für den Betrieb einer umweltrelevanten Anlage nun nicht von der Behörde, sondern von den betroffenen „Nachbarn“ laufend kontrolliert werden müssen, was – als Regelfall – wenig sinnvoll erscheint, können sich auch die Interessenslagen der Beteiligten nachhaltig verändern: Bspw kann eine Partei ihr Interesse an einem konsensualen Miteinander verlieren, wenn sie das ursprüngliche Ziel – zB die Errichtung einer neuen Anlage – erreicht hat. Völlig ungewiss ist die Zukunft, wenn wesentliche Träger eines künftigen Lärminderungsmanagements wie die Austro Control sich nicht wirklich an die Vereinbarung gebunden fühlen.

Ziel muss daher sein, die als sinnvoll und verallgemeinbar erkannten Aspekte des Mediationsergebnisses ins öffentliche Recht zu holen.

### Akzeptanz und Belästigung durch Fluglärm

Belästigung ist nicht alleine das Ergebnis eines bestimmten Schallpegels, sondern wird erst im Zusammenwirken einer Fülle von sogenannten Moderatoren bewirkt. Eine ganz wesentliche Wirkkomponente besteht darin, ob die Betroffenen aus den Umständen darauf vertrauen können, dass das Mögliche getan wird, um Lärm zu vermindern oder zu

vermeiden. Dies kann einen bedeutenden Beitrag zur Erhöhung der Akzeptanz für Behördenverfahren, aber auch für den laufenden Betrieb leisten.

Hier gibt es viel Nachholbedarf. Es fehlt alleine eine hinreichende Transparenz der Bemühungen und der Ergebnisse dieser Bemühungen.

Anrainer von Flughäfen haben Anspruch auf ein nachhaltiges Bemühen von Betreiber- und Behördenseite, dass das Bestmögliche getan und angestrebt wird. Das erfordert entsprechende Bestimmungen zu einem zeitgemäßen Schutzniveau und einer nachhaltigen staatlichen Gewährleistungsverpflichtung.

Was die zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen anlangt, soll das Luftfahrtgesetz nicht bloß objektseitige Lärmschutzmaßnahmen nennen, sondern im Sinne der Priorität von Maßnahmen an der Quelle betriebsbezogene Pflichten des Betreibers und der Flugsicherung zur kontinuierlichen Lärminderung festlegen. Jedenfalls sollte der Betreiber zu einem kontinuierlichen Lärmmanagementsystem zu Zielen, Maßnahmen und ausreichender Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit verpflichtet werden. Hier sollte auch das Thema „Belästigung durch Überflüge“ bearbeitet werden.

Weiters sollte erwogen werden, den Anwendungsbereich einer Fluglärmschutzverordnung nicht bloß dem UVP-G unterliegende Flughafenprojekte zu beschränken. Wenn man sich schon auf Immissionsschwellenwerte einigt, sollten dabei auch Erweiterungsvorhaben zu den übrigen Flugplätzen und Flugfelder mit umfasst sein.

Vor allem aber sollte das Luftfahrtgesetz auch endlich Ziele und Maßnahmen zur kontinuierlichen Lärminderung bei bestehenden Flugplätzen machen. Die Daten zu den Lärmbetroffenen legen das jedenfalls nahe. Ob und was und in welcher Qualität Betreiber heute dazu Anstrengungen unternehmen, liegt weitgehend im rechtsfreien Raum. Es ist auch fraglich, inwieweit es nicht kontraproduktiv ist, Schwellenwerte nur für Neubau- oder Erweiterungsprojekte festzulegen. Dann würden für eine zB verlängerte Piste die neuen Werte gelten, während für Starts und Landungen auf einer unveränderten Piste „alles beim Alten bleiben“ könnte; letztere kann dann vielleicht noch besser genutzt werden, würde vermehrt von den lautereren Flugzeugtypen benutzt, um den Pegel auf der UVP-Piste niedrig zu halten udgl Das erscheint wenig sinnvoll und könnte auch nicht vernünftig argumentiert werden.

Klar ist, dass für bestehende Anlagen nicht die gleichen Werte wie für neu zu errichtende Anlagen gelten können. Sicher muss auf die örtlich gegebene Ausgangssituation

Rücksicht genommen werden. Im Ergebnis wird sich ein nach Dringlichkeit gestuftes Vorgehen empfehlen, wofür die Betreiber der Behörde Lärminderungsprogramme verpflichtend vorlegen sollen. Maßnahmen darin sollten sich aber nicht bloß auf die unmittelbar sanierungsbedürftigen Bereiche beschränken. Auch für bestehende Flughäfen sollen wirksame Anreize für eine kontinuierliche Lärminderung verankert werden. Auch in Hinblick auf die im Landesrecht verankerten Raumordnungs- und Bebauungsvorschriften empfiehlt sich eine rechtswirksame Ausweisung von Lärmzonen. Wie bei Neubau- oder Erweiterungsprojekten sollen auch Betreiber von bestehenden Anlagen die Kosten von erforderlichen objektseitigen Maßnahmen tragen müssen, wobei für Extremsituationen auch eine Pflicht zur Ablöse von Grundstücken vorgesehen werden sollte.

#### Lärmschutzschwellwerte viel zu hoch angesetzt

Für UVP-pflichtige Flughafenerweiterungsprojekte hat das Verkehrsministerium im Dezember 2009 eine Fluglärmgrenzwerteverordnung zur Begutachtung versandt. Die AK kritisiert die Werte als viel zu hoch. Auch die gesetzlichen Grundlagen gewährleisten kein zeitgemäßes Schutzniveau.

Während es in vielen Europäischen Ländern schon Regelungen zur Verminderung von Fluglärm gibt, fehlen in Österreich bislang solche. Daher begrüßt die AK, dass endlich Immissions-Schwellenwerte zum Schutz vor Fluglärm festgelegt werden sollen. Allerdings werfen die gesetzliche Grundlage und die vorgeschlagene Verordnung samt dem im Vorfeld beauftragten, aber noch nicht veröffentlichten Gutachten zahlreiche Fragen auf, die erst sorgfältig abgearbeitet werden müssen, bevor eine Regelung erlassen werden kann.

#### Kein zeitgemäßes Schutzniveau

Die gesetzliche Grundlage im Luftfahrtgesetz lässt ein zeitgemäßes Schutzniveau vermissen. Anrainer von Flughäfen brauchen sich nicht auf das unumgänglich Notwendige beschränken lassen. Sie verdienen einen fairen Ausgleich und haben Anspruch auf ein nachhaltiges Bemühen von Betreiber- und Behördenseite, dass das Bestmögliche getan und angestrebt wird. Und das sollte auch in entsprechenden Bestimmungen zum

Ausdruck kommen, in einem zeitgemäßen Schutzniveau und einer nachhaltigen staatlichen Gewährleistungsverpflichtung.

Statt nur den Einbau von Lärmschutzfenstern zu fokussieren, sollten auch betriebsbezogene Pflichten des Betreibers und der Flugsicherung zur Lärminderung festgelegt werden. Dringend müssen auch andere lärmsensible Nutzungen wie zB Schulen, Kindergärten, Horte, Krankenhäuser und Pflegeheime in den Schutzbereich einbezogen werden.

#### Ausnahmewerte bis 2017 sind inakzeptabel

Die im vorliegenden Verordnungsentwurf vorgeschlagenen Lärmschutzschwellenwerte sind viel zu hoch angesetzt; die Ausnahmewerte bis 2017 sind inakzeptabel. Allein aufgrund der Tatsache, dass ja schon die im Zuge der Flughafenmediation ausgehandelten Werte ein Kompromiss sind, sollte sich der Verordnungsentwurf an ihnen orientieren und sie nicht ohne gute Gründe verschlechtern.

Das og Gutachten bietet aus umwelthygienischer Sicht einen guten Überblick über den aktuellen Diskussionsstand und zeigt auch Schwierigkeiten und Unsicherheiten bei der Bewertung von Fluglärm auf. Ob seine Empfehlungen tatsächlich dem Stand der medizinischen Wissenschaften entsprechen, lässt sich noch nicht sagen, zumal es noch nicht veröffentlicht ist, was dringend nachgeholt werden sollte.

Die letztlich abgegebene Empfehlung erscheint jedenfalls nicht ganz schlüssig und sollte als erstes auf breiterer Basis fachlich vertieft werden. Hier sollten auch noch die aus der Überarbeitung der WHO Night Noise Guidelines (2009) gebotenen Schlüsse gezogen werden, wie das og Gutachten selber ankündigt.

#### Verordnung zur Umsetzung des kürzlich beschlossenen Bundesumgebungslärmgesetzes

Die Vorschläge dafür waren damals schon in den Erläuterungen zum geplanten Bundesgesetz zur Diskussion gestellt. Die AK hat diese schon damals abgelehnt. Die AK lehnt auch den vorliegenden Entwurf als ungenügend ab.

AK fordert dringend Nachbesserungen

Ein Vergleich mit den damals vorgeschlagenen Eckpunkten zeigt, dass nur weitere Verschlechterungen vorgenommen worden sind. Die AK fordert dringend Nachbesserungen, damit der vorliegende Entwurf grundlegenden Anforderungen an eine lärmvorsorgende Vorschrift standhält.

#### Schwellenwerte absenken!

Dazu sind vor allem die Schwellenwerte, die die Pflicht zur Aktionsplanung auslösen, grundsätzlich auf das Niveau von Vorsorgewerten, dh jedenfalls auf 55 dB tagsüber und 45 dB während der Nacht abzusenken.

#### Anspruch auf Lärmschutz für den Abendzeitraum

Neben anderen Verbesserungen sollte als Abend der Zeitraum zwischen 18:00 und 22:00 Uhr festgelegt werden. Der verstärkte Anspruch auf Lärmschutz für den Abendzeitraum soll somit schon ab 18:00 Uhr gelten.