

**Stellungnahme der UVP-Verfahrenspartei
BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"**

**zu im Auftrag des Umweltsenats der Republik
Österreich beantworteten Fragestellungen
bezüglich projektbezogene
Luftschadstoffbelastungen durch Prof. Sturm mit
Bericht 2013/81**

Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG

Verfasser

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

Zustelladresse: Dr. Martin Tögel, Ryserg. 39, 1238 Wien

liesing@fluglaerm.at

Karl Schiebl, 1230 Wien, Haidengasse 12

Dr. Martin Tögel, 1230 Wien, Ryserg. 39

Die BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ nimmt entsprechend der vom Bundesverwaltungsgericht im Schreiben vom 29.01.2014 eingeräumten Möglichkeit zur „Beantwortung der Fragestellungen des Umweltsenates bezüglich projektbezogene Luftschadstoffbelastungen“ wie folgt Stellung:

zu Pkt 2., irrelevant:

Die Ausführung gibt keine Antwort, wie die Irrelevanz der dem Projekt auf jeden Fall zuzuordnenden Zusatzbelastung mit dem Verschlechterungsverbot, welches u.a. für das Wiener Stadtgebiet gilt, in Einklang zu bringen ist.

zu Pkt. 3, Aerosolfraktion PM2.5:

Am Areal des Flughafens wurden keine Messungen durchgeführt, obwohl davon ausgegangen werden muss, dass hier höhere Konzentrationen, welche z.B. Fluggäste und Arbeitnehmer betreffen, zu erwarten sind.

Weiters führt Prof. Sturm unter 3.4 aus, dass verbrennungsbedingte Aerosol Emissionen PM1 zuzuordnen sind. Die Erhöhung der Partikelmasse, die laut Prof. Sturm im Irrelevanzbereich liegt, basiert also auf einer massiven Zunahme der Kleinst-Partikel, welche toxikologisch wesentlich gefährlicher sind.

Spätestens 2007, als die EU in der EURO5 Verordnung die Partikelanzahl reglementierte, darf die höhere Gefährlichkeit kleiner Partikel als Stand des Wissens angenommen werden. Die Ausführungen in Anlage LEITFADEN UVP UND IG-L [1] Seite 29 schließen sich dieser Meinung inhaltlich an: *"Die Beurteilung der gesundheitlichen Relevanz muss auf anderen Überlegungen als einer bestimmten prozentuellen Änderung der Immissionskonzentration beruhen, da für eine hygienische Bewertung der jeweilige Schadstoff, die Anzahl der betroffenen Personen und die Spezifika der betroffenen Personengruppen von Bedeutung sind."*

Entsprechend der zitierten Textstelle und der von Prof. Sturm dargestellten, ausschließlich PM1 zuzuordnenden Steigerung, ist die Schlussfolgerung der Irrelevanz von Prof. Sturm letzter Abs. 3.3 nicht nachvollziehbar.

zu Pkt. 4, NO2:

Prof. Sturm führt hier an, dass Emissionen nur bis 3000 Fuß betrachtet werden, was für ihn vertretbar ist, da Flugzeuge in dieser Höhe bereits beträchtliche Distanzen zurückgelegt haben. Im Falle des Flughafens Schwechat befindet sich das Flugzeug dann allerdings genau über Wien und kann diese Argumentation daher hier nicht gelten. Dies um so mehr, als Emission des Verkehrs unbestreitbar über die gesamte Distanz anfallen.

zu 6.2:

Welche Tabellenspalten der ICAO Datenbank in die Rechnung eingeflossen sind, wird von Prof. Sturm nicht beantwortet. Die Tabelle der ICAO zeigt aber, dass die Emissionen in der Startphase erheblich höher sind. Kenntnis darüber zu erlangen, welche Daten eingeflossen sind, wäre daher wesentlich und ist die Beantwortung in der vorliegenden Fassung nur als unzureichend zu verstehen.

zu 6.4:

Die Topologie Wiens blieb de facto unberücksichtigt, womit eine Bewertung der Auswirkungen des Projektes nicht möglich sein kann.

Zu 6.7:

Prof. Sturm geht in seiner Beantwortung davon aus, dass die nicht berücksichtigte, aber zu erwartende Verbesserung der Triebwerke zu einer Überschätzung des Prognosejahres führt. Dem steht Anlage Jahresbericht 2000/2001 [2] Seite 26 gegenüber:

"Es wird deutlich, dass die Emissionsmengen von HC und CO sehr stark abgenommen haben und dass die maximale Smoke Number auf relativ niedrigem Niveau stagniert, dass aber bei modernen Triebwerken die Stickoxidmenge leicht ansteigt. Dies ist auf die zur Wirkungsgradsteigerung der Triebwerke notwendigen höheren Temperaturen und Drücke in den Brennkammern zurückzuführen."

Es gibt keine Information darüber, worauf sich Prof. Sturm mit seiner Aussage stützt.

zu 6.21:

Die Erklärung von Prof. Sturm steht im Widerspruch zu Anlage LEITFADEN UVP UND IG-L [1] Seite 29, aus welcher geschlossen werden kann, dass die alleinige Einhaltung der IG-L relevanten Luftschadstoffe nicht der Maßstab der Umweltverträglichkeit ist.

siehe dazu "Zusammenfassung" und "zu Pkt. 3" weiter oben.

zu 6.48:

Die Beantwortung von Prof. Sturm ist im Wissen, dass der Flugbetrieb Schwechat zu einem guten Teil im Bereich landwirtschaftlich genutzter Flächen abgewickelt wird, welche direkt an urbanes Gebiet angrenzen, nach den Gesetzen des logischen Denkens nicht nachvollziehbar.

Die Aussage steht auch Anlage Schwefelsäure-Aerosolteilchen aus dem Luftverkehr [3] entgegen, wonach es ebenso zur Bildung von SO₂ kommt. Ein identer Hinweis findet sich auch in Anlage [2] Jahresbericht 2000/2001 Seite 25.

Die Fragebeantwortung von Prof. Sturm kann daher bestenfalls als nicht vollständig verstanden werden.

Allgemeines:

Die Ausführungen von Prof. Sturm stellen so wie die Erstunterlagen Messergebnisse zur Luftgüte als Absolutwerte dar. Diese Darstellung und die in der Folge daraus getroffenen Aussagen und Schlussfolgerungen sind mit Anlage LEITFADEN UVP UND IG-L [1] nicht vereinbar. Daraus hier exemplarisch Textauszug Seite 29 oben:

"Die kombinierte Messunsicherheit liegt bei den klassischen Luftschadstoffen bei 5–10 %. Zu den Ungenauigkeiten der Modellrechnungen, die mitunter höher sind, siehe Kapitel 5.2. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass zum einen die gesundheitlichen Effekte von Relevanz sind und nicht die messtechnische Erfassbarkeit. Zum anderen sind z. B. bei Straßen durchaus signifikante Unterschiede bei Luv-/Lee-Messungen erkennbar."

Es bedarf keiner aufwändigen Recherche, um Informationen zur Gesundheitswirkung von Flugzeugabgasen zu finden – siehe z.B. Anlage Preliminary Study and Analysis of toxic air pollutant emissiona from O'Hare International Airport [4] oder Vortrag Prof. Rottmann <http://www.youtube.com/watch?v=52NmeEhNZn0>

Die Reduktion der Betrachtung auf jene Stoffe, welche im IG-Luft angeführt werden, kann daher nicht im Sinne eines Verfahrens zur Feststellung der Umweltverträglichkeit sein.

Auch konnte kein Hinweis auf die Kumulierung mit anderen Projekten in der Region gefunden werden.

Es drängt sich damit nahezu auf, dass Prof. Sturm ausschließlich auf die gestellten Fragen fokussiert und Fragestellungen zur Vertrauenswürdigkeit der zur Verfügung stehenden Daten und Grundlagen vermeidet. Ansonsten hätte er z.B. darauf Bezug genommen, dass die dem Gutachten zu Grunde liegenden Flugrouten in keiner Weise fixiert sind, womit z.B. die Ergebnisse von Ausbreitungsrechnungen ausschließlich für die in den Unterlagen der Antragstellerin dargestellten Flugrouten gelten können.

Die Ausführungen von Prof. Sturm können sich daher in allen Punkten nur auf den Rechenweg selbst, nicht aber auf die Aussagekraft des Ergebnisses beziehen. Eine Aussage zu Umweltverträglichkeit des Projektes – egal in welche Richtung - kann daraus nicht abgeleitet werden.

Identes gilt für Vergleiche und Bewertungen des Nullszenarios. Das in den Unterlagen , verwendete Nullszenario baut auf Kapazitätserweiterungen auf, für die entgegen entsprechenden EU-Richtlinien noch immer kein richtiges UVP-Verfahren durchgeführt wurde. Dazu ist anzumerken, dass laut Stellungnahme der EU-Kommission *„die österreichischen Behörden sich dazu verpflichtet hätten, dafür zu sorgen, dass die kumulativen Folgen der vorherigen, lediglich nachträglich bewerteten Arbeiten bei der UVP einer neuen, dritten Start- und Landebahn, in deren Rahmen eine umfassende gerichtliche Prüfung möglich sei, uneingeschränkt berücksichtigt werden“*

(Quelle: Entschließung des Europäischen Parlaments vom 12. März 2013 zum Sonderbericht des Europäischen Bürgerbeauftragten über seine Untersuchung der Beschwerde 2591/2010/GG gegen die Europäische Kommission (Flughafen Wien)

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2013-0062+0+DOC+XML+V0//DE> Punkt R)

Daher wären – so wie im Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht von der FWAG 2009 festgelegt – die Anzahl der Flugbewegungen, aber auch die Flugrouten, mit Stand 2003 für das Nullszenario 2020 heranzuziehen

(<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/recht/verfahren/zusammenf/uvb.pdf> Seite 21).

Ein Vergleich der Flugbewegungen pro Jahr zeigt hier dramatische Unterschiede:

- 2003: 217.000 Flugbewegungen (UVE 30.35 Flugverkehrsprognose Intraplan Oktober2010.pdf , Abb. 3.5, Seite 31)
- Nullszenario 2020: 335.000 Flugbewegungen (UVE 30.35 Flugverkehrsprognose Intraplan Oktober2010.pdf, Seite 102 und Ergänzungen_K4-1_Fluglärm.pdf Seite 9, auf welchen die in den Gutachten verwendete Anzahl der Flugbewegungen in den verkehrsreichsten 6-Monaten beruht.)

Die Differenz von mindestens 118.000 Flugbewegungen zwischen dem im neuen schalltechnischen Gutachten verwendeten Nullszenario und dem ex-Post-UVP-Nullszenario, welches zur Berücksichtigung der *„kumulativen Folgen der vorherigen, lediglich nachträglich bewerteten Arbeiten“* erforderlich wäre, ist weit größer als der Unterschied zwischen dem Planszenarien und dem verwendeten Nullszenario für die 3. Piste (36.000 Flugbewegungen für 2020, 79.000 für 2025). Dem zufolge ist nicht nur das neue schalltechnische Gutachten, sondern es sind auch alle anderen Dokumente im Verfahren, die sich mit der Erfassung der Umweltauswirkungen auf Basis der Flugbewegungen auseinandersetzen, entsprechend zu überarbeiten. Damit ist auch die Umweltverträglichkeit des Projekts 3. Piste von Grund auf neu zu bewerten.

Dieselbe Einschränkung zur Aussagekraft der Beantwortungen durch Prof. Sturm muss auch für die Anzahl der Flugbewegungen im 3-Pistensystem gelten, welche nicht dem Worst-Case Szenario entspricht, wie auch der Prognosezeitraum 2025 nicht der geplanten Nutzungsdauer entspricht.

Die zur Berechnung der Auswirkungen herangezogene Verteilung auf die Flugrouten entspricht der Revision 05 der Umweltverträglichkeitserklärung des Flughafens. Daraus ergibt sich eine rund 10mal höhere Flugverkehrsbelastung für Liesing als in der Revision 03. Die Revision 03 war aber 2008 Grundlage für die Möglichkeit, Parteienstellung zu erlangen. **Damit handelt es sich bei der den Unterlagen zu Grunde liegenden Verkehrsverteilung nicht mehr um das Projekt, bei dem es möglich war, Parteienstellung zu erlangen.**

Von der niederösterreichischen Landesregierung wurde im UVP Verfahren im Genehmigungsbescheid ausdrücklich festgestellt, dass die geänderte Flugroutenaufteilung in der Revision 05 eben nicht Teil des genehmigten Bescheids ist. *„Das von der Flughafen Wien AG mit Schriftsatz vom 23.07.2010 vorgelegte (an die damals aktualisierte Flugverkehrsprognose angepasste) Dokument 30.36 „Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten“ (Teil 1B der Einreichunterlagen) sowie das mit Schriftsatz vom 03.03.2011 vorgelegte – von der mitbeteiligten Behörde Austro Control GmbH erstellte – Dokument „Pistenverteilungsplan“ vom 02.03.2010 in der Fassung vom 01.07.2010 ist demnach ebenfalls nicht Bestandteil des Vorhabens bzw. der Genehmigung.“* **Daraus kann nur folgen, dass die Beantwortung von Prof. Sturm ebenso wie die bereits in 1.Instanz verwendeten Gutachten und Unterlagen auf einer nicht genehmigten Grundlage beruhen.**

Weiters verweisen wir auch noch auf unsere bisherigen Stellungnahmen zu dem Projekt, soweit diese auf die erweiterte Fragebeantwortung durch Prof. Sturm oder unsere Kritikpunkte daran anzuwenden sind.

Zudem schließt sich die BI „Liesing gegen Fluglärm und 3. Piste“ den kritischen Stellungnahmen der anderen Verfahrensparteien - insbesondere auch denen der Antifluglärmgemeinschaft und ihren Gutachtern sowie von Frau Dr. Buschbeck und von Frau Dr. Leth – an, sofern diese nicht mit den eigenen Ausführungen inkompatibel sind und soweit diese nicht den Interessen der Liesinger Bevölkerung - insbesondere in Bezug einer Einstellung der Flugrouten über Liesing - widersprechen.

Abschließend ist festzustellen, dass die Beantwortungen von Prof. Sturm , entsprechend der oben dargestellten falschen Annahmen nicht geeignet sein können die Umweltverträglichkeit einer 3. Piste zu belegen. Bedenkt man die starke Westorientierung des Flugverkehrs am Flughafen Wien-Schwechat, so ist alleine schon an der Ausrichtung der 3. Piste in Richtung Wiener Zentralraum und den dicht besiedelten Süden Wiens erkennbar, dass damit die Anzahl der Betroffenen um vieles höher sein dürfte, als bei anderen Varianten mit vergleichbarer Kapazität. Alleine schon deshalb kann das Projekt „Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG“ nicht umweltverträglich sein.

Anlagen:

[1] LEITFADEN UVP UND IG-L, Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, Überarbeitete Version 2007, Umweltbundesamt

[2] Jahresbericht 2000/2001

Fachthemen: Luftreinhalte bei Kraftfahrzeugen und Flugzeugen Luftreinhalte in Innenräumen, Arbeitsgruppe Luftreinhalte der Universität Stuttgart – ALS

[3] Schwefelsäure-Aerosolteilchen aus dem Luftverkehr, Katragkou, Wilhelm, Arnold, Wilson

[4] 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