

**Begründung der Stellungnahme  
der  
BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"  
gemäß § 19 Abs. 4 iVm § 9 Abs. 5 UVP-G**

**betreffend das Vorhaben**

**Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG;  
Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom  
1.3.2007**

**Verfasser**

BI "Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste"

Postfach 11

1238 Wien

[liesing@fluglaerm.at](mailto:liesing@fluglaerm.at)



Dr. Martin Tögel,  
Ryserg. 39, 1230 Wien

Karl Schiebl  
Haideng.12, 1230 Wien

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>7</b>
1.1	Beschreibung des Dokuments	7
1.2	Gliederung des Dokuments	7
1.3	Grundsätzliche juristische Betrachtungen betreffend des Schutzes dicht besiedelter Gebiete	7
1.3.1	Rechtsgrundlagen	7
1.3.2	Abwägung der Rechtsgüter	8
1.4	Allgemeine Kritikpunkte betreffend die UVE	9
<b>2</b>	<b>UNZUMUTBARE LÄRMBELÄSTIGUNG DURCH DIE 3. PISTE ÜBERALL MÖGLICH</b>	<b>10</b>
2.1	Die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Routen wird in der UVE nicht fixiert und kann durch Auflagen nicht vorgeschrieben werden	10
2.2	Eine unzumutbare Lärmbelastung kann daher nirgends ausgeschlossen werden	10
2.2.1	Auf Grund des bisherigen Mediationsverfahrens ist auch in Zukunft mit der Belastung dichtest besiedelter Gebiete zu rechnen	10
2.2.2	Die Betroffenheit durch einzelne Flugrouten umfasst ein weiträumiges Gebiet	11
<b>3</b>	<b>WEITERE MASSIVE BEEINTRÄCHTIGUNG DER GESUNDHEIT UND LEBENSQUALITÄT DER MENSCHEN IN LIESING DURCH DIE 3. PISTE</b>	<b>12</b>
3.1	Die unzumutbare Belastung Liesings durch die seit 2004 überfallsartig aufgezwungenen Flugrouten	12
3.1.1	Belastung von Liesing durch Starts und Landungen	13
3.1.2	Nach Liesing im Zuge der Mediation verschobene Startrouten	14
3.1.2.1	Überflüge spät am Abend und in der Nacht	15
3.1.3	Liesing ist seit 2006 vermehrt von Landungen betroffen	15
3.1.4	Objektive Lärmessung zeigen, dass der Fluglärm, insbesondere in den vielen dicht besiedelten Liesinger Grünruhelagen und den angrenzenden Naherholungsgebieten, die örtlichen Lärmimmissionen bereits jetzt schon bei weitem überschreitet	17
3.1.5	Aktuelle Belastung Liesings mit Fluglärm	18
3.2	Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist eine weitere massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Liesing zu erwarten	19
3.2.1	Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts täglich zu rechnen	19
3.2.2	Abschätzung der Anzahl an Betroffenen durch die Flugrouten über Liesing nach Stockerau	21
3.2.3	Zusätzlich ist mit der Einführung einer Landeroute über Liesing zu rechnen	22
3.2.4	Durch die zusätzlichen Flugbewegungen über Liesing kommt es zu einer weiteren massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen	22
3.2.4.1	Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch die Startroute welche über Liesing nach Stockerau verläuft	22
3.2.4.2	Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch landende Flugzeuge	23
3.2.4.3	Zu erwartende Beeinträchtigung der Lebensqualität in Liesing	23

<b>4</b>	<b>NACHHALTIGE UMWELTEINWIRKUNGEN DER GEPLANTEN 3. PISTE DIE DAS EIGENTUM ODER SONSTIGE DINGLICHE RECHTE DER NACHBARINNEN SCHÄDIGEN</b>	<b>24</b>
4.1	Beeinträchtigung der Nutzung von Grundstücken und Wohnraum durch Fluglärm	24
4.2	Entwertung von Grundstücken durch Fluglärm	24
<b>5</b>	<b>GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG DURCH FLUGLÄRM UND LUFTSCHADSTOFFE</b>	<b>25</b>
<b>5.1</b>	<b>Überschreitung gesundheitsgefährdender Schallpegel durch die Flugbewegungen und das erhöhte sonstige Verkehrsaufkommen</b>	<b>25</b>
5.1.1	Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110	25
5.1.2	Weitere allgemeine Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110	27
5.1.2.1	Unrealistische Flugroutennutzung als Berechnungsgrundlage stellt die gesamte UVE in Frage	27
5.1.2.2	Bei realistischer Betrachtung dürfte die Piste 16R/34L die weniger umweltunverträgliche Piste sein.	28
5.1.2.3	Für Liesing fehlen sämtliche Angaben in den Lärmkarten	28
5.1.2.4	Aussagekräftige Beschwerdestatistiken fehlen	28
5.1.2.5	Trend zu größeren Flugzeugen wurde nicht berücksichtigt	28
5.1.2.6	Eine Abschätzung der Lärmauswirkungen ist auf Grund der fehlenden Umgebungslärmkarten nicht möglich	29
5.1.2.7	Der Abend wird nicht oder nicht immer als eigener Zeitbereich ausgewiesen	30
5.1.2.8	Zu 02.110 – 6.2.3 Nachtflugregelung Ausnahmen von der Nachtflugregelung für die Zeit von 22:00-22:30 beschneiden die ohnehin mit 8h für Kinder zur kurz bemessene Nacht zusätzlich und sind daher als umweltunverträglich einzustufen.	30
5.1.3	Weitere Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110	30
5.1.3.1	Zu 02.110 – 5.3 Lärmsensible Nutzung	30
5.1.4	Zusammenfassung der Kritik an den UVE Lärmbeiträgen für den Bereich Liesing	30
<b>5.2</b>	<b>Gesundheitsgefährdende erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen</b>	<b>31</b>
5.2.1	02.410 Zum Fachbeitrag Immissionsberechnung	31
5.2.1.1	Zu 02.410 – 2.1.6, Modellierung der Quellen	31
5.2.1.2	Zu 02.410 – 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes	31
5.2.1.3	Zu 02.410 – 2.3.4, Darstellung der Restbelastung – Immissionsberechnung für das Vorhaben zum Prognosezeitpunkt 2020	32
5.2.2	Zu 02.430 Fachbeitrag Luftschadstoffe	32
5.2.2.1	Zu 02.430 – 1.2, Aufgabenstellung Fachbeitrag	32
5.2.2.2	Zu 02.430 – 2.2, Emissionsanalyse	32
5.2.2.3	Zu 02.430 – 2.3, Immissionsanalyse	33
5.2.2.4	Zu 02.430 – 3.2.6, Schwebstaub (TSP, PM10):	33
5.2.2.5	Zu 02.430 – 4.1.1, Beschreibung der Untersuchungsszenarien	33
5.2.2.6	Zu 02.430 – 4.1.3, Abgrenzung des Untersuchungsraumes	33
5.2.2.7	Zu 02.430 – 4.1.4, Emissionsarten	33
5.2.2.8	Zu 02.430 – 4.1.5, Modellierung des Flugbetriebes	34
5.2.2.9	Zu 02.430 – 4.4.2, Vorgehensweise	34
5.2.2.10	Zu 02.430 – 4.4.2, Beurteilungsschlüssel	34
5.2.2.11	Zu 02.430 – 4.4.4, Immissionszusatzbelastung – Kurzzeitwerte	34

5.2.2.12 Zu 02.430 – 4.5, Auswirkungen auf die Ozonsituation im Untersuchungsraum	35
5.2.3 04.410 Variantenvergleich Immissionsberechnung	35
5.2.3.1 Zu 04.410 – 2.1 Ausbauszenarien 2020	35
5.2.3.2 Zu 04.410 – 3.1 Szenario 2020: Null-Variante	35
5.2.3.3 Zu 04.410 – 3.2 Szenario 2020: Vergleichsvarianten 16/34, 2.220m – Null-Variante	35
5.2.3.4 Zu 04.410 – 3.3 Szenario 2020: Variantenvergleich 11/29, 2.220m – Null-Variante	35
5.2.3.5 Zu 04.410 – 3.4 Planszenario 2020: Vorhaben 11/29, 2.400m – Null-Variante	36
5.2.3.6 Zu 04.410 – 4 Zusammenfassung	36
5.2.4 04.430 Variantenvergleich Luftschadstoffe	36
5.2.4.1 Zu 04.430 – 2.2 Vorgehensweise	36
5.2.4.2 Zu 04.430 – 2.2.3 Beurteilungsschlüssel	36
5.2.4.3 Zu 04.430 – 2.3.4 Schwebstaub (PM10)	36
5.2.4.4 Zu 04.430 – 2.4.1 Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	37
5.2.4.5 Zu 04.430 – 2.6.2 Vergleich der Ergebnisse der Emissionsberechnung	37
<b>5.3 Medizin und Umwelthygiene</b>	<b>37</b>
5.3.1 Allgemeine Kritik am Fachbeitrag 02.170	37
5.3.2 Punktuelle Kritik am Fachbeitrag 02.170	38
5.3.2.1 Zu 02.170 - 3 Wirkungen von Lärm auf den Menschen	38
5.3.2.2 Zu 02.170 - 3.1. Veränderungen der Schlafqualität und der Erholungsfunktion durch Lärm	38
5.3.2.3 Zu 02.170 - 3.1.4 Meta-Analysen	39
5.3.2.4 Zu 02.170 - 3.1.5. Biochemische Analyse	39
5.3.2.5 Zu 02.170 - 3.1.6. Herz-Kreislauf System	39
5.3.2.6 Zu 02.170 - 3.1.7. Subjektive Beurteilung der Schlafqualität	39
5.3.2.7 Zu 02.170 - 3.1.8. Leistungsfähigkeit nach der lärmgestörten Nacht	39
5.3.2.8 Zu 02.170 - 3.2. Veränderung biochemischer Parameter	39
5.3.2.9 Zu 3.3 Wirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislaufsystem (vegetative Reaktionen)	40
5.3.2.10 Zu 02.170- 6.3.1 Grenzwerte u.ä.	40
5.3.2.11 Zu 02.170-4.3 Feinstaub	41
5.3.2.12 Zu 02.170 - 11.3.3 Beurteilung der Zusatzbelastung bei Umsetzung des Vorhabens	41
5.3.3 Zusammenfassung der Kritik am Fachbeitrag 02.170	42
<b>6 ERHEBLICHE BELASTUNGEN DER UMWELT UND DES KLIMAS DES BODENS, DER LUFT UND BLEIBENDE SCHÄDIGUNGEN DES TIERBESTANDS UND DER GEWÄSSER DURCH DIE 3. PISTE</b>	<b>43</b>
<b>6.1 Belastung der Luft durch die geplante 3. Piste</b>	<b>43</b>
<b>6.2 Belastung des Klimas durch die geplante 3. Piste</b>	<b>43</b>
6.2.1 Der UVE Fachbeitrag Klima 02.420 wird aus folgenden Gründen beanstandet:	43
6.2.1.1 Einleitung: Kein Irrelevanzkriterium bei großer CO <sub>2</sub> Produktion möglich	43
6.2.1.2 Der Flugverkehr und sein enormes Wachstum schaden generell der Umwelt und dem Klima und auch der Wirtschaft.	44
Die wirtschaftliche Notwendigkeit eines so exzessiven Ausbaus zu einem „Hub“ wird bezweifelt	44
6.2.1.3 Ein verpflichtendes Angebot des Projektwerbers zur Beteiligung an Klimaschutzprogrammen fehlt	44
6.2.1.4 Die Angabe des Gesamtenergieverbrauchs/Jahr fehlt	44
6.2.1.5 Die gesamte CO <sub>2</sub> Menge, die durch den Flugbetrieb verursacht wird, ist enorm hoch	44
6.2.1.6 Ungebremster Anstieg der CO <sub>2</sub> Emissionen steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs	45
6.2.1.7 Klimawirksamkeit des CO <sub>2</sub> in großer Höhe ist 2 bis 5mal höher wirksam als am Boden	45
6.2.1.8 Flugzeuge stoßen nicht nur CO <sub>2</sub> aus, sondern u. a. auch Wasserdampf und Stickoxyde mit der Produktion von Ozon	45

6.2.1.9 Der Vergleich mit Wasser- und- Windkraftwerken sowie mit dem Wiener Straßenverkehr, zeigt das ganze Ausmaß der Klimaschädlichkeit des Projektes (siehe Graphik)	46
6.2.2 Zusammenfassung der Kritik UVE Fachbeitrag Klima 02.420	49
<b>6.3 Belastung des Tierbestands durch die geplante 3. Piste</b>	<b>50</b>
<b>6.4 Belastung der Gewässer durch die geplante 3. Piste</b>	<b>50</b>
<b>7 DIE UMWELTAUSWIRKUNGEN DES PROJEKTES SIND UNVOLLSTÄNDIG ERSTELLT UND AUF ZU NIEDRIGEN START- UND LANDE-ZAHLEN AUFGEBAUT</b>	<b>51</b>
<b>7.1 Die (Umwelt-)Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Lärmzonen) sind unvollständig erfasst.</b>	<b>51</b>
<b>7.2 Die Anzahl der Flugbewegungen liegt deutlich unter der mit einer 3. Piste möglichen Kapazität</b>	<b>51</b>
7.2.1 Die der UVE zugrunde liegenden 335.000 prognostizierten Flugbewegungen sind unrichtig	51
7.2.2 Selbst für das Jahr 2020 ist die Prognosezahl der Flugbewegungen mit 335.000 zu niedrig angegeben und widerspricht der letzten Prognose der FWAG	52
7.2.2.1 Berechnung der Anzahl der Flugbewegungen für 2015 und 2020 auf Grund der Prognosen der Flughafen Wien AG für das Passagierwachstum	53
7.2.3 Der Variantenvergleich ist in der vorliegenden Form unzulässig	53
7.2.4 Schlussfolgerungen	54
<b>8 UNZULÄSSIGES NULLSZENARIO 2020</b>	<b>55</b>
8.1.1 Die Ex-Post UVP für die noch nicht genehmigten Ausbauten und Veränderungen der Flugrouten nennt 2003 als Nullszenario	55
8.1.2 Die UVE ignoriert den fehlenden Genehmigungszustand der bisherigen Ausbauten und Veränderung der Flugrouten nach 2003	55
8.1.3 Schlussfolgerungen	55
<b>9 SOWOHL DIE NOTWENDIGKEIT ALS AUCH DIE ALTERNATIVEN ZUM EINGEREICHTEN PROJEKT WURDEN NUR UNZUREICHEND GEPRÜFT</b>	<b>56</b>
<b>9.1 Die bestehenden Pistenvarianten wurden nur unzureichend geprüft</b>	<b>56</b>
<b>9.2 Weitere Kritik am Fachbeitrag 03.100</b>	<b>56</b>
9.2.1.1 Zu 03.100 - 1.1.1 Feststellung des Entwicklungspotentials	56
9.2.1.2 Zu 03.100 - 1.1.2. Erste Planungen	57
9.2.1.3 Zu 03.100 - 1.1.4 Durchführung des Mediationsverfahrens	57
9.2.1.4 Zu 03.100 - 1.1.4 Entscheidungsfindung im Mediationsverfahren	58
9.2.1.5 Zu 03.100 - 2.1.1 Fluglärm / Variantenvergleich Fluglärm	58
9.2.1.6 Zu 03.100 - 2.1.3 Flugsicherheit (beriffit auch 02.180 und 04.180)	58
9.2.1.7 Zu 03.100 - 2.1.4 Nutzungen	59
9.2.1.8 Zu 03.100 - 2.4.2 Gesamtbeurteilung Luftschadstoffe	59
9.2.1.9 Eine Berechnung der externen Kosten für die unterschiedlichen Varianten der 3. Piste fehlt	59
9.2.2 Zu 03.100 - 2.5. Zusammenfassung Variantenvergleich Parallelpistensystem	60
<b>9.3 Die Notwendigkeit eine 3. Piste wurde nur unzureichend geprüft</b>	<b>61</b>

**10 ZUSAMMENFASSUNG - ES IST ZU BEZWEIFELN, DASS DAS  
VORHABEN IN DER VORLIEGENDEN FORM UMWELTVERTRÄGLICH IST 62**

**11 ANLAGENVERZEICHNIS 63**

# 1 Einleitung

## 1.1 Beschreibung des Dokuments

In diesem Dokument wird die schriftliche Stellungnahme der mit mehr als 500 Unterschriften im Zeitraum der öffentlichen Auflage konstituierten BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" näher begründet. Auf Grund der für 30 Ordner viel zu kurzen Prüffrist macht die BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" das Recht geltend, weitere Ergänzungen im Laufe des Verfahrens nachzuliefern. Damit ist umso mehr zu rechnen, als dass die meisten der Fachbeiträge auf falschen Grundannahmen aufbauen und daher grundlegend zu überarbeiten, danach neu zu bewerten und zu kommentieren.

## 1.2 Gliederung des Dokuments

Nach der Einleitung wird die schriftliche Stellungnahme näher begründet. Diese behält die Reihenfolge der schriftlichen Stellungnahme bei, so dass die Überschriften ab Punkt 2 immer der schriftlichen Stellungnahme entsprechen. Wegen der besseren Lesbarkeit wird für die Überschriften selbst oft nur eine Kurzform herangezogen, der Text der unterschriebenen Stellungnahme wird dann jeweils nach der Kapitelüberschrift zitiert.

Punkt 3.1 geht auch ausführlich auf die aktuelle Situation in Liesing und die Verschlechterung der Lärmsituation dort und in den angrenzenden niederösterreichischen Gebieten seit 2003 ein, da trotz entsprechender Hinweise in der Stellungnahme des Lebensministeriums zur UVE vom 25.5.2007 unter Punkt 2.4, Lärm in der UVE nicht einmal erwähnt ist. Weiters werden dort auch allgemeine Fakten die dem Verständnis der übrigen Begründung der schriftlichen Stellungnahme dienen, näher erläutert.

Dabei ist besonders anzumerken, dass Liesing 2003, also zum Zeitpunkt der genehmigten Nullvariante des Projekts weitgehendst fluglärmfrei war und dass es sich dabei um ein dichtest besiedeltes Gebiet mit 90.000 Einwohnern und ein angrenzendes Stück Wienerwald handelt, welche für die Stadt Wien ein wichtiges Naherholungsgebiet darstellt.

Seit 2004 kommt es in Liesing zu permanenten und massiven Belästigungen und Störungen, die – u.a. auf Grund der in der Stellungnahme des Lebensministeriums beschriebenen Argumentation – als Gesundheitsgefährdung eingestuft werden müssen.

## 1.3 Grundsätzliche juristische Betrachtungen betreffend des Schutzes dicht besiedelter Gebiete

### 1.3.1 Rechtsgrundlagen

§ 3 Abs 3 Satz 2 LVR lautet: „Durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges oder Luftfahrtgerätes darf keine größere Behinderung oder Belästigung, insbesondere kein größerer Lärm, verursacht werden, als es der ordnungsgemäße Betrieb des Luftfahrzeuges beziehungsweise des Luftfahrtgerätes unvermeidbar mit sich bringt.“ Er gehört dem Allgemeinen Teil der LVR an und richtet sich an die Behörde ebenso wie an die Piloten (§ 4 Abs 2 LVR lautet: „Der Pilot hat die luftfahrtrechtlichen Vorschriften einzuhalten.“).

§ 7 Abs 1 LVR lautet: „Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden; die Flughöhe muss jedoch mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muss die Flughöhe bei Flügen mit

Kraftangetriebenen Luftfahrzeugen über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien mindestens 1000 m über Grund betragen, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt sowie Salzburg mindestens 900 m über Grund und über den dichtbesiedelten Gebieten von Innsbruck mindestens 600 m über Grund.“

Lärmbelästigung ist daher nur soweit erlaubt, als sie unvermeidbar bzw. nicht unnötig ist.

### 1.3.2 Abwägung der Rechtsgüter

Wie schon festgestellt wurde, erlauben die LVR Lärmbelästigung soweit, als sie unvermeidbar bzw. nicht unnötig ist. Da motorisierter Luftverkehr durch das LFG und die LVR nicht verboten, sondern unter bestimmten Bedingungen gestattet werden soll, ist eine Auslegung zu finden, die unter „unvermeidbar“ und „nicht unnötig“ eine Abwägung der Interessen der vom Lärm betroffenen Personen mit den Interessen der Luftverkehrslinien und der Passagiere leistet.

Unter Berücksichtigung der Anzahl der betroffenen Menschen lässt sich folgern:

1. Die Rechtsordnung stellt ein Geflecht an Normen dar, die als Wertentscheidungen zu verstehen sind. Diese Wertentscheidungen führen den Rechtsanwender häufig nicht zu eindeutigen Lösungen (wie z.B. bei der Anwendung der Grundrechnungsarten in einer Rechenoperation) hin, sondern tragen ihm das Nachvollziehen dieser Wertungen des Normgebers auf.
2. Klar ist die Wertung des § 5 Abs 1 lit b LFG, der dem BMVIT aufträgt, „störende Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen“ durch Erlassung einer Verordnung zu vermeiden.
3. Dem steht die Luftverkehrsfreiheit (§ 2 LFG) und die gesamte Zielsetzung des LFG gegenüber.
4. Diese entgegenstehenden Wertungen wurde in § 3 Abs 3 Satz 2 und in § 7 Abs 1 LVR (auf relativ abstrakte Weise) zusammengeführt.
5. Eine bei jeder Auslegung zu berücksichtigende Wertung ist die Gleichheit aller Staatsbürger (Art 7 Abs 1 B-VG. Es gilt daneben auch ein Gleichheitsgebot unter Fremden untereinander). Das Interesse jedes Bürgers am Schutz vor Fluglärm ist daher gleich zu gewichten.
6. Das öffentliche Interesse am Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelästigung ist das kumulierte Interesse der vom Lärm betroffenen Bürger. Es liegt daher im öffentlichen Interesse, **möglichst wenige Bürger** dem Fluglärm auszusetzen.
7. Folglich hat jede Behörde, wenn sie vor der Aufgabe steht, zwei öffentliche Interessen gegeneinander abzuwägen, diese Abwägung so vorzunehmen, dass dem öffentlichen Interesse insgesamt möglichst gut entsprochen wird („Optimierungsgebot“). Das gesamte öffentliche Interesse ist dann am besten gewahrt, wenn – bei konstantem Gewicht des gegenüber stehenden öffentlichen Interesses – die Gesamtheit der Nachteile, die dafür in Kauf genommen werden müssen, am geringsten ist.
8. Dies bedeutet im konkreten Fall: Auszugehen ist von einer Abwägung, die die Überflüge über den Südwesten Wiens nicht verbietet. Dann kann die Behörde aber nur mehr die hier zur Frage stehenden Nachteile der Flüge – die Lärmbelästigung – verringern. **Ausgehend von der Annahme, dass dies nur durch die Wahl der Flugroute möglich ist und eine Flugroute zur Verfügung steht, die weniger Personen belästigt als die alternative Flugroute, muss aufgrund des insgesamt größeren öffentlichen Interesses an der Lärmbelästigung von weniger Bürgern die Variante gewählt werden, die weniger Personen dem Lärm aussetzt.**

**Anmerkung: Es ist klar, dass im Rahmen einer UVP aufgrund der Zielbestimmung des § 1 UVP-Gesetz, die Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen zu beschreiben und Maßnahmen zu prüfen, durch die belästigende und belastende Auswirkungen verringert werden können, auch die Zahl der belästigten Menschen maßgeblich ist.**

#### **Argumentation aus diesen Normen selbst**

Aus dem Umstand, dass der zweite Satz des § 7 Abs 1 LVR die Mindestflughöhen näherungsweise umso höher festlegt, umso mehr Einwohner die Städte haben, lässt sich schließen, dass die Lärmbelastung je eher vermieden werden muss, umso mehr Personen betroffen sind.

#### **Andere Normen der LVR unterscheiden auch nach der Zahl der betroffenen Personen**

Bei der Gefährdung von Personen gehen die LVR selbst davon aus, dass die Gefahren, die der Luftverkehr unvermeidlich und rechtmäßig mit sich bringt, besser nur weniger Personen zugemutet werden sollen als mehreren. So ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät „über dicht besiedelten Gebieten“ nur mit einer Genehmigung zulässig (§ 3 Abs 4 LVR).

Ebenso wird bei Übungsflügen unterschieden: Gemäß Teil I Punkt 3 Abs 2 des Anhangs G zu den LVR dürfen bei Übungsflügen „dicht besiedelte Gebiete oder Menschenansammlungen im Freien nur insoweit überflogen werden, als dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung aus flugbetrieblichen Gründen unbedingt erforderlich ist.“ Das Risiko eines Absturzes oder der Herabfallens von Teilen soll möglichst wenigen Menschen zugemutet werden. Dasselbe gilt für Erprobungsflüge (Teil II Punkt 3 Abs 2 des Anhangs G zu den LVR).

Weiters verweisen wir ergänzend aber nicht abschließend auf

- das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005)
- alle relevanten EU-Richtlinien, deren Verletzung zu entsprechenden Verfahren führen könnten.

## **1.4 Allgemeine Kritikpunkte betreffend die UVE**

Die vorliegende UVE hat ein enormes Volumen und der Flughafen und seine Auftragnehmer haben alleine für die Nachbesserungen mehr als 1 Jahr benötigt. Dabei hat der Flughafen entsprechende Fristen verstreichen lassen und die UVE ist daher alleine schon wegen Nichteinhaltung dieser Fristen zurückzuweisen.

Der noch in einer Vorabversion im Inhaltsverzeichnis enthaltene Beitrag 04.170 Medizin und Umwelthygiene im Bereich des Variantenvergleichs fehlt in der öffentlichen Auflage. Da dieser einer der wichtigsten Beiträge der UVE darstellt, ist dieser Beitrag zu ergänzen

## **2 Unzumutbare Lärmbelästigung durch die 3. Piste überall möglich**

*Durch die Errichtung und den Bestand der geplanten 3. Start- und Landebahn am Flughafen Wien Schwechat sind nachhaltige Umwelteinwirkungen zu erwarten, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarnInnen führen; insbesondere ist eine unzumutbare Lärmbelästigung überall möglich, da die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Routen nicht fixiert wird und durch Auflagen nicht vorgeschrieben werden kann.*

### **2.1 Die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Routen wird in der UVE nicht fixiert und kann durch Auflagen nicht vorgeschrieben werden**

Die Verteilung der Flugrouten ist in der UVE bewusst offen gelassen. Selbst wenn im UVP-Bescheid Flugrouten als Auflage vorgeschrieben werden würden, könnten diese jederzeit durch Verordnung eines Ministers geändert werden.

### **2.2 Eine unzumutbare Lärmbelastung kann daher nirgends ausgeschlossen werden**

Solange Flugrouten nicht rechtlich bindend fixiert sind, können diese überfallsartig verlegt werden; dass davon nicht einmal dichtest besiedelte Gebiete ausgenommen sind, zeigt das Beispiel Liesing (siehe 3.1). Auf Grund der Art und Häufigkeitsverteilung des Fluglärms führt dieser sehr schnell zu einer unzumutbaren Belastung mit daraus resultierenden Gesundheitsschäden.

Die Berechnung der Lärmwirkung, wie diese in der UVE in den Fachbeiträgen zum Fluglärm 02.110 und 04.110 durchgeführt, könnte nur dann als ausreichend für die Abschätzung der Umweltverträglichkeit erachtet werden, wenn darin für alle potentiell betroffenen Gebiete Worst Case Szenarien errechnet werden. Das ist aber nicht der Fall. Vielmehr wird mit viel zu niedrig angesetzten Flugbewegungen und einer unrealistischen Flugroutennutzung (siehe 5.1.2.1) ein Szenario errechnet, welches insbesondere für etwas weiter vom Flughafen entfernte Gebiete (10-25km) völlig unrealistisch ist (siehe 5.1.2.2.)

#### **2.2.1 Auf Grund des bisherigen Mediationsverfahrens ist auch in Zukunft mit der Belastung dichtest besiedelter Gebiete zu rechnen**

Ein Verweis auf das Flughafen-Mediationsverfahren und der Annahme, dass diese zu den verträglichsten Flugrouten führt, ist in einem UVP-Verfahren keinesfalls ausreichend, da ein Flughafen-Mediationsverfahren keine Garantien für eine umweltverträgliche Lösung bietet.

Vielmehr zeigt das Beispiel Liesing, dass die Annahme, in Mediationsverfahren würden Flugrouten nach Vernunftkriterien erstellt, offensichtlich falsch ist – siehe Punkt 3.1

**So wurden die Flugrouten von weniger dicht besiedeltem Gebiet auf dichter besiedeltes Gebiet verschoben. Aussagen dass die Anzahl der Betroffenen damit reduziert worden sind, sind also nicht nachvollziehbar, ist doch offensichtlich das Gegenteil der Fall.**

Lärmmessungen und Berechnungen, die angeblich beweisen, dass es leiser geworden ist, widersprechen nicht nur dem gesunden Menschenverstand, sondern entsprechen auch nicht den üblichen Objektivitätskriterien. So werden diese Messungen vom Flughafen selbst durchgeführt und die Rohdaten sind nicht öffentlich zugänglich. Weiters fehlt jede Korrelation mit der Flugroutennutzung zum Zeit der Lärmmessung, die mit 3 Wochen auch zu kurz ist, um für ein halbes Jahr repräsentativ zu sein.

Im Mediationsverfahren wurde auch fixiert, dass 2/3 aller Starts auf den Pisten 29R und 29L Richtung der Siedlungsachse Wien-Mödling erfolgen. Damit ist die Umweltunverträglichkeit der geplanten 3. Piste auch im weiteren Umfeld des Flughafens sichergestellt.

### **2.2.2 Die Betroffenheit durch einzelne Flugrouten umfasst ein weiträumiges Gebiet**

Flugrouten führen zu weiträumigen Lärmbelastigungen und Gesundheitsgefährdungen, da sich der Schall - von oben kommend - ungehindert ausbreiten kann. **Die Dämpfung durch die Luft ist insbesondere bei den tiefen Tönen, welche charakteristisch für dröhnenden Fluglärm sind, besonders gering.** So nimmt der Fluglärm links und rechts einer Abflugroute bei der die Flugzeuge eine Höhe von 2,8km aufweisen bei einer Frequenz von 500 Hz bei einem seitlichen Abstand von 2,56 km nur um etwa 4-5 dBA ab. Damit führt eine Abflugroute in einer Entfernung von 15-25 km vom Flughafen, zu einer 5 km breiten Zone mit **massiver Lärmbelastigung**.

### **3 Weitere massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Liesing durch die 3. Piste**

*Durch die Errichtung und den Bestand der geplanten 3. Start- und Landebahn am Flughafen Wien Schwechat sind nachhaltige Umwelteinwirkungen zu erwarten, die unzumutbare Belastung Liesings durch die den LiesingerInnen seit 2004 überfallsartig aufgezwungenen Flugrouten weiter steigert. Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist eine weitere massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Liesing zu erwarten, da der Fluglärm, insbesondere in den vielen dicht besiedelten Liesinger Grünruhelagen und den angrenzenden Naherholungsgebieten, die ortsüblichen Lärmimmissionen bereits jetzt schon bei weitem überschreitet.*

#### **3.1 Die unzumutbare Belastung Liesings durch die seit 2004 überfallsartig aufgezwungenen Flugrouten**

Gegenüber 2003 ist es durch die - allen vernünftigen Kriterien widersprechenden- Beschlüsse der Flughafen-Mediation und des Dialogforums zu einer unzumutbaren Belastung der Liesinger Bevölkerung durch Starts und Landungen gekommen. Diese sollen in diesem Abschnitt kurz erläutert werden, da der aktuelle Ist-Zustand und sein Zustandekommen wichtige Hinweise auf die zukünftige Entwicklung und die Umweltauswirkungen einer 3. Piste für Liesing liefern.

### 3.1.1 Belastung von Liesing durch Starts und Landungen

Die folgende Karte illustriert die derzeitige Belastung von Liesing durch Starts und Landungen

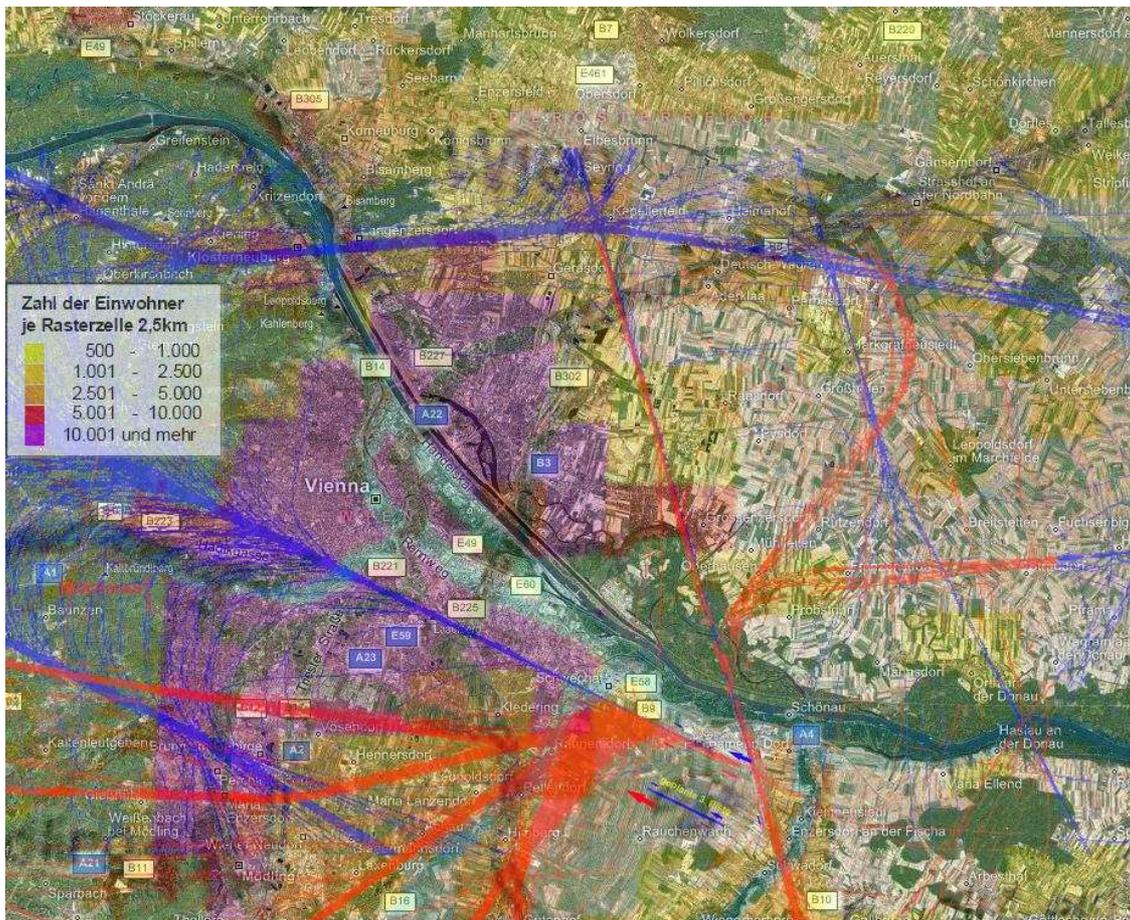


Abbildung 1: Belastung von Liesing durch Starts und Landungen

In der obigen Karte sind die Flugspuren der [Starts \(orangerot\)](#) und der [Landungen \(blau\)](#) mit einer Bevölkerungsdichtekarte kombiniert. Dazu wurden die FANOMOS Aufzeichnungen zweier typischer Tage mit Schwerpunkt auf Starts bzw. Landungen miteinander kombiniert, um das volle Ausmaß der Belastung von Liesing durch Starts und die Zubringerroute zur Westeinfugschneise, sowie den Flugzeugen, die Liesing in extrem niedriger Höhe queren, darzustellen.

Tatsächlich erfolgen Starts und Landungen nicht nur alternierend sondern sogar oft auch nahezu zeitgleich über Liesing. [Juristisch dürften beide nicht gesetzeskonform sein.](#)

### 3.1.2 Nach Liesing im Zuge der Mediation verschobene Startrouten

Die Verschiebung der Abflugrouten nach Norden hat dazu geführt, dass mehr als 100.000 neue vom Fluglärm Betroffene geschaffen wurden - ohne aber eine auch nur annähernd adäquate Zahl an Betroffenen zu entlasten. (Die immer als Beispiel angeführten Perchtoldsdorfer haben den Abfluglärm jetzt in Stereo und seit 2006 eine neue Landeroute direkt über das Zentrum).



Abbildung 2: Nach Liesing im Zuge der Mediation verschobene Startrouten

Liesing ist hauptsächlich von der Route STO (=LANUX= KOVEL) betroffen, dazu kommt aber am Rand von Liesing auch noch die Route MOTIX (=MEDIX) und Flugzeuge die von diesen beiden Routen Richtung Norden abschnellen.

Die Abflugroute STO (für Stockerau), die direkt über das Zentrum von Liesing geht, kann man nur als die dümmste aller Abflugrouten bezeichnen

**Mit keiner anderen Abflugroute werden mehr als 100.000 Menschen vom Fluglärm in ihrer Lebensqualität und Gesundheit beeinträchtigt. Seit Februar 2008 wird das durch öffentlich zugängliche und vom Flughafen unabhängige [Lärmmessungen](#) auch dokumentiert.**

Politisch widerspricht diese Flugroute dem anerkannten Grundsatz, möglichst nicht über dicht bewohntes Gebiet zu fliegen um eine gewisse Planungssicherheit zu gewährleisten und ist daher [umstritten](#). Grüne und FPÖ sowie die Liesinger ÖVP fordern deren Rücknahme. Von der Wiener SPÖ gibt es das Versprechen, dass diese Flugroute zu keiner zusätzlichen Lärmbelastung führt. Mittlerweile wird von Herrn GR Valentin sogar eine andere Routenlegung und eine Reduktion der Belegung gefordert.

Flugtechnisch, wetterbedingt und kapazitätsmäßig gibt es [keine Notwendigkeit](#) gerade dort zu fliegen.

Damit dürfte diese Route den Luftverkehrsregeln widersprechen, welche eine Vermeidung von unnötigen Fluglärm über dicht besiedelten Gebieten vorsehen. Die Verschiebung der Abflugroute 2004 wäre somit illegal, was die Austro Control zu vertreten hätte.

Sogar wirtschaftlich ist diese Route unsinnig, liegt doch der Süden Wiens sicher nicht auf der kürzesten Route vom Flughafen über Stockerau nach Hamburg, Kopenhagen, London, Dublin, Berlin, Frankfurt...

Im Sinne einer Korrektur dieser katastrophalen Fehlleistung des so genannten Mediationsverfahrens, gegen die mehr als 10.000 Liesinger unterschrieben haben, wäre es zu erwarten, dass die Flugroute über Liesing so schnell als irgendwie möglich zurückgenommen wird, steht doch sogar auf der Website des Flughafens dazu der folgende Text: *Starts und Landung sollten so erfolgen, dass möglichst wenige Menschen davon betroffen sind*. Tatsächlich hält man aber im Dialogforum des Flughafens an dieser menschenverachtenden und umweltunverträglichen Flugroute fest.

### **3.1.2.1 Überflüge spät am Abend und in der Nacht**

Für Jets gibt es im Sinne des Nachtflugverbots über Wien, laut Teilvertrag, die Regelung, dass diese zwischen 21h und 7h zuerst nach Sollenau fliegen müssen. Dass diese dann direkt über Liesing nach Stockerau kurven ist ebenso unsinnig, wie dass diese Regelung nicht auch für die besonders lauten Propellermaschinen gilt.

Damit ergibt sich eine massive Betroffenheit Liesings durch Flüge in den Tagesrandzonen aber auch in der Nacht.

Diese werden durch den Mediationsvertrag auch in der Zukunft keinesfalls ausgeschlossen. Wie auch in der UVE im Fachbeitrag 02.110 im Abschnitt 6.2.3 nachzulesen ist, sind Starts in der Nacht auf den Flugrouten SNU (insbesondere SNUxC von Piste 29L und 29R) vorgesehen.

### **3.1.3 Liesing ist seit 2006 vermehrt von Landungen betroffen**

Im Mai 2006 wurden im so genannten Dialogforum, dem Nachfolger des Mediationsverfahrens, neue Landflugrouten beschlossen. Eine davon geht über Perchtoldsdorf und führt dazu, dass der 23. Bezirk seither verstärkt von landenden Flugzeugen überflogen wird, die den Bezirk von Süd nach Nord im Tiefflug überqueren und die Bewohner durch Fluglärm und andere Emissionen massiv belasten.

Diese treffen die Liesinger vor allem bei Schönwetter, wie die für Süd-Ost Wind publizierten Flugspuren der ARGE BI zeigen:

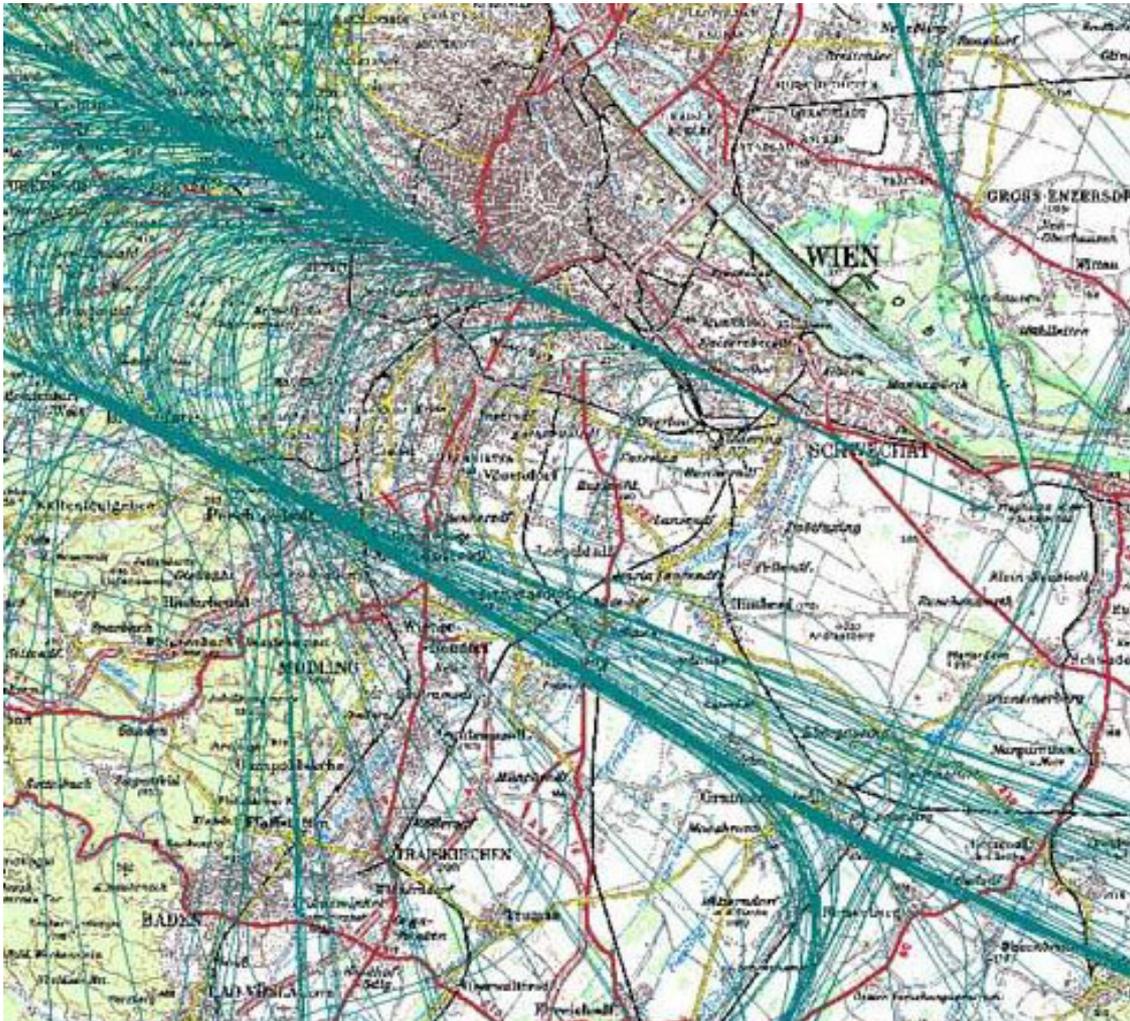


Abbildung 3: Flugschlangen Süd-Ost Wind

Die Landerouten über das dicht besiedelte Liesing und die angrenzenden Naherholungsgebiete dürften illegal sein

Statt eine sinnvolle Staffelung der Flugzeuge über ein entsprechendes Flight Management durchzuführen, werden nicht unbeträchtliche Umwege in Kauf genommen.

Diese Umweg führen nicht nur über dichtest besiedeltes Gebiet [sondern auch über das gleiche Gebiet, wie die bei dieser Wetterlage durchgeführten Starts](#) - dass das dem sicheren Fliegen nicht gerade förderlich ist, erscheint logisch.

**Statt die Flugzeuge in dem nach Möglichkeit einzusetzenden leisen „Continues Descent Approach“ anfliegen zu lassen, werden Flüge auf konstanter Höhe mit konstanter Geschwindigkeit vorgeschrieben, die dazu führen, dass die Flugzeuge mit nicht unbeträchtlichen Schub fliegen müssen und daher deutlich lauter sind, als Landungen sein müssten.**

Entsprechende [öffentliche Versprechen mit Einführung der Transitions auch lärmschonende Anflugverfahren umzusetzen](#), dürften wieder einmal [zu Gunsten der Kapazitätserhöhung](#) gebrochen worden sein.

Die meisten wenn nicht alle Landeanflüge über Liesing durchfliegen anschließend das Flugbeschränkungsgebiet Wien Richtung Norden und dürften damit offensichtlich den [Flugbeschränkungen für Wien](#) widersprechen (Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien ist nur zulässig mit Luftfahrzeugen ...die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen...).

Auch sonst [dürfte diese Route den Luftverkehrsregeln widersprechen](#), welche eine Vermeidung von unnötigen Fluglärm über dicht besiedelten Gebieten vorsehen. Die Errichtung der so genannten „**Transitions Arrivals**“, jedenfalls aber das queren von Nord nach Süd wären somit illegal, was die Austro Control zu vertreten hätte.

### 3.1.4 Objektive Lärmmessung zeigen, dass der Fluglärm, insbesondere in den vielen dicht besiedelten Liesinger Grünruhelagen und den angrenzenden Naherholungsgebieten, die örtlichen Lärmimmissionen bereits jetzt schon bei weitem überschreitet

Mit Hilfe der transparenten Lärmmessungen der BI Liesing lässt sich die Betroffenheit der Liesinger durch den dröhnenden Fluglärm objektiv belegen. Die folgende Skizze dient der Illustration der Lage der Lärmmessstellen relativ zu den Flugrouten und den Bezirksgrenzen von Liesing.

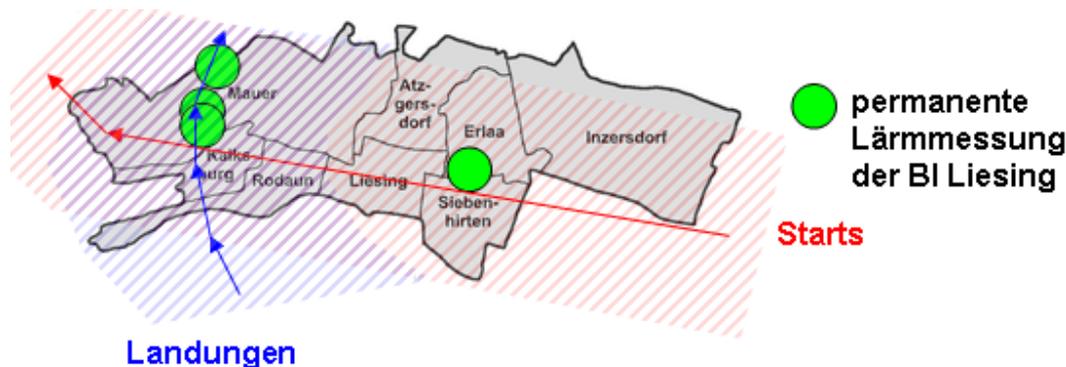


Abbildung 4: Transparente Lärmmessungen der BI Liesing

Mit Hilfe der linearen Lärmmessgeräte lassen sich immer wieder Überflüge nachweisen, die 20 dBA und mehr über dem Umgebungslärm liegen.

**Das zeigt, dass die im Mediationsverfahren über Liesing gelegten Flugrouten zu einer unzumutbaren Lärmbelastung führen, die dem Grundsatz, dass dichtest besiedelte Gebiete besonders schützenswert sind (gesetzliche Luftverkehrsregeln - § 7 Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet ist eine Flughöhe einzuhalten, durch die u.a. unnötige Lärmbelastigungen vermieden werden, EU-Richtlinie 2002/49/EG.) und keine neuen vom Fluglärm betroffenen Gebiete geschaffen werden sollten (EU-Richtlinie 2002/30/EG) widersprechen.**

### 3.1.5 Aktuelle Belastung Liesings mit Fluglärm

Schon jetzt kommt es an vielen Tagen zu einer enormen Lärmbelastung durch die Start- und Landerouten über Liesing.

Ein charakteristisches Beispiel ist der Pfingstmontag 2008. An diesem Tag kam es zu etwa 70 Ereignissen mit einem Spitzenschall bis zu etwa 80 dBA. Bei diesen handelt es sich, wie auf Grund der Überlagerung mit einer 2. Station eindeutig und nachweislich um Fluglärm – Überlagerung 12.5.2008 Maurer Berg (blau) und Maurer Berg2 (rot):

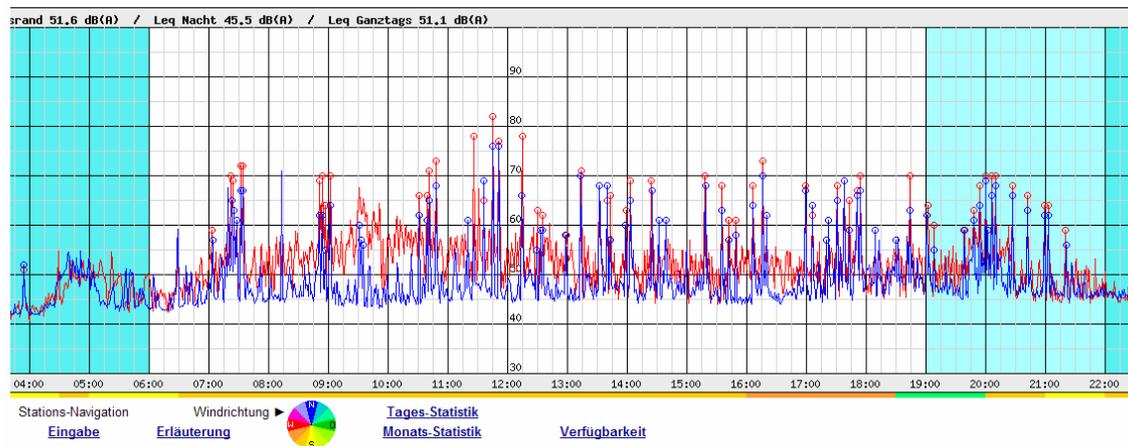


Abbildung 5: Schallmessungen Pfingstmontag 2008

Bis zu 70 Überflüge mit bis zu 30 dBA über den ortsüblichen Umgebungslärm führen zu einer enormen Betroffenheit der Liesinger.

Die täglich Störung der Bewohner durch Fluglärm durch die Startroute über Liesing ist bereits seit 2004 nicht nur als unzumutbar sondern auf Grund durch Studien belegten Risikoerhöhung für verschiedene Krankheiten auch als gesundheitsgefährdend einzustufen.

Den Zusammenhang zwischen Belästigung und Gesundheitsgefährdung hat das Lebensministerium in seiner Stellungnahme unter Punkt 2.4 Lärm wie folgt dargelegt:

*Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte der im Jahr 2003 eingegangenen Lärmbeschwerden aus dem Bereich Wien und damit aus Gebieten stammt, die nicht in den betrachteten Lärmzonen liegen. Zu Belästigung bzw. Störung des Wohlbefindens wird ausgeführt, dass Störungen höherer Funktionen und Leistungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können. In der umwelthygienischen Beurteilung sind daher auch durch das Vorhaben verursachte Belästigungsreaktionen quantitativ zu beschreiben. Dabei müssen die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Dosis-Wirkungs-Beziehungen sowie aktuelle Untersuchungsergebnisse, die von der „Working Group assessment of exposure to noise“ berichtet wurden<sup>1</sup> und eine weitaus höhere Störwirkung als bisher angenommen nahe legen, berücksichtigt werden.*

Dazu trägt auch die rücksichtslose Verwendung der Flugroute durch die Austro-Control bei, welche ohne Notwendigkeit sowohl in den frühen Morgenstunden als auch bis spät in die Nacht hinein über Liesing fliegen lässt.

### 3.2 Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist eine weitere massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Liesing zu erwarten

#### 3.2.1 Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts täglich zu rechnen

Auf Basis der im Mediationsvertrag fixierten Pistenaufteilung errechnet sich die folgende Aufteilung der Starts und Landungen für das realistischerweise anzunehmendes Planszenario von 460.000 Flugbewegungen jährlich die 1.260 Flugbewegungen (Starts- und Landungen) pro Tag entsprechen.

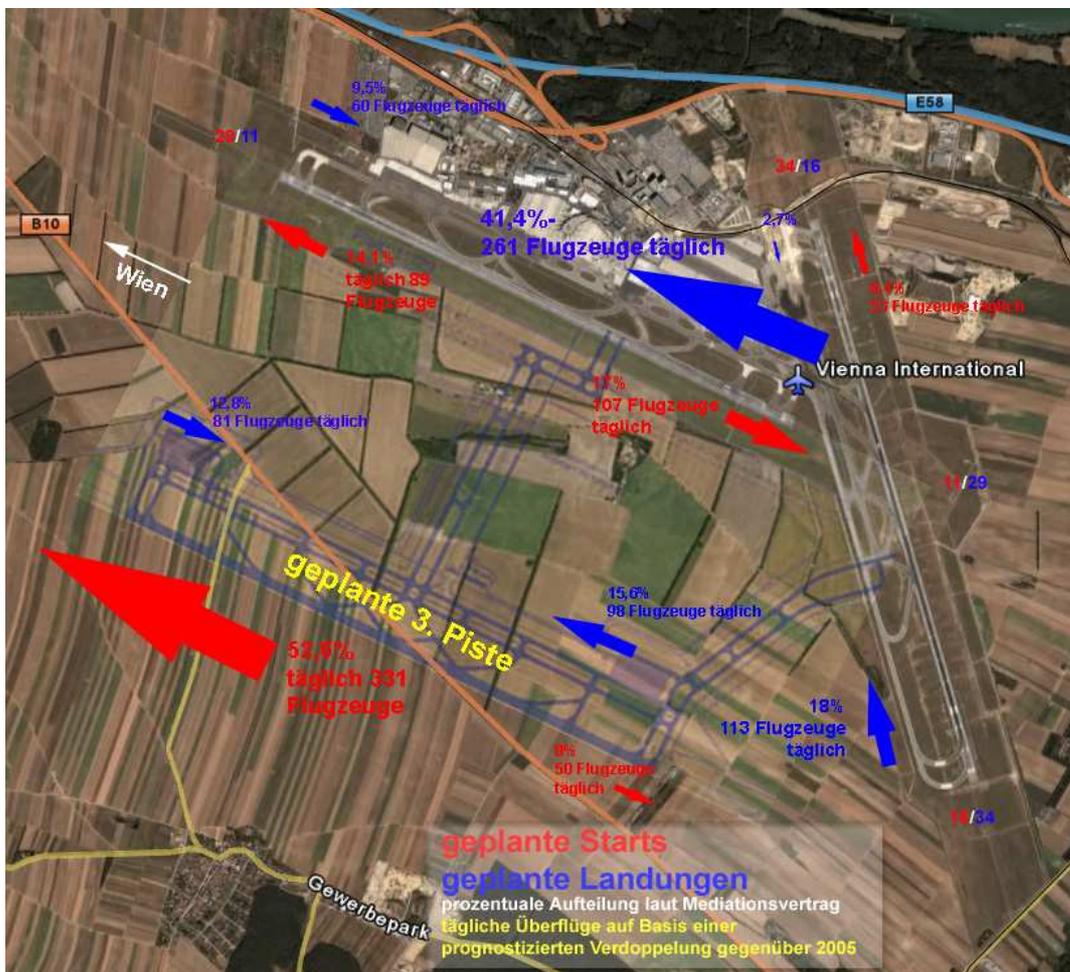


Abbildung 6: Geplante Starts - geplante Landungen

Auf den Pisten 29R und 29L sind durchschnittlich 420 Starts geplant, welche in Richtung Liesing gehen. Auf Grund der Aufteilung nach Destinationen muss man bei der im UVE Verfahren angenommenen, menschenverachtenden Flugroutenpositionierung davon ausgehen, dass etwa täglich mindestens 100-150 Starts der 420 geplanten auch tatsächlich über Liesing gehen dürften.

120 Starts bedeuten 4 Stunden Dauerbeschallung. An verkehrsstarken Tagen ist mit knapp 300 Starts und damit mit 10 Stunden Dauerbeschallung zu rechnen. Das unten grafisch illustrierte Szenario stellt aber noch keinesfalls das mögliche Worst-Case Szenario dar.

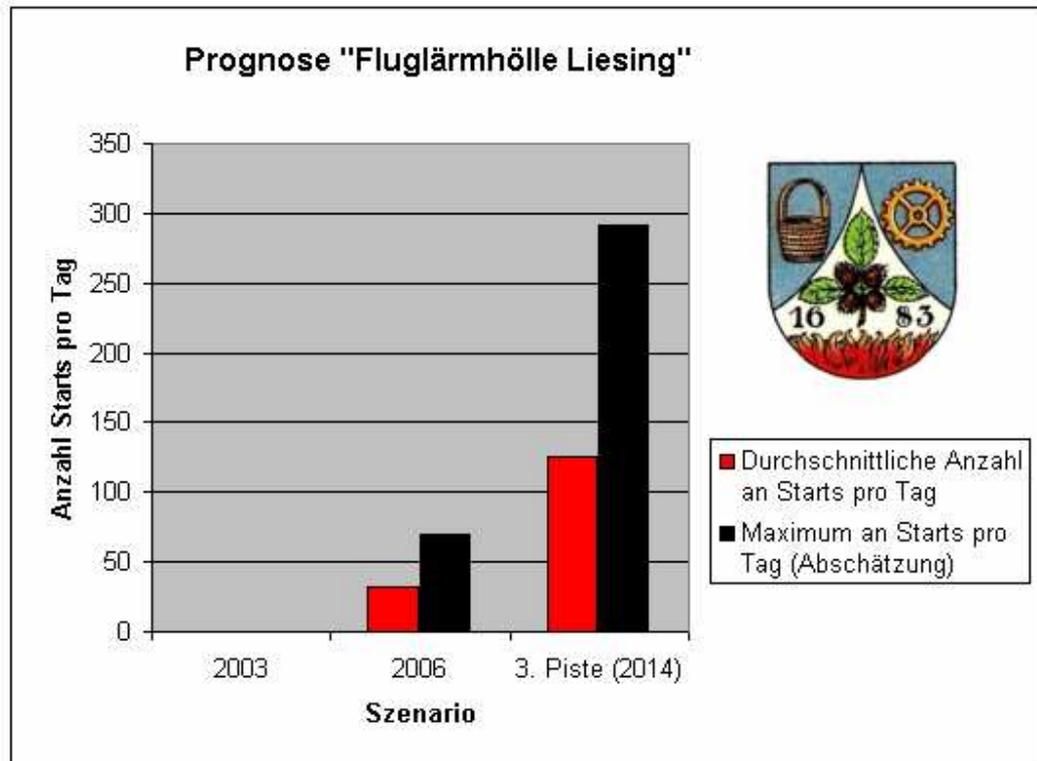


Abbildung 7: Prognose Fluglärmhölle Liesing



Abbildung 8: Starts 3. Piste

### 3.2.2 Abschätzung der Anzahl an Betroffenen durch die Flugrouten über Liesing nach Stockerau

Eine grafische Abschätzung der Anzahl der Betroffenen wurde auf Basis einer Bevölkerungsdichtekarte der Statistik Austria erstellt. In dieser Zone wohnen zwischen 70.000 und 100.000 Menschen.

Betroffenheit durch die Flugroute STO und das Planszenario 11L/29R

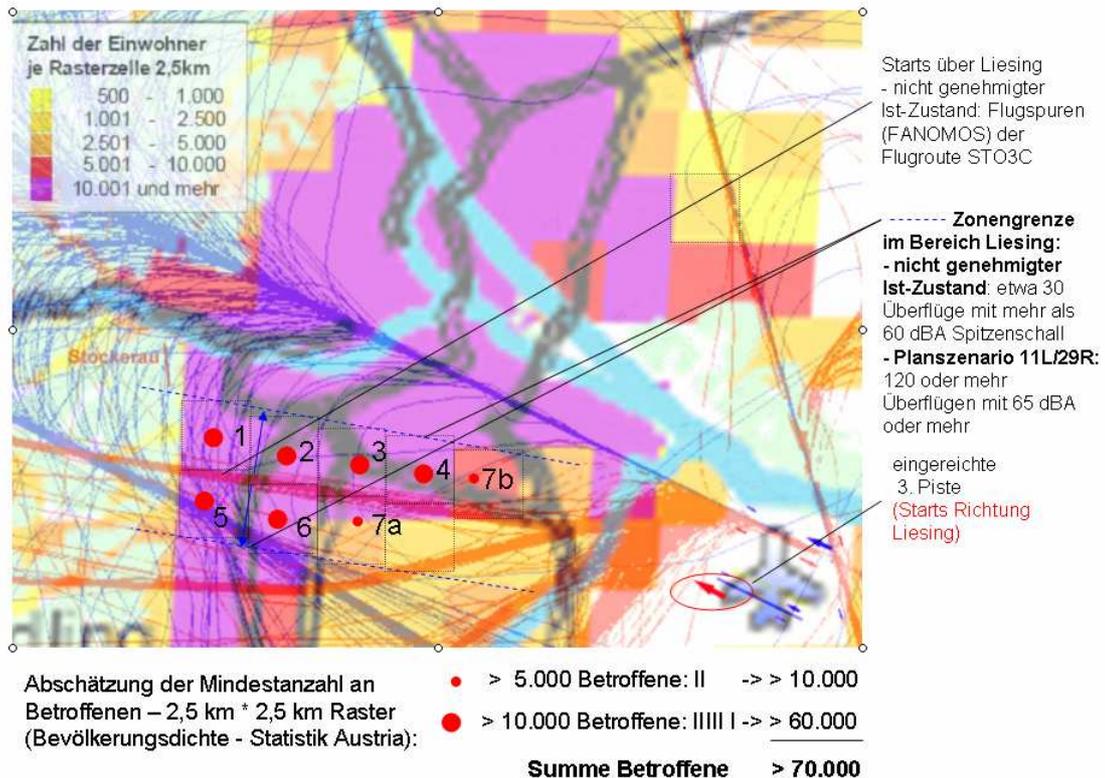


Abbildung 9: Betroffenheit durch das Planszenario

Zählt man die Einwohner des so gut wie flächendeckend vom Fluglärm betroffenen Liesings und der angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden Perchtoldsdorf und Breitenfurt zusammen, so kommt man auf etwa 107.000 Einwohner. Nicht darin enthalten sind die Bewohner des angrenzenden 10. und 13. Bezirks, welche z.T. ebenfalls unmittelbar durch die Flugroute nach Stockerau (STO3C, LANUX, in Zukunft DESNA1L) betroffen sind.

### **3.2.3 Zusätzlich ist mit der Einführung einer Landeroute über Liesing zu rechnen**

Da derzeit der „Curved Approach“ von der Austro Control noch nicht als gleichwertiges Landeverfahren anerkannt ist, ist damit zu rechnen, dass die Zusage des gekurvten Anflugs nicht gilt. Weder Bescheide des Landes Niederösterreich noch ein zivilrechtlicher Vertrag können ausschließen, dass hier Versprechen der Politiker nicht eingehalten werden können. Daher ist damit zu rechnen, dass bei einer Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing eine Landeroute am nördlichen Rand von Liesing verlaufen würde. Diese würde zu einer weiteren unerträglichen Lärmbelastung in Liesing aber auch anderen Wiener Bezirken führen.

Sollte aber wider Erwarten der Curved Approaches eingeführt werden, ist keineswegs gesichert, dass dieser nicht auch über Teile Liesings verläuft.

### **3.2.4 Durch die zusätzlichen Flugbewegungen über Liesing kommt es zu einer weiteren massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen**

#### **3.2.4.1 Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch die Startroute welche über Liesing nach Stockerau verläuft**

Wird die 3. Piste 11R/29L Richtung Wien-Liesing gebaut, stellen 100-150 Starts über Liesing mit 60-90 dBA Spitzenschall unter Tags ein realistisches Planszenario dar (siehe 3.2.1). Die permanente Störung durch Fluglärm würde eine chronische Belastung darstellen, die für über 100.000 Menschen eine weitere massive Zunahme der Gesundheitsgefährdung darstellt.

Dabei ist anzumerken, dass 125 Überflüge pro Tag noch nicht das Worst Case Szenario darstellen.

Für die Nacht stellen 16 Starts mit 61-63 dBA mit 120 sec Länge ein realistisches Planszenario dar. Diese widersprechen zwar den Zusagen der Politiker, der Mediationsvertrag lässt aber bereits jetzt entsprechende Ausnahmen zu (siehe Punkt 5.1.2.8, Kritik Zu 02.110 – 6.2.3 Nachtflugregelung). Auch durch die vom Flughafen zugesicherte generelle Reduktion der Nachtflüge entfällt das Bedrohungsszenario nicht, bezieht sich doch dieses nur auf die Zeit von 23:30-5:30 und nicht auf die ganze Nacht.

Daraus ergeben sich  $L_{\text{night}}$  Werte von 42-44 dBA. Das sind Werte welche laut HYENA-Studie (Jarup et al 2008) [3] das Risiko für Bluthochdruck signifikant erhöhen. Konkret würde sich das Risiko für Bluthochdruck für etwa 100.000 Menschen alleine dadurch um bis zu knapp 20% für Gesunde erhöhen. Für bereits vorbelastete Personen erhöht sich dieses um ein Vielfaches davon. Dabei stellt Bluthochdruck nur eine von mehreren, durch Studien relativ leicht mit Fluglärm korrelierbare, Erkrankung dar. Dieser ist aber keineswegs die einzige gesundheitsschädliche Wirkung von Fluglärm.

Wiederum handelt es sich bei den bereits medizinisch relevanten Szenario nicht um das Worst Case Szenario sondern um eine moderat realistische Einschätzung.

**Multipliziert man das zu erwartende medizinische Risiko mit der hohen Anzahl an Betroffenen, so lässt sich der enorme volkswirtschaftliche Schaden erahnen, der sich aus steigenden Gesundheitskosten, einer Reduktion der Leistungsfähigkeit und der geringeren Lebenserwartung von 100.000 Menschen durch eine Ausrichtung der 3. Piste Richtung Wien-Liesing ergibt.**

**Alleine schon aus diesem Grund ist die Variante 11R/29L als nicht umweltverträglich einzustufen.**

### **3.2.4.2 Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch landende Flugzeuge**

Wie bereits jetzt auch, ist zu befürchten, dass die Liesinger und ihre Gesundheit zusätzlich auch noch durch den Fluglärm und Immissionen der landenden Flugzeuge beeinträchtigt werden.

### **3.2.4.3 Zu erwartende Beeinträchtigung der Lebensqualität in Liesing**

Abgesehen von der Beeinträchtigung der Gesundheit wird auch die Lebensqualität der Liesinger bereits jetzt massiv eingeschränkt. Mit einer 3. Piste Richtung Liesing ist damit zu rechnen, dass sich diese auf Grund des zu erwartenden Fluglärms dramatisch verschlechtert:

- Ein Schlafen bei gekipptem Fenster ist nicht mehr möglich, da jederzeit mit Fluglärm zu rechnen wäre
- Die Benutzung von Spielplätzen, Balkonen, Terrassen, Gärten und Parkanlagen zur Erholung wird verunmöglicht
- Das angrenzende Naherholungsgebiet Wienerwald/Biosphärenpark kann nicht mehr widmungsgemäß verwendet werden

Diese massive Beeinträchtigung der Lebensqualität widerspricht den in der Einleitung 1.3 angeführten juristischen Grundsätzen, da davon ausgegangen werden muss, dass auch alternative Flugrouten möglich sind.

## **4 Nachhaltige Umwelteinwirkungen der geplanten 3. Piste die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der NachbarInnen schädigen**

*Durch die Errichtung und den Bestand der geplanten 3. Start- und Landebahn am Flughafen Wien Schwechat sind nachhaltige Umwelteinwirkungen zu erwarten, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der NachbarInnen schädigen, indem z.B. Grundstücke und Wohnraum durch Fluglärm in ihrer Nutzung beeinträchtigt und entwertet werden.*

### **4.1 Beeinträchtigung der Nutzung von Grundstücken und Wohnraum durch Fluglärm**

Wie zahllose Beschwerden belegen, von denen einige auf der Homepage der BI Liesing (<http://Liesing.fluglaerm.at>) unter Beschwerdemail exemplarisch aufgelistet sind, kommt es in einem Gebiet wie Liesing bereits jetzt zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Lebensqualität.

Mit einer 3. Piste Richtung Liesing ist damit zu rechnen, dass sich die Lebensqualität der Bevölkerung diese auf Grund des daraus resultierenden Fluglärms dramatisch verschlechtert:

- Ein Schlafen bei offenem Fenster ist nicht mehr möglich
- Die Benutzung von Spielplätzen, Balkonen, Terrassen, Gärten und Parkanlagen zur Erholung wird verunmöglicht

Diese massive Beeinträchtigung der Lebensqualität widerspricht den in der Einleitung 1.3 angeführten juristischen Grundsätzen, da davon ausgegangen werden muss, dass auch alternative Flugrouten möglich sind.

### **4.2 Entwertung von Grundstücken durch Fluglärm**

Eine Studie der TU-Wien - Lärm als Preisfaktor [1] auf dem Immobilienmarkt, Feilmayr et al - belegt dass Fluglärm der Startrouten bereits jetzt zu einer signifikanten Entwertung von Grundstücken und damit zur massiven Vernichtung von Privateigentum und Volksvermögen im Raum Wien führt.

Eine vollständige Bewertung der externen marginalen Kosten, welche eine 3. Piste und die Flughafenerweiterungen verursachen, fehlt in der UVE vollkommen. Insbesondere ist auch die Grundentwertung beim Überfliegen dichtest besiedelter Gebiete wie Liesing in Betracht zu ziehen und mit dem Status 2003 zu vergleichen. Weiters ist dazu ein Variantenvergleich der Lage der 3. Piste durchzuführen, welcher auf einer realistischen Betrachtungsweise der Nutzung der Flugrouten basiert.

## 5 Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm und Luftschadstoffe

*Durch die Errichtung und den Bestand der geplanten 3. Start- und Landebahn am Flughafen Wien Schwechat sind nachhaltige Umwelteinwirkungen zu erwarten, die das Leben und die Gesundheit von Menschen gefährden; insbesondere überschreitet der durch die Flugbewegungen und das erhöhte sonstige Verkehrsaufkommen zu erwartende Lärm gebietsweise gesundheitsgefährdend Schallpegel und es ergibt sich hierdurch auch eine gesundheitsgefährdende erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen.*

### 5.1 Überschreitung gesundheitsgefährdender Schallpegel durch die Flugbewegungen und das erhöhte sonstige Verkehrsaufkommen

#### 5.1.1 Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110

Die BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste schließt sich der Argumentation der Partei unabhängigen Bürgerinitiative gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen zum Thema Fluglärm und der Kritik am Fachbeitrag Fluglärm (02.110) und den Variantenvergleich Fluglärm (04.110) vollinhaltlich an, soweit diese wider Erwarten den Interessen Liesings nicht entgegenstehen:

1) Ein UVP-Verfahren, das ausschließlich zur 3. Piste durchgeführt wird, **verletzt das** - sowohl in den EU- Richtlinien, als auch im österreichischen UVP-Gesetz – festgeschriebene **Kumulationsprinzip und das Konzentrationsprinzip**.

2) Die der UVE zugrunde liegenden **335.000 prognostizierten Flugbewegungen sind unrichtig**. Da § 6 UVP-G Abs.1f die Bestanddauer des Vorhabens fordert, ist für die UVP das ausgelastete Projekt (lt. TU Wien 460.000 Flugbewegungen jährlich) zu beurteilen und nicht nur eine Teilauslastung davon!

3) Selbst für das Jahr 2020 ist die Prognosezahl der Flugbewegungen mit 335.000 zu niedrig angegeben, letzte Prognose der FWAG (Presseaussendung Jänner 2008) ergibt **406.000 Flugbewegungen für das Jahr 2020**.

4) Unglaublicherweise ist sogar ein Prognosezeitpunkt 2010 im Fachbeitrag 04.110 Variantenvergleich Fluglärm (- wie auch in anderen Fachbeiträgen, vor allem dem der Raumordnung!) festgelegt, **der nicht einmal den § 145b LFG berücksichtigt, der „mindestens 10 Jahre nach Antragstellung“ vorschreibt**.

5) Das Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH ist **nicht in die Liste der akkreditierten Prüfstellen** eingetragen, SV-Qualifikation fehlt!

6) **Die Richtigkeit und Objektivität der Darstellung** der beschallten Flächen sowie der Betroffenenzahlen **ist nicht gegeben**. Erstens fordern wir die Aufklärung und Richtigstellung der

Differenzen zwischen den Lärmzonenflächen der BMVIT Veröffentlichung und der UVE, samt Darstellung des Messkonzeptes. Zweitens fordern wir die Richtigstellung der UVE 02.110 und 04.110, unter der Berücksichtigung der von der EU in Auftrag gegebenen ANOTEC-Studie. Beides durch akkreditierte Sachverständige!!!

7) **Die Landkarten unter den Lärmkarten sind total veraltet und zeigen weder wichtige Straßen (wie z.B. S1 und A4) noch bebauten Gebiete in einigen Ortschaften (wie z.B. Zwölfaxing).** Neue Lärmkarten von unabhängigen akkreditierten Sachverständigen sind auf aktuellen Landkarten zu erstellen!

8) **Es fehlen Lärmkarten für die Gebiete mit Ln, Ld, Lden ab 40dB die laut HYENA-Studie (Jarup et al 2008) [3] bereits gesundheitsgefährdend sind** (Darstellung von Lday fehlt überhaupt). Deren Darstellung wird nachgefordert!

9) **Das Nullszenario 2020 ist zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der UVE zur 3. Piste nicht genehmigt** (Im Konzept der FWAG für die Erstellung eines ex-post UVB ist 2003 als Prognose-Nullfall konkretisiert)!

Stellungnahme UVE 02.110, 02.160 und 04.110

10) Die Vergleichszahl von 65 oder 66dB(A) als Unschädlichkeitsgrenze ist international überholt, daher kann man davon nicht ausgehen.

11) UVP-G §6 (1) Z4 wird durch Folgendes verletzt: **Die Verteilung der Flugbewegungen auf Pisten u. Flugrouten ist nicht fixiert, somit können Gebiete wesentlich mehr belastet werden, als in der UVE dargestellt.** (Keine Rechtssicherheit gegeben) Zitat aus 02.110, Punkt 6.2.2: „Pistenbelegung: Die Zuweisung von Pisten für Starts und Landungen (Pistenbelegung) erfolgt durch die Flugsicherung und nicht durch die Flughafenbetreiber (Austro Control GmbH, siehe dazu die sonstigen Unterlagen, Einlage 30.04

12) Die Deckelung der Nachtflugbewegungen (FB02.110, Kap.6, "Beschreibung der Maßnahmen und Empfehlungen") **beschränkt nicht die Anzahl der Flugbewegungen in der Nacht** (22 Uhr – 6 Uhr), sondern nur diejenigen in der Zeit von 23h 30 – 5h 30.

13) Die „Lärmzonendeckelung“, FB02.110, Abs.6.2.5, deckelt lediglich die Einwohnerzahl in Lärmzonen ab Lden 54dB und ist keinerlei Wachstumsbeschränkung für den Flughafen, wie dieser in Werbesendungen glauben machen will. **Nur eine verbindliche und nicht änderbare Deckelung für die Anzahl der Überflüge wäre eine Wachstumsbeschränkung.**

14) Ein öffentlicher, aktueller und unentgeltlicher Überprüfungs- und Regelmechanismus zur Einhaltung zugesagter Lärmzonenbeschränkung fehlt und wird hiermit nachgefordert.

15) **Der Grundgeräuschpegel am Flughafen wird steigen, Berechnungen fehlen.** VIE ist nicht als Lärmquelle (Exponent)- Bodenlärm berücksichtigt, der sich wie Point Source (Halbkugelstrahler) verhält. Darstellung wird nachgefordert.

16) **Die Darstellung, dass der Fluglärm zu Grunde liegt und tolerabel ist, und dass durch den ortsüblichen Lärm die Überschreitung erfolgt, ist FALSCH.** (siehe VwGH Erkenntnis 2001/05/0212 vom 16.12.2003)

17) **Frequenzbewertung fehlt** und wird hiermit nachgefordert (siehe VwGH Erkenntnis 2001/05/0212 vom 16.12.2003)

18) FANOMOS wird als Datenbasis verwendet, aber es fehlt der Nachweis von Datensicherheit und von Schutz vor Manipulation. Wer kontrolliert die Umrechnung der Transponderdaten auf Flugspurenzeichnungen, wer kontrolliert das Controlling der FWAG?

19) Ausführungen im FB Lärm 02.110 sind entweder nicht professionell oder sind unvollständig oder nicht „state of art“. Sie sind daher zu korrigieren bzw. zu ergänzen

20) **Die Mittelung über große Zeiträume ist nicht „state of the art“** (Stand der Technik und der Wissenschaften)

21) Auch die Belästigungen, **mit Angabe der Anzahl der belästigten Personen**, sind zu untersuchen und darzustellen und zu berücksichtigen, insbesondere der Unterschied zwischen der Variante Parallelpiste zu 11/29 und Parallelpiste zu 16/34

22) Die Festlegung der Betriebszeiten im FB 04.110 Abschnitt 1.2 für die Lärmzonenberechnung ist im Widerspruch zu ÖAL 24 Blatt 1, Punkt 3 Stellungnahme UVE 02.110, 02.160 und 04.110 Seite 3 von 42 „Beschreibung der Schallimmissionen“ - Mediationsvereinbarungen sind nicht zu berücksichtigen!

23) zu Punkt 2.6 Lärmbeschwerden: die 661 Beschwerden im Jahr 2003 sind nicht repräsentativ, da im Jahr 2004 **allein aus Liesing über 12.000 Beschwerden** registriert wurden. Außerdem wurde das Beschwerdesystem mehrmals geändert.

24) **Das Projekt würde auch den Nationalpark Donauauen stark beeinträchtigen.** Der Leiter des Nationalparks, Carl Manzano, hat daher einer 3. Piste nicht zugestimmt und die Unterschrift sowohl für den Mediationsvertrag als auch für die Abschlusserklärung verweigert.

25) **Der Wienerwald als Ruhegebiet in einem Ballungsgebiet ist beim Planszenario 29L/11R unberücksichtigt.** Eine Darstellung der Lärmsituation im südlichen und westlichen Wienerwald wird gefordert mit Stand 2003, aktueller Stand und Vorschau auf den Fall der Maximalauslastung des 3-Pistensystemes (460.000 Flugbewegungen pro Jahr laut TU Wien [2], siehe Punkt 2)).

26) Schlussbetrachtung zu den Lärmschutzmaßnahmen

## 5.1.2 Weitere allgemeine Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110

### 5.1.2.1 Unrealistische Flugroutennutzung als Berechnungsgrundlage stellt die gesamte UVE in Frage

Die Aufteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugrouten ist absolut unrealistisch. So wird beim Bau einer 3. Piste Richtung Liesing (11R/29L) davon ausgegangen, dass nur noch 2,2% der Starts über Liesing gehen, während es bei der Variante 16R/34L, die nicht Richtung Liesing geht, 10,6% sind. Den Aufteilungen der Flugrouten für den Variantenvergleich liegt also ein Modell zu Grunde, wo immer möglichst umständlich geflogen wird. Da dieses Modell aber nirgends fixiert wird, muss man davon ausgehen, dass diese nicht die zu erwartende Realität erfasst.

Darauf aufbauende Lärmberechnungen oder -abschätzungen sind daher völlig unrealistisch.

Deshalb und auf Grund einer falschen Anzahl von Flugbewegungen sind alle darauf aufbauenden Fachbeiträge und Variantenvergleiche, insbesondere alle zum Themenkreis Fluglärm, Luftschadstoffe und Medizin in der vorliegenden Form nicht geeignet, die Umweltauswirkungen einer 3. Piste zu erfassen. Diese sind daher entsprechend zu überarbeiten, dh. alle Lärm- und Schadstoffberechnungen sowie deren graphische Darstellung sind ebenso zu korrigieren wie die darauf aufbauenden Beurteilungen.

Im Übrigen entsprechen die in den Plänen angeführten Flugrouten nicht den derzeitigen Flugrouten über Liesing. Pikanterweise wurde sogar die, mit 10.000 Unterschriften erkämpfte und

bei weitem nicht ausreichende, Verschiebung der Abflugroute nach Süden wieder rückgängig gemacht.

Für die Variante 16R/34L wurde sogar eine neue, von ihrer Namensgebung als MEDIX nicht nachvollziehbare Flugroute über Liesing angenommen.

### **5.1.2.2 Bei realistischer Betrachtung dürfte die Piste 16R/34L die weniger umweltunverträgliche Piste sein.**

Geht man von einem realistischen Variantenvergleich bei der hauptsächlich die nahe liegenden Flugrouten verwendet werden, so muss man zu dem Schluss kommen, dass die Variante 16R/34L die weniger umweltunverträgliche Piste ist, da diese auf vergleichsweise dünn besiedelte Gebiete zielt.

### **5.1.2.3 Für Liesing fehlen sämtliche Angaben in den Lärmkarten**

Obwohl Liesing schon jetzt vom Fluglärm betroffen ist und permanenter störender Fluglärm gesundheitsschädlich ist (siehe Zu 02.170- 6.3.1 Grenzwerte u.ä.) und bei realistischer Flugroutennutzung mit einer Vervielfachung des Lärms zu rechnen ist, fehlen für Liesing sämtlich Angaben, was die Belastung mit Lärm betrifft. Die UVE ist in diesem Punkt unvollständig und nachzubessern.

### **5.1.2.4 Aussagekräftige Beschwerdestatistiken fehlen**

Wie in der Stellungnahme des Lebensministeriums unter Empfehlungen 3.3 angeführt, ist die UVE im Punkto Beschwerdestatistik nachzubessern:

*In der UVE wird angeführt, dass die Fläche der Lärmzonen bereits in den vergangenen Jahren durch den Einsatz leiserer Flugzeuge trotz gestiegenen Flugverkehrsaufkommens stark zurückgegangen ist. Dennoch wurden im Jahr 2003 noch zahlreiche Beschwerden (>1000) über Fluglärm registriert. In der UVE sollte auch dargestellt werden, ob ein entsprechender Rückgang der Beschwerden zu verzeichnen war.*

Hier sind aussagekräftige Statistiken zu fordern, die diesen Punkt belegen.

### **5.1.2.5 Trend zu größeren Flugzeugen wurde nicht berücksichtigt**

Die Annahme leiserer Flugzeugtypen ist nicht nur unzureichend begründet, es ist auch nicht ersichtlich, wie die Berücksichtigung des Trends zu größeren und weniger steigfähigeren Flugzeugen berücksichtigt wird. Ein typisches Beispiel ist der A-380 der deshalb in mittleren Entfernungen vom Flughafen entsprechend lauter ist. Topographische Faktoren (z.B. Maurer Berg) wurden nicht berücksichtigt

Topographische Gegebenheiten werden in den Lärmberechnungen nicht berücksichtigt. So enden Lärmzonen bereits im Flachland obwohl Messungen ergeben haben, dass der Fluglärm zB. am Maurer Berg trotz größerer Entfernung zum Flughafen im Allgemeinen höher als in Siebenhirten ist.

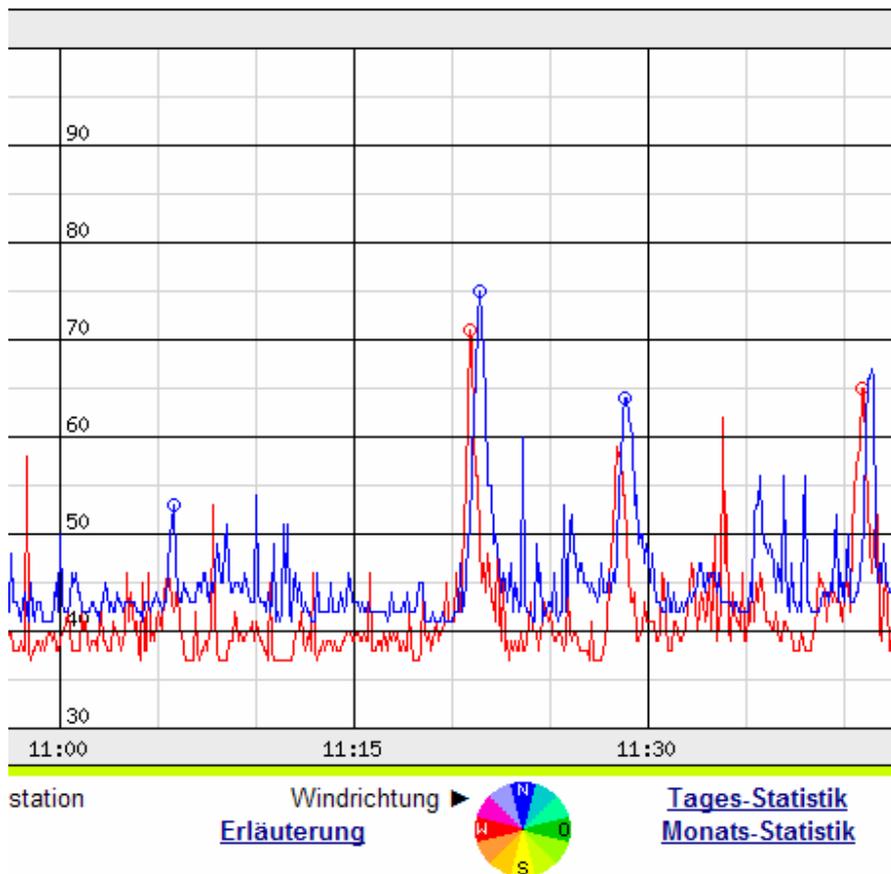


Abbildung 10: Illustration der unterschiedlichen Lautstärke – rot = Siebenhirten, blau = Maurer Berg

Entgegen der Annahme, dass Flugzeuge weiter weg vom Flughafen am Boden auch leiser sind, ist das nicht immer der Fall. Daher müssen auch topografische Faktoren bei den Lärmkarten mit berücksichtigt werden.

### 5.1.2.6 Eine Abschätzung der Lärmauswirkungen ist auf Grund der fehlenden Umgebungslärmkarten nicht möglich

Nachdem es in Wien bis heute die längst überfälligen Umgebungslärmkarten (laut Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich 60. Bundesgesetz : Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – BundeslärmG Jahrgang 2005 – Seite 4 §6 Absatz 3 Stichtag 31.Mai 2007!) nicht gibt, erscheint die Einreichung des Projektes 3. Piste in Bezug auf die Gefährdung von Zehntausenden Wienern geradewegs als fahrlässig.

### **5.1.2.7 Der Abend wird nicht oder nicht immer als eigener Zeitbereich ausgewiesen**

Bei der Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugrouten wird nur zwischen Tag und Nacht unterschieden, die Unterscheidung zwischen Tag und den relativ sensiblen Abendstunden fehlt.

### **5.1.2.8 Zu 02.110 – 6.2.3 Nachtflugregelung**

#### **Umweltunverträgliche Ausnahmen**

Ausnahmen von der Nachtflugregelung für die Zeit von 22:00-22:30 beschneiden die ohnehin mit 8h für Kinder zur kurz bemessene Nacht zusätzlich und sind daher als umweltunverträglich einzustufen.

Starts in der Nacht auf der Piste 11L auf der Flugroute SNUxA sollen letztlich über das dicht besiedelte Liesing (erfahrungsgemäß weiter stadteinwärts als unter Tags) führen. Gleiches gilt für Starts auf der Flugroute SNUxC.

Der besondere Schutz der für dichtest besiedelte Gebiet im Gesetz (z.B. Luftverkehrsregeln) verankert ist, wird ohne Notwendigkeit ignoriert. Eine solche Regelung ist nicht umweltverträglich.

### **5.1.3 Weitere Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110**

#### **5.1.3.1 Zu 02.110 – 5.3 Lärmsensible Nutzung**

##### **Die überwiegende Mehrheit sensibler Objekte wird nicht berücksichtigt**

Die vielen sensiblen Objekte wie Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten u.ä. in Liesing und anderen Teilen Wiens fehlen in der Auswertungstabellen und der Karte mit den sensiblen Objekten **02.110.500-00 Übersichtsplan Einzelpunkte**völlig.

Da damit zu rechnen ist, dass die Bezirke Wiens und die angrenzenden dichtbesiedelten Gebiete Niederösterreich (Perchtoldsdorf, Breitenfurt, Maria-Enzersdorf...), die bereits jetzt vom Fluglärm betroffen sind, durch eine 3. Piste zusätzlich belastet werden und auf Grund der hohen Bevölkerungsdichte eine sehr große Anzahl an sensiblen Objekte aufweist, sind diese unbedingt zu ergänzen. Dass umso mehr, als dort mit gesundheitschädlichen Lärm zu rechnen ist (siehe Punkt 3.2.4 ).

Der oben beschreiben Ergänzungsbedarf gilt auch für den Variantenvergleich 04.110.

#### **5.1.4 Zusammenfassung der Kritik an den UVE Lärmbeiträgen für den Bereich Liesing**

Wie bereits unter 3.2 ausgeführt, ist bei der Planvariante der 3. Piste bereits in einem als realistisch angenommen Szenario mit signifikanten gesundheitsgefährdenden Schallpegeln für Liesing zu rechnen, diese Annahme gilt umso mehr für das mögliche Worst Case Szenario.

Die Auswirkungen einer 3. Piste auf den Bereich Liesing sind in der UVE überhaupt noch nicht erfasst worden, weshalb hier keine Umweltverträglichkeit bescheinigt werden kann.

Sämtliche potentielle Auswirkungen auf Grund der 3. Piste müssen um Liesing und andere betroffene dicht besiedelte Gebiete im Umkreis von 30 km vom Flughafen ergänzt werden. Dabei ist sowohl ein realistischer Variantenvergleich als auch die Ermittlung des Worst Case Szenarios der Planvariante unter der Berücksichtigung Liesings einzufordern. Topografische Faktoren und der Trend zu größeren Flugzeugen sind dabei zu berücksichtigen.

**Die vorliegenden Lärmbeiträge zur UVE sind unseriös, da sie die tatsächlich zu erwartenden Umweltauswirkungen falsch und unvollständig erfassen. Es gibt daher keinen Grund zu der Annahme, dass die Variante 11R / 29 L der 3. Piste als umweltverträglich einzustufen ist. Es besteht aber der dringende Verdacht, dass die Planvariante auch die umweltunverträglichste Variante ist und dass zur Verschleierung der Betroffenheit von 100.000 Menschen mit gesundheitsschädlichem Fluglärm unrealistische Flugroutenbenutzungen angenommen wurden.**

Tatsächlich dürfte die Variante 16R/34L die umweltverträglichere Pistenlage darstellen.

## **5.2 Gesundheitsgefährdende erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen**

### **5.2.1 02.410 Zum Fachbeitrag Immissionsberechnung**

#### **5.2.1.1 Zu 02.410 – 2.1.6, Modellierung der Quellen**

Transporte von außen in das Untersuchungsgebiet also auch die Hintergrundbelastung durch andere Schadstoffquellen werden entsprechend dem Text ebenso nicht berücksichtigt, wie chemische Reaktionen zwischen den Schadstoffen.

Entsprechende Fachliteratur und Studien belegen die Bildung von Aerosolen aus Flugzeugabgasen – siehe PAZI-Endbericht [7], Seite 45: Zusammenfassung der Ergebnisse, Dr. A. Petzold.

Auszug: Partikel < 10 nm tragen maximal 10% zur Gesamtanzahl des kohlenstoffhaltigen Verbrennungsaerosols bei, während die Anzahl von Kondensationspartikel bis zu 14 mal höher sein kann als die Anzahl der Verbrennungspartikel.

Weiters ist davon auszugehen, dass bei der Kondensation eine Interaktion mit anderen Schadstoffen erfolgt – auch diese wurde nicht geprüft.

Oben angeführte Einschränkungen entsprechen daher nicht dem Stand des Wissens. Unter Vernachlässigung dieser Punkte ist eine vollständige Prüfung der Umweltauswirkungen jedenfalls unmöglich.

#### **5.2.1.2 Zu 02.410 – 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes**

Am Beginn des Textes wird ein Untersuchungsgebiet von 30 x 30km suggeriert, nachfolgend dann eine vertikale Ausdehnung von 915m angeführt. Weiters wird angeführt, dass höher gelegene Quellen keinen Beitrag im Untersuchungsgebiet liefern.

In der Unterlage 30.33 Seite 38 sind Wirbelschleppen mit 5 Meilen Horizontal und 500 – 900ft vertikal angegeben – schon alleine daraus ist die Einschränkung der vertikalen Ausdehnung auf

915m abzulehnen. Ebenso erfordert bereits die Aerodynamik des Fliegens eine Verfrachtung der Emission nach unten.

Des Weiteren gilt es wohl als gesichert, dass Motoren während ihrer gesamten Betriebszeit Emission freisetzen, womit zwingend von entsprechenden Immissionen auszugehen ist.

Entsprechend der Zielsetzung des Flugverkehrs entsprechende Flughöhen zu erreichen und der unterschiedlichen Steigfähigkeit der Flugzeuge würde eine Vertikalbeschränkung die Angabe einer horizontalen Ausdehnung ad absurdum führen.

Die Begrenzung des Betrachtungsraumes in der vertikalen führt dazu, dass das Projekt in seinen Auswirkungen auf die Betroffenen Umlandgemeinden nicht überprüft werden kann.

### **5.2.1.3 Zu 02.410 – 2.3.4, Darstellung der Restbelastung – Immissionsberechnung für das Vorhaben zum Prognosezeitpunkt 2020**

Im Punkt Null-Szenario wird eine Aussage des Auftraggebers angeführt, wonach durch laufende Optimierungsprozesse veränderte Verkehrsführung eine Verlagerung / Glättung der Emissionsschwerpunkte erfolgt ist.

Es wird nicht dargestellt, welcher Art diese Veränderungen sein sollen und welche Verbesserungen daraus resultieren. Die Aussage ist daher nicht zu überprüfen.

Der Beitrag 02.410 ist in oben angeführten Punkten jedenfalls nachzubessern, ansonsten eine Betrachtung der Umweltauswirkungen nicht erfolgen kann.

## **5.2.2 Zu 02.430 Fachbeitrag Luftschadstoffe**

### **5.2.2.1 Zu 02.430 – 1.2, Aufgabenstellung Fachbeitrag**

In der Aufgabenstellung wird dargelegt, dass im Rahmen der Emissionsanalyse Berechnungen für einige wenige Schadstoffe angestellt wurden. Für z.B. PAK Schwermetalle und Geruch findet sich bereits in der Aufgabenstellung keine Prognose. Ebenso fehlt die Betrachtung weiterer in der Nähe von Flughäfen zu findender Schadstoffe – siehe Anlage O'Hare Studie [6] Punkt 2.

### **5.2.2.2 Zu 02.430 – 2.2, Emissionsanalyse**

Für die Festlegung des Untersuchungsraumes gilt sinngemäß identes, wie bereits zu 02.410 – 2.3.2 angemerkt.

Ohne Hinweis auf die gesetzliche Basis wird auf die angebliche Irrelevanz der Schwelle hingewiesen. Der Verweis bzw. die Grundlage der Nullvariante ist anzuzweifeln. Dieser Status beruht doch auf einem Ausbau des Projektwerbers, welcher ohne UVP durchgeführt wurde. Daher ist als Grundlage der Zeitpunkt vor dem UVP freien Ausbau zu setzen – siehe Vertragsverletzungsverfahren Dr. Heger.

Am Ende des Kapitels wird ausgeführt, dass eine Verkehrszunahme von 2.000 bzw. 7.000 KFZ die Irrelevanzschwelle (siehe Anmerkung oben) nicht überschreitet. In 02.520 – 3.3.4 wird eine Steigerung von 8.490 Fahrzeuge zwischen Plan und 0-Variante angegeben, womit die Irrelevanzschwelle überschritten wird.

### **5.2.2.3 Zu 02.430 – 2.3, Immissionsanalyse**

Hier wird die Liste der zu betrachtenden Schadstoffe noch weiter gekürzt und umfaßt nun nur mehr Stickstoffoxyde und PM10. Sinngemäß gelten hier die Anmerkungen zu 02.430 – 1.2

### **5.2.2.4 Zu 02.430 – 3.2.6, Schwebstaub (TSP, PM10):**

Es wird auf die Verordnung der BmflFUW über belastete Gebiete verwiesen und dass damit keine zusätzliche erhebliche Belastung zulässig ist. Die Definition, was in gegenständlichen Fall als erheblich zu verstehen ist, fehlt.

### **5.2.2.5 Zu 02.430 – 4.1.1, Beschreibung der Untersuchungsszenarien**

Das Vorhaben im Jahr 2020 wird ausgeführt, dass der Auftraggeber laut 30.04 neue Abflugrouten vorgegeben hat. Im Beitrag 30.04 werden diese Routen als „prognostizierte Flugrouten“- somit unverbindlich - dargestellt. Weiters wird ausgeführt, dass Flugrouten durch höhere Instanzen festgelegt/verordnet/erlassen werden bzw. weder der Projektwerber noch die für den Beitrag 30.04 verantwortlich zeichnende AUSTRO CONTROL Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt GmbH einen Rechtsanspruch auf solch eine Bestimmung/Verordnung/Erlass hätten. Diese Annahme ist daher als rein hypothetisches (Beispiel)Konstrukt zu erkennen und kann als solches nicht als Grundlage für die Prüfung der Umweltauswirkungen herangezogen werden.

### **5.2.2.6 Zu 02.430 – 4.1.3, Abgrenzung des Untersuchungsraumes**

Es wird ausgeführt, dass ab 915m Flughöhe bzw. ab 300m über Grund keine nennenswerte Bedeutung der Schadstoffkonzentration vorliegt. Hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.410 – 2.3.2. Ergänzend ist anzumerken, dass daher jedenfalls am in 02.410 – 2.3.2 festgelegten Untersuchungsraum von 30 x 30km festzuhalten ist. Ohne die Arbeit in diesem Punkt generell anzupassen, ist die Prüfung der Umweltauswirkungen nicht möglich.

### **5.2.2.7 Zu 02.430 – 4.1.4, Emissionsarten**

SOx wird als toxikologisch wirksames SO<sub>2</sub> betrachtet, es fehlt die Betrachtung der Umwandlung in Schwefelsäure – siehe Anlage [4]

Des weitern werden die Partikelgrößen mit 10 bis 100nm angegeben. Der damit suggerierte Mittelwert von 55nm ist durch die korrekte Angabe für die Mitte des Intervalls mit 20,7nm zu ersetzen. Des weiteren werden diese Nanaopartikel in verharmlosender Weise PM10 zugeordnet. Als International anerkannte Betrachtung welche zumindest eher den Tatsachen entspricht, müßte die Zuordnung zu PM<sub>2,5</sub> erfolgen. Die Bewertung der Gesundheitswirkung von Nanopartikeln kann in der gewählten Darstellung jedenfalls nicht erfolgen. Die Aussage, dass es für Partikelemissionen keine verbindlichen Grenzwerte gibt und diese daher in der Emissionsrechnung als Ruß berücksichtigt werden, verhindert die Abschätzung der Gesundheitsauswirkungen - nicht nur für diesen Fachbeitrag sondern auch für alle darauf aufbauenden.

Der Emissionsfaktor für Rußpartikel wird mit 0,038g/kg angegeben. Diese Zahl stellt eine Gesamtemission dar. Die längste Phase der Emission ist für das Projekt jedenfalls nicht relevant, womit die einzelnen dem Projekt zuordenbaren Phasen zu bewerten sind.

Des weiteren fehlen Betrachtungen zu Aerosolen, Reifen, Pisten und Bremsenabrieb, zur Betankung, Triebwerksstart und APU start.

Siehe dazu Anlagen:

- 1.) Endbericht Lohmayer, Berechnung der KFZ-bedingten Feinstaubemissionen infolge Aufwirbelung und Abrieb für das Emissionskataster Sachsen [9] – Seite 117 (Reifen, Bremsen und Pistenabrieb)
- 2.) Arbeitsbericht Luftreinhaltung der Universität Stuttgart – ALS, Jahresbericht 2000/2001 [8] - Grafik Seite 40 und ff
- 3.) Pazi Endbericht [7] - 3.1.3, 1/ sowie 8/

Weiters wird im Beitrag (Seite 77) angeführt, dass die Schadstoffmengen nach ICAO Datenbank berechnet werden – nachdem die ICAO Datenbank für alle Phasen gesonderte Werte der Emissionen und damit auch für Ruß zur Verfügung stellt und der Autor selbst auf Döpelheuer verweist, ist davon auszugehen, dass dem Autor die von Döpelheuer beschriebene Relation zwischen ICAO Datenbank und emittierter Rußmasse bekannt ist. Es fehlt die Information inwiefern dieser Faktor berücksichtigt wurde, womit die vorliegenden Unterlage nicht geprüft werden kann.

Am Ende von 02.430 – 4.1.4 wird für APU als Datenbasis EPA, 1995 angeführt. Hier gibt es bereits aktuellere Daten aus Zürich – siehe Anlage [5]

#### **5.2.2.8 Zu 02.430 – 4.1.5, Modellierung des Flugbetriebes**

Es ist festzustellen, dass anstatt der Phasenzeiten für LTO laut ICAO Zeiten nach AzB angenommen wurden – die in der Rechnung verwendeten Zeiten werden jedoch nicht beschrieben, womit eine Prüfung unmöglich ist.

#### **5.2.2.9 Zu 02.430 – 4.4.2, Vorgehensweise**

hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 4.1.3.

Die Modellvalidierung anhand von 4 Tagen im 6 x 6km großen Ausschnitt erscheint ungeeignet.

#### **5.2.2.10 Zu 02.430 – 4.4.2, Beurteilungsschlüssel**

hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 2.2

#### **5.2.2.11 Zu 02.430 – 4.4.4, Immissionszusatzbelastung – Kurzzeitwerte**

hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 2.2, ergänzend dazu ist auszuführen, dass 02.430 – 4.1.8 Abb 36 bei identen Bewertungsgebieten deutliche Zunahmen für alle aufgetragenen Emissionen zeigt, welche jedenfalls größer 20% sind. Selbst wenn also die realen Schadstoffmengen durch die Begrenzung des Bewertungsraumes gekürzt werden, ist die Schlußfolgerung „in allen Bereichen irrelevant“ als **falsch** zu erkennen. Des weiteren ist anzuerkennen, dass der Mensch kein Halbstundendurchschnittsatmer ist, womit Halbstundenmittelwerte nur in Verbindung und als Ergänzung zu Spitzenwerten eine Aussage über die Gesundheitliche bzw. Umweltauswirkung zulassen.

### **5.2.2.12 Zu 02.430 – 4.5, Auswirkungen auf die Ozonsituation im Untersuchungsraum**

hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 4.4.4

Der Beitrag 02.430 ist in oben angeführten Punkten jedenfalls nachzubessern, ansonsten eine Betrachtung der Umweltauswirkungen nicht erfolgen kann.

### **5.2.3 04.410 Variantenvergleich Immissionsberechnung**

#### **5.2.3.1 Zu 04.410 – 2.1 Ausbauszenarien 2020**

Es wird angemerkt, dass für den Variantenvergleich die jeweils resultierende Immissionsbelastung in der Umgebung des Flughafens zu betrachten ist. Wie groß diese Umgebung angenommen wird, wird verschwiegen.

#### **5.2.3.2 Zu 04.410 – 3.1 Szenario 2020: Null-Variante**

Es wird attestiert, dass es zu Verbesserungen durch geänderte Verkehrsführung und damit geänderte Emissionsschwerpunkte kommt. Gleichzeitig wird zugegeben, dass sich das belastete Gebiet erweitert. Worin die geänderte Verkehrsführung besteht, wird nicht ausgeführt, womit die Aussage nicht geprüft werden kann.

#### **5.2.3.3 Zu 04.410 – 3.2 Szenario 2020: Vergleichsvariante 16/34, 2.220m – Null-Variante**

Die Abbildung zeigt ausschließlich positive Abweichungen also Zunahmen – Abnahmen werden nicht dargestellt. Die Darstellung liefert somit kein ganzheitliches Bild der Veränderung und ist somit ungeeignet, die Umweltverträglichkeit darzulegen – wobei dies selbstverständlich auch für die anderen ausschließlich positiven Darstellung gültig ist.

Weiters wird SO<sub>2</sub> nur als Differenz jedoch nicht für die 0-Variante alleine dargestellt. Ein Vergleich ist damit unmöglich.

#### **5.2.3.4 Zu 04.410 – 3.3 Szenario 2020: Variantenvergleich 11/29, 2.220m – Null-Variante**

Es wird beschrieben, dass sich geringe Konzentrationswerte bis an den Rand der Ortschaften Schwadorf und Enzersdorf erstrecken. Im Gegensatz dazu wird für 16/34 ausgeführt, dass Werte oberhalb der 3%-Isolinie am Flughafengelände und in unmittelbarer Nähe des Flughafens zu finden sind. Daraus ist zu schließen, dass 16/34 für die Anrainer verträglicher ist. Diese Schlußfolgerung findet sich jedoch weder in diesem Abschnitt noch in den darauf aufbauenden, womit an der Objektivität des Variantenvergleiches zumindest gezweifelt werden darf.

### **5.2.3.5 Zu 04.410 – 3.4 Planszenario 2020: Vorhaben 11/29, 2.400m – Null-Variante**

Es wird ausgeführt, dass im Vergleich zu 2.220m Abstand alle Werte im gleichen Bereich liegen. Dennoch reichen die Konzentrationswerte hier offensichtlich nicht mehr an die Ortsgrenzen Schwadorf und Enzersdorf heran. Inwieweit eine Abstandszunahme von 7,5% eine solche Veränderung erbringen kann, geht aus den Unterlagen nicht hervor und ist deshalb zu bezweifeln.

### **5.2.3.6 Zu 04.410 – 4 Zusammenfassung**

hier wird festgestellt, dass es sich bei der Nullvariante um den genehmigten Zustand zum Prognosezeitpunkt handelt – dies ist in Anbetracht der laufenden Beschwerde von RA Dr. Heger bzw. der nun durchzuführenden ex-post UVP in Abrede zu stellen. Als Basis wäre somit 2003 heranzuziehen.

Die Schlussfolgerung, dass aufgrund der geringen Unterschiede keine Rangordnung zu erstellen ist, ist in Anbetracht der Stellungnahme zu 04.410 – 3.3 in Abrede zu stellen.

Der Beitrag 04.410 ist in oben angeführten Punkten jedenfalls nachzubessern, ansonsten eine Betrachtung der Umweltauswirkungen nicht erfolgen kann.

## **5.2.4 04.430 Variantenvergleich Luftschadstoffe**

### **5.2.4.1 Zu 04.430 – 2.2 Vorgehensweise**

hier gilt voll inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 4.1.3 wobei zu ergänzen ist, dass eine Betrachtung von 6x6km in einer unverhältnismäßigen Relation zum Pistenabstand steht. Die daraus gewonnenen Aussage kann also nicht relevant sein.

Des Weiteren wird wie auch schon zuvor in 04.410 – 3.2 ff ausschließlich mit Zunahmen argumentiert, womit unsere Stellungnahme zu 04.410 – 3.2 hier voll inhaltlich anzuwenden ist.

### **5.2.4.2 Zu 04.430 – 2.2.3 Beurteilungsschlüssel**

Zum einen wird hier dargestellt, dass eine Unsicherheit von 10% anzunehmen ist, zum anderen wird erklärt, dass Zunahmen von 3% als geringfügig und in weiterer Folge als irrelevant zu verstehen sind. Es wird in der Folge angeführt, dass eine irrelevante Zusatzbelastung von 3% messtechnisch nicht erfassbar ist. In Anbetracht, dass u.a. für das Wiener Stadtgebiet ein Verschlechterungsverbot gilt ist die Schlussfolgerung IRRELEVANT in jedem Punkt als positivste Auslegung der Messunsicherheit zu erkennen. Die Zulässigkeit dieser Schlussfolgerung ist jedenfalls zu bezweifeln.

### **5.2.4.3 Zu 04.430 – 2.3.4 Schwebstaub (PM10)**

Unklar ist warum hier SO<sub>2</sub> angeführt wird.

Die Tabelle der Zusatzbelastungen zeigt in allen Bereichen 0 – die Herkunft dieser Daten ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, womit die Vermutung nahe liegt dass der Betrachtungsraum von 6x6km eine Zunahme in den in der Tabelle enthaltenen Bereichen nicht zulässt. Jedenfalls ist zu bestreiten, dass eine Zunahme in absoluten Zahlen in allen Bereichen ein 0-Ergebnis liefert.

#### **5.2.4.4 Zu 04.430 – 2.4.1 Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)**

Die Grundlage der Irrelevanz für das Stadtgebiet von Wien – sofern hier überhaupt ein Irrelevanzkriterium gelten kann – geht aus den Unterlagen nicht hervor, womit inhaltlich die Stellungnahme zu 04.430 – 2.3.4 anzuwenden ist.

#### **5.2.4.5 Zu 04.430 – 2.6.2 Vergleich der Ergebnisse der Emissionsberechnung**

hier gilt inhaltlich unsere Stellungnahme zu 02.430 – 4.1.4, wobei unschwer zu erkennen ist das die zu diesem Punkt gemachten Anmerkungen hier entsprechend zu korrigierende Ergebnisse liefern.

Der Beitrag 04.430 ist in oben angeführten Punkten jedenfalls nachzubessern, ansonsten eine Betrachtung der Umweltauswirkungen nicht erfolgen kann.

### **5.3 Medizin und Umwelthygiene**

#### **5.3.1 Allgemeine Kritik am Fachbeitrag 02.170**

Der unter Punkt 2.1 zitierte Grundsatz wurde nicht ausreichend berücksichtigt.

Zitat:

individuellen Fallabklärung bei möglichen umweltverursachten Krankheitsbildern. Die individuelle Umweltmedizin ist daher auf Erkenntnisse angewiesen, die bevölkerungsbezogen erhoben werden. Diese bevölkerungsbezogenen Erkenntnisse

Unter bevölkerungsbezogenen Untersuchungen sind solche zu verstehen, welche für die Gesamtbevölkerung möglichst repräsentativ sind. Dieser Grundsatz wird im Fachbeitrag nicht ausreichend berücksichtigt, da dieses im wesentlichen auf Studien aufbaut, die an kleinen, nicht repräsentativen Gruppen durchgeführt wurden. Das ist vor allem bei den überproportional häufig zitierten DLR-Studien der Fall. In diesen wurden nur jüngere gesunde Personen in die Studie aufgenommen. Daher sind diese Ergebnisse nicht 1:1 auf die betroffenen Personen der Anrainergemeinden umzulegen und die Aussagen des Fachbeitrags über die medizinische Unbedenklichkeit des Vorhabens generell in Frage zu stellen.

## 5.3.2 Punktuelle Kritik am Fachbeitrag 02.170

### 5.3.2.1 Zu 02.170 - 3 Wirkungen von Lärm auf den Menschen

Zitat:

Die Beurteilung einer Kombinationswirkung von verschiedenen Verkehrslärmquellen (Flug-, Straßen-, Schienenlärm) ist aus medizinisch-umwelthygienischer Sicht zwar wünschenswert, ist aber nach dem derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung nicht zweckdienlich. Die Addition physikalischer Lärmindizes entspricht nicht den extra-auralen Auswirkungen auf den Menschen. Dies wird beispielhaft in Punkt 3.7 Gesamtlärm besprochen. Unter diesem

Studien welche die Auswirkungen kombinierter Lärmquellen belegen, werden hier nicht berücksichtigt

Zitat:

Für die wichtigen chronischen (langfristigen) Auswirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislaufsystem gibt es derzeit nur wissenschaftliche Untersuchungen der Einwirkungen von Straßenverkehrslärm. Diese werden im Punkt 3.3 erörtert. Für die Wirkungen von Lärm auf den Schlaf sind Maximalpegelhäufigkeitsbeziehungen besonders bedeutsam. Auf diese Fragen wird daher in Kapitel 3.1.2 über die Veränderungen der Schlafqualität eingegangen.

Es gibt sehr wohl Daten, die belegen, dass Fluglärm zu einer erhöhten Rate an kardiovaskulären Erkrankungen, insbesondere aber zur Hypertonie entscheidend beiträgt. (LARES Studie, Niemann 2003, Franssen et al 2004, Greiser et al 2006, Jarup et al 2008). Alle diese Studien werden aber nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

So werden nur die vorläufigen Ergebnisse der HYENA-Studie (Jarup et al 2008) [3] erwähnt. Die 2008 erschienene Originalpublikation wurde im Fachbeitrag aber nicht berücksichtigt. Gleiches gilt für die Arbeit von Greiser et al 2006, die im gesamten Konvolut des Fachbeitrags nicht einmal Erwähnung findet. Untersuchungen von Franssen et al finden sich ausschließlich im Literaturverzeichnis, was darauf schließen lässt, dass der Autor des Fachbeitrags diese Studie kennt, aber bewusst nicht erwähnt.

Die Objektivität des Fachbeitrags ist daher zu bezweifeln.

Weiteres Zitat:

Empirische Wirkungsschwellen in höheren Lärmpegelbereichen von  $L_{eq}$  60-65 sind krankheitsbezogene Schwellenbereiche, welche sich auf beobachtbare, jedoch statistisch nicht signifikante Risikoerhöhungen für Herz-Gefäßerkrankungen auf Basis von epidemiologischen Untersuchungen beziehen. Demgegenüber stehen Wirkungsschwellen in

Die Aussage, dass Dauerschallpegel von 60-65 dBA kein signifikantes Risiko darstellen, ist wenig glaubhaft dargestellt. So wird die unter Punkt 6.2 keine Neuwidmung für Wohnnutzung als Schutzmaßnahme vorgeschlagen.

Vielmehr wird aus diversen Studien (siehe Punkt 5.3.2.9) klar, dass ein Dauerschallpegel von 60-65dB jedenfalls krank macht.

### 5.3.2.2 Zu 02.170 - 3.1. Veränderungen der Schlafqualität und der Erholungsfunktion durch Lärm

Der Kommentar zur DLR-Studie Basner et al 2004 ist unvollständig. Es fehlt die Erwähnung, dass diese Studie an wenigen, völlig gesunden Probanden gemacht wurde und daher diese Resultate nur auf gesunde Personen anzuwenden sind. Die Daten haben für die allgemeine Bevölkerung

wenig Relevanz. Es handelt sich um keine zufälligen Stichproben sondern um freiwillige Personen, die sich für die Untersuchung gemeldet haben.

13 x 53 dBA in Innenräumen in der Nacht beruhen auf keiner aussagekräftigen Studie, da diese nur Gesunde einschlossen hat. Bevor darauf aufbauend Grenzwerte ermittelt werden, ist erst eine aussagekräftigere Studie durchzuführen, die z.B. auch ältere Menschen und Kranke einschließt.

Weiters sei noch erwähnt, dass z.B. die Untersuchungen von Basner 2004 nicht das Ziel hatten „Nachtschutzkriterien“ zu bestimmen.

### **5.3.2.3 Zu 02.170 - 3.1.4 Meta-Analysen**

Unter diesen Punkt werden 33 dB Maximalschallpegel als Schwellwert für die Erhöhung der Aufwachwahrscheinlichkeit erwähnt. Diese Studienergebnisse von Basner müssten sowohl bei der Zulässigkeit von Fluglärm in der Nacht als auch bei den Lärmkarten berücksichtigt werden. Es ist hier die Frage zu stellen, ob nicht daraus ein allgemeines Nachtflugverbot abzuleiten wäre.

Eine entsprechende Anpassung der Lärmkarten ist einzufordern.

### **5.3.2.4 Zu 02.170 - 3.1.5. Biochemische Analyse**

In Bezug auf die Veränderung der Cortisolspiegel ist auch die Studie von Samel et al zu berücksichtigen.

### **5.3.2.5 Zu 02.170 - 3.1.6. Herz-Kreislauf System**

Die HYENA-Studie (Jarup et al 2008) [3] ist irreführend zitiert. Hier wird nicht zwischen Pilotstudie und eigentlicher Studie unterschieden und der Eindruck erweckt, dass die gesamte HYENA-Studie (Jarup et al 2008) [3] unter dem Mangel einer zu geringen Probandenanzahl leidet. Offensichtlich wird aber auch mit unterschiedlichen Maßstäben gemessen, so ist bei den 140 Patienten der HYENA-Pilotstudie von einer kleinen Probandenanzahl die Rede ist, während die DLR-Studie (1999-2003) – mit nur 62 Probanden als umfangreichste Studie dargestellt wird (02.170 – 3.1). Der Fachbeitrag lässt die erforderliche Objektivität vermissen.

Der Grund warum militärische Überflüge erwähnt werden, ist zu erläutern.

### **5.3.2.6 Zu 02.170 - 3.1.7. Subjektive Beurteilung der Schlafqualität**

Der Vergleich mit dem Schienenverkehrslärm ist für die Ermittlung der Umweltverträglichkeit des Fluglärms irreführend.

### **5.3.2.7 Zu 02.170 - 3.1.8. Leistungsfähigkeit nach der lärmgestörten Nacht**

Dass die Leistungsfähigkeit nach einer durch Fluglärm gestörten Nacht eingeschränkt ist, liegt auf der Hand. Auf die Ergebnisse der Kontrollgruppe in der Originalarbeit wird nicht eingegangen. Die Beschreibung der Auswirkungen auf die körperliche Leistungsfähigkeit fehlt. Die Überprüfung der geistigen Leistungsfähigkeit an Hand eines Computertests dürfte nicht ausreichend sein und ist daher durch entsprechende Studien zu ergänzen.

### **5.3.2.8 Zu 02.170 - 3.2. Veränderung biochemischer Parameter**

Zitat:

viel Wissen vorliegt. **Hormonveränderungen sind nach lärmbelasteten Nächten aber auch im Sinne einer chronischen Wirkung bei lange Zeit durch Fluglärm belasteten Personen beschrieben worden. Diese beschriebenen Veränderungen u.a. der zirkadianen Rhythmik treten bereits bei relativ niedrigen Pegeln auf und habituieren nicht, bleiben aber wegen methodischer Schwierigkeiten in der Durchführung in ihrer Aussagekraft limitiert** (Maaß et al 2006). Zusätzlich soll hier auch angemerkt werden, dass es gerade für Stressreaktionen sehr

Einerseits wird auf die enorme Problematik der Veränderungen der zirkadianen Rhythmen bei sehr geringen Schallpegeln hingewiesen. Andererseits wird die Problematik noch im gleichen Satz negiert, in dem einfach auf nicht erklärte methodische Schwierigkeiten angeführt werden. Stattdessen wird auch angemerkt, dass es auch anderer Auslöser für Stressreaktionen gibt. Diese banale Aussage erklärt aber keinesfalls, warum die Störung der zirkadianen Rhythmen nicht zur Beurteilung herangezogen werden sollte.

Die hinreichend belegten Auswirkungen von bereits geringen Schallpegeln auf die zirkadianen Rhythmen sind adäquat zu berücksichtigen.

### **5.3.2.9 Zu 3.3 Wirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislaufsystem (vegetative Reaktionen)**

Die ersten Ergebnisse der HYENA-Studie (Jarup et al 2008) [3] werden in ihrer Aussagekraft bestritten. Dazu zieht der Autor des Fachbeitrags Ergebnisse von Stresshormonuntersuchungen heran, deren Aussagekraft aber vom Autor des Fachbeitrags selbst auf Grund methodischer Schwächen nur als limitiert bezeichnet werden. Diese Argumentationsweise ist unwissenschaftlich.

### **5.3.2.10 Zu 02.170- 6.3.1 Grenzwerte u.ä.**

Zitat:

**Maximalpegelhäufigkeitskriterium: 13x53 dB (innen), 13x68 dB (außen)**  
Die Pegelhäufigkeiten wurden aus Griefahn et al (2002) sowie Spreng (2004) entnommen und berücksichtigen Stresshormonveränderungen durch Nachtlärm.

Eine Ableitung eines Maximalpegelhäufigkeitskriteriums aus schlecht abgesicherten **ungefähren Wirkschwellen** ist unseriös.

Zitat dazu aus 02.170 – 3.1.6:

*Als gesichert kann weiters gelten, dass diese Reaktionen bei Fluglärm sich im Normalfall auch nach jahrelanger Exposition nicht adaptieren, obwohl eine klare subjektive Habituation nach wenigen Nächten auftritt (Muzet 2002). Spreng (2002, 2004) gibt **Spitzenpegelwerte für L<sub>max</sub> von 53 dB(A), unter der Voraussetzung einer längeren Dauer und einer größeren Häufigkeit der Einzelereignisse, als ungefähre Wirkschwelle (nächtliche vegetative Überproportional-Reaktionsschwelle) an.***

Vielmehr ist jede regelmäßige Störung durch Fluglärm am Tag und/oder in der Nacht zu berücksichtigen, da Studien zeigen, dass bereits regelmäßige Störungen medizinisch relevant sind.

Daher ist das betroffene Gebiet deutlich größer und die Lärmkarten sind im entsprechenden Fachbeitrag und im Variantenvergleich anzupassen.

Eine Erweiterung der Lärmkarten bis auf jene Gebiete, in denen Menschen von permanenten störenden und damit gesundheitsgefährdenden Fluglärm sind (z.B. große Teil Wiens und des Bezirks Mödling) ist im Sinne der vollständigen Erfassung der Umweltauswirkungen einer 3. Piste zu fordern.

Diese Kritikpunkt findet sich bereits in der Stellungnahme des Lebensministeriums zur UVE:

*Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte der im Jahr 2003 eingegangenen Lärmbeschwerden aus dem Bereich Wien und damit aus Gebieten stammt, die nicht in den betrachteten Lärmzonen liegen. Zu Belästigung bzw. Störung des Wohlbefindens wird ausgeführt, dass Störungen höherer Funktionen und Leistungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können. In der umwelthygienischen Beurteilung sind daher auch durch das Vorhaben verursachte Belästigungsreaktionen quantitativ zu beschreiben. Dabei müssen die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Dosis-Wirkungs-Beziehungen sowie aktuelle Untersuchungsergebnisse, die von der „Working Group assessment of exposure to noise“ berichtet wurden und eine weitaus höhere Störwirkung als bisher angenommen nahe legen, berücksichtigt werden.*

### **zu 02.170-8.1 Fluglärmauswirkungen**

Sogar die im Fachbeitrag Lärm 02.110 genannten, etwa 2300 zusätzlichen Betroffenen durch den Nachtfluglärm wird nicht eingegangen, insbesondere ist nicht nachvollziehbar warum die unglaubliche Werte von 55 dBA – 65 dBA beim Nachtfluglärm ignoriert werden. Ein Variantenvergleich zu einer 3. Piste 16/34 im Bereich 4.3 Medizin und Umwelthygiene fehlt und ist nachzufordern.

#### **5.3.2.11 Zu 02.170-4.3 Feinstaub**

Der vorliegende Fachbeitrag behandelt das Kapitel Feinstaub nur in knapp zwei Seiten. Die jüngste der zitierten wissenschaftlichen Arbeiten stammt aus dem Jahre 2006, es wird also auf die neuesten Studien gar nicht eingegangen.

#### **5.3.2.12 Zu 02.170 - 11.3.3 Beurteilung der Zusatzbelastung bei Umsetzung des Vorhabens**

Die enorme Anzahl der vom Flugverkehr freigesetzten und auf Grund ihrer chemischen Zusammensetzung und Größe besonders gefährlichen Nanopartikel ist weder qualitativ und quantitativ charakterisiert worden.

Die Ermittlung der Anzahl der vom Flugverkehr in Schwechat freigesetzten Partikelanzahl fehlt ebenso wie der Vergleich mit der Anzahl aus dem Straßenverkehr.

#### **Zitat:**

*Die Immissionssituation wird sich durch den Bau und Betrieb der Parallelpiste 11R/29L am Flughafen Wien-Schwechat sowie der weiteren vorhabensbedingten Maßnahmen nur geringgradig verändern.*

Diese obige Aussage ist nicht nachvollziehbar. Eine Verdoppelung des Flugverkehrs bedeutet auch eine Verdoppelung der Emissionen und der vom Flughafen verursachten Immissionen. Weiters werden, wie aus der Stellungnahme des Lebensministeriums hervorgeht, beim Bau der 3. Piste enorme Emissionen wie z.B. 13 % der gesamtösterreichischen jährlichen PM10-Emissionen freigesetzt.

**Zitat:**

*Aus vorsorgemedizinischen Gründen wäre jedoch auch eine allgemeine Verringerung der Ozon- und Feinstaubbelastung anzustreben. Da bei Ozon und Feinstaub keine echten Schwellen in der Dosis-Wirkungsbeziehung abgeleitet werden können, kann somit nur eine generelle Reduktion bei Ozon und Feinstaub durch überregionale, nationale und internationale Maßnahmen zu einer Verbesserung der gesundheitlichen Beeinträchtigungen in der Bevölkerung führen. Flugplatzspezifische Maßnahmen können hierzu nur wenig beitragen.*

Die Schlussfolgerung, dass nur weil es keine echten Schwellen in Dosis-Wirkungsbeziehungen gibt, der Flugverkehr keinen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann ist unsinnig. Eine Verdoppelung des Flugverkehrs bedeutet auch eine Verdoppelung der Emissionen und der vom Flughafen verursachten Immissionen.

Weiters wird hier auf die unter Punkt 5.2 zusammengefassten Kritikpunkte zum Thema Luftschadstoffe hingewiesen und eine Überarbeitung des Fachbeitrags 02.170 unter Berücksichtigung dieser Punkte verlangt.

### **5.3.3 Zusammenfassung der Kritik am Fachbeitrag 02.170**

Wie besonders am Thema Lärm und Feinstaub sichtbar wird, ist der Fachbeitrag 02.170 nicht objektiv, was sich in einer einseitigen Literaturliste einerseits und an der offensichtlich gezielten Verharmlosung der medizinischen Implikationen des steigenden Flugverkehrs bemerkbar macht. Der Fachbeitrag ist daher nicht geeignet, die medizinischen Auswirkungen einer 3. Piste objektiv zu beurteilen.

Abgesehen davon baut der Fachbeitrag auf einer falschen Anzahl von Flugbewegungen auf und berücksichtigt keine Worst Case Szenarien.

Weiters fehlt die medizinisch-umwelthygienische Berücksichtigung der unterschiedlichen Varianten betreffend der Pistenlage völlig, der diesbezüglich geplante Variantenvergleich 04.170 ist daher einzufordern.

## **6 Erhebliche Belastungen der Umwelt und des Klimas des Bodens, der Luft und bleibende Schädigungen des Tierbestands und der Gewässer durch die 3. Piste**

*Durch die Errichtung und den Bestand der geplanten 3. Start- und Landebahn am Flughafen Wien Schwechat sind nachhaltige Umwelteinwirkungen zu erwarten, die erhebliche Belastungen der Umwelt und des Klimas verursachen und den Boden, die Luft, den Tierbestand und den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.*

### **6.1 Belastung der Luft durch die geplante 3. Piste**

Siehe [5.2](#)

### **6.2 Belastung des Klimas durch die geplante 3. Piste**

von Dr. Brigitte Buschbeck

#### **6.2.1 Der UVE Fachbeitrag Klima 02.420 wird aus folgenden Gründen beanstandet:**

##### **6.2.1.1 Einleitung: Kein Irrelevanzkriterium bei großer CO<sub>2</sub> Produktion möglich**

Durch die menschlichen Aktivitäten stieg der CO<sub>2</sub> Gehalt der Luft weltweit in den letzten Jahrzehnten bereits auf einen weit höheren Wert als seit 650.000 Jahren. Nur radikale Interventionen könnten Schlimmes verhindern (Scientific American, Special Issue, September 2006). Alle Länder sind gefordert, alle Branchen müssen einen Beitrag zum CO<sub>2</sub> Einsparen leisten, sonst wird es keine Stabilisierung unseres Klimas geben. Ein „Irrelevanzkriterium“ für Projekte, die so wie das Gegenständliche, einen weiteren Anstieg von CO<sub>2</sub> Emissionen in der Höhe von Millionen Tonnen/Jahr und anderen klimarelevanten Gasen nach sich ziehen, kann es nicht geben.

Es ist hingegen im Interesse von uns allen, von jedem einzelnen Bürger, vor allem im Hinblick auf die Folgen für unsere Kinder/Enkelkinder, den CO<sub>2</sub> Ausstoß so rasch und wirkungsvoll wie möglich zu senken und die Wirtschaft und Politik in die Pflicht zu nehmen.

Österreich ist, wie weidlich bekannt, hinter seinen Einsparverpflichtungen weit zurück. **Daher sind wir Bürger von der gegenwärtigen ungebremsten Wachstumspolitik am Wiener Flughafen und damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Zunahme doppelt betroffen. Auch für die Strafzahlungen werden wir Steuerzahler in Zukunft aufkommen müssen.**

[\(Krone, 26.11.07: „Österreich droht Klima-Strafe. Kyoto-Ziel verfehlt, Staat muss 1.5 Milliarden Euro zahlen....denn für nicht eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen die Reduktionen anderswo in der Welt nachgekauft werden“\)](#)

### **6.2.1.2 Der Flugverkehr und sein enormes Wachstum schaden generell der Umwelt und dem Klima und auch der Wirtschaft.**

Er ist das Schlusslicht aller Verkehrsträger in der Ökobilanz. ([Verkehrsclub Österreich \(VCÖ\)](#), Studie „Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums, Wien 2005) Durch Steuerprivilegien zahlt er nicht selbst für die diversen externen Kosten, insbesondere nicht für die von ihm verursachten Klimaschäden. Der VCÖ schätzt diese Kosten auf 1 Milliarde Euro/Jahr, die auf die Steuerzahler abgewälzt werden. Das Projekt der 3. Piste wird den Flugverkehr in Wien – Schwechat verdoppeln. Im FB 02.420 wird mit keinem Wort auf diese negativen Auswirkungen eingegangen, obwohl das UVP Gesetz eine „Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt...Luft.....Klima...“ verlangt.

### **Die wirtschaftliche Notwendigkeit eines so exzessiven Ausbaus zu einem „Hub“ wird bezweifelt**

Anhand des Beispiels der Abwanderung der Niederlassung von IBM nach Prag ist zu bezweifeln, dass alleine die Größe eines Flughafens für die Wirtschaft ausschlaggebend ist.

Laut VCÖ lässt sich ein Teil der geschäftlichen Verbindungen viel zeitsparender und kostengünstiger und Klima schonender mit den modernen Mitteln der Telekommunikation (Videotelefon, Videokonferenzen) erledigen.

Laut VCÖ ist das Flugzeug bei weitem das umweltschädlichste Fortbewegungsmittel. Für Strecken innerhalb Europas könnten Hochgeschwindigkeitsverbindungen der Bahn mit 7 bis 11 mal weniger Energieverbrauch die Fortbewegung übernehmen.

### **6.2.1.3 Ein verpflichtendes Angebot des Projektwerbers zur Beteiligung an Klimaschutzprogrammen fehlt**

Ein verpflichtendes Angebot der FWAG, die bedeutende CO<sub>2</sub> Produktion durch den Flugverkehr (alleine nur in engster Flughafennähe, unter 915m von einigen 100.000 t/Jahr), in Zukunft durch Beteiligung an entsprechenden Klimarettungsprojekten zu neutralisieren, sowie verpflichtende Abkommen mit den am Flughafen landenden und startenden Airlines zu solchen Projekten, fehlt.

### **6.2.1.4 Die Angabe des Gesamtenergieverbrauchs/Jahr fehlt**

Die Angabe des Gesamtenergieverbrauchs/Jahr am Flughafen, inklusive des Verbrauchs am Boden, aufgeschlüsselt nach Energieträger (UVP Gesetz) zum Zeitpunkt des Ausgangsszenarios und dessen voraussichtlicher Zuwachs durch das Projekt (bis 2020 und bis zur möglichen Endauslastung von ca. 460.000 Flugbewegungen/Jahr, die laut TU-Studie[2] und anhand des Beispiels Heathrow möglich sind) fehlt.

### **6.2.1.5 Die gesamte CO<sub>2</sub> Menge, die durch den Flugbetrieb verursacht wird, ist enorm hoch**

Die im Abschnitt 3.2.4 „Bilanz der klimarelevanten Emissionen“ in Tabelle 2 angegebenen Mengen von 253.862 t/a für das Jahr 2003 verharmlosen die tatsächliche Situation.

Begründung: Der Flugverkehr, der durch den Flughafen Schwechat verursacht wird, produziert (durch die dort getankte Kerosinmenge) jährlich eine CO<sub>2</sub> Menge, die schon größer ist, als diejenige des gesamten Wiener Straßenverkehrs von ca. 1.4 Millionen Tonnen pro Jahr (mio t/a).

(Quellen: VCÖ: „Klimaschutz und Verkehr“, Mobilität in Zukunft 1/2008 und BM f. Wirtschaft und Arbeit, 2007, Bundesland Luftschadstoff-Inventur, [www.bundesumweltamt.at](http://www.bundesumweltamt.at) ).

Einwänden, dass das in Schwechat getankte Kerosin ja nicht nur über Österreich verbrannt wird, ist entgegenzuhalten, dass ja auch im EU-Ausland für die Flüge nach Wien getankt wird. Ferner, falls einzig der über Österreich verbrannte Treibstoff zählen würde, müsste dann Österreich auch für alle nationalen und internationalen Überflüge (für die es ja bezahlt bekommt) zur Verantwortung gezogen werden.

#### **6.2.1.6 Ungebremster Anstieg der CO<sub>2</sub> Emissionen steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs**

Im Gegensatz zum Straßenverkehr in Wien mit der Zunahme der Emissionen von 1990 bis 2003 um 15%, stiegen die CO<sub>2</sub> Emissionen des Flugverkehrs rasant an: seit 1990 haben sich die CO<sub>2</sub> Emissionen mehr als verdoppelt! (VCÖ, [Presseaussendung, pte070119031](#)). Das vom Flughafen eingereichte Projekt würde diesen Trend des ungebremsten CO<sub>2</sub> Anstiegs fortsetzen und in absehbarer Zukunft die CO<sub>2</sub> Produktion abermals verdoppeln. Ein weiterer Anstieg der CO<sub>2</sub> Produktion auf weit mehr als 3 Millionen Tonnen/Jahr bis zur Endauslastung des 3-Pistesystems mit ca. 460.000 Flugbewegungen pro Jahr ist voraussehbar (siehe Graphik).

Das steht im krassen Widerspruch zu den geplanten Einsparvorgaben für den Verkehr des Umweltministers von fast 5 mio t CO<sub>2</sub> pro Jahr! ([Reduktionsverpflichtungen im Klimaschutzgesetz, www.kurier.at/nachrichten/167128.php, 11.06.2008](#))

#### **6.2.1.7 Klimawirksamkeit des CO<sub>2</sub> in großer Höhe ist 2 bis 5mal höher wirksam als am Boden**

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Klimawirksamkeit des emittierten CO<sub>2</sub> s in großer Höhe 2 bis 5mal so hoch ist, als die des am Boden erzeugten Kohlendioxids (VCÖ und Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)).

Im vorliegenden Fachbeitrag wird darauf nicht eingegangen.

#### **6.2.1.8 Flugzeuge stoßen nicht nur CO<sub>2</sub> aus, sondern u. a. auch Wasserdampf und Stickoxyde mit der Produktion von Ozon**

Und die beeinflussen neben dem CO<sub>2</sub> ebenfalls das Klima. Der Wasserdampf führt z.B. zum Aufbau von Kondensstreifen und Zirruswolken. Beide verstärken den Treibhauseffekt, besonders wenn sie in der Nacht entstehen.

Diese klimaschädlichen Faktoren des Fliegens hatte der Klimarat der Vereinten Nationen (IPCC) bereits 1999 in einem [Sonderbericht über den Flugverkehr und die Atmosphäre](#) untersucht. 2005 bestätigten Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) [in einer Studie den IPCC- Bericht](#).

aus <http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/0,1518,518545,00.html>

Im vorliegenden Fachbeitrag wird darauf nicht eingegangen.

### **6.2.1.9 Der Vergleich mit Wasser- und Windkraftwerken sowie mit dem Wiener Straßenverkehr, zeigt das ganze Ausmaß der Klimaschädlichkeit des Projektes (siehe Graphik)**

Die folgende Graphik stellt folgende Argumente eindrucksvoll dar.

Rein energetisch gesehen, entspricht schon die Energiemenge, die „nur“ der Erzeugung von mehreren 100.000 t CO<sub>2</sub> /Jahr allein in Flughafennähe (unter 915m Höhe) zugrunde liegt (rosa in der Graphik), der Jahresenergieerzeugung eines Kraftwerks der Größe Freudenaus<sup>1</sup> (grün).  
[http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische\\_Donaukraftwerke](http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Donaukraftwerke)

Diese Energiemenge würde sich aber mit der 3. Piste noch wesentlich erhöhen. Sie entspräche dann fast der Energieproduktion von allen Windkraftwerken Österreichs zusammen, Stand Ende 2006 (blau).

<http://de.wikipedia.org/wiki/Windenergie>

Dramatisch zeigt sich ein Vergleich der am Flughafen getankten Menge in Tabelle 3 (rot in Graphik) mit der des gesamten Wiener Straßenverkehrs (gelb).

(Bundesland Luftschadstoff-Inventur, [www.bundesumweltamt.at](http://www.bundesumweltamt.at), Emissionskataster der Stadt Wien).

---

<sup>1</sup> In der Berechnung für die Graphik ist der Wirkungsgrad eines äquivalenten modernen kalorischen Kraftwerks mit Kraft-Wärme Kopplung berücksichtigt ( <http://www.e-sicher.at/index.php?id=96> )  
Der Projektwerber hätte außerdem in Tabelle 2 den gesamten Energieverbrauch am Boden berücksichtigen müssen, er inkludierte aber nur den KFZ-Verkehr.

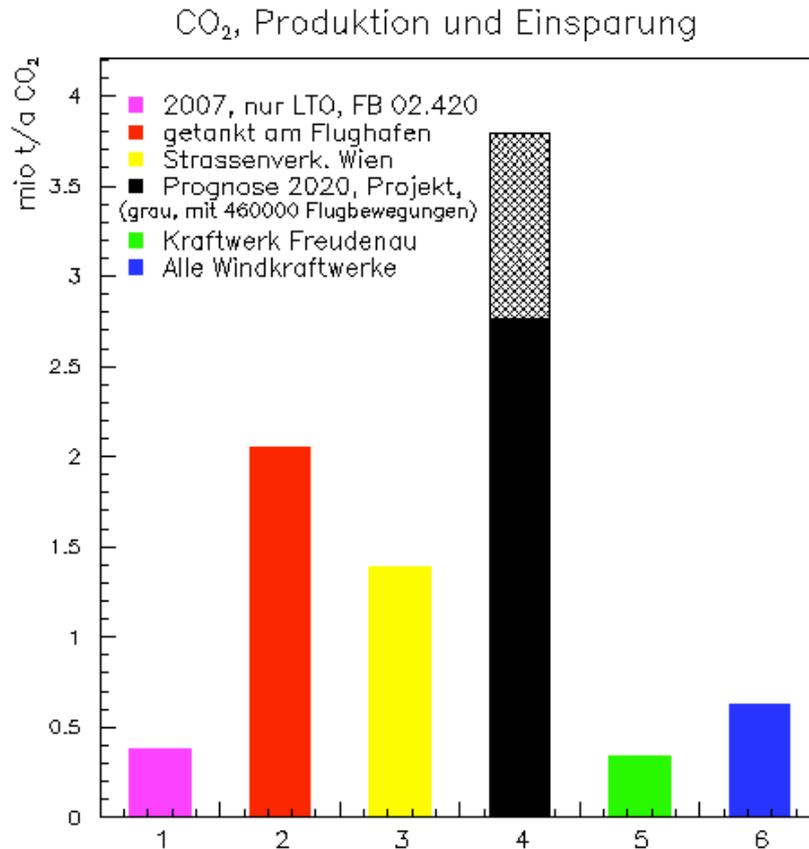


Abbildung 11: CO<sub>2</sub> Produktion und Einsparung

### Beschreibung der Graphik:

Die CO<sub>2</sub> Erzeugung, bzw. Einsparung ist für 6 Beispiele dargestellt, Einheit: mio t/a, alle Angaben, außer die Prognose, beziehen sich auf das Jahr 2007

1. rosa: Die von dem Projektwerber im FB 02.420, Tab.2 dargestellte Menge, hochgerechnet auf das Jahr 2007 (es beinhaltet nur den KFZ und LFZ Verkehr bis 915m Höhe)
2. rot: Die CO<sub>2</sub>-Menge, auf Grund der am Flughafen tatsächlich getankten Menge Kerosin im Jahr 2007 nach FB 02.420, Tab.3
3. gelb: Gesamter Straßenverkehr von Wien, 2007 (Bundesland Luftschadstoff-Inventur, [www.bundesumweltamt.at](http://www.bundesumweltamt.at), Emissionskataster der Stadt Wien).
4. schwarz: Prognose der durch das Projekt erzeugten Menge CO<sub>2</sub> durch am Flughafen getanktes Kerosin (Verdoppelung der Menge von 2003) Planszenario, Jahr 2020. Aufgrund der Wachstumsprognosen der FWAG wird diese Menge schon früher erreicht werden (Zitate Presseinformation der Flughafen Wien AG vom 17.01.2008). Ein weiteres Ansteigen bis zur Auslastung mit 460.000 Flugbewegungen (die laut Studie der TU[2] und Beispiel Heathrow möglich sind) ist wahrscheinlich, graue Region.
5. grün: Eingesparte Menge CO<sub>2</sub> im Kraftwerk Freudenau unter der Annahme eines äquivalenten modernen kalorischen Kraftwerks mit Kraft-Wärme-Kopplung.

[http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische\\_Donaukraftwerke](http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Donaukraftwerke), <http://www.e-sicher.at/index.php?id=96>

6. blau: CO<sub>2</sub> Einsparung durch sämtliche Windkraftwerke Österreichs, Stand Ende 2006  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Windenergie> (Annahmen für Berechnung wie bei 5).

**Die Einschätzung der Klimaschädlichkeit wird auch durch Stellungnahme des  
Lebensministeriums bestätigt:**

**Zitat aus der Stellungnahme des BMLFUW („Lebensministerium“):**

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nimmt zur vorliegenden UVE wie folgt Stellung:

### **Grundsätzliche Kommentare zum Vorhaben**

Generell ist festzuhalten, dass das Vorhaben großräumig wirkt und zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Straße und im Luftraum führt.

Zur Begründung des Vorhabens werden Prognosen über die Entwicklung des Flugverkehrs und der Passagierzahlen herangezogen, die aber lediglich auf wirtschaftliche Entwicklungen gegründet, in die Zukunft fortgeschrieben werden. Die Abkehr von fossilen Kohlenwasserstoffen und die Notwendigkeit der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf allen Ebenen zum Zwecke des Klimaschutzes finden bei diesen Prognosen keine Berücksichtigung.

„Für das Prognoseszenario 2020 ist durch die Zunahme des Flug- und KFZ-Verkehrs im Planungsraum gegenüber dem Ist-Zustand (Basisjahr 2003) mit einer Verdoppelung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu rechnen“ (UVE, S. 232). Aufgrund dieser Prognose ist nicht nachvollziehbar, wie das Vorhaben mit den Zielen der Europäischen Union, bis 2020 eine Kohlendioxid-Emissionsreduktion um 20% gegenüber 1990 zu erreichen, mit der österreichischen Klimastrategie und mit den Verpflichtungen Österreichs zur Erreichung der Kyoto-Ziele in Einklang steht.

Zu beanstanden ist der Versuch in Tabelle 3, des UVE Fachbeitrages Klima 02.240, durch den Vergleich mit der gesamten CO<sub>2</sub> Produktion Österreichs, das Projekt zu verharmlosen, wie es auch GLOBAL2000 beanstandet.

	Flugbewegungen [-]	CO <sub>2</sub> Emissionen [kt/a]	bez. CO <sub>2</sub> Inventur 2005 [%]
Bezugsjahr 2003	212.192	1.380	1,7%
Bezugsjahr 2007	250.800	2.050	2,6%
Prognosejahr 2020	335.000	2.350 - 2.740	3,0% - 3,4%

*Tabelle 3: Flugbewegungen von Linien- und Bedarfsflügen und berechnete Gesamt- CO<sub>2</sub>- Emissionen von Luftfahrzeugen die, aufgrund von Start und Landung, dem Flughafen Wien zugerechnet werden können  
Vergleich mit CO<sub>2</sub> Emissionen Österreichs von 2005 (Treibhausgasinventur Datenstand 2007)*

Zum Ersten ist die Flugbewegungszahl mit 335.000, wie schon zum Fachbeitrag 02.110 beanstandet, unrichtig. Bei Umsetzung des Projektes sind es bei voller Auslastung mindestens 460.000 wie die TU-Wien bei einer Untersuchung der Szenarien mit 2 oder 3 Pisten analysiert hat [2].

Die prognostizierte CO<sub>2</sub>-Gesamtmenge bei einer Verdoppelung der Erzeugung von 2003 ist in der Abbildung 11 schwarz dargestellt. Bei voller Auslastung des umgesetzten Projektes erhöht sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um die in grau dargestellte Menge.

Zweitens beinhaltet die gesamte CO<sub>2</sub> Produktion in Österreich nicht nur den Verkehr, sondern auch u.a. Industrie und Haushalte, also viele lebensnotwendige und unverzichtbare Prozesse.

Der Vergleich der durch das Projekt erzeugten nicht lebensnotwendigen zusätzlichen Menge von 1.38 mio t/a (bis hin zu 2.4 mio t/a bei Endauslastung) mit der CO<sub>2</sub>-Einsparvorgabe des Umweltministers von 4.7 mio t/a für den Verkehr alleine, zeigt die große Umwelt-Relevanz des Projektes. Diese Mengen müssten wiederum beim sonstigen Verkehr noch zusätzlich eingespart werden.

Global2000 argumentiert darüber hinaus in <http://www.umweltruf.de/news/111/news0.php3?nummer=14753>, dass die Angaben des Projektwerbers den entstehenden gesamten Klimaschaden herunterspielen würden. Der Faktor 3 für die Klimawirksamkeit in Reiseflughöhe, und die Berücksichtigung der durch das Projekt möglich werdenden gesamten Flugbewegungen von und nach Wien-Schwechat, würden zufolge der Überschreitung des vorgegebenen absoluten Limits von 5 mio t/a mehr Belastung für die Umwelt den geplanten Ausbau in Schwechat mit einer 3. Piste verfassungswidrig machen.

## **6.2.2 Zusammenfassung der Kritik UVE Fachbeitrag Klima 02.420**

In Anbetracht der großen Schwierigkeit, den durch das Projekt zu erwartenden zusätzlichen Energieverbrauch und die damit verbundene CO<sub>2</sub> Erzeugung, sowie deren gesamte Klimaschädlichkeit ökologisch vertretbar wieder zu kompensieren, ist das eingereichte Projekt **nicht unverträglich** und daher abzulehnen.

### **6.3 Belastung des Tierbestands durch die geplante 3. Piste**

Die BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" schließt sich den Erläuterungen zur Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg zum Thema Schädigung des Tierbestands und der Kritik am Fachbeitrag der UVE 02.220 Avifauna, Heuschrecken und Ziesel vollinhaltlich an.

Besonders betont werden sollte, dass es auf Grund der zu erwartenden bleibenden Schädigung der Schutzgüter Großtrappe und deren Lebensraum, sowie anderer tierischer Schutzgüter das Projekt in der gegenständlichen Form erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt aufweist.

Weiters ist zu vermerken, dass es ist hinsichtlich der Schädigung der Avifauna bei der Planvariante wieder einmal um die umweltschädlichste Variante handelt und eine Variante 16/34 hier besser abschneiden würde.

### **6.4 Belastung der Gewässer durch die geplante 3. Piste**

Die BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" schließt sich den Erläuterungen zur Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg zum Thema Schädigung von Gewässern im allgemeinen und im speziellen der Kritik an den Fachbeiträgen vollinhaltlich

- 02.320 Oberflächenwasser;
- 09.01 Entwässerung inkl. hydr. Berechnung
- 06.13 Enteisungsflächen
- 02.230 Gewässerökologie sowie
- 02.231 Gewässerökologie, Modellierung der Einleitung in den Donaustrom

an.

## **7 Die Umweltauswirkungen des Projektes sind unvollständig erstellt und auf zu niedrigen Start- und Lande-Zahlen aufgebaut**

*Die (Umwelt-)Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Lärmzonen) sind unvollständig und auf der Basis einer Zahl an Flugbewegungen erstellt, die deutlich unter der mit einer 3. Piste möglichen Kapazität liegen.*

### **7.1 Die (Umwelt-)Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Lärmzonen) sind unvollständig erfasst.**

Neben den bereits als Kritik zu den Fachbeiträgen beschriebenen, erheblichen Mängeln wird nochmals auf die Stellungnahme des Lebensministeriums vom 25.5.2007 zur UVE hingewiesen. Im Sinne der Einhaltung von Minimalstandards wird die vollständige Umsetzung der dort angeführten Nachbesserungsvorschläge an der UVE gefordert.

### **7.2 Die Anzahl der Flugbewegungen liegt deutlich unter der mit einer 3. Piste möglichen Kapazität**

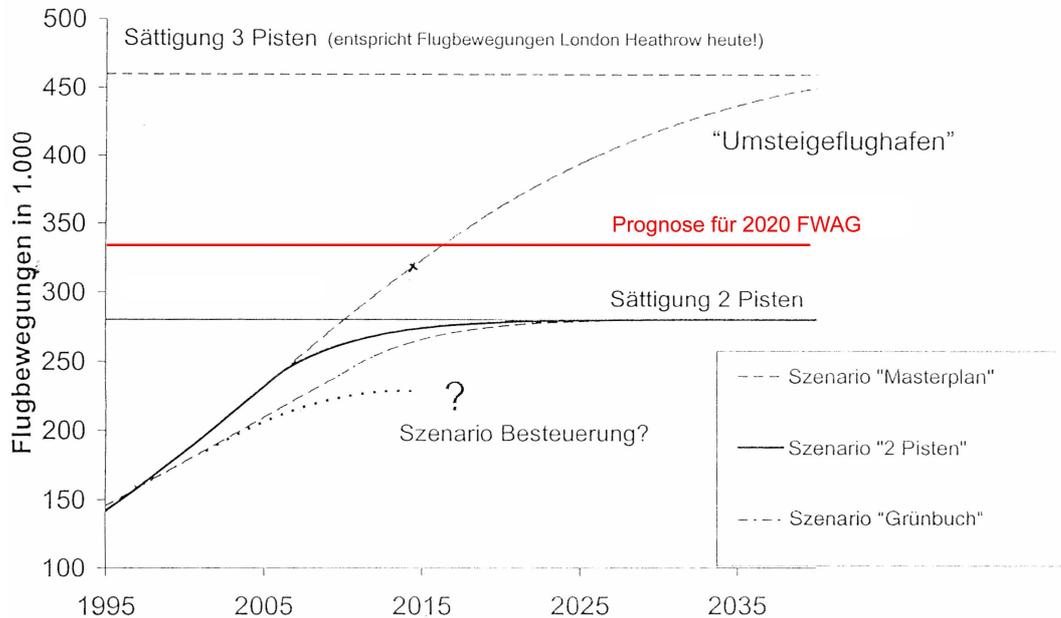
#### **7.2.1 Die der UVE zugrunde liegenden 335.000 prognostizierten Flugbewegungen sind unrichtig**

Da § 6 UVP-G Abs.1f die Bestanddauer des Vorhabens fordert, ist für die UVP das ausgelastete Projekt (lt. TU Wien [2] 460.000 Flugbewegungen jährlich) zu beurteilen und nicht nur eine Teilauslastung davon!

Mit der 3. Piste würde ein Parallelpistensystem geschaffen. Ein solches bewältigte in Heathrow 2007 (ohne eine weitere Ausweichpiste, wie sie der FWAG haben würde) 475.713 (!) Flugbewegungen.

Im LFG § 145b (5) ist der Betrachtungszeitraum mit mindestens 10 Jahre nach Antragstellung angegeben. Bei so einem langfristig angelegten Projekt ist demnach auch zu fordern, dass die Umweltauswirkungen des voll ausgelasteten Projekts zu betrachten und zu beurteilen sind, selbst wenn diese nicht bereits für die nächsten 10 Jahre zu prognostizieren wäre.

Tieferstehende Grafik ist aus der Studie der TU Wien, Institut für Verkehrsplanung, die auf Grund von Prognosen des Flughafens zur Zeit des Masterplans erstellt wurden:



Mögliche Szenarien der Entwicklung der Flugbewegungen des Flughafens Wien-Schwechat in Abhängigkeit von der Anzahl der Pisten (Quelle: VIE, eigene Berechnungen TUW IVV)  
rote Linie: ergänzt durch AFLG

Abbildung 12 Masterplan 2015 aus [2]

Die rote Linie wurde in die Grafik der TU nachträglich eingefügt und zeigt, dass die Prognosezahl der FWAG für die UVE deutlich zu niedrig angesetzt ist.

Auch das Lebensministerium sieht in seiner Kritik zur UVE1 vom 25. Mai 2007 die beschriebene Belastung als unzulänglich beschrieben:

Zitat:

*Für das prognostizierte Passagieraufkommen im Jahr 2020 werden in den unterschiedlichen Entwicklungsszenarien Werte von 26,5 bis 39,0 Millionen Passagiere angegeben. Für die Darstellung der Auswirkungen wird von dem mittleren Szenario (32,5 Millionen Passagiere) ausgegangen. In der UVE ist anzuführen, in welchem Ausmaß sich bei Berücksichtigung der unterschiedlichen möglichen Entwicklungen die prognostizierten Betroffenenzahlen bzw. Zonenflächen verändern können.*

### 7.2.2 Selbst für das Jahr 2020 ist die Prognosezahl der Flugbewegungen mit 335.000 zu niedrig angegeben und widerspricht der letzten Prognose der FWAG

(Presseaussendung Jänner 2008) ergibt 406.000 für das Jahr 2020

Beweise:

Zitate aus der Presseinformation der Flughafen Wien AG vom 17.01.2008:

*„Mit einem Plus von 11,3 Prozent beim Passagierwachstum lag der Flughafen Wien 2007 deutlich über dem gesamteuropäischen Durchschnitt von 5,6 Prozent und der eigenen Prognose von 8,0 Prozent. Für 2008 hat die Flughafen Wien AG neue Prognosewerte ermittelt: Plus 8,0 Prozent bei den Passagieren, plus 6,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und plus 6,0 Prozent bei den Bewegungen. "Wir werden daher bereits heuer unseren 20-millionsten Passagier am Flughafen Wien begrüßen können - zwei Jahre früher als in unserer Langzeitprognose geplant", so der Vorstandssprecher der Flughafen Wien AG,*

*Mag. Herbert Kaufmann, am 17. Jänner im Rahmen einer Pressekonferenz in Wien....“*

Weiteres Zitat:

*„Aufgrund der starken Verkehrsentwicklung im Jahr 2007 hat die Flughafen Wien AG ihre Prognosewerte angepasst: Die Prognose lautet plus 8,0 Prozent bei den Passagieren, plus 6,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und plus 6,0 Prozent bei den Bewegungen Die durchschnittliche Wachstumsrate in den Jahren 2009 bis 2010 beträgt rd. 6,0 Prozent, für die Jahre 2011-2015 rd. 5,3 Prozent. “*

### **7.2.2.1 Berechnung der Anzahl der Flugbewegungen für 2015 und 2020 auf Grund der Prognosen der Flughafen Wien AG für das Passagierwachstum**

Daraus ergibt sich bereits für 2015 eine Prognose mit deutlicher Überschreitung:

Ausgangszahlen (von der FWAG):

Flugbewegungen 2007: 254.870

Prognose FWAG für 2008: **6% bei Flugbewegungen** und 8% bei Passagierwachstum, daraus ergibt sich der Anteil für die Zunahme der Flugbewegungen aus der Zunahme der Passagiere von 0,75

Prognose Passagierwachstums der FWAG für 2009 u. 2010: 6% daraus ergibt sich das **Wachstum der Flugbewegungen:  $6\% \cdot 0,75 = 4,5\%$  für 2009 und 2010**

Prognose Passagierwachstums der FWAG für **2011 bis 2015**: 5,3% daraus ergibt sich mit dem gleichen Faktor eine Prognose für das **Wachstum der Flugbewegungen  $5,3\% \cdot 0,75 = 3,97 \sim 4\%$** . Daraus ergeben sich schon für das Jahr 2015 rund 360.000 Flugbewegungen.

Die Extrapolation auf 2020 bei einer danach weiteren jährlichen Zunahme der Flugbewegungen von 4% würde für das Jahr 2020: rund 440.000 Flugbewegungen ergeben.

Noch nicht berücksichtigt ist hier ein weiterer Ausbau des Cargo-Bereichs, der vermutlich zu einer Maximierung der Pistenauslastung führen würde, womit mit 460.000 Flugbewegungen pro Jahr gerechnet werden müsste.

### **7.2.3 Der Variantenvergleich ist in der vorliegenden Form unzulässig**

Für die Variantenvergleiche wurde ein Prognosezeitpunkt 2010 angenommen, der im Widerspruch zu § 145b LFG steht, der „mindestens 10 Jahre nach Antragstellung“ vorschreibt.

**Zitat FB 04.110 Abschnitt 5.1:**

*„Die Annahmen für die Variante 11R/29L-2400m (Planszenario) zum Prognosezeitpunkt 2010 beruhen auf den „Sonstigen Unterlagen“ der UVE, Dokument „30.03 Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“ (erstellt von der FWAG) und „30.04 Flugrouten und Pistenbelegung“ (erstellt von der ACG). Sie decken sich mit den Parametern, die auch im Mediationsverfahren angesetzt wurden.“*

Diese Vorgangsweise ist aus 2 Gründen nicht nachvollziehbar:

1. Die Parameter der Mediation sind in der UVE nicht zu berücksichtigen.
2. Der Vergleich des so genannten Nullszenarios 2010 mit Planszenario

2010 ist unzulässig, weil es zum Prognosezeitpunkt 2020 vermutlich etwa 440.000 und bei Auslastung des 3-Pistensystems 460.000, - also bei weitem mehr als 267.000 Flugbewegungen geben wird, während das Nullszenario zu diesem Zeitpunkt seine Kapazitätsgrenze mit 270.000 Flugbewegungen erreicht haben würde (siehe FB 02.110, Kapitel 3 „Nullszenario 2020“)

#### **7.2.4 Schlussfolgerungen**

Auf Grund der viel zu gering angenommenen Anzahl der Flugbewegungen ist die UVE daher in der gegenständlichen Form nicht geeignet, die tatsächliche Umweltauswirkungen des Projekts zu erfassen.

**Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass daher sämtliche Fachbeiträge und Variantenvergleiche bei denen die Anzahl der Flugbewegungen direkt oder indirekt eine Rolle spielen, entsprechend zu überarbeiten und neu zu bewerten sind.**

## 8 Unzulässiges Nullszenario 2020

*Da bisherige bereits UVP-pflichtige Ausbaumaßnahmen im Ansuchen nicht berücksichtigt sind, ist das Nullszenario 2020 (ohne 3. Piste) unrichtig angegeben. Das für die Ermittlung der Umweltauswirkungen verwendete Nullszenario ist unzulässig.*

### 8.1.1 Die Ex-Post UVP für die noch nicht genehmigten Ausbauten und Veränderungen der Flugrouten nennt 2003 als Nullszenario

Das Nullszenario 2020 ist zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der UVE zur 3. Piste aber noch lange nicht genehmigt. Im Konzept der FWAG für die Erstellung eines ex-post UVP ist von dieser 2003 als Prognose-Nullfall konkretisiert worden.

### 8.1.2 Die UVE ignoriert den fehlenden Genehmigungszustand der bisherigen Ausbauten und Veränderung der Flugrouten nach 2003

Zitat FB02.110, Aufgabenstellung:

*„Das Nullszenario zum Prognosezeitpunkt 2020 besteht aus dem bestehenden, genehmigten 2-Pistensystem mit den prognostizierten Flugbewegungen und Flugrouten.“*

**Das so genannte Nullszenario 2020 ist jedoch so nicht genehmigt. Die Genehmigung gilt nur für die Flughafenausbauten bis zum Jahr 2003 (siehe Konzept des Flughafens für eine ex-Post UVP). Daher sind die angegebenen Kapazitäten welche auf diesen Erweiterungen basieren unrichtig und das Nullszenario ist falsch berechnet.**

Das laufendes Ex-Post UVP-Verfahren, auf Grund des anhängigen Vertragsverletzungsverfahrens bei der EU, zu den bisherigen Ausbauten am Flughafen, ist nicht abgeschlossen. Die gegenständliche UVP zur 3. Piste, durchgeführt vor einer ex-post UVP für die bisherigen Ausbauten, widerspricht jeder Rechtslogik. Daher ist das gesamte UVP-Verfahren vorläufig einzustellen, bis gesicherte Aussagen über die tatsächliche Nullvarianten möglich sind.

### 8.1.3 Schlussfolgerungen

Abgesehen davon, dass das gesamte UVP-Verfahren bis zum Abschluss des ex-post UVP-Verfahrens eingestellt werden müsste, sind zumindest alle Fachbeiträge und Variantenvergleiche so zu überarbeiten, dass nur die Kapazität des Flughafens und die damit möglichen Flugbewegungen berücksichtigt werden, welche **ohne** die nicht genehmigten Ausbauten möglich wären.

## **9 Sowohl die Notwendigkeit als auch die Alternativen zum eingereichten Projekt wurden nur unzureichend geprüft**

Anmerkung: wenn im Folgenden von der Piste 16/34 die Rede ist, ist damit die Piste 16R/34L-2220 gemeint. Wenn Folgenden von der Piste 11/29 die Rede ist, ist damit die eingereichte Planvariante 11R/29L-2400 gemeint.

### **9.1 Die bestehenden Pistenvarianten wurden nur unzureichend geprüft**

Die BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" schließt sich den folgenden Stellungnahmen der Parteiunabhängige Bürgerinitiative gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen zum UVE Variantenvergleich 03.100 an, soweit diese nicht wider Erwarten den Interessen der Liesinger widersprechen:

- 1) Pistenlage stand schon längst vor Mediationsbeginn fest. Daher sind die Behauptungen in der UVE über einen in der Mediation im Sinne der Bürgerbeteiligung gefundenen Konsens unrichtig.
- 2) Der Bedarf für eine 3. Piste laut Flughafen-Prognose ist nicht durch das öffentliche Interesse gegeben, sondern vom Flughafen durch Tarifdumping (Incentives) herbeigeführt (2007 lockte der Flughafen damit neun Billigairlines nach Wien)
- 3) Rücksicht auf die AUA dient als Vorwand, es wird nur auf die Aktionärsinteressen der FWAG Rücksicht genommen
- 5) Die Schonung von 600.000 Wienern war die Begründung für die Lage der 2. Piste 16/34 und deren Finanzierung aus Steuermitteln, bei gleichzeitiger Ablehnung einer damals schon bewilligte Parallelpiste 11/29. Das nun eingereichte Projekt missachtet die Begründung geflissentlich
- 7) Es fehlt der Vergleich der Parallelpisten 11/29 und 16/34 zu den Gebieten mit Leq 40 dB. Da dieser laut der (von der EU in Auftrag gegebenen) HYENA-Studie (Jarup et al 2008) [3] bereits gesundheitsgefährdend ist (Blutdruck erhöhend) wird der Vergleich hiermit nachgefordert und zwar für die Auslastung des 3- Pistensystems mit 460.000 Flugbewegungen.
- 8) Es fehlt ein Vergleich von sensiblen Einrichtungen von beiden Varianten, Parallelpiste 11/29 und Parallelpiste 16/34
- 9) Die Darstellung der Belästigten und „highly annoyed persons“ fehlt überhaupt
- 10) Es fehlen jegliche flugbetriebliche und flugmetereologische Aspekte im Variantenvergleich, diese werden hiermit nachgefordert!

### **9.2 Weitere Kritik am Fachbeitrag 03.100**

#### **9.2.1.1 Zu 03.100 - 1.1.1 Feststellung des Entwicklungspotentials**

Eine Rücksichtnahme auf den Homecarrier ist weder aktuell noch ein Argument für eine Umweltverträglichkeit.

### 9.2.1.2 Zu 03.100 - 1.1.2. Erste Planungen

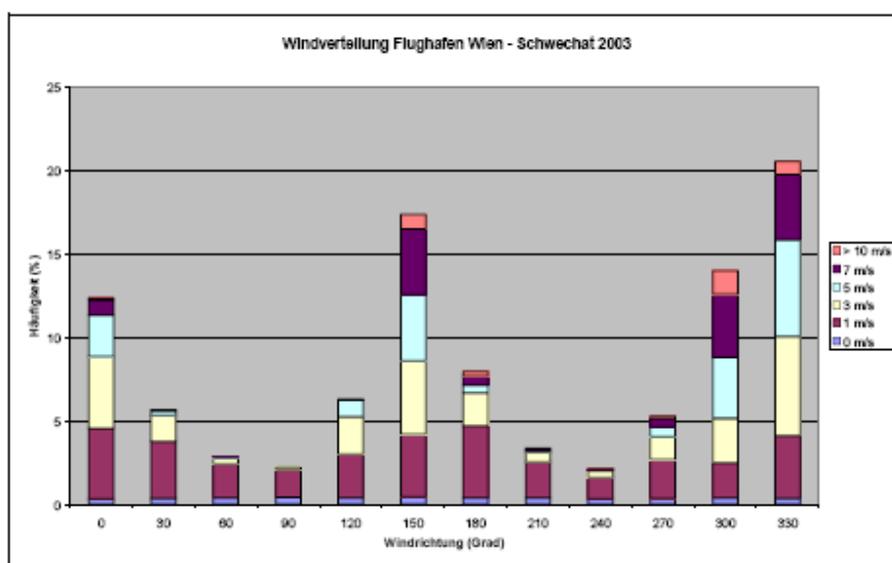
Zitat:

*Mit der Piste 11/29 wird der vorherreichenden Hauptwindrechnung (Westwind) Rechnung getragen –*

Diese Aussage ist aus meteorologischer Sicht unrichtig und widerspricht auch dem Fachbeitrag Immissionen 02.410-2.2.3. Die Hauptwindrichtung in Schwechat ist dort 330°, gefolgt von 150°, was eine Piste 16/34 (340°/160°) als besser geeignete erscheinen lässt als eine Piste 11/29 (110°/290°).

PARALLELPISTE 11R/29L  
FLUGHAFEN WIEN – SCHWECHAT  
UVP - EINREICHPROJEKT

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG  
FACHBEITRAG IMMISSIONSBERECHNUNG  
02.410



(b)

Abbildung 2-3: Gegenüberstellung der Häufigkeitsverteilungen von Windrichtung und -geschwindigkeit am Flughafen Wien – Schwechat für den Zeitraum 1995 – 2003 (a) und für das Jahr 2003 (b)

Aus dem Satz " *Mit der Piste 11/29 wird der vorherreichenden Hauptwindrechnung (Westwind) Rechnung getragen*" kann auch geschlossen werden, dass bereits die ersten Planungen unter falschen Voraussetzungen erfolgt sind und die kolportierte Windrichtung in Wirklichkeit nur als Vorwand für einer Ausrichtung der 3. Piste Richtung des Süden von Wiens gedient hat.

### 9.2.1.3 Zu 03.100 - 1.1.4 Durchführung des Mediationsverfahrens

Dort wird festgehalten, dass bei Kooperation mit einem europäischen Hub auch nicht weniger Fluglärm entsteht als wenn Wien als Hub ausgebaut wird. Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar. Wenn ein Flughafen sich auf die Kooperation mit einem Hub beschränkt, so werden dort hin und von dort im Wesentlichen nur Passagiere befördert die dorthin wollen. Alle Umsteigepassagiere entfallen, das sind in Wien derzeit 34%, geplant sind 50% für eine 3. Piste. Glaubt man dem Dokument 03.100 wurden in der Mediation falsche Tatsachen vorgespiegelt.

#### **9.2.1.4 Zu 03.100 - 1.1.4 Entscheidungsfindung im Mediationsverfahren**

Ein privates Mediationsverfahren welches vom Flughafen bezahlt und gesteuert wird, kann eine Umweltverträglichkeitsprüfung weder ersetzen noch vorwegnehmen. Schon gar nicht eines, welches entgegen gegenteiligen Behauptungen eine Vielzahl von neuen vom Fluglärm Betroffenen geschaffen hat und dessen Ergebnisse nicht der Umweltverträglichkeit sondern gut wie ausschließlich den Interessen einer Flughafen Wien AG dienen dürften.

#### **9.2.1.5 Zu 03.100 - 2.1.1 Fluglärm / Variantenvergleich Fluglärm**

Bei den aus medizinischer Sicht besonders kritischen Nachtflügen schneidet die Variante 16/34 bessere als 29/11.

So gibt es in 3 von 5 Lärmzonen weniger Betroffene bei der Variante 16R/34L-2200 (kurz 16/34).

- In der Lärmzone > 60 dBA gibt es nur bei der Variante 16/34 keine Betroffenen
- In der Lärmzonen 57- 60dBA sind (nur) 78 statt 155 Personen bei der Variante 16/34 betroffen
- Insgesamt sind bei der Variante 16/34 etwa 3000 Betroffene in der Nacht weniger als bei der Variante 11R/29L-2400 (Planvariante)

Die Tabelle 6 für die Variantenreihung enthält hier einen Fehler bei der Reihung der Bewertung der Betroffenen, daher ist die Schlussfolgerung über die beste Variante betreffend Nachtfluglärm falsch. Daher ist auch die darauf aufbauende Tabelle 7 in 03.100-2.1.2 zu überarbeiten.

Weiters ergibt sich daraus, dass für den offensichtlich letztlich entscheidenden Faktor Fluglärm eine andere Reihung vorzunehmen ist, das die Variante 16/34 beim Nachtfluglärm klar die beste Variante ist, während die Variante 11R/29L-2400 angeblich beim Tagfluglärm die beste Variante ist.

**Da aber Nachtfluglärm medizinisch das größere Problem ist, ergibt sich bei richtiger Auswertung des Fachbeitrags, dass die Variante 16R/34L aus der Sicht des Fluglärms die umweltverträglichere Variante ist.**

#### **9.2.1.6 Zu 03.100 - 2.1.3 Flugsicherheit (beriff auch 02.180 und 04.180)**

Die Schlussfolgerung dass bei leichten Vorteilen der Variante 16/34 beim Gruppenrisiko die Variante 29/11 die günstigere Bewertung hat, ist nicht nachvollziehbar. Schließlich sollte das Risiko für Unbeteiligte gegenüber reinen Kapazitätsüberlegungen überwiegen.

Das Gruppenrisiko ist als die Wahrscheinlichkeit definiert, mit der n und mehr Personen (Gruppe) im gesamten Untersuchungsraum gleichzeitig an den Folgen eines Flugunfalls sterben. Hält sich in dem betrachteten Gebiet niemand auf, ist das dortige Gruppenrisiko per Definition Null. Wie verhält es sich aber, wenn das dichtest besiedelte, bevölkerungsreichste betroffene Gebiet im Süden Wiens, konkret Liesing, im An- und Abflugbereich gar nicht betrachtet wurde?

Während im Fachbeitrag ein Untersuchungsraum von 40x40km definiert wird, der Liesing zweifelsohne einschließen müsste, bildet die beigelegte Karte nur ein Areal von 20x20km rund um das Parallelpistensystem ab. Die Darstellung endet im Westen auf der Linie Himberg-Rannersdorf und berücksichtigt somit NICHT das hauptsächliche Unfallfolgegebiet, den betreffend Mortalität/Betroffenheit relevantesten Bereich im südlichen Wien.

In diesem nicht abgebildeten Teil des Untersuchungsraumes befinden sich:

- dichtest besiedelte Wohngebiete
- Krankenhäuser
- Schulen und Kindergärten
- Altenheime
- Veranstaltungsorte

Wie angeführt wird, ist das Ziel der Betrachtung, Vergleiche der Ergebnisse für die verschiedenen Szenarien anzustellen und sich ergebende Risiken relativ zu bewerten da es weder für die Risiken am Luftverkehr Beteiligter (Interne Risiken) als auch Unbeteiligter (Externe Risiken) bisher gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte gibt.

Genau unter dem Aspekt diese relativen Vergleiches der beiden Varianten entzieht sich jedoch jeglicher Logik, warum die Variante einer Doppelpiste in der Lage von 11/29 ein ähnliches Risikoprofil haben soll, wie die Variante 16/34 - wird doch bei der ersten Variante einer der größten dichtest besiedelten Gebiete des Landes direkt überflogen während die zweite Variante am Rande Wiens vorbeizieht.

Warum beim Überfliegen des städtischen Wohngebietes von 300.000 Menschen das gleiche Risiko entsteht wie beim Überfliegen von Feldern und kleinen Gemeinden ist nicht belegt. Darüber hinaus beschränken sich die Risikoberechnungen ausschließlich auf die Kollisionswahrscheinlichkeit in der unmittelbaren Nähe des Flughafens. Über Liesing und dem Maurer Berg jedoch schwenken die Landeanflüge vom Süden kommend in einer Kehre auf den Leitstrahl über den 14. Bezirk ein, wo sie mit den Landen aus westlicher Richtung zusammentreffen (Transitions). Vom Maurer Berg aus kann man schon heute mehrmals am Tag mehrere Flugzeuge in unmittelbarer Nähe zueinander beobachten. Das daraus resultierende Kollisionsrisiko über den Köpfen von hunderttausenden Wienern wird in der Studie in keiner Weise erörtert.

#### **9.2.1.7 Zu 03.100 - 2.1.4 Nutzungen**

Die Variante 16/34 ist aus Sicht der Landwirtschaft die beste Variante, dass hier in diesem Gebiet Jagd und Waldwirtschaft gleich stark gewichtet werden wie die landwirtschaftliche Nutzung, ist nicht nachvollziehbar. Daher auch nicht die Reihung.

#### **9.2.1.8 Zu 03.100 - 2.4.2 Gesamtbeurteilung Luftschadstoffe**

Hier wird keiner Variante der Vorzug gegeben, aus der Tabelle 23 ist aber ersichtlich, dass nur die Piste 16/34 bei NO<sub>x</sub> als irrelevant eingestuft wird, während die Piste 11/29 zu geringfügiger Belastung führt. Hier ist also eine 3. Piste 16/34 die umweltverträglichere Variante.

#### **9.2.1.9 Eine Berechnung der externen Kosten für die unterschiedlichen Varianten der 3. Piste fehlt**

Eine Berechnung der externen Kosten, welche durch den mit einer 3. Piste möglichen Flugverkehr zu erwarten sind, wie sie z.B. am Flughafen Frankfurt (Ermittlung externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main, Endbericht, 07.11.2003, Stephan A. Schmid et al) durchgeführt wurde fehlt. Damit lassen sich die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der

unterschiedlichen Pistenlagen relativ objektiv ermitteln. Eine Ergänzung auf Basis einer realistischen Flugroutennutzung in einem Wirkungsradius von mindestens 30 km rund um den Flughafen wird daher gefordert.

### 9.2.2 Zu 03.100 - 2.5. Zusammenfassung Variantenvergleich Parallelpistensystem

Mit der Begründung Lärm wird die Variante 11/29 als die am besten geeignete bezeichnet, bei sorgfältigerer Beurteilung stellt sich heraus, dass mit genau dieser Begründung die Variante 16/34 als die geeignetste bezeichnet werden muss (siehe 9.2.1.5)

Generell beruht die Beurteilung nicht nur prinzipiell auf falschen Annahmen (Anzahl Flugbewegungen, unrealistische Flugroutennutzung - z.B. nur noch 2,2% aller Starts über Liesing, 2010 statt 2020 für die Lärmbewertung) sondern auch auf einer falschen Zusammenfassung der Zwischenergebnisse.

Laut Fachbeitrag 03.100 ist die die Piste 16R/34L-2220 bei den folgenden Punkten umweltverträglicher als eine Variante 11R/29L-2400:

- Beim medizinisch besonders bedenklichen Nachtfluglärm
  - mehr als 3000 weniger Gesamtbetroffene dh. nur etwa 15% der Betroffenen die eine Pistenlage 11R/29L-2400 verursacht
  - keine Betroffenen in der höchsten Lärmzone > 65 dBA
  - deutlich weniger Betroffene in der zweithöchsten Lärmzone 60-65 dBA
- Beim Konfliktpotential im Bereich Nachtfluglärm
- Beim Gruppenrisiko (kollektives Risiko – Anzahl der Tote nach einen Flugzeugunfall)
- Bei der Zerstörung landwirtschaftlich genutzter Flächen
- Beim wildökologisch relevanten Flächenverbrauch
- Beim Flächenausmaß der Veränderung des natürlichen Bodenaufbaus
- Bei der Altlasten- und Kampfmittelsituation
- Bei der Belastung der Oberflächenwasser (u.a. Verschmutzung der Donau)
- Bei den NO<sub>2</sub> Immissionen betreffend den Schutz der menschlichen Gesundheit
- Bei den NO<sub>x</sub> Immissionen die den Schutz der Ökosysteme und der Vegetation betreffen

Vor allem die medizinisch relevante, als geringer klassifizierte Zusatzbelastung mit Stickoxidkonzentrationen und die medizinisch besonders wichtige, ebenfalls geringer Belastung der Bevölkerung durch Nachtfluglärm, legen den Schluss nahe, dass die **Piste 16R/34L-2220 deutlich umweltverträglicher** ist, als die verfahrensgegenständliche Piste 11R/29L-2400.

Berücksichtigt man zusätzlich noch, dass eine Piste 11R/29L die zur Entlastung Wiens aus Steuermitteln finanzierte 2. Piste stilllegt und mit der Ausrichtung auf die Siedlungsachse Wien-Mödling Starts und Landungen Richtung über das dichtest besiedelte Gebiet Österreichs nahe legt, wenn nicht im Sinne der vom Mediationsverfahren bevorzugten maximalen Wirtschaftlichkeit

für die Fluglinien erzwingt, werden auch im weiteren Umfeld des Flughafens deutlich mehr Fluglärm-betroffene geschaffen, als es mit einer Piste 16R/34L-2220 der Fall wäre.

So sind gegenüber 2003 alleine im Raum Liesing 100.000 Menschen zusätzlich massiven Fluglärm ausgesetzt. Auch der Raum Mödling stellt dichtest besiedeltes Siedlungsgebiet dar. Weiters ist auch das wichtige Naherholungsgebiet Wienerwald (Biosphärenpark) von einer Piste 11R/29L massiv betroffen.

Die im Fachbeitrag 03.100 angeführte Bestätigung des Mediationsergebnisses ist objektiv also nicht nachvollziehbar, da die in der vom Flughafen finanzierten Mediation als optimal ermittelte Pistenlage 11R/29L-2400 sowohl unter Tags als auch in der Nacht zu einer insgesamt höheren Anzahl an Betroffenen durch Fluglärm führen dürfte, als eine 3. Piste 16R/34L-2220. Vielmehr wurde hier offensichtlich dem Wunsch des Auftraggebers Rechnung getragen und entgegen objektiver Tatsachen, welche die Piste 16R/34L-2220 als umweltverträglicher nahe legen, das für eine UVP nicht relevante Ergebnis des so genannten Mediationsverfahrens übernommen.

Eine objektive Beurteilung der Pistenvarianten auf Grund der damit zu erwartenden Flugbewegungen 2020 und der damit zu erwartenden Flugroutennutzung ist daher einzufordern, wobei auch andere Pistenlagen als die 3 angeführten zu berücksichtigen sind. Weiters sind diese mit 2003 als Nullvariante zu vergleichen und volkswirtschaftliche Überlegungen (Grundentwertung, Gesundheitskosten, Reduktion der Lebensqualität, Zerstörung des Naherholungsgebiets Wienerwald) mit einzubeziehen. Im Sinne des aus demokratischen Gründen nahe liegenden und im Gesetz verankerten besonderen Schutzes dichtest besiedelter Gebiete, ist hier auch besondere Rücksicht auf die Siedlungsachse Wien-Mödling zu nehmen.

### **9.3 Die Notwendigkeit eine 3. Piste wurde nur unzureichend geprüft**

Eigentlich sollte dieses Thema für eine Umweltverträglichkeitsprüfung unerheblich sein.

Da damit jedoch Druck auf die prüfenden Stellen ausgeübt wird, wird hier eine kurze Gendarstellung gebracht:

Es gibt keine wirtschaftliche Notwendigkeit für eine 3. Piste. Diese dient praktisch zur Gänze dem Transitflugverkehr (50%), der Österreich nur eine steigende Umweltbelastung bringt. Wie das Beispiel Zürich zeigt, sind Wirtschaftswachstum und eine Reduktion der Anzahl der Flugbewegungen problemlos miteinander in Einklang zu bringen. Eine positive Korrelation zwischen steigendem Flugverkehr und einer optimalen Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung kann daher nicht postuliert werden.

Volkswirtschaftlich hat eine 3. Piste auf Grund der enormen Umwelt- und Gesundheitsbelastung und der Vernichtung von Eigentumswerten massive negative Auswirkungen. Diese werden durch die wenigen Steuern, welche der Flugverkehr entrichten muss, nicht annähernd kompensiert.

## **10 Zusammenfassung - Es ist zu bezweifeln, dass das Vorhaben in der vorliegenden Form umweltverträglich ist**

Die vorgelegte UVE beruht auf falschen Vorgaben, ist unvollständig, inkonsistent und an vielen Stellen unobjektiv verharmlosend. Für eine tatsächliche Einschätzbarkeit der Auswirkungen fehlen auch definitive Festlegungen der Flugrouten oder die Berechnung von Worst Case Szenarien. Daher ist diese nicht geeignet, die Umweltverträglichkeit einer 3. Piste glaubhaft darzustellen. Vielmehr ist aus den bisher bekannten Daten abzuleiten, dass das Projekt in der vorliegenden Form nicht umweltverträglich ist. So würden dadurch unter anderem im Raum Liesing und den angrenzenden Gebieten mindestens 100.000 Menschen zusätzlichem, gesundheitschädlichem Fluglärm, Emissionen, etc. ausgesetzt werden.

**Noch da zu ist die vom Antragssteller eingereichte Piste 11 R/ 29 L deutlich weniger umweltverträglich, als die Alternativvariante 16 R/34 L und damit definitiv die schlechteste aller Optionen.**

Auf Grund der viel zu kurzen Prüffrist macht die BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" das Recht geltend, weitere Ergänzungen im Laufe des Verfahrens nachzuliefern.

Weiters schließt sich die BI Liesing gegen Fluglärm und 3. Piste gemäß §19 UVP Gesetz den negativen Stellungnahmen und Äußerungen aller anderen am Verfahren teilnehmenden und sich gegen den Antrag auf eine Piste 11 R / 29 L aussprechenden Personen und Verfahrensparteien an, soweit dies nicht mit den eigenen Ausführungen inkompatibel sind und soweit diese nicht den Interessen der Liesinger Bevölkerung - insbesondere in Bezug eine Einstellung der Flugrouten über Liesing - widersprechen.

## 11 Anlagenverzeichnis

- [1] Lärm als Preisfaktor auf dem Immobilienmarkt, TU Wien, Ao. Univ. Prof. Dr. Wolfgang Feilmayr, DI Dr. Daniela Lunak, DI Clemens Beyer
- [2] Mögliche Szenarien der Entwicklung der Flugbewegungen für den Flughafen Wien-Schwechat in Abhängigkeit von der Anzahl der Pisten, TU Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
- [3] HYENA-Studie, Jarup et al 2008
- [4] Schwefelsäure-Aerosolteilchen aus dem Luftverkehr, Katragkou, Wilhelm, Arnold, Wilson
- [5] Aircraft APU Emissions at Zurich Airport, Unique (Flughafen Zürich AG)
- [6] Preliminary Study and Analysis of toxic air pollutant emissions from O'Hare International Airport and the resulting health risks created by these toxic emissions in surrounding residential communities, August 2000, CITY OF PARKRIDGE, ILLINOIS
- [7] Partikel aus Flugzeugtriebwerken und ihr Einfluss auf Kondensstreifen, Zirruswolken und Klima (PAZI), Forschungsvorhaben im HGF-Strategiefonds von DLR, AWI und FZJ in Kooperation mit dem FZK
- [8] Jahresbericht 2000/2001  
Fachthemen: Luftreinhaltung bei Kraftfahrzeugen und Flugzeugen Luftreinhaltung in Innenräumen, Arbeitsgruppe Luftreinhaltung der Universität Stuttgart – ALS
- [9] Berechnung der Kfz-bedingten Feinstaubemissionen infolge Aufwirbelung und Abrieb für das Emissionskataster Sachsen, Ingenieurbüro Dr.-Ing. Achim Lohmeyer Karlsruhe und Dresden