

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

betreffend den ex-post UVP

**EX-POST-
UMWELTERVERTRÄGLICHKEITSBERICHT
FLUGHAFEN WIEN, der im Rahmen des
Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 am
15.10.2009 vom BMVIT veröffentlicht wurde**

Verfasser

BI "Liesing gegen Fluglärm"

Postfach 11

1238 Wien

liesing@fluglaerm.at



Dr. Martin Tögel,
Ryserg. 39, 1230 Wien

Karl Schiebl
Haideng.12, 1230 Wien

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Beschreibung des Dokuments	4
1.2	Gliederung des Dokuments	4
1.3	Grundsätzliche juristische Betrachtungen betreffend des Schutzes dicht besiedelter Gebiete	4
1.3.1	Rechtsgrundlagen	4
1.3.2	Abwägung der Rechtsgüter	5
1.4	Allgemeine Kritikpunkte betreffend des UVB	6
2	DURCH DEN AUSBAU DES FLUGHAFENS UND DIE DAMIT EINHERGEHENDEN FLUGROUTENÄNDERUNGEN IST ES SEIT 2003 ZU EINER UNZUMUTBAREN BELASTUNG LIESINGS GEKOMMEN.	7
2.1	Flughafenausbau ohne Beteiligung der Bürger	7
2.2	Folgen vermehrten Flugverkehrs für die Lebensqualität und Gesundheit der betroffenen Bürger	7
2.2.1	Zahlreiche Studien belegen die Gesundheitsschädlichkeit von Fluglärm.	8
2.2.2	Studie zum Zusammenhang zwischen Fluglärm und Medikamentenverbrauch	9
2.2.3	Krebserregende Feinstaubemissionen durch den Flugverkehr sind besonders gefährlich	9
2.3	Die überfallsartige Verlegung von Flugrouten nach Liesing hat zu einer unzumutbaren Belastung durch Fluglärm geführt.	12
2.3.1	Belastung von Liesing durch Starts und Landungen	12
2.3.2	Im Zuge der Mediation nach Liesing verschobene Startrouten	13
2.3.2.1	Überflüge spät am Abend und in der Nacht	15
2.3.3	Liesing ist seit 2006 vermehrt von Landungen betroffen	16
2.3.4	Aktuelle Belastung Liesings mit Fluglärm durch die Flughafenausbauten und die Flugroutenverschiebung zeigen eine massive Überschreitung der ortsüblichen Lärmbelastung	18
2.3.4.1	Lärmmessungen zeigen eine unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm	18
2.3.4.2	Die unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm ist bereits jetzt gesundheitsschädlich	21
2.3.4.3	Die unzumutbare Belastung Liesings schädigt das Eigentum und/oder sonstige dingliche Rechte der Betroffenen	22
2.3.5	Es ist damit zu rechnen, dass die Belastung Liesings durch Fluglärm weiter zunimmt	22
2.4	Weiters kommt es zu erheblichen Belastungen der Umwelt und des Klimas	23
3	DIE UMWELTAUSWIRKUNGEN DES PROJEKTES SIND UNVOLLSTÄNDIG ERSTELLT UND AUF ZU NIEDRIGEN START- UND LANDE-ZAHLEN AUFGEBAUT	24
3.1	Die (Umwelt-)Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Lärmzonen) sind unvollständig erfasst.	24
3.1.1	Die Lärmzonen in der UVB sind grob unvollständig	24
3.1.1.1	Die den Lärmzonen zu Grund liegende Bewertung nach dB(A) ist für Fluglärm ungeeignet	25

3.1.1.2 Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt ohne Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten	27
3.1.1.3 Für die Planvariante werden leisere Flugzeuge angenommen als für die Nullvariante	28
3.1.1.4 Die Berechnung der Lärmzonen beruht fälschlicherweise auf mehrmonatigen Durchschnittswerten	29
3.1.1.5 Die Flugrouten für die Berechnung des Planfalls sind jetzt schon längst veraltet	30
3.1.1.6 Für die Berechnung der Lärmauswirkungen werden fixe Prozentsätze verwendet, welche die möglichen Umweltauswirkungen nicht richtig wiedergeben	30
3.1.1.7 Die Pläne der Flugrouten für den Planfall sind nicht auffindbar	30
3.1.1.8 Die vom Fluglärm hervorgerufene Abweichung vom ortsüblichen Lärm wird nicht berücksichtigt	30
3.1.1.9 Ein objektiver Vergleich der Anzahl der von Fluglärm Betroffenen zwischen den Flugrouten vor 2004 und nach 2004 fehlt	31
3.1.2 Schlussfolgerungen aus den unvollständigen und fehlerhaften Lärmberechnungen	31
3.2 Die für Berechnung der Umweltauswirkungen angenommenen Flugbewegungen liegen weit unter der tatsächlichen Kapazität	32
3.2.1 Die zur Berechnung der Nullvariante herangezogenen 212.192 Flugbewegungen entsprechen nicht den veröffentlichten Zahlen	32
3.2.2 Die zur Berechnung der Umweltauswirkungen herangezogenen 270.000 Flugbewegungen entsprechen nicht den Anforderungen an ein UVP-Verfahren	32
3.2.3 Bei der Ermittlung der Umweltauswirkungen werden die Sichtflüge ignoriert	34
3.2.4 Schlussfolgerungen aus den falsch angesetzten Flugbewegungen	34
3.3 Sowohl die Notwendigkeit der Flughafenerweiterungen als auch mögliche Alternativen wurden nur unzureichend geprüft	35
3.3.1 Die Notwendigkeit der Flughafenerweiterungen wurde nur unzureichend geprüft	35
3.3.2 Mögliche Alternativen zum Ausbau des Flughafens wurden nur unzureichend geprüft	35
4 ZUSAMMENFASSUNG - ES HAT SICH HERAUSGESTELLT, DASS DER FLUGHAFENAUSBAU IN DER DURCHGEFÜHRTEN FORM UMWELTUNVERTRÄGLICH IST	36
5 ANTRÄGE	37
5.1 Antrag auf Parteistellung im „UVB-Verfahren“	37
5.2 Anträge im „UVB-Verfahren“	37
LITERATURVERZEICHNIS	38
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	39

1 Einleitung

1.1 Beschreibung des Dokuments

In diesem Dokument wird die schriftliche Stellungnahme der mit mehr als 700 Unterschriften im Zeitraum der öffentlichen Auflage konstituierten BI "Liesing gegen Fluglärm" näher begründet. Auf Grund der für die umfangreichen Unterlagen viel zu kurzen Prüffrist macht die BI "Liesing gegen Fluglärm" 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 sind.

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 3.1 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 2 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 die das Lebensministeriums bereits zur UVE zur 3. Piste 25.5.2007 abgegeben hat, Liesing nicht einmal erwähnt ist. Weiters werden in diesem Abschnitt 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 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, welches 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 Luftfahrzeuge 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 von 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 nicht zuletzt Grundlage der Ex-Post-UVS zum Ausbau des Flughafens Wien ist.

1.4 Allgemeine Kritikpunkte betreffend des UVB

Der vorliegende UVB hat ein enormes Volumen und ist in einer Art und Weise verfasst, die den Leserkreis unnötig einschränkt. Verweise auf Dokumente, die nur unter einem Kurztitel statt der angegebenen Nummer verfügbar sind, erschweren die Lesbarkeit zusätzlich.

Auch die Verfügbarkeit in ausschließlich elektronischer Form entspricht nicht den Anforderungen an ein reguläres Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren. Die gewählte Verfahrensweise dient offensichtlich dazu, die Bürger einmal mehr um ihre Rechte zu bringen. Hinweise, dass das Verfahren nur nach einer EU-RL durchgeführt wird und nicht nach jenen österreichischen Gesetzen welche diese umsetzen sollten, verstärken diesen Eindruck und stellen jedenfalls keine akzeptable Rechtfertigung dafür dar.

2 Durch den Ausbau des Flughafens und die damit einhergehenden Flugroutenänderungen ist es seit 2003 zu einer unzumutbaren Belastung Liesings gekommen.

Die entgegen den Rechtsvorschriften der EU ohne Beteiligung der Bürger erfolgten Ausbauten am Flughafen während der letzten Jahre haben dramatische Folgen für die Lebensqualität und Gesundheit der dadurch vom zusätzlichen Flugverkehr Betroffenen. Insbesondere die damit in Zusammenhang stehende überfallsartige Verlegung von Flugrouten nach Liesing hat dort und in den angrenzenden Gebieten zu einer unzumutbaren Belastung durch Fluglärm und andere Emissionen des Flugverkehrs geführt. Davon ist nicht nur das Wohngebiet von 100.000 Menschen, sondern auch ein großer Teil des Naherholungsgebiets Wienerwald betroffen.

Statt also die erst durch die Ausbauten zusätzlich möglichen Flugbewegungen durch entsprechend lärmschonende Flugrouten und Flugverfahren auszugleichen, wurden die Umweltauswirkungen der Flughafenausbauten auch noch dadurch verschärft, dass die Anzahl der Betroffenen dramatisch erhöht wurde

Neben Auswirkungen auf die Lebensqualität und Gesundheit werden auch Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Betroffenen ohne nachweisbare Notwendigkeit geschädigt, indem z.B. Grundstücke und Wohnraum durch Fluglärm in ihrer Nutzung beeinträchtigt und entwertet werden. Weiters kommt es zu erheblichen Belastungen der Umwelt und des Klimas.

2.1 Flughafenbau ohne Beteiligung der Bürger

Mit Unterstützung der österreichischen Behörde erfolgte der Ausbau des Flughafens ohne die dafür vorgesehene Bürgerbeteiligung....

2.2 Folgen vermehrten Flugverkehrs für die Lebensqualität und Gesundheit der betroffenen Bürger

Um die durch die Flughafenausbauten mögliche Kapazitätserhöhung aus Sicht der Aviation Group (Fluglinien, Flughafen, Austro Control) optimal nutzen zu können, wurden auch die Anzahl der Startrouten erhöht und Landerouten um die so genannten Transitions erweitert.

Flugrouten führen zu weiträumigen Lärmbelastungen 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 startender Flugzeuge sind, besonders gering.** So zeigen Lärmmessungen nach dB(C), die den tieffrequenten Fluglärm mitmessen, keine oder nur eine sehr geringfügige Abnahme der Lärmspitzen trotz höherer seitlicher Entfernung.

Neben der enormen räumlichen Verteilung gibt es für Fluglärm, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auch keiner verlässlichen zeitlichen Einschränkung, solange es kein Nachtflugverbot gibt, das diesen Namen auch verdient.

2.2.1 Zahlreiche Studien belegen die Gesundheitsschädlichkeit von Fluglärm.

Wie in einer [Presseaussendung des deutschen Umweltbundesamts](#) nachzulesen ist, zeigt eine [internationalen Studie \(HYENA\)](#) [3], dass Fluglärm krank macht. Schon ein Anstieg des nächtlichen Fluglärmpegels um 10 Dezibel [dB(A)] im Schallpegelbereich zwischen 30-60 [dB(A)] **erhöht das Risiko für Bluthochdruck** bei Frauen und Männern um rund 14 Prozent. Aber auch bei Menschen, die nur unter Tags unter Fluglärm leiden, führt dieser zu höheren Blutdruck. Die Forscher stellten auch fest, dass sich die Menschen bei gleicher Schallbelastung durch Fluglärm noch weit stärker gestört fühlen, als bisher bekannt war.

Gleiches wurde bereits früher von der [Working Group assessment of exposure to noise berichtet](#). So zeigen neuere Studien, dass sich bereits bei etwa 45 dBA Dauerschallpegel 10% der Bevölkerung massiv durch Fluglärm belästigt fühlen Ein Aktualisierung des EU-Positionspapiers (blaue Linie in der Grafik) wird gefordert.

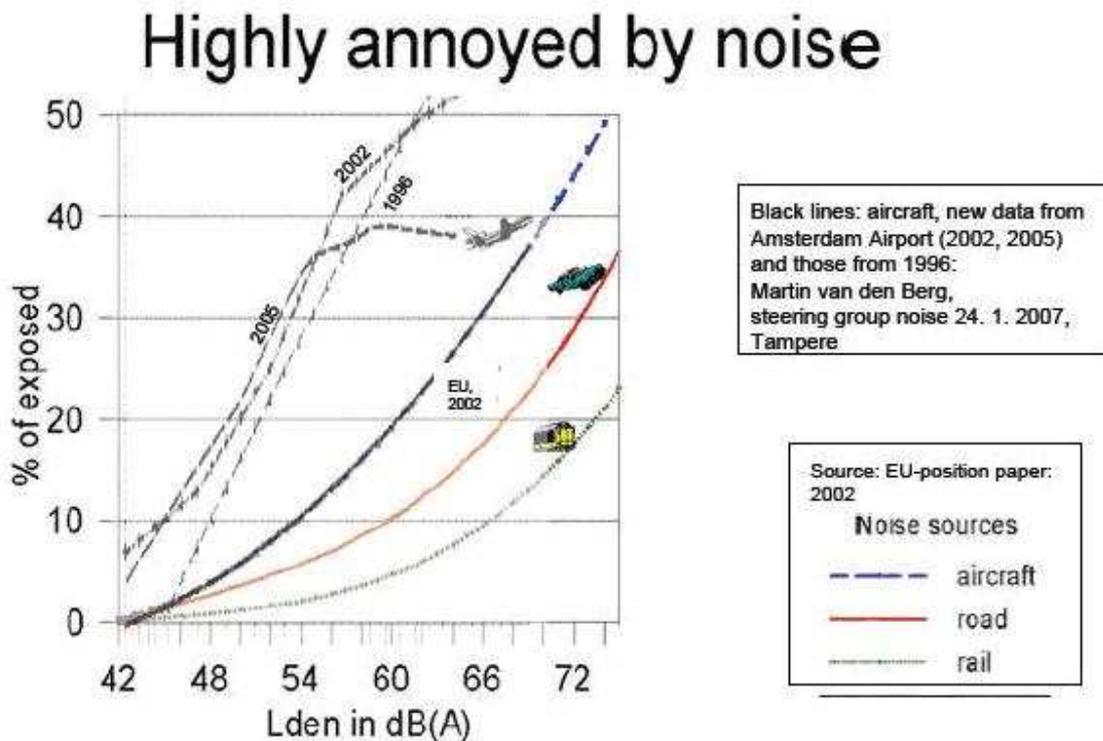


Abbildung 1 Auswirkungen von Fluglärm im Vergleich zu Straßen- und Bahnlärm

Zumindest teilweise ist die höhere Empfindlichkeit für Fluglärm damit erklärbar, dass das Grollen der Jets (laute tieffrequente Töne rund um 100Hz) in der üblichen Umrechnung auf menschliches

Empfinden nach der verwendeten A-Kurve um etwa 10 dBA unterbewertet wird. [Eine korrekte Messung mit einer anderen Bewertungskurve oder ein entsprechender Zuschlag für die Tonalität](#) würde zu entsprechend höheren Dezibelwerten führen, die der tatsächlichen Belastung durch Fluglärm entspricht. Nur Messungen nach dB(B) oder ersatzweise nach [dB\(C\), welche auch die niederfrequenten Lärmanteile entsprechend berücksichtigen, sind dazu geeignet, die Umweltauswirkungen von Fluglärm richtig zu quantifizieren.](#)

2.2.2 Studie zum Zusammenhang zwischen Fluglärm und Medikamentenverbrauch

Wie eine [epidemiologische Studie von Prof. Greiser](#) zeigt, besteht ein Zusammenhang zwischen der permanenten Ruhestörung durch Fluglärm und einer signifikanten Zunahme der Verschreibung von Medikamenten. In seinem [Vortrag](#) in Liesing im September 2008 ging Herr Prof. Greiser auch auf die [erschreckend hohe Korrelation zwischen Fluglärm und der Verschreibung von Krebsmedikamenten ein \(50% Prozent Erhöhung für 5 dBA zusätzlichen Dauerschall\)](#). Diese Ergebnisse müssen zumindest als Anhaltspunkte gewertet werden, dass nächtlicher Fluglärm bzw. die permanente Ruhestörung durch Fluglärm das Auftreten von Krebserkrankungen begünstigen kann.

2.2.3 Krebserregende Feinstaubemissionen durch den Flugverkehr sind besonders gefährlich

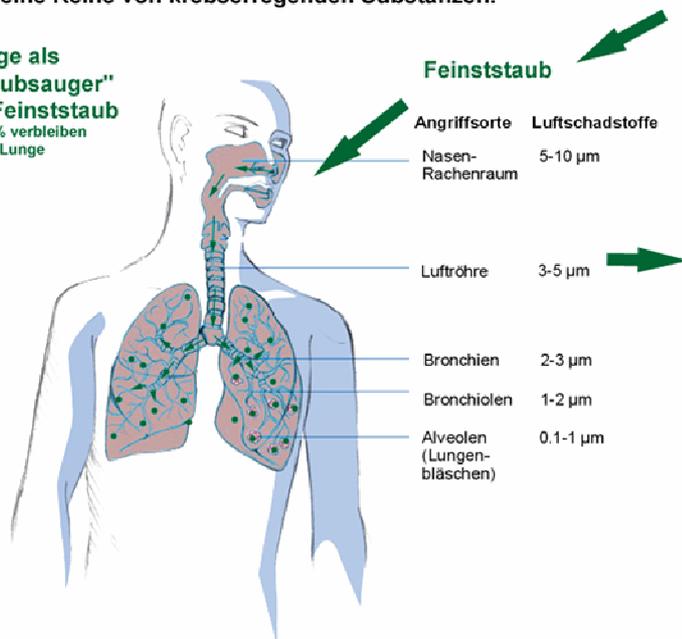
Der Flugverkehr setzt im Großraum Wien neben anderen [Emissionen](#) sehr große Mengen an besonders gefährlichem Feinstaub frei.

Krebserregende Feinstaubemissionen durch den Flugverkehr sind besonders gefährlich. Dass [Feinstaub gesundheitsschädlich](#) ist, ist hinlänglich bekannt. Feinstaub ist aber nicht gleich Feinstaub, spielen hier doch die Partikelgröße und die chemische Zusammensetzung eine entscheidende Rolle für die Gefährlichkeit, welche über eine rein gewichtsmäßige Abschätzung nicht richtig eingestuft wird. Auf Grund [ihrer geringen Größe \(Großteil unter 0,1µm\) und ihrer chemischen Zusammensetzung ergibt sich, dass gerade die Partikel aus dem Flugverkehr besonders gefährlich sind](#). Neben der geringen Größe spielt hier auch der hohe Gehalt an krebserregenden Substanzen (polyzyklische aromatische Verbindungen) eine große Rolle.

Flugverkehr ist einer der größten Produzenten für lungengängigen Feinstaub. Feinstaub aus dem Flugverkehr ist nicht nur auf Grund seiner sehr geringen Größe gefährlich, sondern enthält auch eine Reihe von krebserregenden Substanzen.

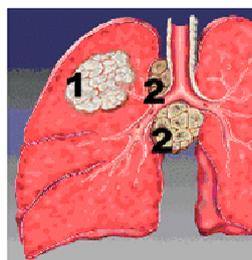


Lunge als "Staubsauger" für Feinstaub
70-80% verbleiben in der Lunge



Medizinische Folgen:

- chronischer Husten
- Bronchienentzündungen
- kardiovaskuläre Effekte - Herz/Kreislaufprobleme
- eine Verschlechterung der Lungenfunktionswerte (vor allem bei Kindern)
- Lungenkrebs und Leukämie
- Verkürzung der Lebenserwartung



Lungenkrebs 1= Tumor, 2 = Metastasen

Abbildung 2 Feinstaub aus dem Flugverkehr ist krebserregend

Die Starts und Landungen am Flughafen Wien setzen so viele Feinstaubpartikel frei, dass jeder, der im Großraum Wien lebt, davon betroffen ist.

Basis für die Abschätzung sind die offiziellen Berichte des Bundesumweltamts für das Jahr 2005 über die [PM 2,5 Emissionen in Österreich](#). Für die Abschätzung der regionalen Verteilung wurden die [Verteilung der Fahrleistung nach Bundesländern](#), sowie Daten der Statistik Austria über die [Verteilung der Starts und Landungen auf die österreichischen Flughäfen im Jahr 2005](#) herangezogen.

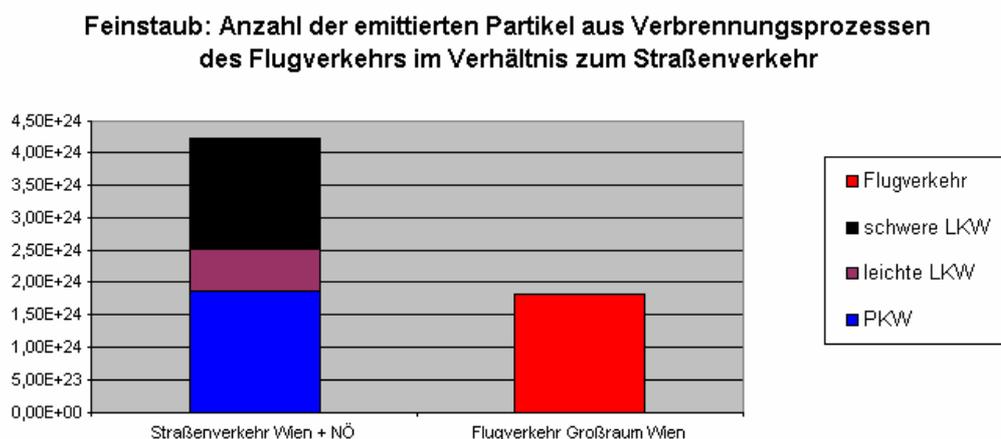


Abbildung 3 Krebserrregende Feinstaubemissionen durch den Flugverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr im Großraum Wien

Der Grund für die bisher unterschätzte, aber signifikante Rolle des Flugverkehrs in der Feinstaubproblematik ist, dass [Partikel aus dem Flugverkehr besonders klein](#) sind und die gleiche Rußmenge daher mehr als 12 mal so viel Partikel enthält wie die [moderneren Dieselmotoren](#). Gegenüber älteren Dieselmotoren ist dieser Faktor sogar um einiges höher. Berücksichtigt man nur die [besonders gefährlichen ultrafeinen Partikel unter 0,1 µm](#), so dürfte der Flugverkehr im Großraum Wien das Niveau des gesamten Straßenverkehrs in der Region bereits erreicht oder sogar überschritten haben.

Dazu kommt auch noch, dass sich auch der Feinstaub aus dem Flugverkehr nicht gleichmäßig verteilt, sondern beispielsweise durch Wirbelschleppen (Wakes) auf den Boden gedrückt werden dürfte.

Jede weitere **Steigerung des Flugverkehrs** führt also nicht nur zu einer überproportionalen Lärmbelastung sondern auch zu einer **Erhöhung des Krebsrisikos** und damit neben der akuten Gesundheitsgefährdung auch zu einem enormen volkswirtschaftlichem Schaden, welcher eine Abkehr von der [Transitverkehrspolitik](#) in der Luft dringend erforderlich macht. **Weiters steht auch jeder weitere Ausbau des Flughafens in einem groben Missverhältnis zu den restriktiven Feinstaubreduktionsmaßnahmen im Straßenverkehr.**

2.3 Die überfallsartige Verlegung von Flugrouten nach Liesing hat zu einer unzumutbaren Belastung durch Fluglärm geführt.

Gegenüber 2003 ist es durch die allen vernünftigen Kriterien des Umweltschutzes 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 damit bereits eine unzumutbare Belastung erreicht wurde, die durch das zu erwartende Planszenario noch übertroffen werden dürfte, sollte es nicht zur Rücknahme bzw. Einstellung der Flugrouten über Liesing kommen.

2.3.1 Belastung von Liesing durch Starts und Landungen

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



Abbildung 4 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 durch Flugzeuge, die Liesing in extrem niedriger Höhe queren, darzustellen.

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

2.3.2 Im Zuge der Mediation nach Liesing verschobene Startrouten

Die in der so genannten Flughafen-Mediation in Abwesenheit eines Vertreters der Interessen Liesings beschlossene Verschiebung der Abflugrouten nach Norden im Jahr 2004 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 5 Im Zuge der Mediation nach Liesing verschobene Startrouten

Liesing ist damit seit 2004 hauptsächlich von der Route STO4C (=LANUX1C= KOVEL1C) betroffen, dazu kommt aber am Rand von Liesing auch noch die Route MOTIX1C (früher MEDIX) und Flugzeuge, die von diesen beiden Routen Richtung Norden abschnellen.

Die Abflugroute STO4C (für Stockerau =LANUX1C= KOVEL1C), die direkt über das Zentrum von Liesing geht, kann man nur als die dümmste aller Abflugrouten bezeichnen. So gleicht diese einer Autobahn, die mitten durch ein Wohngebiet gelegt wurde. Das wird auch aus den offiziellen Flugspuren der Austro Control ersichtlich:

**Begründung der Stellungnahme der BI "Liesing gegen Fluglärm"
zum EX-POST-UMWELTERVERTRÄGLICHKEITSBERICHT FLUGHAFEN WIEN**

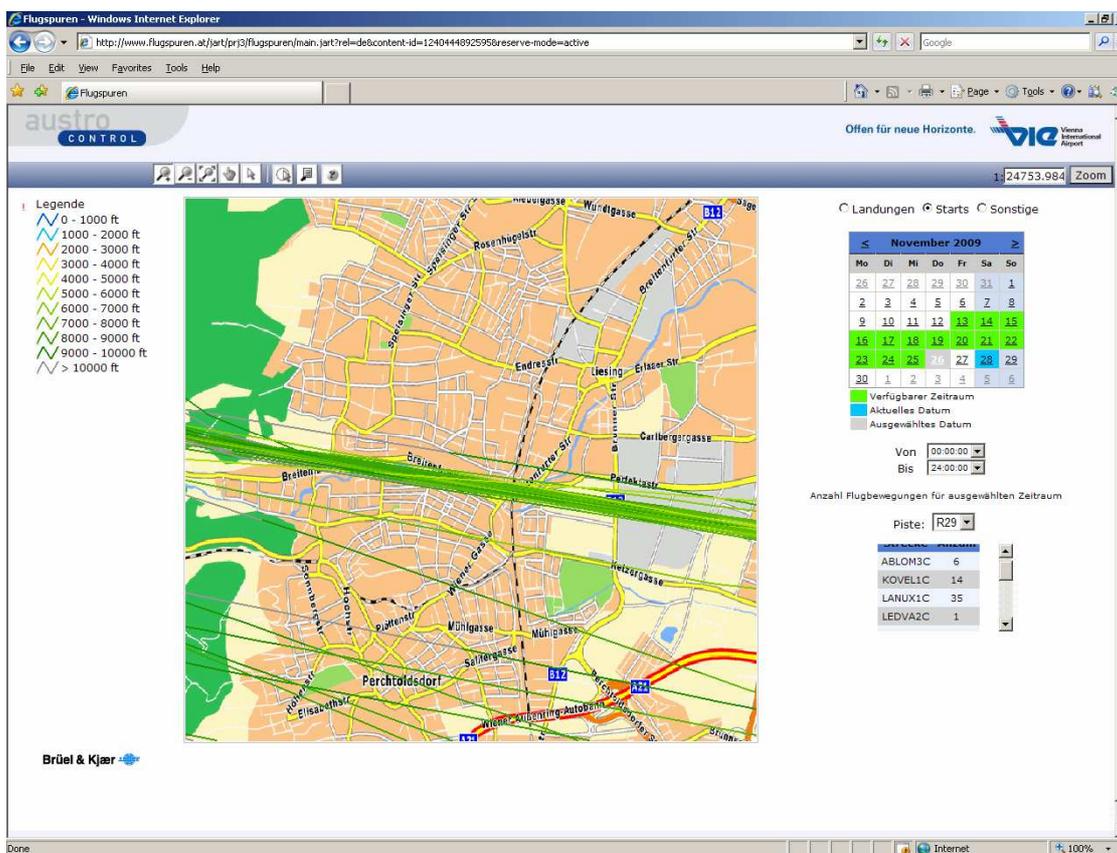


Abbildung 6 Flugspuren belegen Starts mitten durch ein Wohngebiet

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. Schon gar nicht täglich und bei allen Windlagen.

Alternativen zu den umweltunverträglichsten aller Startrouten am Flughafen Wien

Zu den Abflugrouten (STO4C = LANUX1C = KOVEL1C) über Liesing gibt es mindestens 3 Alternativen - alle mit um Größenordnungen weniger Betroffenen:

1. Starts auf der Piste 34 nach Norden (auch zum Vorteil für den Norden Wiens, da dann nicht gleichzeitig dort gelandet werden kann, Starts aber den Norden Wiens großräumig umfliegen)

2. Flugroute mit Rechtskurve von der Piste 29 über die ÖMV. Diese Flugroute gibt es bereits für Propeller-Flugzeuge, ein Antrag für eine entsprechende Flugroute liegt dem Infrastrukturministerium bereits seit Jahren vor, wird aber scheinbar nicht bearbeitet.
3. Rücknahme der Flugroutenverschiebung Richtung Liesing. Denn wenn man Wien schon aus Gründen der Kapazitätsmaximierung für Starts zu Nordwestdestinationen im Süden umfliegt, sollte es nicht zuviel verlangt sein, wenigstens dichtest bevölkertes Gebiet so großräumig als möglich zu umfliegen (siehe Bevölkerungsdichtekarte).

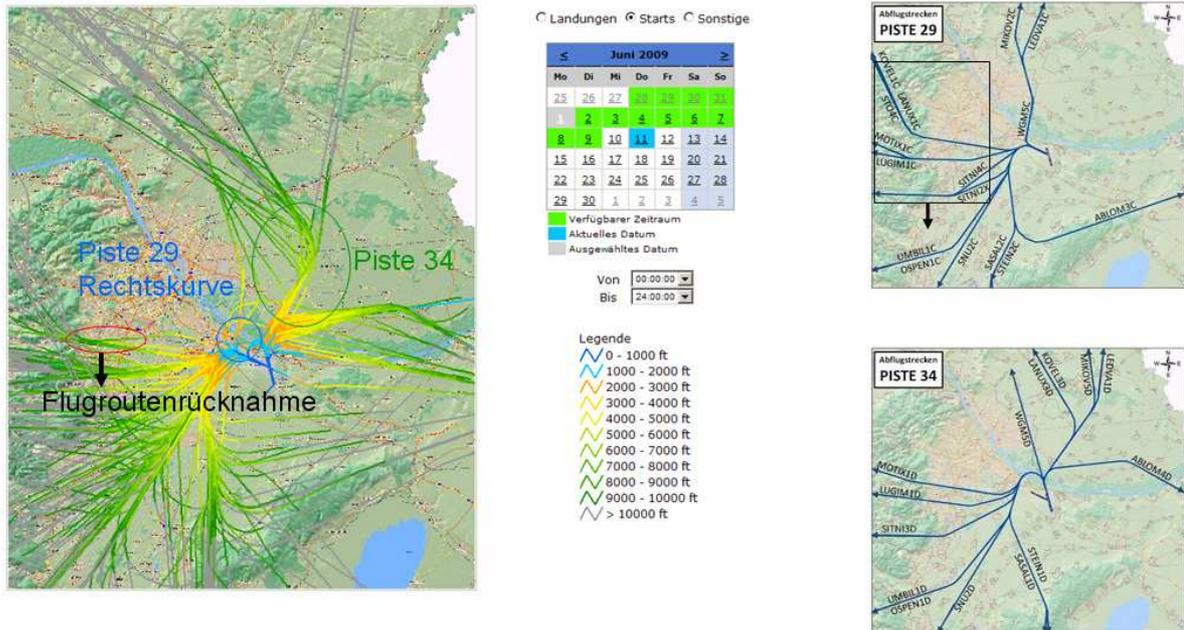


Abbildung 7 Alternativen zu der umweltunverträglichen Startroute über Liesing

Damit dürfte diese Route den Luftverkehrsregeln widersprechen, welche eine Vermeidung von unnötigen Fluglärm über dicht besiedelten Gebieten vorsehen. Die Verschiebung der Abflugroute im Jahr 2004 wäre somit illegal, was die Austro Control zu vertreten hätte. Weiters wurde auch nicht einmal versucht eine UVP durchzuführen, was aber auf Grund der kapazitätssteigernden Wirkung erforderlich gewesen wäre.

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.

2.3.2.1 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 ab einer

bestimmten Flughöhe erst recht 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.

2.3.3 Liesing ist seit 2006 vermehrt von Landungen betroffen

Im Mai 2006 wurden im so genannten Dialogforum, dem Nachfolger des Mediationsverfahrens, neue Landeanflugrouten 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:

Begründung der Stellungnahme der BI "Liesing gegen Fluglärm"
zum EX-POST-UMWELTERVERTRÄGLICHKEITSBERICHT FLUGHAFEN WIEN

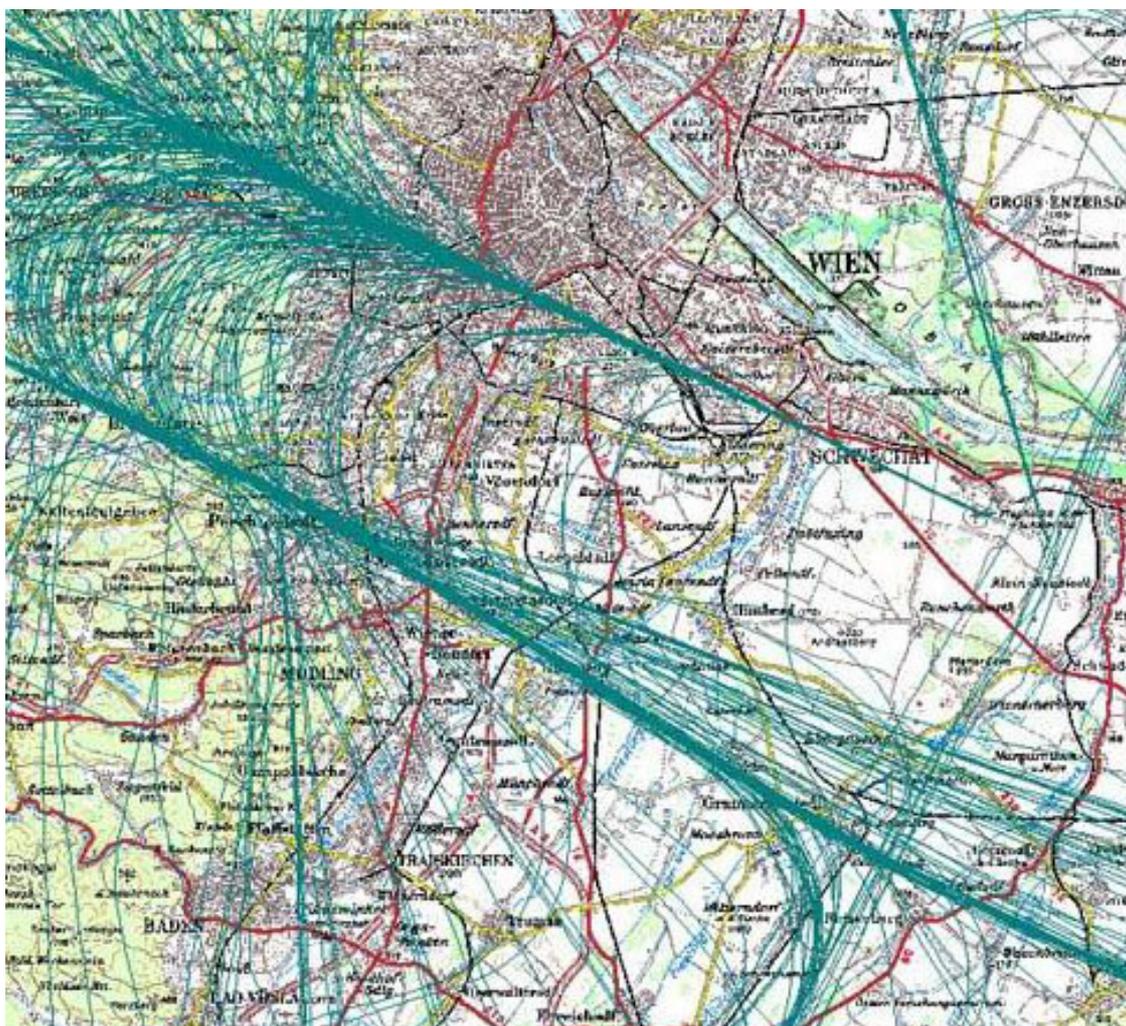


Abbildung 8 Flugspuren der Landungen bei Süd-Ost Wind

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

Statt eine sinnvolle Staffellung 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 „Continuous Descent Approach“ anfliegen zu lassen, werden Flüge auf konstanter Höhe mit konstanter Geschwindigkeit vorgeschrieben, die dazu führen, dass die Flugzeuge mit nicht unbeträchtlichem 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 unnötigem Fluglärm über dicht besiedelten Gebieten vorsehen. Die Errichtung der so genannten „**Transitions Arrivals**“, jedenfalls aber das Queren von Nord nach Süd wären demnach illegal, was die Austro Control zu vertreten hätte.

2.3.4 Aktuelle Belastung Liesings mit Fluglärm durch die Flughafenausbauten und die Flugroutenverschiebung zeigen eine massive Überschreitung der ortsüblichen Lärmbelastung

Bereits seit 2004 protestierten die Liesinger gegen die überfallsartige Erhöhung der Belastung mit Fluglärm. 10.000 Unterschriften für eine Einstellung dieser Flugroute haben aber mit Ausnahme einer kosmetischen Verschiebung von 500m nach Süden keine nennenswerte Änderung gebracht. Versprechen, dass es durch die Flugroutenverschiebung zu keiner messbaren Belästigung mit Fluglärm kommen wird, wurden nicht eingehalten. Dem widersprechen nicht nur vom Flughafen unabhängige Lärmmessungen sondern auch zigtausende Beschwerden und im Internet aufrufbare Videoaufnahmen.

2.3.4.1 Lärmmessungen zeigen eine unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm

Mit Hilfe der im Internet für jedermann einsehbaren Lärmmessungen der BI Liesing lässt sich die Betroffenheit der Liesinger durch den dröhnenden Fluglärm objektiv belegen. Die Messungen erfolgen mit kalibrierten Geräten, die je nach Ausführung in der Lage sind, Lärm nach dB(A) bzw. dB(C) zu messen.

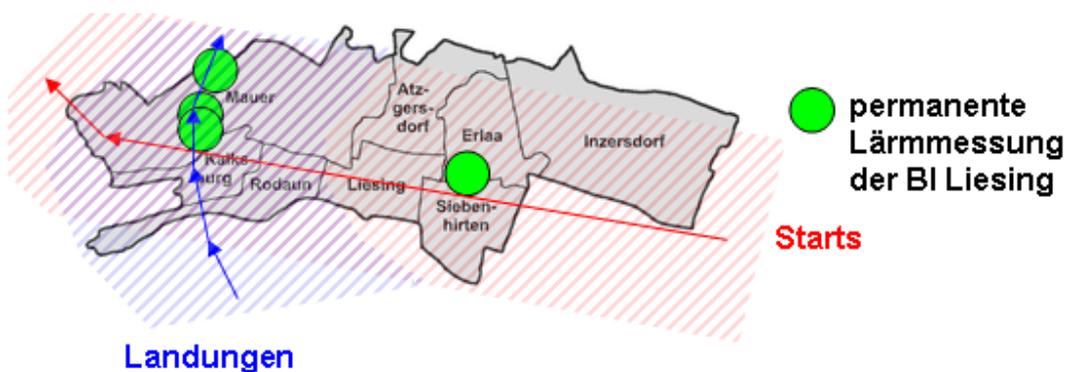


Abbildung 9 Lärmmessstellen der BI Liesing

Eine Auswertung der Lärmmessungen vom letzten Nationalfeiertag (26.10.2009) zeigt weit über 100 laute Fluglärmereignisse und eine Überschreitung aller Grenzwerte. Die Auswertung der zahlreichen in Liesing am Nationalfeiertag hörbaren Starts zeigt die

unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm. Durch die Überlagerung der 3 Lärmmessstationen Maurer Berg, Maurer Berg 2 und Kadolzberg ist es möglich, Fluglärmereignisse mit sehr hoher Sicherheit als solche zu identifizieren. Diese sind als Lärmereignisse mit rotem Kreis um die Spitze eingetragen:

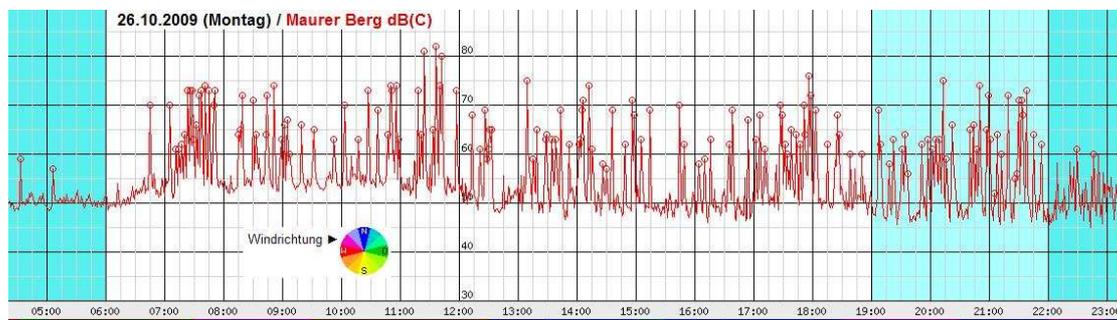


Abbildung 10 Lärmgraph vom 26.10.2009 Maurer Berg

Die statistische Auswertung der Station Maurer Berg bestätigt die subjektiv wahrnehmbare, unzumutbare Belastung durch lauten Fluglärm ab 6h45:

- weit über 100 laute Fluglärmereignisse (Flugrouten über Liesing und Maria-Enzersdorf)
- 73 Fluglärmereignisse über 65 Dezibel, 42 Fluglärmereignisse bereits über 70 Dezibel
- über 30 Starts in den sensiblen Tagesrandzonen
- 6 nächtliche Überflüge, davon 4 über den von der WHO vorgegebenen 60 Dezibel
- Zahlreiche Überflüge sind 20 Dezibel über dem ortsüblichen Umgebungslärm, einige besonders laute erreichten sogar 30 Dezibel über dem Umgebungslärm.
- Durchschnittswerte von 58,7 für den Tag bzw. 57 Dezibel für die Tagesrandzonen, die damit weit über den von der WHO vorgegebenen Grenzwerten von 50 bzw. 55 Dezibel für den Tag und 40 bis 50 Dezibel für den Abend liegen. Dass die physisch vorhandenen Dezibel nicht nach der in den Grenzwerten angegebenen A-Kurve gefiltert, sondern bei der Messung entsprechend der C-Kurve an das menschliche Gehör angepasst wurden, entspricht der Forderung der WHO nach Berücksichtigung des tieffrequenten Lärms.

Die Richtigkeit der Lärmmessung wird dadurch bestätigt, dass bei der einige hundert Meter entfernten Nachbarstation Maurer Berg 2 sehr ähnliche Werte gemessen wurden. Die Durchschnittswerte weichen hier mit 57,2 für den Tag bzw. 57,6 Dezibel nur um 1-2 Dezibel ab.

Ein weiteres – leider charakteristisches – Beispiel für die unzumutbare und gesundheitsschädliche Belastung Liesings durch die Startrouten ist der Ostersonntag 2009. 90 Überflüge mit bis zu 83 Dezibel haben den Liesingern auch an diesem Tag wieder einmal die Feiertagsruhe geraubt.

Begründung der Stellungnahme der BI "Liesing gegen Fluglärm "
zum EX-POST-UMWELTERVERTRÄGLICHKEITSBERICHT FLUGHAFEN WIEN



Abbildung 11 Lärmgraph vom 12.04.2009 Maurer Berg

Dass dabei laut Lärmmessung der BI-Liesing auch die Richtwerte der Weltgesundheitsorganisation WHO für Lärm alleine durch den Fluglärm massiv überschritten wurden, macht das Gesundheitsproblem statistisch fassbar. So wurde unter Tags ein energieäquivalenter Dauerschallpegel (LEQ) von 58.1 Dezibel erreicht, was deutlich über den oberen WHO-Richtwerten von 50 bzw. 55 Dezibel ist. Am Abend wurde 57.7 Dezibel Dauerschall erreicht, was je nach Richtwert und Anpassung für den Abend (5-10 Dezibel) bis zu 17,7 Dezibel über den Richtwert der WHO war

Dass es sich dabei nicht um Einzelereignisse handelt, zeigt eine systematische Auswertung für Ende Jänner.

Grundlage für die Statistik war die Auswertung der Lärmmessung der BI Liesing nach dB(A) und dB(C), wobei nur Lärm, der bei mindestens zwei voneinander unabhängigen Stationen gleichzeitig gemessen wurde, als Fluglärm gewertet wurde. (Ein Abgleich mit Flugspuren war wegen der damals noch immer nicht gegebenen öffentlichen Verfügbarkeit nicht möglich und ist auch jetzt nur bedingt möglich, da die Flugspuren nicht vollständig sind.)

Aus den als Fluglärm identifizierten Messwerten werden bei der DFLD automatisch LEQ-Werte errechnet. Verwendet man dazu Messungen nach dB(C) oder rechnet man korrekterweise zu den dB(A)-Werte den entsprechenden Korrekturwert hinzu, der die Betroffenheit gegenüber anderen Lärmquellen richtig wiedergibt, so kommt man auf die im Bild graphisch dargestellten regelmäßigen Überschreitungen der von der WHO vorgegebenen Grenzwerte. Die Werte fallen bei den korrigierten dB(A) Werten sogar noch etwas deutlicher aus als bei einer Messung nach dB(C) ohne weitere Korrekturwerte.

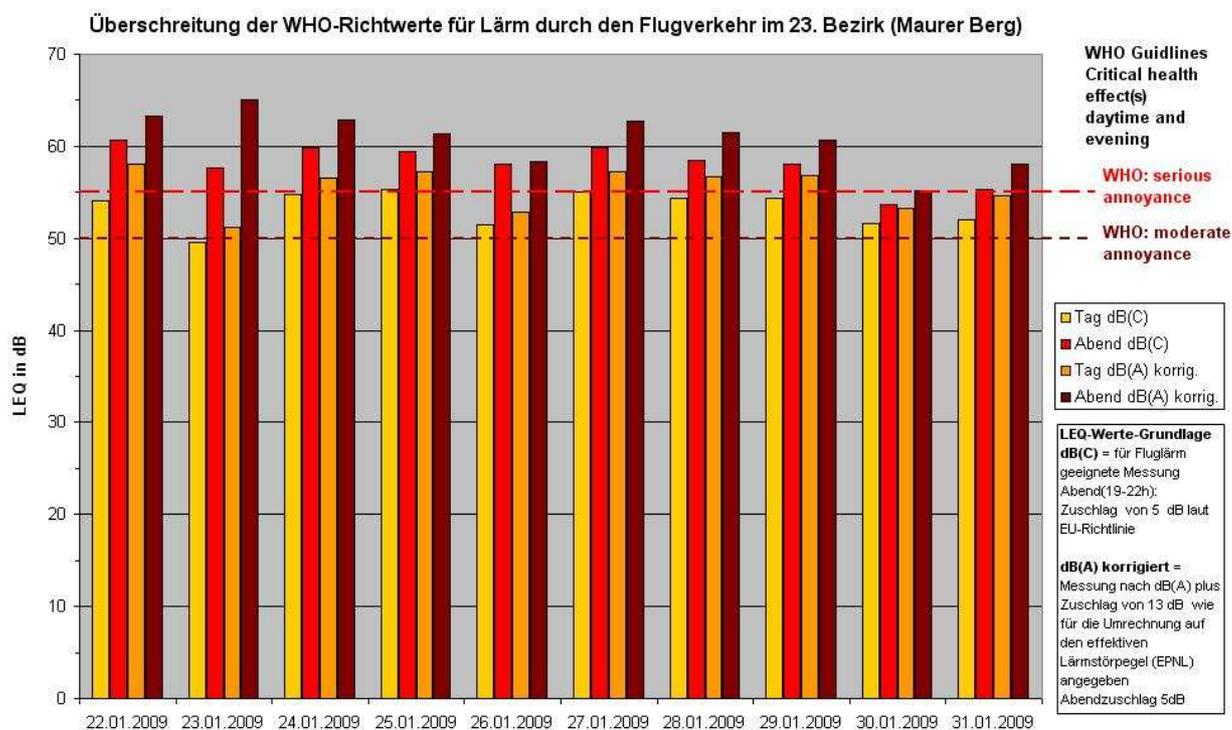


Abbildung 12 Statistische Auswertung des Fluglärm Ende Jänner 2009 am Maurer Berg

Besonders dramatisch ist die Überschreitung der in den WHO-Richtlinien angegebenen Richtwerte am Abend, bei denen nur der Minimalzuschlag von 5 Dezibel als Korrekturwert zur Anwendung gebracht wurde (entsprechend den EU-Richtlinien). An den bisher systematisch ausgewerteten Tagen gab es keinen einzigen, an dem der WHO-Richtwert für schwere Belästigung am Abend nicht überschritten oder zumindest knapp erreicht wurde.

Das deckt sich auch mit den Erfahrungen der Betroffenen, die darüber klagen, dass es schon jahrelang so gut wie keine ruhigen Abende gibt. So finden zwischen 19 und 22 Uhr noch zahlreiche dröhnende Überflüge statt. Dass die systematische Zerstörung der Erholungszeit am Abend durch die Flugroute über Liesing nicht gesund sein kann, liegt aber auch ohne Kenntnis der Überschreitung der WHO-Richtlinien auf der Hand.

Auch wenn man zu den letzten (relativ unvollständigen) Messstatistiken des Flughafens am Maurer Berg, 13 Dezibel für die von der WHO geforderten Korrekturen für die Art des Lärms hinzurechnet, werden die WHO-Werte für eine starke Lärmbelästigung erreicht.

Behauptungen, der Fluglärm in Wien entspreche den WHO-Kriterien, dürften jedenfalls auf eine sehr selektive Auseinandersetzung mit der Materie zurückzuführen sein.

2.3.4.2 Die unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm ist bereits jetzt gesundheitsschädlich

Unstrittig ist es seit 2003 zu einer unzumutbaren Belästigung der Liesinger durch Fluglärm gekommen, welche mehr oder weniger den gesamten Bezirk mit über 90.000 Einwohnern betrifft. Dass die tägliche Belästigung mit Fluglärm, dem die Liesinger und ihre Nachbarn ausgesetzt

sind, nicht nur die Lebensqualität beeinträchtigt, sondern nahe liegender Weise auch gesundheitsschädlich sein dürfte, geht aus einer offiziellen Stellungnahme des österreichischen Lebensministeriums zur 3. Piste hervor:

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 Störf Wirkung als bisher angenommen nahe legen, berücksichtigt werden.

Dazu trägt auch die rücksichtlose 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. Der Fluglärm beschränkt sich also nicht auf übliche Arbeitszeiten sondern hindert die Bewohner an der Erholung, womit die Studien über die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Nachtfluglärm auch auf die seit 2004 nach Liesing verschobenen Flugrouten anzuwenden sind.

2.3.4.3 Die unzumutbare Belastung Liesings schädigt das Eigentum und/oder sonstige dingliche Rechte der Betroffenen

Neben Auswirkungen auf die Lebensqualität und Gesundheit werden aber auch Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Betroffenen ohne nachweisbare Notwendigkeit geschädigt, indem z.B. Grundstücke und Wohnraum durch Fluglärm in ihrer Nutzung beeinträchtigt und entwertet werden.

Eine Studie der TU-Wien - Lärm als Preisfaktor auf dem Immobilienmarkt, Feilmayr et al[1] - 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.

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

2.3.5 Es ist damit zu rechnen, dass die Belastung Liesings durch Fluglärm weiter zunimmt

Da im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur der wahrscheinlichste Fall sondern das Worst-Case Szenario anzunehmen ist, ist für die Liesinger und ihre Nachbarn jedenfalls mit einer weiteren Verschlimmerung der unzumutbaren Belastung durch Fluglärm zu rechnen.

Nachdem von einem rücksichtsvollen und verantwortungsbewussten Umgang mit der Flugroute über Liesing nichts zu bemerken ist und die Anzahl der über diese Flugroute abgewickelten Flüge selbst bei rückläufigem Flugverkehr nicht entsprechend reduziert wurde, dürfte die Annahme, dass die Belastung Liesings bei steigendem Flugverkehr weiter zunimmt, absolut realistisch sein.

Auch die Entwicklung hin zu größeren Flugzeugen führt hier zu keiner Verbesserung. Einerseits kann davon ausgegangen werden, dass weniger Überflüge stattfinden. Da aber andererseits der für ein Flugzeug erlaubte Lärm direkt proportional zu seinem Abfluggewicht steigen darf, sind größere Flugzeuge auch entsprechend lauter.

Dazu kommt, dass größere Flugzeuge auch generell schlechtere Steigleistungen aufweisen und startende Flugzeuge damit gerade im Bereich von Liesing deutlich lauter sind als Flugzeuge mit besserer Steigleistung und nominal gleichen EPNDB-Werten bei der Lärmzulassung.

Die einzige realistische Möglichkeit, eine unzumutbare Belastung Liesing zu vermeiden, ist die Einstellung aller seit 2004 überfallsartig nach Liesing verlegten Start- und Landeflugrouten (STOxC usw., SNUxC, Landanflüge Piste11).

Um eine signifikante Verschlechterung der Situation gegenüber 2003 auszuschließen, ist es weiters auch erforderlich, die anderen Flugrouten welche Liesing betreffen (MOTIX1C), ebenfalls einzustellen.

2.4 Weiters kommt es zu erheblichen Belastungen der Umwelt und des Klimas

Jede Kapazitätserweiterung am Flughafen Wien hat eine zusätzliche Belastung der Umwelt zur Folge. Versuche, das dafür aufgewendete Geld wieder zu erwirtschaften, führen zu volkswirtschaftlich unsinnigen Aktionen. Bestes Beispiel dafür sind die zahlreichen nicht gewinnbringenden Destinationen welche die Austrian Airline in den letzten Jahren angefliegen ist und die im Zuge der Übernahme durch die Lufthansa eingestellt oder zumindest reduziert wurden. Hier ist es also nicht nur zur Verlagerung von Flugverkehr nach Österreich gekommen sondern es wurden auch wirtschaftlich unsinnige Ziel wie z.B. Baia Mare in Rumänien angefliegen. Zumindest solche Flüge führen zu einer unnötigen Belastung des Weltklimas. Da Österreich im Bereich der Klimapolitik seine Ziele bei weitem nicht erreicht, dürfte aber auch die Verlagerung von Flugverkehr nach Österreich dazu beitragen, den österreichischen Steuerzahler unnötig zu belasten.

Der Flugverkehr und sein enormes Wachstum schaden generell der Umwelt, dem Klima und auch der Wirtschaft. Er ist das Schlusslicht aller Verkehrsträger in der Ökobilanz. (Verkehrsklub 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.

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

Die (Umwelt-)Auswirkungen der Projekte (u.a. Emissionen, Immissionen, Lärmzonen, Gesundheit.) sind im Umweltverträglichkeitsbericht unvollständig dargelegt und auf der Basis einer Zahl an Flugbewegungen erstellt, die deutlich unter der mit den Erweiterungen möglichen Kapazität liegen.

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

3.1.1 Die Lärmzonen in der UVB sind grob unvollständig

Das bereits jetzt von massivem Fluglärm betroffene Liesing (siehe Punkt 2.3.4) ist nicht einmal vollständig auf der Karte abgebildet, die zur Darstellung der Lärmauswirkungen verwendet wird und die Teile, die sichtbar sind, sind als fluglärmfrei dargestellt.

Im Beitrag 03.100 wird unter dem Punkt 2.2.1 angegeben, dass für die Lärmzonenberechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit der Ergebnisse, dieselben Berechnungsvorschriften wie bei der UVE Parallelpiste 11R/29L verwendet werden.

Dazu findet sich in einer offiziellen Stellungnahme des österreichischen Lebensministeriums vom zur UVE zur 3. Piste bereits am 25.5.2007 die Kritik, dass die Lärmzonen weder den Bereich der Betroffenheit noch den der möglichen Gesundheitsschäden abdecken:

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.

Dass die Lärmzonen unvollständig erfasst sind gilt erst recht für den vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht zu den Flughafenausbauten, in dem ja die jetzt schon massive Verschlechterung der Situation seit 2003 adäquat ersichtlich sein sollte.

So kommen sogar laut Zählung des Flughafens seit Jahren die meisten Beschwerden aus Liesing. Wie bereits im Abschnitt 2.3.4 beschrieben ist Liesing auch objektiv messbar von gesundheitsgefährdendem Fluglärm betroffen.

Im Gegensatz dazu ist Liesing laut Umweltverträglichkeitsbericht fluglärmfrei, was auch den restlichen Umweltverträglichkeitsbericht in seiner Glaubwürdigkeit erschüttert.

Im UVB fehlen sämtliche Differenzlärnkarten, welche die Umweltauswirkungen der Flughafenausbauten und der damit in Zusammenhang stehenden Flugroutenänderungen korrekt darstellen sollten.

Weiters fehlen im Umweltverträglichkeitsbericht auch die Bewertungen für die zahlreichen lärmsensiblen Objekte im Bezirk Liesing.

Daher ist eine entsprechende Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Bereich der Ermittlung der Lärmauswirkungen der Flughafenausbauten und der damit in Zusammenhang stehenden Flugroutenänderungen auf Liesing zu fordern.

Konkrete Anhaltspunkte, warum die Auswirkungen des Fluglärms auf Liesing und seine Nachbarn im Umweltverträglichkeitsbericht falsch dargestellt werden und welche Änderungen hier für einen seriösen Umweltverträglichkeitsbericht jedenfalls erforderlich wären, werden im Folgenden angeführt.

3.1.1.1 Die den Lärmzonen zu Grund liegende Bewertung nach dB(A) ist für Fluglärm ungeeignet

Im Beitrag 03.100 wird unter dem Punkt 2.2.1 behauptet, die Lärmmessung nach dB(A) entspreche den Empfindungen des menschlichen Gehörs.

In Bezug auf den tieffrequenten Fluglärm ist diese Aussage falsch. So wird gerade der weithin hörbare tieffrequente Lärm dramatisch unterbewertet, was sowohl den Fluglärm startender als auch weiter entfernter Flugzeuge betrifft.

Beispielsweise wird 80 Dezibel lauter Lärm im Bereich von 100 bis 200 Hz um etwa 10 Dezibel gegenüber dem Hörempfinden unterbewertet.

Da tieffrequenter Lärm bereits knapp über der Hörschwelle als unangenehm empfunden wird, ist weiters auch die Frage zu stellen, ob hier die Hörschwelle relevant ist oder ob nicht der physisch vorhandene Schalldruck berücksichtigt werden muss.

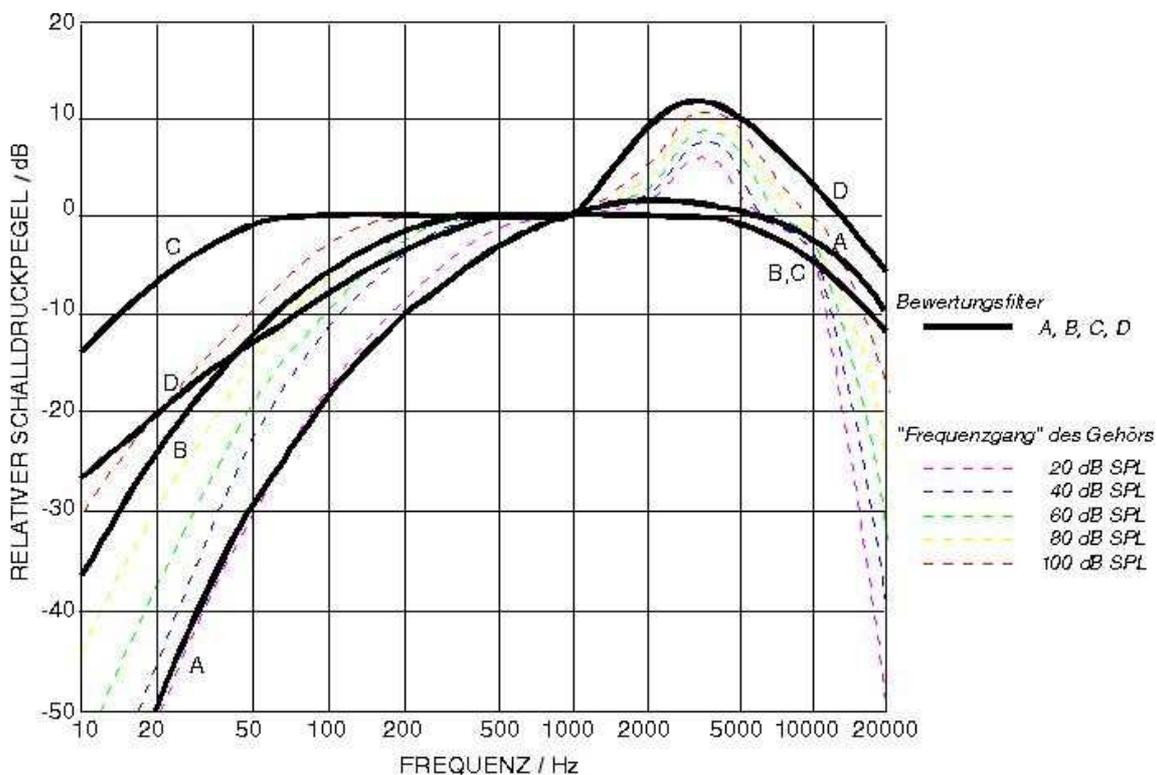


Abbildung 13 Frequenzgang des Gehörs und Filterkurven

Das ist deshalb von so hoher Relevanz, weil die tieffrequenten Geräusche den dominierenden Bestandteil des Fluglärms startender Flugzeuge darstellen. Eine Frequenzanalyse im Raum Liesing zeigt auch eine entsprechende Verteilung, die dem als Dröhnen wahrgenommenen tieffrequenten Fluglärmgeräusch entspricht:

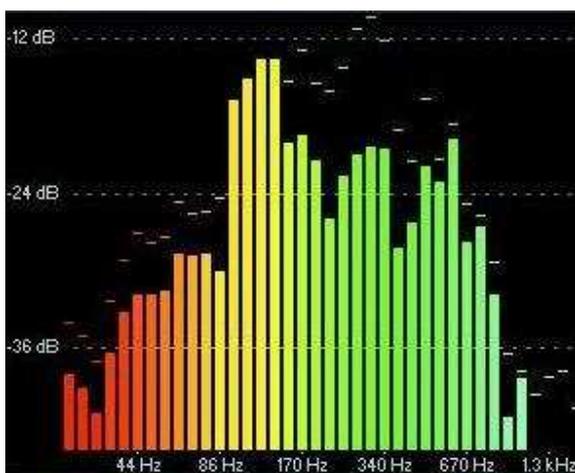


Abbildung 14 Charakteristische Frequenzverteilung der Fluglärmimmission in Liesing

Für die von tieffrequenten Anteilen dominierten Geräusche empfiehlt die WHO in ihren WHO Guidelines for Community die Messung nach dB(C). Die Messung nach dB(A) ist hier laut WHO ausdrücklich ungeeignet.

Explizit findet sich die Messung nach dB(C) als Methode der Wahl zur Messung von Fluglärm im Lärm-Glossar der in Massachusetts für Flughäfen zuständigen unabhängigen öffentlichen Behörde, Massachusetts Port Authority (Massport) :

dB(C): *The C-weighted Decibel (dB(C)) is the method of measuring sound which takes into account the low frequency components of noise sources, such as aircraft operations, and reflects their contribution to the environment.* (http://www.massport.com/logan/airpo_noise_gloss.html)

Dass sich die Messung nach dB(C) bisher aber nicht als internationaler Standard für die Messung von Fluglärm etablieren konnte, dürfte vor allem Widerstand der Aviation Group liegen. Dabei dürfte die Verflechtung zwischen jenen Gremien, welche die Richtlinien für die Lärmmessung erstellen und den Unternehmen, die davon betroffen sind, eine entscheidende Rolle spielen.

Interessanterweise wird die Lärmmessung nach dB(C) für Fluglärm auch mit der Begründung abgelehnt, dass damit auch die Unwirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen offensichtlich würde. (Zitat: *no mitigation methods have been proven to be effective for C-weighted noise (i.e., sound insulation*" aus http://osuaairportpart150.com/report/Chapter_3_Noise_Fundamentals_FINAL.pdf 3.1.3.) Statt also zuzugeben, dass das Fluglärmproblem nicht durch Schallschutzfenster oder ähnliche Maßnahmen wirkungsvoll in den Griff zu bekommen ist, verweigert man geeignete Messungen nach dB(C).

Dass die ausschließliche Lärmmessung nach dB(A) die Betroffenheit durch Fluglärm nicht richtig wiedergeben kann, dürfte auch ein wesentlicher Teil der Erklärung dafür sein, warum Fluglärm deutlich stärker stört als nach dB(A) gleichlauter Strassen- oder Eisenbahnlärm (siehe Abbildung 1). Der Wert, bei der sich 20% der Bevölkerung von Fluglärm gestört fühlen, liegt laut neueren Untersuchungen um 15 Dezibel niedriger als bei Straßenlärm.

Weiters tritt durch die Verwendung von dB(A) zur Messung von Fluglärm auch eine Verschiebung zwischen tatsächlicher Betroffenheit und gemessener Betroffenheit ein, die auch durch die Addition von Korrekturwerten nicht ausgeglichen werden kann. Grund dafür ist, dass der in der Messung nach dB(A) berücksichtigte höherfrequente Lärm der Luftdämpfung unterliegt und daher wesentlich stärker abnimmt als der tieffrequente Lärm, der wiederum nicht gemessen wird.

Auch bei der Flugzeugzulassung großer Flugzeuge, die für den überwiegenden Teil des Fluglärms verantwortlich sind, wird nicht nach dB(A) bewertet, sondern nach dem effektiven Lärmstörspegel [EPNdB \(Effective Perceived Noise Level\)](#). [Der EPNdB führt zu durchschnittlich um 13 dB höheren Werten als Messwerte nach dB\(A\).](#)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die ausschließliche Bewertung von Fluglärm nach dB(A) ungeeignet ist, die Störwirkung von Fluglärm richtig wiederzugeben.

Daher sind auch alle ausschließlich auf dB(A) aufbauenden Berechnungen, Messungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Grenzwerte ungeeignet, die Umweltauswirkungen von Fluglärm richtig zu erfassen und zu bewerten.

Daher ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Bereich der Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms unter Berücksichtigung von Messungen und Berechnungen nach dB(C) zu fordern.

3.1.1.2 Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt ohne Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten

Im Beitrag 03.100 wird unter dem Punkt 2.2.1 angegeben, dass für die Lärmzonenberechnungen aus Gründen der Vergleichbarkeit der Ergebnisse dieselben Berechnungsvorschriften wie bei der UVE Parallelpiste 11R/29L verwendet werden.

Nach wie vor dürften also topographische Gegebenheiten bei der Berechnungen der Lärmbelastung nicht berücksichtigt worden sein.

Da der Süden und Westen Wiens nicht flach sind, sind die Ergebnisse der Lärmberechnungen und die daraus erstellten Lärmkarten auch aus diesem Grund ungeeignet, die Umweltauswirkungen ausreichend zu erfassen.

Daher ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Bereich der Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms unter Berücksichtigung der Topographie im Süden und Westen Wiens zu fordern.

3.1.1.3 Für die Planvariante werden leisere Flugzeuge angenommen als für die Nullvariante

Im Beitrag 03.100 werden für die Berechnung der Planvariante unter Punkt 5.1.1 leisere Luftfahrzeuge postuliert, die derzeit nicht in der ÖAL 24 enthalten sind:

Lfz-Gruppe S 5.4 minus 3 dB gegenüber Lfz-Gruppe S 5.1

Lfz-Gruppe S 5.5 minus 6 dB gegenüber Lfz-Gruppe S 5.2.

Diesen Luftfahrzeugen werden in der Planvariante über 43% der Flugbewegungen zugeordnet.

Tabelle 62 Planfall 2020 - Verteilung auf Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL 24

2020 PLANFALL			
Gruppe	Beispiel	MOV	Anteil
P 2.1	DASH 8, ATR72, DO 328	15.361	10,62%
P 2.2	AN12, AN24V, AN26, FK27, FK27M6, FK50, L188C	-	0,00%
S 1.0	TU134, YK40	-	0,00%
S 1.1	YAK 40, TU 154B	-	0,00%
S 1.3	B7272, B727F	-	0,00%
S 3.2	Ilyushin 76, Ilyushin 86	-	0,00%
S 5.1	Canadair-Jet; Bae146, FK70	16.489	11,40%
S 5.2	Airbus A320, B737-800	34.970	24,18%
S 5.3	MD80, TU154M	-	0,00%
S 5.4	„leisere“ Versionen von S 5.1	27.040	18,70%
S 5.5	„leisere“ Versionen von S 5.2	36.893	25,51%
S 6.1	Boeing 777, Airbus A330	10.728	7,42%
S 6.2	MD11, L1011	-	0,00%
S 6.3	Airbus A 340	2.225	1,54%
S 7	Boeing 747	923	0,64%
Gesamtergebnis		144.629	100,00%

Abbildung 15 Verteilung der Flugbewegungen nach ÖAL-Gruppen im Planfall

Unter Punkt 4.4.1 ist ersichtlich, dass bei den Berechnungen für den Nullfall, also für die Umweltauswirkungen ohne Flughafenausbauten den leiseren Luftfahrzeugen keine Flugbewegungen zugeordnet sind.

Nullfall 2020 (= Flugbewegungen 2003)			
Gruppe	Beispiel	MOV	Anteil
P 1.4	BARON 58P	2.243	2,03%
P 2.1	DASH 8, ATR72, DO 328	23.411	21,17%
P 2.2	AN12, AN24V, AN26, FK27, FK27M6, FK50, L188C	923	0,83%
S 1.0	TU134, YK40	346	0,31%
S 1.1	YAK 40, TU 154B	75	0,07%
S 1.3	B7272, B727F	84	0,08%
S 3.2	Ijushin 76, Ijushin 86	71	0,06%
S 5.1	Canadair-Jet; Bae146, FK70	36.741	33,22%
S 5.2	Airbus A320, B737-800	35.768	32,34%
S 5.3	MD80, TU154M	6.248	5,65%
S 5.4	Jeisere" Versionen von S 5.1	-	0,00%
S 5.5	Jeisere" Versionen von S 5.2	-	0,00%
S 6.1	Boeing 777, Airbus A330	3.538	3,20%
S 6.2	MD11, L1011	213	0,19%
S 6.3	Airbus A 340	903	0,82%
S 7	Boeing 747	40	0,04%
Gesamtergebnis		110.604	100,00%

Abbildung 16 Verteilung der Flugbewegungen nach ÖAL-Gruppen im Nullfall

Es wird also bei der Planvariante für das Jahr 2020 von leiseren Flugzeugen ausgegangen als bei der Nullvariante für das Jahr 2020. Als Erklärung für die Annahme leiserer Flugzeuge im Jahr 2020 werden entsprechende Anpassungen bei den Airlines genannt.

Da aber kein direkter Zusammenhang zwischen den Flughafenausbauten und dem Einsatz leiserer Flugzeugtypen beschrieben ist und ein solcher auch nicht zu erwarten ist, ist der im vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht durchgeführte Vergleich zwischen Nullvariante mit lauterer Flugzeugen und Planvariante mit leiseren Flugzeugen unsinnig. Möglicherweise ist das auch die Erklärung, warum die Planvariante im Umweltverträglichkeitsbericht trotz einer Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen zu weniger vom Fluglärm Betroffenen führt als die Planvariante.

Alleine dieser offensichtliche Trick zeigt, dass es den Autoren und/oder Auftraggeber des Umweltverträglichkeitsberichts nicht darum gehen dürfte, die tatsächlichen Umweltauswirkungen zu erfassen, sondern darum, diese zu verschleiern.

Außerdem ist im Sinne der Ermittlungen der möglichen negativen Umweltauswirkungen von einem Worst Case Szenario auszugehen und das umso mehr, als nicht nur exakt der Zeitpunkt 2020, sondern auch die Zeit bis dahin in die Beurteilung mit einfließen muss.

Auch ist die postulierte enorme Verbesserung bei den Flugzeugen weder nachprüfbar begründet noch Teil einer behördlichen Auflage.

Daher ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Bereich der Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms zu fordern, in der der Fluglärm auch für die Planvariante ohne die postulierten leiseren Flugzeugtypen berechnet wird.

3.1.1.4 Die Berechnung der Lärmzonen beruht fälschlicherweise auf mehrmonatigen Durchschnittswerten

Im Beitrag 03.100 wird unter dem Punkt 2.2.5 angegeben, dass die Berechnungen der Lärmzonen auf den 6 verkehrsreichsten Monaten beruhen.

Damit werden die Umweltauswirkungen, wie sie an Tagen mit zahlreichen Überflügen stattfinden, durch Tage mit niedriger Lärmbelastung rechnerisch kompensiert und das Fluglärmproblem dadurch unzulässig verniedlicht. Dass umso mehr, als die Betroffenen keinen Einfluss darauf

haben und keine brauchbare Information darüber erhalten, bei welchen Wetterlagen wo geflogen wird und wie Sonn- und Feiertage berücksichtigt werden.

Daher ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Bereich der Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms unter Berücksichtigung der maximalen Belastung zu fordern, die an einzelnen Tagen auftreten kann.

3.1.1.5 Die Flugrouten für die Berechnung des Planfalls sind jetzt schon längst veraltet

Im Beitrag 03.100 5.5.1 sind Flugrouten angegeben, die einem veralteten Stand entsprechen. So wurde die Flugroute STO3C bereits 2005 durch die Flugroute STO4C ersetzt.

Die Ermittlung der Umweltauswirkungen auf Basis veralteter Flugrouten ist unseriös. Weiters stellt sich die Frage, welche Flugrouten tatsächlich zum Einsatz kommen werden können.

Daher ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Bereich der Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms unter Berücksichtigung aller jener Flugrouten, welche zum Einsatz kommen können, zu fordern.

3.1.1.6 Für die Berechnung der Lärmauswirkungen werden fixe Prozentsätze verwendet, welche die möglichen Umweltauswirkungen nicht richtig wiedergeben

Im Beitrag 03.100 5.5.1 sind fixe Prozentsätze als Basis für die Berechnung der Umweltauswirkungen genannt. Diese werden nicht einmal innerhalb eines Jahres und schon gar nicht innerhalb eines Tages eingehalten.

Um die Umweltauswirkungen vollständig zu erfassen, ist der Worst Case anzunehmen, d.h. jene Anzahl von Überflügen pro Tag, die maximal stattfinden dürfen. Die Maximalzahl ist durch entsprechende Auflagen zu deckeln.

Daher ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts im Bereich der Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms unter Berücksichtigung der maximalen Flugbewegungen pro Flugroute durchzuführen. Die maximale Anzahl an Flugbewegungen pro Flugroute und Tag ist gesetzlich zu fixieren.

3.1.1.7 Die Pläne der Flugrouten für den Planfall sind nicht auffindbar

Im Beitrag 03.100 5.5.1 wird auf das Dokument 02.202 verwiesen.

Eine übersichtliche Darstellung der Flugrouten samt Bewegungszahlen erfolgt in Planunterlage 02.202 Übersichtsplan Flugbewegungen/Flugrouten Planfall 2020

Das Dokument scheint weder unter dieser Nummer noch unter einer anderen Bezeichnung zu existieren.

Der Umweltverträglichkeitsbericht ist formal unvollständig.

3.1.1.8 Die vom Fluglärm hervorgerufene Abweichung vom ortsüblichen Lärm wird nicht berücksichtigt

Im Beitrag 03.100 sind keine Lärmkarten zu finden, welche die Differenz zwischen ortsüblichem Lärm und der zu erwartenden Verschlechterung durch Fluglärm darstellen.

Um die Umweltauswirkungen auf städtische Grünruhelagen und Naherholungsgebiete zu visualisieren wären hier entsprechende Differenzkarten notwendig. Insbesondere für Gebiete, die vor 2003 fluglärmfrei waren, sollten solche Karten Teil der Bewertung des Projekts sein.

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

3.2 Die für Berechnung der Umweltauswirkungen angenommenen Flugbewegungen liegen weit unter der tatsächlichen Kapazität

3.2.1 Die zur Berechnung der Nullvariante herangezogenen 212.192 Flugbewegungen entsprechen nicht den veröffentlichten Zahlen

Im Umweltverträglichkeitsbericht wird im Fachbeitrag 02.100 von 212.192 Flugbewegungen pro Jahr als Grundlage zur Berechnung der Nullvariante ausgegangen.

Laut den Geschäftsberichten der Flughafen Wien AG gab es 2003 197.089 Flugbewegungen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Nullvariante mit anderen Zahlen gerechnet wurde. Vielmehr drängt sich der Verdacht auf, dass hier eine überhöhte Anzahl an Flugbewegungen in der Nullvariante die Verschlechterungen durch die Planvariante verharmlosen soll.

Alle Umweltauswirkungen, die auf Basis von falschen Zahlen in der Nullvariante ermittelt wurden, sind neu zu ermitteln.

3.2.2 Die zur Berechnung der Umweltauswirkungen herangezogenen 270.000 Flugbewegungen entsprechen nicht den Anforderungen an ein UVP-Verfahren

Im Umweltverträglichkeitsbericht wird im Fachbeitrag 03.100 von 270.000 Flugbewegungen pro Jahr als Grundlage zur Berechnung des in der Planvariante zu erwarteten Fluglärms ausgegangen.

Tatsächlich sind aber laut Befund der TU [2] für das 2-Pistensystem (4.1. der Studie) unter Berücksichtigung der Nachtflugregelungen des Mediationsvertrags und der Beschränkung auf nur eine Piste in der Zeit zwischen 22:30 und 6:00 1263 Flugbewegungen pro Tag möglich. Das sind rund 461.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Den praktischen Beweis, dass die im Umweltverträglichkeitsbericht angenommene Anzahl an Flugbewegungen viel zu niedrig ist, hat der Flughafen Wien bereits bei der EURO-2008 absolviert. Die viel bejubelten 1.111 Flugbewegungen an einem Tag entsprechen 405.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Für das Jahr 2015 wird sogar im Fachbeitrag 02.200 von 275.000 Flugbewegungen ausgegangen:

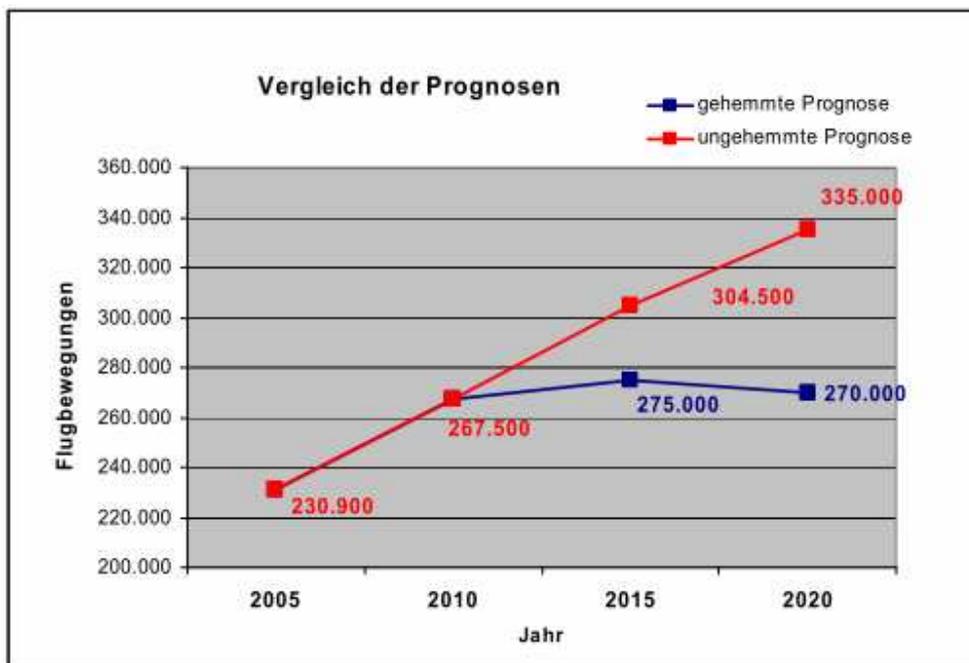


Abbildung 5 Prognose Flugbewegungen (gehemmt und ungehemmt)

Abbildung 18 Flugbewegungen laut UVB

Da auch im Fachbeitrag 02.200 unter dem Punkt 2.2.1 zu lesen ist, dass bei der Betrachtung von umweltrelevanten Themen für Auswirkungsanalysen zumeist eine Art „Worst-Case“ angesetzt wird, scheint es keinen nachvollziehbaren Grund zu geben, warum in dem vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht mit mehr oder weniger willkürlich vorgegeben Prognosezahlen der Flughafen Wien AG operiert wird, welche nicht geeignet sind, die tatsächlich möglichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erfassen.

Berechnungen, die sich darauf beschränken, weniger als 60% der durch die Flughafenausbauten erreichbaren Maximalkapazität berücksichtigen, sind unzulässig.

Bereits im Zusammenhang mit der UVE für die 3. Piste hat auch das Lebensministerium Kritik daran geäußert, dass nur von einem mittleren Szenario ausgegangen wird:

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.

Sinngemäß ist diese Kritik auf den UVB-Bericht zu übertragen.

Jedenfalls ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts unter Berücksichtigung jener Anzahl an Flugbewegungen zu fordern, welche der mit den Ausbauten erreichbaren Maximalkapazität entspricht.

3.2.3 Bei der Ermittlung der Umweltauswirkungen werden die Sichtflüge ignoriert

Im Fachbeitrag 02.200 findet sich unter Punkt 2.3.1 die folgende Feststellung: „In diesen Prognosezahlen von Flugbewegungen werden jedenfalls jene Luftfahrzeuge nicht berücksichtigt, welche mittels Sichtflugverfahren am Flughafen starten oder landen.“

Tabelle 4 Entwicklung im Sichtflugverkehr

Jahr	VFR- Flugverkehr [Anzahl]	IFR Gesamtflug- verkehr [Anzahl]	Verhältnis VFR : IFR Gesamtflugverkehr [%]
2001 (2 Pisten)	5.120	199.488	2,5 %
2003 (2 Pisten)	4.439	212.192	2,1%
2005 (2 Pisten)	3.371	249.617	1,3 %
2010 (2 Pisten)	5.595	267.500	2,1%
2015 (2 Pisten)	5.775	275.000	2,1%
2020 (2 Pisten)	5.648	270.000	2,1%

Abbildung 19 Sichtflugverkehr laut UVB

In einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist der Fluglärm aller Flugzeuge zu berücksichtigen. Dass hier die Lärmberechnung wie in 01.300 Punkt 5.5.1 beschrieben auf 270.000 Flugbewegungen statt auf 275.648 Flugbewegungen aufbaut, ist jedenfalls nicht im Sinne einer Umweltverträglichkeitsprüfung und daher unzulässig.

Daher ist eine Überarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts unter Berücksichtigung der Sichtflüge zu fordern.

3.2.4 Schlussfolgerungen aus den falsch angesetzten Flugbewegungen

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

Gleiches ergibt sich auch aus der zu hoch angenommenen Anzahl der Flugbewegungen in der Nullvariante.

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

Konkret betrifft das unter anderem auch Emissionen wie Feinstaub, CO₂ und Stickoxide, deren detaillierte Bewertung alleine schon auf Grund der falschen Flugbewegungen derzeit nicht möglich ist.

3.3 Sowohl die Notwendigkeit der Flughafenerweiterungen als auch mögliche Alternativen wurden nur unzureichend geprüft

3.3.1 Die Notwendigkeit der Flughafenerweiterungen wurde nur unzureichend geprüft

Die im internationalen Vergleich überproportional hohe Anzahl an Transitpassagieren, die am Flughafen Wien nur umsteigen, legt nahe, dass es bei den Flughafenausbauten nicht um die Deckung der Bedürfnisse der österreichischen Bevölkerung geht. Daher ist zu bezweifeln, ob hier überhaupt ein öffentliches Interesse an einem weiteren Ausbau des Flughafens vorliegt.

Zusätzlicher Transitflugverkehr verbessert ja auch nicht den Wirtschaftsstandort Wien, sondern dient lediglich dem Wohl des Airports und dessen Aktionären, hat aber negative Folgen für die Bevölkerung, deren Lebensqualität, den Tourismus und die Ansiedlung internationaler Unternehmen.

3.3.2 Mögliche Alternativen zum Ausbau des Flughafens wurden nur unzureichend geprüft

Der Flughafen Schwechat liegt östlich von Wien und damit in unmittelbarer Nähe einer dicht besiedelten Großstadt, ihrer Ausläufer und des Naherholungsgebiets Wienerwald. Daher stellt sich die Frage, ob nicht aus Umweltschutzgründen statt eines Flughafenausbaus die Errichtung eines weiteren Flughafens vorzuziehen wäre. Möglichen Alternativstandorte und ihre Umweltauswirkungen fehlen im UVB Bericht.

4 Zusammenfassung - Es hat sich herausgestellt, dass der Flughafenausbau in der durchgeführten Form umweltunverträglich ist

Der vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht beruht auf falschen Vorgaben, ist unvollständig, inkonsistent und an vielen Stellen unobjektiv verharmlosend. Für eine tatsächliche Einschätzbarkeit der Auswirkungen fehlt vor allem die adäquate Berücksichtigung tieffrequenten Fluglärms, topographischer Gegebenheiten und die Berechnung von "Worst Case" Szenarien. Daher ist dieser nicht geeignet, die Umweltverträglichkeit der Flughafenausbauten glaubhaft darzustellen.

Am Beispiel Liesing zeigt sich aber schon jetzt, dass das Projekt in der durchgeführten Form nicht umweltverträglich ist. Entgegen der Darstellung im Umweltverträglichkeitsbericht ist es durch die Ausbauten am Flughafen Wien in Kombination mit der Verlegung von Flugrouten zu einer untragbaren Belastung im Raum Liesing gekommen. So werden alleine dort und in den angrenzenden Gebieten bereits jetzt mindestens 100.000 Menschen zusätzlichem, gesundheitsschädlichem Fluglärm und anderen Emissionen aus dem Flugverkehr ausgesetzt.

Die in Zusammenhang mit den Ausbauten durchgeführte Optimierung der Flugrouten hat hier also nicht als Ausgleichsmaßnahme gewirkt, sondern einen wesentlichen Beitrag zur Umweltunverträglichkeit der Flughafenausbauten beigetragen.

Es hat sich herausgestellt, dass die zu prüfenden Projekte in der durchgeführten Form umweltunverträglich sind.

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

5 Anträge

5.1 Antrag auf Parteistellung im „UVB-Verfahren“

Wenngleich es sich bei dem „UVB-Verfahren“ nicht um ein Verfahren im rechtlichen Sinne handeln dürfte, wird die Feststellung/Zuerkennung der Parteistellung für das „UVB-Verfahren“ einschließlich des Rechtsmittelverfahrens beantragt. Die erforderliche Anzahl von Unterschriften (allerdings mangels Norm in der UVP-RL in analoger Anwendung des österreichischen UVP-G) der „betroffenen Öffentlichkeit“ liegt bei.

5.2 Anträge im „UVB-Verfahren“

Der Flughafen Wien AG und der Austro Control GmbH mögen die folgenden Auflagen erteilt werden:

- ein Nachtflugverbot (im Raum Wien im Zeitraum zwischen 19h-9h)
- ein generelles Startverbot über dicht besiedeltes Gebiet,
- verpflichtende lärmschonende Anflugverfahren und
- **die Einstellung aller Flugrouten (Starts auf STO4C, LANUX1C, KOVEL1C, MOTIX1C, SNU2C usw. sowie Landungen), deren Lärmauswirkungen den Wiener Bezirk Liesing betreffen**

Weiters schließt sich die BI „Liesing gegen Fluglärm“ gemäß §19 UVP Gesetz den ablehnenden Stellungnahmen, Äußerungen und Anträgen aller anderen am Verfahren teilnehmenden 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 auf eine Einstellung der Flugrouten über Liesing - widersprechen.

Dr. Martin Tögel

BI „Liesing gegen Fluglärm“



<http://liesing.fluglaerm.at>

Literaturverzeichnis

[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

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Auswirkungen von Fluglärm im Vergleich zu Straßen- und Bahnlärm	8
Abbildung 2 Feinststaub aus dem Flugverkehr ist krebserregend.....	10
Abbildung 3 Krebserregende Feinstaubemissionen durch den Flugverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr im Großraum Wien	11
Abbildung 4 Belastung von Liesing durch Starts und Landungen	12
Abbildung 5 Im Zuge der Mediation nach Liesing verschobene Startrouten.....	13
Abbildung 6 Flugspuren belegen Starts mitten durch ein Wohngebiet	14
Abbildung 7 Alternativen zu der umweltunverträglichen Startroute über Liesing	15
Abbildung 8 Flugspuren der Landungen bei Süd-Ost Wind	17
Abbildung 9 Lärmmessstellen der BI Liesing.....	18
Abbildung 10 Lärmgraph vom 26.10.2009 Maurer Berg	19
Abbildung 11 Lärmgraph vom 12.04.2009 Maurer Berg	20
Abbildung 12 Statistische Auswertung des Fluglärm Ende Jänner 2009 am Maurer Berg.....	21
Abbildung 13 Frequenzgang des Gehörs und Filterkurven.....	26
Abbildung 14 Charakteristische Frequenzverteilung der Fluglärmimmission in Liesing	26
Abbildung 15 Verteilung der Flugbewegungen nach ÖAL-Gruppen im Planfall.....	28
Abbildung 16 Verteilung der Flugbewegungen nach ÖAL-Gruppen im Nullfall.....	29
Abbildung 17 Fluglärm differenzkarte aus der UVB.....	31
Abbildung 18 Flugbewegungen laut UVB.....	33
Abbildung 19 Sichtflugverkehr laut UVB.....	34