

**Stellungnahme
zu den Fachbeiträgen Fluglärm 02.110 und
Zusammenfassende Lärmdarstellung 02.160
und zum UVE Variantenvergleich Fluglärm 04.110
der Firma Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH,**

erstellt unter Mitwirkung von Dr. Brigitte Buschbeck (Physikerin),
Johanna Aschenbrenner-Faltl, einem Sachverständigen,
sowie Ingenieurkonsulent für Biologie m.r.B. Dr. Johann Hinteregger

Inhaltsverzeichnis:	Seite
[1] Ein UVP-Verfahren, das ausschließlich zur 3. Piste durchgeführt wird, verletzt das - sowohl in den EU- Richtlinien, als auch im österr. UVP-Gesetz – festgeschriebene Kumulationsprinzip und das Konzentrationsprinzip.	4
[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!	4
[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 für das Jahr 2020	5
[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.	7
[5] Das Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH ist nicht in die Liste der akkreditierten Prüfstellen eingetragen, SV-Qualifikation fehlt!	7
[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
[7] Die Landkarten unter den Lärmkarten sind total veraltet und zeigen weder wichtige Straßen (wie z.B S1 und A4) noch bebaute Gebiete in einigen Ortschaften (wie z.B. Zwölfaxing). Neue Lärmkarten von unabhängigen akkreditierten Sachverständigen sind auf aktuellen Landkarten zu erstellen!	13
[8] Es fehlen Lärmkarten für die Gebiete mit Ln, Ld, Lden ab 40dB die laut HYENA-Studie bereits gesundheitsgefährdend sind (Darstellung von Lday fehlt überhaupt). Deren Darstellung wird nachgefordert!	13
[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)!	14

- [10] Die Vergleichszahl von 65 oder 66dB(A) als Unschädlichkeitsgrenze ist international überholt, daher kann man davon nicht ausgehen 15
- [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“* 17
- [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. 21
- [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. 23
- [14] Ein Überprüfungs- und Regelmechanismus zur Einhaltung zugesagter Lärmzonenbeschränkung fehlt und wird hiemit nachgefordert 24
- [15] Grundgeräuschpegel am Flughafen wird steigen, Berechnungen fehlen. VIE ist nicht als Lärmquelle (Exponent)- Bodenschall berücksichtigt, der sich wie Point Source (Halbkugelstrahler) verhält. Darstellung wird nachgefordert. 24
- [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) 24
- [17] Frequenzbewertung fehlt und wird hiemit nachgefordert (siehe VwGH Erkenntnis 2001/05/0212 vom 16.12.2003) 24
- [18] FANOMOS wird als Datenbasis verwendet, aber es fehlt der Nachweis der Datensicherheit und jedweder Schutz vor Manipulation. Wer kontrolliert die Umrechnung der Transponderdaten auf Flugspurenaufzeichnungen, wer kontrolliert das Controlling der FWAG? 25
- [19] Die folgenden 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 25
- [20] Die Mittelung über große Zeiträume ist nicht „state of the art“ (Stand der Technik und der Wissenschaften) 27
- [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 27
- [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

- „Beschreibung der Schallimmissionen“ --Mediationsvereinbarungen sind nicht zu berücksichtigen! 31
- [23] Zu Punkt 2.6 Lärmbeschwerden: die 661 Beschwerden im Jahr 2003 sind nicht repräsentativ, da im Jahr 2004 allein aus Liesing über 12000 Beschwerden registriert wurden. Ausserdem wurde das Beschwerdesystem mehrmals geändert. 31
- [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. 40
- [25] Der Wienerwald als Ruhegebiet in einem Ballungsgebiet ist beim Planszenario 29L/11R unberücksichtigt. Eine Darstellung der Lärmsituation im südl.u.westl. Wienerwald wird gefordert Und zwar Stand 2003, aktueller Stand und Vorschau auf den Fall der Maximalauslastung des 3-Pistensystemes (460.000 Flugbewegungen pro Jahr laut TU Wien, siehe Punkt [2]). 41
- [26] Schlussbetrachtung zu den Lärmschutzmaßnahmen: 42

Erklärung der Schriftfarben:

Hinweise auf oder Zitate aus der UVE: **rotbraune Schrift oder Umrandung**

Beweisunterlagen oder Zitate daraus: **blaue Schrift oder Umrandung**

- [1] Ein UVP-Verfahren, das ausschließlich zur 3. Piste durchgeführt wird, verletzt das - sowohl in den EU- Richtlinien, als auch im österr. 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!

Beweis 1:

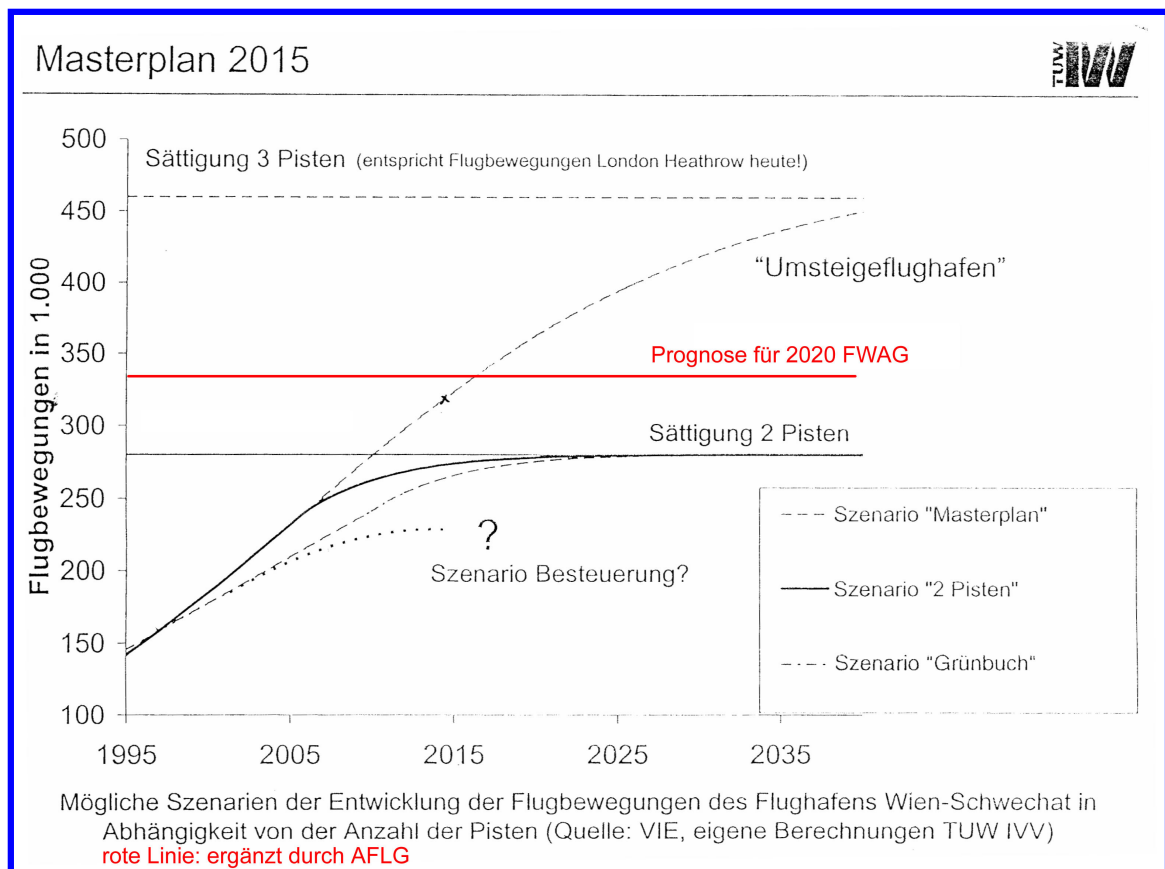
Mit der 3. Piste würde ein Parallelpistensystem geschaffen. Ein solches bewältigte In Heathrow 2007 (ohne 3.Piste) 475.713 Flugbewegungen.

Im LFG §145b (5) ist der Betrachtungszeitraum mit „mindestens 10 Jahre nach Antragstellung“ angegeben und es ist denkunmöglich, dass nicht die Umweltauswirkungen des voll ausgelasteten Projekts zu betrachten sind,

Beweis 2:

Tieferstehende Grafik aus der Studie der TU Wien, Institut für Verkehrsplanung, die auf Grund von Prognosen des Flughafens zur Zeit des Masterplans erstellt wurden (die Textseiten der Studie können auf Verlangen beige gestellt werden)

Die rote Linie wurde von der AFLG Antifluglärmgemeinschaft hineingesetzt



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 Betroffenzahlen bzw. Zonenflächen verändern können."

- [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 für das Jahr 2020**

Beweise:

Zitate 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. “

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

¹ Lebensministerium, Kritik zur UVE, Zahl 162-204/07, 02 0238/6-UK/07

Wachstumsprognosen von VIE bis 2015 laut Presseinformation der FWAG vom 17.1.08 und Extrapolation nach 2020, für die Flugbewegungen.

Ausgangszahlen (von der FWAG):

Flugbewegungen 2007: 254.870 (Faktor Zunahme zw.Flugbeweg. und Passagieren = 0.65)

Prognose FWAG für 2008: 6% bei Flugbeweg. und 8% bei Passagier.
(Faktor Flugbeweg./Passagier = 0.75)

Prognose Passagierwachst. *) der FWAG für 2009 u. 2010: 6% daraus
Wachstum d. Flugbewegungen: $6\% \times 0.75 = 4.5\%$

Prognose Passagierwachst. *) der FWAG für 2011 bis 2015: 5.3% daraus
Prognose Wachstum der Flugbeweg.: $5.3 \times 0.75 = 3.97 \sim 4\%$

Daraus ergeben sich schon für das Jahr 2015: 359.000 Flüge !!!

Und Extrapolation auf 2020 mit jährlich 4% Zunahme der Flugbewegungen:
Jahr 2020: 438.000 Flugbewegungen!!

Bei der alternativen Annahme eines (nochmals konservativeren) Faktors 0.65 zwischen Passagierwachstum und Flugbewegungs-Wachstum ergibt sich:

Jahr 2015: 345.308

Jahr 2020: 409.000

Das ist auf jeden Fall mehr als die von der FWAG angegebenen 335.000 Flugbewegungen (FB02.110 „Fluglärm“) für das Jahr 2020!!

* Es ist nicht angegeben, ob sich dieses auf das Passagierwachstum oder auf die Flugbewegungen bezieht, hier wird (konservativ) angenommen, es handelt sich um die Passagiere.

- [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.**

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.“

1. Sind Parameter der Mediation in der UVE nicht zu berücksichtigen!

2. Der Vergleich des so genannten Nullszenarios 2010 mit Planszenario 2010 ist unzulässig, weil es zum Prognosezeitpunkt 2020 406.000 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“)

- [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!!!**

Die zugrunde liegenden Daten stammen von der FWAG und beruhen so hin auf einer Parteien-Aussage. Die Forderung nach Richtigstellung durch eine akkreditierte Person wird hiermit erhoben.

i.) Die von der FWAG in Anspruch genommene Pensionistin Dr. Judith Lang befindet sich in keiner Sachverständigenliste. Die Ableitung ihrer Befähigung von der zertifizierten Stelle TGM ist seit Jahrzehnten infolge Ruhestands von Hon.Prof. Dr. Judith Lang nicht mehr gerechtfertigt. Ausschließlich aktive Professoren des TGM können sich auf ihre aktuelle Zugehörigkeit zur Prüfstelle berufen.

Es wird auch eine Darstellung des Messkonzeptes gefordert

ii.) Zur Lärmfrage kann man sich nicht auf nicht zu berücksichtigende Mediationsvereinbarungen*) berufen,

sondern bedarf es der objektiven Prüfung durch eine akkreditierte Stelle. Selbst in den Auswertungen der Messungen und Berechnungen können noch Fehler entstehen.

**) Zitat aus UVE FB Lärm (02.110) 2.4.2, Seite 26:*

“Erforderliche Grundlagen für die Berechnung der Lärmzonen mit INM wurden in Arbeitsgruppen des Mediationsverfahrens unter Bereitstellung der flugbetrieblichen Daten des Flughafenbetreibers FWAG, der Entwicklung der Flugrouten durch die ACG und Einbeziehung der Airlines und der am Mediationsverfahren beteiligten betroffenen Gemeinden erarbeitet.“

Die Mediationsergebnisse (Privatvertrag lediglich zwischen den Unterzeichnern) sind in der UVP nicht zu berücksichtigen.

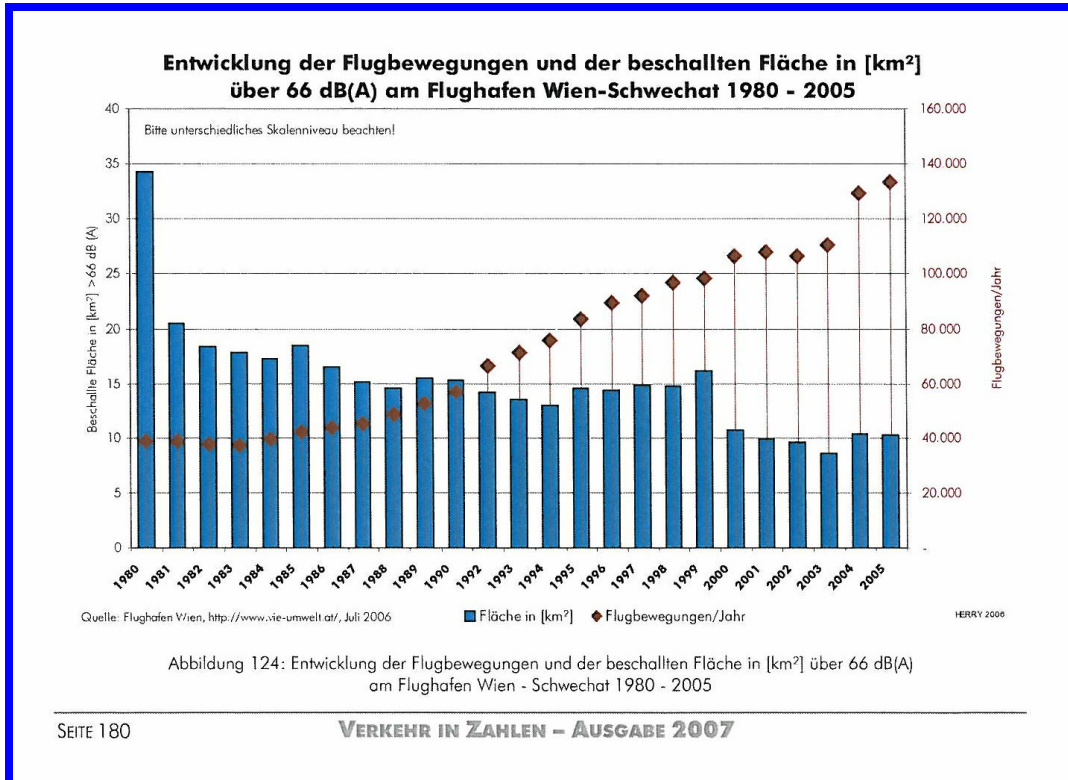
Begründung: Von der Mediation wurden bei weitem nicht alle Personen erfasst, die in der UVP Parteistellung haben. Die Unterzeichner des Mediationsvertrages (Privatvertrag) für die Gemeinden (Bürgermeister) haben die betroffenen Einzelpersonen und Grundeigentümer in der Mediation nicht vertreten, da sie von diesen nicht bevollmächtigt waren, und konnten in der Mediation daher nur für sich und ihre eigenen Grundstücke zustimmen.

iii.) Es fehlt die Qualitätssicherung der Messdaten und Berechnungen durch eine unabhängige Institution! VIE kann nicht durch VIE kontrolliert werden.

Beweise für die Unrichtigkeit der Darstellungen:

a.) Die Darstellung der beschallten Flächen über 66dB(A) in FB02.110, in Kap. 2.2, Seite 11, weicht von der Darstellung des BMVIT² ab.

Die Lärmzonen/Lärmflächen-Darstellung im FB 02.110 ist unrichtig



Herr SPÖ-GR Valentin sandte uns in Beantwortung eines Briefes an Frau Stadträtin Ulli Sima diese aus dem BMVIT stammende Grafik:

Herausg. BMVIT, 2007; Verkehrszahlen jeweils verkehrsreichsten 6 Monate

Diese Grafik zeigt ein plötzliches, unerklärliches Absinken der Lärmflächen ab dem Jahr 2000.

Und just ab 2000 ist die Darstellung der beschallten Flächen ident mit der Darstellung der Lärmzonen in der UVE, während die Daten davor große Differenzen aufweisen (z.B. im Jahr 1999 16,16 km² in der BMVIT-Statistik hingegen 10,43 km² im UVE-Fachbeitrag Fluglärm).

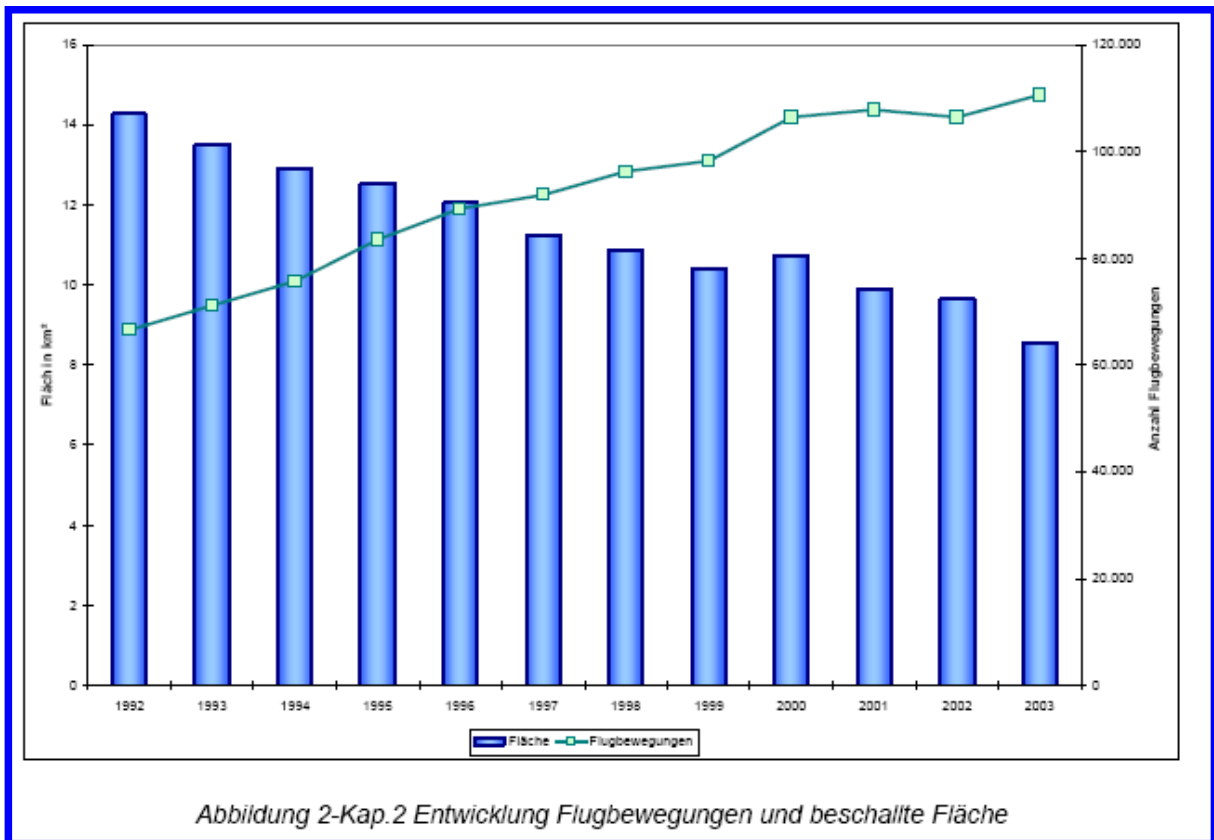
In der Statistik des BMVIT ist auch die Fläche 1999 höher als 1998, was wohl seine Begründung darin findet, dass 1999 doppelt so viele Flugbewegungen über die dicht besiedelte Westeinflugschneise geführt wurden, als 1998.

² BMVIT: Verkehr in Zahlen – Ausgabe 2007 – Seite 180

Dagegen zeigt die Lärmflächen-Darstellung in der UVE (tieferstehend) im Jahr 1999 eine kleinere Lärmzonenfläche!

Da vor dem Jahr 2000 die Grafiken in der UVE gegenüber denen des Bundesministeriums für Verkehr so stark differieren, ist davon auszugehen, dass die Darstellung der UVE-Lärmflächen nachträglich verändert wurden, damit sie zu jenen ab dem Jahr 2000 dargestellten „passt“.

Hier die Grafik aus der UVE:



Eine Darstellung wird gefordert auf Grund welcher Daten und Berechnungsmethoden bis 1999 die Grafik des BMVIT erstellt wurde und auf Grund welcher Daten und Berechnungsmethoden ab 2000 die weitere Grafik des BMVIT erstellt wurde.

b.) Eine von der EU in Auftrag gegebene Studie (Anotec-Studie³) zeigt völlig andere Prognosen für das Anwachsen der Anzahl vom Lärm Betroffener.

Hier ein Vergleich der Prognosen der FWAG in den Fachbeiträgen FB04.110 (Variantenvergleich Fluglärm) für das Prognosejahr 2010 und FB02.110 (Fluglärm) für das Prognosejahr 2020 mit den Prognosen in der „ANOTEC-Studie: „Study on Current and Future Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports“

1. Ein Vergleich der Betroffenauswertung der FWAG zwischen 2010 und 2020 ergibt:

-- **Jahr 2010** (FB04.110), „Nullszenario“ Nacht für Ln>45 dB(A) in Tab.5, Kap.2
2882-3085 Personen

-- **Jahr 2020** (FB02.110), „Nullszenario“ Nacht für Ln>45 dB(A) in Tab. 40, Kap.5
1342-1574 Personen

FWAG:

Das ergibt rund 50% (!!!) Reduktion für das Jahr 2020 gegenüber 2010 im so genannten Nullszenario!

2. Dem gegenüber steht eine Prognose in der ANOTEC Studie(2003) für eine Mittelung über 50 Europäische Flughäfen (Schwechat ist auch dabei) :

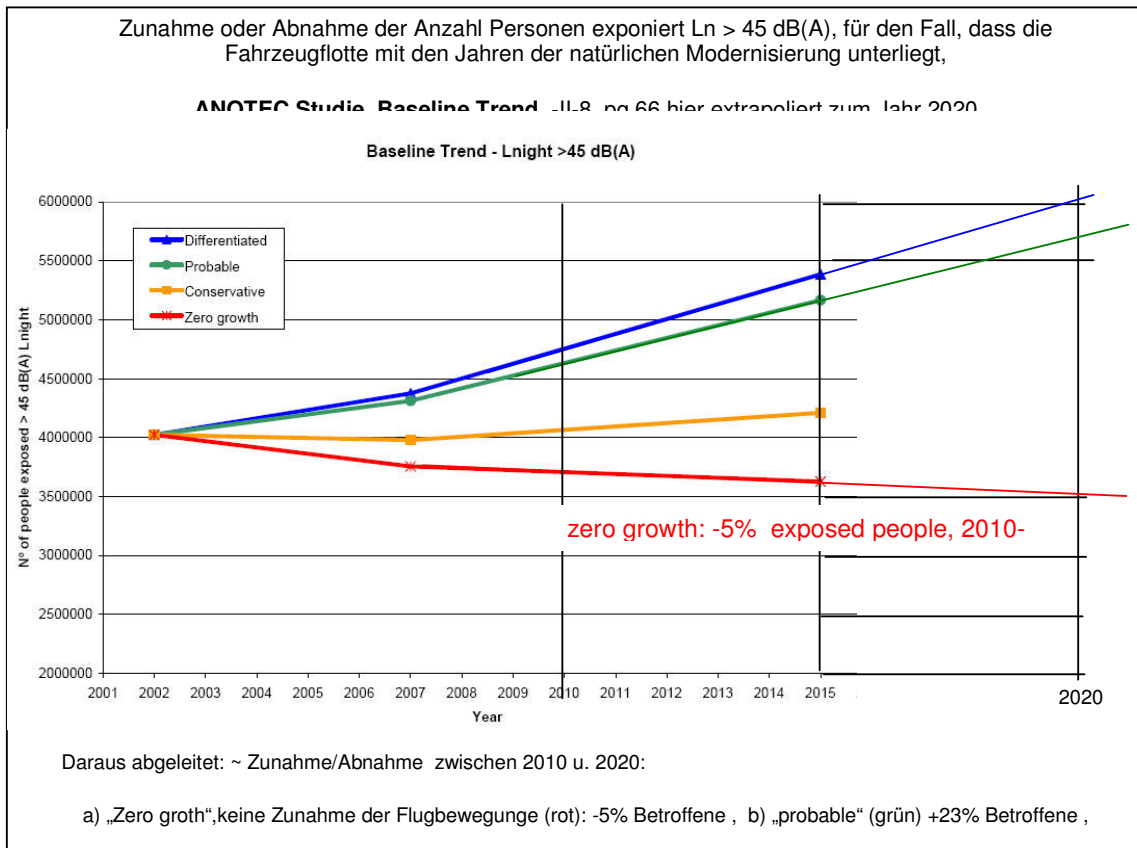
ANOTEC:

Bei Null-Wachstum der Flugbewegungen beträgt die voraussichtliche Reduktion der Betroffenen aufgrund der Flottenmodernisierung nur etwa 5% (!!!)

(rote Linie in unteren Graphik, extrapoliert nach 2020)

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/environment/studies/doc/aircraft_noise.pdf

³ („Study on Current and Future Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports“, Final Report, ANOTEC Consulting, S.L., Doc.nr. PANO12-4-0, 10-11-2003



Eine ähnliche Diskrepanz ergibt sich für das Planszenario Nacht, $L_n > 45$:

- Ein Vergleich der der FWAG für die Betroffenauswertung im Planszenario zwischen 2010 und 2020 ergibt:
 - **Jahr 2010** (FB04.110), Planszenario Nacht für $L_n > 45$ dB(A) in Tab. 20, Kap.5
3889-4179 Personen
 - **Jahr 2020** (FB02.110), Planszenario Nacht für $L_n > 45$ dB(A) in Tabelle 40, Kap.5
3707-3910 Personen

FWAG:

Das ergibt ungefähr **-5% (!!!) Betroffene**, also eine Reduktion für das Jahr 2020 gegenüber 2010 trotz Zunahme der Flugbewegungen im Planszenario!

- Dem gegenüber steht eine Prognose in der ANOTEC Studie(2003) für eine Mittelung über 50 Europäische Flughäfen (Schwechat ist auch dabei):

ANOTEC:

Bei einem wahrscheinlichen (oder „differential“) Wachstum der Flugbewegungen ~3-4% jährlich, beträgt die voraussichtliche Zunahme der Betroffenen trotz der natürlichen Flottenmodernisierung etwa **+23% bis 28% (!!!)** (grüne Linie – blaue Linie in obiger Graphik, extrapoliert nach 2020)

Es wird daher eine Ergänzung gemäß §5 des UVP-Gesetzes, mit Aufklärung der oben angesprochenen Widersprüche beziehungsweise mit einer Richtigstellung der Berechnungen, gefordert und eine objektiven Prüfung

durch eine akkreditierte Stelle.

Zu fordern ist im Besonderen die Erstellung neuer Lärmflächen- und Lärmzonenberechnungen durch unabhängige akkreditierte Sachverständige ab dem Jahr 1998 bis heute.

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

Die Landkarte unter den Lärmkarten zeigt z.B. in Zwölfaxing weder die Awarenfeldsiedlung die in den 90er-Jahren erbaut wurde, noch andere bebaute Ortsteile. Sie zeigt weder die S1 noch A4, noch die B15 Umfahrung Himberg, bzw. Kreuzungsbereich B15/S1.

D.h. es sind Landkarten aus den 80er-Jahren verwendet worden!

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

Darstellung von Langzeitschäden bei der belasteten Bevölkerung fehlt daher im Fachbeitrag Medizin und Umwelthygiene.

Aufgrund der HYENA-Studie (von EU in Auftrag gegeben) treten schon bei 30 bis 40 dB Fluglärmbelastung nachweislich gesundheitliche Schäden auf. Die angegebenen Schutzzonen sind völlig ungenügend festgelegt.

i.) Daher sind alle Karten mit Leq- und -Sydney -Darstellungen in den Fachbeiträgen 02.110 und 04.110 zu erweitern. Gebiete mit $L_d \geq 40$, $L_n \geq 40$ und entsprechende Lden Gebiete sind darzustellen, sowie Nachtschutzgebiete nach ÖAL 3, Blatt 1.

ii.) Die Anzahl der von gesundheitlichen Schäden Betroffenen sind neu zu errechnen und darzustellen. Und zwar Stand 2003, aktueller Stand und Vorschau auf den Fall der Maximalauslastung des 3-Pistensystemes (mindestens 460.000 Flugbewegungen pro Jahr laut TU Wien).

Die „Sydney Nacht Umhüllende, Planszenario 2010“ mit 20 Überflügen >65 dB bei Süd/Südost Wind, 15 Überflügen > 65 dB bei Westwind/Windstille auf Karte 02.110.014-00, sowie das verwendete Kriterium 13 X 68+1X 80 dB, das im FB 02.110 an zahlreichen Stellen angeführt wird (z.B. in FB02.110, Rev,1, Abschnitt 5.3 „Lärmsensible Nutzung...“, Abschn.5.4 „Anzahl der betroffenen Einwohner...“, Abschn. 6.1.3, 6.1.4, Kap.10, sowie Karten 11,12,13,14.) sind durch neuere Forschungen überholt und medizinisch bedenklich.

Die Kriterien $L_d = 55$ dB, $L_n = 45$ dB sind gemäß neueren medizinischen Erkenntnissen nach unten zu korrigieren. Begründung:

a) Laut ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1 ist der Grenzwert für den Gesundheitsschutz nicht eingehalten. und das Vorhaben (ohne Maßnahmen) nicht genehmigungsfähig, wenn

$$\bar{L}_{A,S,max,Flug} + 10 \cdot \lg(n) \geq 75dB$$

Zitat aus ÖAL 3 Blatt 1, Punkt 7.1.4 „Mit dieser Bedingung für die Nachtzeit ist die absolute Obergrenze für Planungen festgelegt, da auf Grund der medizinischen Forschung ab diesen Werten bei längerer Einwirkung von Schallemissionen negative gesundheitliche Auswirkungen zu erwarten sind.“

Dieser Wert wird aber mit den im FB 02.110 angeführten und oben wiedergegebenen Kriterien überschritten

b) Deutsches Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (vom 1. Juni 2007), Artikel 1 „Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“, §2 „Errichtung von Lärmschutzbereichen“, (2),1. „Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des §4 Abs.1 Nr.1 und 2:

Nacht-Schutzzone bis zum 31.Dezember 2010: LAmax = 6 mal 57dB(A)

Nacht-Schutzzone ab 1. Januar 2011: LAmax = 6 mal 53 dB(A)

c) European Heart Journal⁴ “Acute effects of night-time noise exposure on blood pressure in populations living near airports.”

- [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)!**

Hingegen 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 nicht genehmigt!

Die Genehmigung gilt nur für die Flughafenausbauten bis zum Jahr 2003 (siehe Konzept des Flughafens für eine ex-Post UVB).

Das laufendes Ex-Post UVP-Verfahren, auf Grund der EU-Klage von der RA Kanzlei Dr. Heger&Partner, zu den bisherigen Ausbauten am Flughafen ist nicht abgeschlossen. Es widerspricht die alleinige UVP zur 3. Piste, durchgeführt vor einer ex-post UVP für die bisherigen Ausbauten, jeder Rechtslogik.

⁴ Eur Heart J. doi:10.1093/euroheartj/ehn013, Feb.12, 2008, HYENA Consortium

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

Seit der Veröffentlichung der von der EU in Auftrag gegebenen HYENA-Studie ist erwiesen, dass schon ab L_{eq} 40 dB mit gesundheitliche Beeinträchtigung gerechnet werden muss, da sich schon ab da Blutdruck-Erhöhen (systolischer und diastolischer) zeigen, sogar auch bei Kindern

Schon seit Jahren ist bekannt, dass bei Fluglärmbelastungen von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten sind.

Siehe auf der nächsten Seite die Veröffentlichung des deutschen Bundesumweltamtes „Wie Fluglärm auf die Gesundheit wirkt“

Die derzeit geltenden Fluglärmgrenzwerte wurden auch vom österr. Umweltbundesamt als zu hoch beanstandet:

Im 8. Umweltkontrollbericht des Umweltbundesamtes ist unter 8.3 „Zusammenfassende Bewertung und Ausblick“ zu lesen: „Schwellenwerte für Fluglärm zu hoch“

Ebenso hat die Wiener Umwelthanwaltschaft, wie auf deren Homepage zu lesen ist⁵, in der Stellungnahme zum Umgebungslärmgesetz im Jahr 2005 die WHO-Werte gefordert:

L_{den} 55 dB statt 65 dB und L_{night} 45 dB statt 55 dB

Daher kann man auf 66 dB(A) äquivalenten Dauerschallpegel nicht aufbauen.

⁵ Zitat aus der Stellungnahme der ,Wr.Umwelthanwaltschaft <https://www.wien.gv.at/wua/2005/umgebungslaerm.htm> „..... Entsprechend den Ausführungen und Begründungen zum Industrielärm, dem die erhöhte Belästigungswirkung zugestanden wird, **soll auch für den Fluglärm ein Schwellenwert von L_{DEN} 55dB und von L_{NIGHT} 45dB festgesetzt werden**, um die höhere Belästigung gegenüber dem Straßenlärm zu berücksichtigen...“

<http://www.umweltzeitung-frankfurt.de/Flughafen-Frankfurt/5141.htm>

Wie Fluglärm auf die Gesundheit wirkt **Umweltbundesamt fasst im Papier „Fluglärmwirkungen“ Wissen der Lärmwirkungsforschung zusammen und nennt Schutzziele**

Der Lärm von Flugzeugen nervt die Deutschen. Neben dem Straßenverkehr und den Nachbarn gehört der Flugverkehr laut repräsentativen Umfragen zu den wichtigsten Quellen für Lärmbelästigung in Deutschland. Momentan wird in verschiedenen Regionen des Landes intensiv über den Lärm durch Neubau und Ausbau von Flughäfen, Nachtflugverbote und die Novellierung des Fluglärmgesetzes diskutiert. Das Umweltbundesamt hat wegen der zahlreichen Nachfragen aus der Bevölkerung in einem Hintergrundpapier zusammengetragen, was die Forschung über die Wirkungen des Fluglärms weiß.

Schon bei Fluglärmbelastungen über 65 Dezibel (A) am Tag und 55 Dezibel (A) nachts ist eine Zunahme von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten. Das Hintergrundpapier gibt es unter der Adresse <http://www.umweltbundesamt.de> zum Herunterladen. Das Papier „Fluglärmwirkungen“ konzentriert sich auf die Aspekte Belästigung und Beeinträchtigung der Gesundheit. Nach heutigen Erkenntnissen ergeben sich folgende Schwellenbereiche für den Fluglärm:

Bei Fluglärmbelastungen von 55 Dezibel (dB(A)) tags und 45 dB(A) nachts werden die Grenzen zu erheblichen Belästigungen erreicht.

Bei Fluglärmbelastungen von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts sind aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten.

Bei Fluglärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten.

Aus diesen Schwellenbereichen leitet sich die Empfehlung ab, dass ab Fluglärmbelastungen oberhalb von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts auf einen ausreichenden baulichen Schallschutz, etwa durch geeignete Schallschutzfenster, geachtet werden sollte. Wegen der auch bei solchen Maßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs könnten Entschädigungen notwendig werden.

Das Hintergrundpapier „Fluglärmwirkungen“ gibt es kostenlos beim Umweltbundesamt, Zentraler Antwortdienst, Postfach 33 00 22, 14191 Berlin, Fax: 030/8903-2912, oder im Internet als pdf-Datei zum Herunterladen unter <http://www.umweltbundesamt.de>

Auch im Deutschen Fluglärmgesetz vom 1. Juni 2007 wurden die Schwellenwerte drastisch gesenkt, wenn auch nicht bis auf die WHO-Werte,

**für wesentlich baulich erweiterte Flughäfen gelten dort ab dem 1. Januar 2011:
LAeq Nacht = 50 dB(A),
LAmax = 6 mal 53 dB(A);**

Das ist Herrn Prof. Dr. Scheuch wohlbekannt, da er – wie im Internet ersichtlich – an diesem neuen deutschen Fluglärmgesetz vom 1. Juni 2007 mitgewirkt hat.

[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“

Die Lärmkarten beziehen sich z.T. auf die aktuellen Flugrouten. Jedoch werden in dem vom Flughafen finanzierten Verein „Dialogforum“ ständig Änderungen der Flugrouten der Austro Control definiert, die das Bundesministerium für Verkehr dann anordnet. - Somit können die Belastungen für manche Gebiete in Zukunft erheblich höher werden, als in der UVE dargestellt.
Es ist keine Rechtssicherheit gegeben!

Beweise folgen auf den nächsten Seiten

a) Brief vom Volksanwalt an Dr. Leth

b) Gesprächsprotokoll FWAG mit Herrn Ing. Schiebl

c) Stellungnahme vom Lebensministerium vom 25.5.2007, Abschnitt 2.4

Das UVP Gesetz verlangt aber von der Umweltverträglichkeitserklärung im §6 (1) Z4 eine „Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, infolgec) der Emission von Schadstoffen, der Verursachung von Belästigungen....“ So eine Beschreibung konnte aufgrund der nicht fixierten Pistenbelegungen nicht gegeben werden.

[a.\) Brief vom Volksanwalt an Dr. Leth](#)

Frau
Dr. Jutta Leth
E-mail: jutta. leth@kabsi.at

Volksanwalt
Dr. Peter Kostelka

VA BD/9-VIN/07 - Ge

Wien, am 16. November 2007

Sachbearb.:

Tel.: (01)51 505-218 od. 0800 223 223-218

Mag. Markus Huber

Fax: (01)515 05-190

Sehr geehrte Frau Doktor!

Ich bedanke mich für die Übermittlung Ihrer Nachricht vom 4. November 2007 samt dem beigelegten Gesprächsprotokoll über die Besprechung vom 24. September 2007.

Nach Durchsicht des Protokolls muss ich Ihnen aber leider mitteilen, dass eine Gegenzeichnung nicht möglich ist, da die Aufzeichnungen nach Ansicht meines Mitarbeiters Herrn Mag. Huber vom Gesprächsverlauf abweichen, so z. B. die Textstelle über die Lage der Flugrouten.

Ich bin mir bewusst, dass die Bürger natürlich wissen möchten, ob sie auf die momentane Verteilung der Flugrouten vertrauen können. Leider gibt es aber keine absolute Sicherheit, dass ein bestimmtes Wohngebiet vom Fluglärm verschont bleibt. Die Verteilung der Flugrouten ist von vielen Faktoren (Anzahl der Flüge, Wetterlage etc.) abhängig. Die Flugrouten werden durch die Austro Control GmbH technisch ausgefertigt und vom Verkehrsministerium als oberste Luftfahrtsbehörde genehmigt. Diese von meinem Mitarbeiter bei der Besprechung dargelegte Sach- und Rechtslage deckt sich aber nicht mit der Stelle im Protokoll, dass "man als Anrainer auf den Goodwill der Betreiber des VIE bzw. der ACG angewiesen ist".

Sie haben sich mit der Zusammenfassung der Besprechung vom 24. September 2007 viel Mühe gemacht. Ich ersuche aber um Verständnis, dass dem Wunsch einer Gegenzeichnung durch die Volksanwaltschaft nicht entsprochen werden kann. Neben den erinnerlichen Abweichungen gebe ich zu bedenken, dass seit dem Treffen bereits rund zwei Monate vergangen sind und deshalb eine genaue Rekonstruktion des Gesprächsverlaufes nicht mehr möglich ist.

Ich hoffe, dass die Besprechung vom 24. September 2007 für Sie von Interesse war und, trotz der zwischen Ihnen und dem Flughafen Wien bestehenden Divergenzen, neue Erkenntnisse brachte.

Mit freundlichen Grüßen

A. MR Dr. Adelheid Pacher e.h.

b) Gesprächsprotokoll FWAG mit Herrn Ing. Schiebl

In der Beilage übersandte Frau Kainrath das durch die FWAG überarbeitete Gesprächsprotokoll des Herrn Schiebl, dessen erstes Blatt auf der folgenden Seite hineinkopiert wurde.

Der letzte Satz auf diesem ersten Blatt auf Briefpapier Schebl ist der Beweis!

----- Original Message -----

From: [Umwelt-Sekretariat <environment@viennaairport.com>](mailto:Umwelt-Sekretariat@viennaairport.com)

To: flug@schiebl.at

Sent: 20.Sep 2007 10:15

Subject: Überarbeitung # WG Schiebl Aufzeichnungen

Sehr geehrter Herr Ing. Schiebl !

Urlaubsbedingt übersende ich Ihnen erst jetzt die überarbeitete Version (je nach Zuständigkeit passagenweise) von Herrn Ing. Jöchlinger und Herrn Ing. Röhler.

MFG,

i.A. Andrea Kainrath

Umweltcontrolling

Flughafen Wien AG

1300 Wien-Flughafen

Tel. +43-1-7007-22045

eMail: environment@viennaairport.com

www.vie-umwelt.at

FN 42984m. Sitz: Schwechat

Firmenbuchgericht Korneuburg

Karl Schiebl

Karl Schiebl

☎ :+43664 8405215 ☎ :+43 1 / 6998798-40 ☎ :+43 1 / 6998798-20 ✉ : flug@schiebl.at
A-1230 WIEN, Haidengasse 12

Protokoll zur Besprechung am Flughafen betr. UIG Anfrage vom 18.06.07

Wien, erstellt am 06.09.2007

Teilnehmer – ohne Gewähr der Richtigkeit der Schreibweise:

Herr Ing. Röhler (Leiter Fachbereich Umweltcontrolling)

Herr Ing. Roch (Fachbereich Umweltcontrolling)

Herr DI Hesina (Geschäftsführer Dialogforum)

Herr Ing. Jöchlinger (Leiter Umlandkoordination)

Herr Mag. Schmidt (Austro Control)

Herr Mag. Huber (Volksanwaltschaft)

Herr Kerschbaum

Herr Schiebl

Vorab darf ich mich bei allen Beteiligten für das konstruktive Gespräch bedanken.
Hier eine kurze Auflistung der wesentlichen Punkte in der Abfolge des Gespräches.

Der Flughafen ist privatisiert und agiert im öffentlichen Auftrag. Er hat die Verantwortung für die Infrastruktur Flughafen. Freiwillig übernimmt der Flughafen die gesamte Koordination der Auswirkungen – damit auch der Beschwerden.

ACG ist ein als GmbH ausgegliedertes Unternehmen dessen 100% Eigentümer das BMVIT ist – den Minister könnte man als obersten Eigentümerversorger verstehen. Anfragen zu Überflügen werden an den Flughafen weitergeleitet, da keine Daten vorliegen.

Es wird darauf verwiesen dass der Luftraum per Gesetz FREI ist. Die Flugrouten stammen aus der Mediation, also aus einem freien Verfahren. Genehmigt werden diese Flugrouten durch das Ministerium.

Der Begriff „möglichst schonend“ aus der Luftverkehrsregelung ist als “wenn möglich -wenigst möglich Betroffene“ zu verstehen.

Aktuell werden in Spitzenzeiten für Flüge in Richtung Westen 4 Abflugrouten benötigt.

Flugrouten müssen den Bedürfnissen angepasst werden können – eine Festschreibung ist nicht möglich.

(Obiger letzter Satz in dem vom Umweltcontrolling des Flughafens bestätigten Gesprächsprotokoll von Herrn Schiebl ist der Beweis!)

c) Stellungnahme vom Lebensministerium vom 25.5.200, Abschnitt 2.4:

Zitat: „Bezüglich der für die Berechnung angenommenen Routenfestlegungen und Verteilungen auf die Pisten wird in der UVE angeführt, dass es sich nicht um formal bindende Festlegungen handeltDie dargestellten zu erwartenden Auswirkungen stellen somit nur ein mögliches Szenario dar..“

[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.

i.) Sie ist für viele Menschen und speziell für die Kinder völlig ungenügend;

ii.) Sie erlaubt mindestens 104 Flugbewegungen/Nacht.

Ein generelles Nachtflugverbot für die Zeit 21 Uhr – 7 Uhr wird gefordert.

Beweis:

Tabelle mit Berechnungen der auf dieser Basis erlaubten Nachtflüge in der Zeit 22 - 06 Uhr, Dr. J. Hinteregger

	IFR minus Linie+Charter2003:	IFR minus Linie+Charter2006:
IFR:	212.192	257.436
Linie+Charter:	197.089	237.490
Differenz zu IFR:	15.103	19.946
Diff. zu IFR in % :	7,12%	7,75%

Anteil der GenAv an IFR liegt zwischen 7 - 8% laut dieser Excel-Tabelle

Schätzung NACHTBEWEGUNGEN Linie u. Charter ab 2003;

Hochrechnung mit Faktor 1,918 ex UVE-Fachbeitrag Fluglärm

	6 Mo 2003 L&C	Juni-Dez. 2004:	Juni-Dez. 2005:
Halbjahreswerte L&C	6.472	9.132	10.333
Hochrechnung 2003	12.413		
Hochrechnung 2004	17.515		
Hochrechnung 2005	19.819		
Schätzung 2006	14.962	Schätzung 2006 mit 6,3% Nachtanteil laut UVE-Fachbeitrag Fluglärm	

Zulässige Flugbewegungen von 22.30 h - 23.30h und 5.30h - 6h
lt. Mediationsvertrag Pkt. 5d (max. 48 FB/h)

22.30 bis 23.30h pro J.	17.520
5.30 bis 6h pro Jahr:	8.760
Summe pro Jahr:	26.280

plus 3000 Bewegungen in der Zeit von 23.30 - 5.30 h nach Errichtung Piste 3:

Ergibt total pro Jahr: 29.280

Dazu kommen noch Bewegungen zwischen 22h und 22.30,
die im Mediationsvertrag nicht erfasst sind;

nimmt man nur die Hälfte der dort vereinbarten 48 FB/h an,
so wären das nochmals 8.760 FB/Jahr.

Das heißt, die FWAG hat auch mit dem Mediationsvertrag eine **Option**
auf **wenigstens rund 38.000 Flugbewegungen** in der Nachtzeit von 22 h - 6h!
Im Mittel also rund 104 Flugbewegungen je Nacht von 22h bis 6h früh!

Dr. Johann Hinteregger
Ingenieurkonsulent für Biologie m.r.B.
Sindelargasse 37 A-1100 Wien
+43 (0)1 6884809 mobil: 0680 3059272

[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.

i.) Die „Lärmzonendeckelung“ wurde im „Mediationsverfahren“ festgelegt und in der UVE FB 02.110 nur empfohlen. Es existiert daher keine Rechtsicherheit.

ii.) Die Lärmzonendeckelung deckelt nicht die Flugbewegungen, sondern die Einwohnerzahl in den einzelnen Lärmzonen.

Zitat: „Die auf freiwilliger Basis im Mediationsverfahren von den Parteien festgelegten und weiterreichenden Vereinbarungen hinsichtlich Lärmzonendeckelung werden daher begrüßt und zur Umsetzung empfohlen“

Zitat: „Die Lärmzone 54dB Leq (Durchrechnungszeitraum 6 verkehrsreichste Monate) 06.00– 22.00 Uhr wird im Bereich von besiedeltem bzw. zu Wohnzwecken geeignetem Bauland als absolute Lärmdeckelung vereinbart..... Die Anzahl der Betroffenen in den einzelnen FLZ (54-57dB, 57-60dB, 60-65dB) wird für den Zeitraum 6:00 – 22:00 absolut gedeckelt“

Wenn die Flugzeuge nur um 3dB leiser werden, können (auf Grund der Berechnungsformel des Leq) bereits doppelt so viele Flieger über die Lärmzone fliegen ohne dass sich deren Leq verändert.

Während der menschliche Organismus es kaum als Erleichterung empfindet, wenn ein Überflug statt mit 85dB mit 82dB stattfindet, registriert er die Verdoppelung der impulsartigen Lärmereignisse als enorme Belastung.

Beweis:

Die Forschungsergebnisse⁷ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zeigen in einem eindrucksvollen Beispiel, dass viele leisere Lärmimpulse störender sind als weniger laute Impulse:

In den Forschungsergebnissen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) wird gesagt:

„Aufgrund der energetischen Mittelung wird der Leq im Gegensatz zum arithmetischen Mittel besonders stark durch laute Geräusche beeinflusst. Verschiedene Belastungsmuster, z.B. wenige laute oder viele leise Geräusche führen zum gleichen Leq. Kriterien, die ausschließlich auf einem Leq beruhen, gehen daher davon aus, dass neben der Energieäquivalenz auch Wirkungsäquivalenz vorliegt. Tatsächlich ist diese Wirkungsäquivalenz jedoch nicht gegeben:

⁷ Dr. med. Mathias Basner, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR): Die Anwendung der Forschungsergebnisse es DLR, Köln, für ein Konzept zum Schutz gegen nächtlichen Fluglärm, Leipziger Schriften zum Umwelt und Planungsrecht, Univ. Leipzig 20.1.06

[14] Ein Überprüfungs- und Regelmechanismus zur Einhaltung zugesagter Lärmzonenbeschränkung fehlt und wird hiemit nachgefordert

Im Mediationsvertrag werden von Seiten des Flughafens keinerlei Sanktionsmöglichkeiten für Nichteinhaltung der Lärmzonenbeschränkung zugesagt.

[15] 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)

Der ortsübliche Lärm ist der Grundlärm der in den meisten Fällen der Norm S 5021 entspricht (Baukategorie 3, d.h. 55 dB/Tag und 45 dB/Nacht)
Dazukommender impulshaltiger Fluglärm ergibt eindeutige Überschreitung !!!
Es werden aber nur die Lärmdaten durch Flugzeuge grafisch dargestellt und alles andere als Hintergrundlärm oder Fremdgeräusche abgetan.

i.) Definition des Hintergrundlärms und dessen graphische Darstellung fehlt und ist nachzufordern.

Beweis:

Das Kartenmaterial ist veraltet (z.B. 02.110.005-00, 02.110.006-00 und andere). Alle, zum Teil massiv durch den schon bisherigen Flughafenausbau bewirkten zusätzlichen Schallbelastungen durch S1 und A4 Ausbau, B15 Umfahrung Himberg, Kreuzungsbereich B15-S1 usw. sind nicht dargestellt, fehlen auf den Karten.

ii.) Grundgeräuschpegel am Flughafen wird steigen, Berechnungen fehlen und sind nachzufordern!

VIE ist außerdem nicht als Lärmquelle (Exponent)- Bodenlärm berücksichtigt, der sich wie Point Source (Halbkugelstrahler) verhält.

iii.) Grafische Darstellung der Ausbreitung bzw. der Auswirkung des Bodenlärms (durch Flughafen) auf die Umgebungsgemeinden, fehlt und ist nachzufordern.

[17] Frequenzbewertung fehlt und wird hiemit nachgefordert (siehe VwGH Erkenntnis 2001/05/0212 vom 16.12.2003)

Zur sozialen Komponente kommt noch folgender medizinischer Aspekt hinzu: der Flugzeugdonner hat ein ähnliches Frequenzspektrum (Tonhaltigkeit) wie Gewitter-Donner und Erdbeben, das erzeugt beim Menschen Fluchtreaktionen, ist NICHT vergleichbar (in Tonhaltigkeit) mit dem Straßenlärm, daher NICHT ORTSÜBLICH! Überdies kommt das Geräusch von oben und wirkt dadurch noch bedrohlicher. Es dringt auch in die sonst verkehrsberuhigten Gärten, Parks Hinterhöfe. Keine

Schallschutzmauer hilft.

Ereignisse (Überflüge) sind alle unbewertet, d.h. ohne Zuschläge für Tonhaltigkeit. Niederfrequente Anteile sind durch FFT (Frequenzanalyse) leicht darzustellen.

Ein Zuschlag für die Tonhaltigkeit eines typischen Fluggeräusches wird gefordert

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

(Akkreditierung?, Zertifizierung? – hierzu finden sich keine Informationen).
Es ist also zu bestreiten, dass das System allein ein Nachweis ist.

Fanomos-Genauigkeit und +/- Toleranz fehlt

[19] Die folgenden 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

i.) Es werden Szenarien für das Jahr 2020 mit Szenarien für 2010 vermischt (z.B. in Karten 13,14 im FB 02.110).

ii.) Toleranzberechnungen der gemessenen und berechneten Daten, sowie deren grafische Darstellung fehlen. Keinerlei Mess- u. Simulationsunsicherheiten (Abweichungen) sind erkennbar.

iii.) Sämtliche Szenarien stellen Idealfälle dar (z.B. bei Windstille, definierter Temperatur und Luftfeuchtigkeit), keine wind- und wetterabhängigen Lärmdaten (Berechnung od. Simulation u. grafische Darstellung) vorhanden. **Diese können aber eine Veränderung der in der UVE angeführten Daten eines Flugstreckenverlaufs um einige dB hervorrufen (abhängig von Windrichtung und Windstärke).**

iv.) Bei der Berechnung der Flächen mit bestimmten Leq Werten und im Sydney Modell wurde nicht angegeben, wie sich Schwankungen infolge verschiedener örtlicher Topologie auswirken. Höhen wie Maurer Berg, Laaerberg, Wolfersberg, Kordon usw. sind nicht berücksichtigt! Eine Schwankungsbreite infolge der örtlichen Topologie der Leq und Lmax-Werte ist anzugeben.

v.) Pegelwerte (bei Einzelereignissen) sind nur bedingt aussagefähig da A-bewertet.

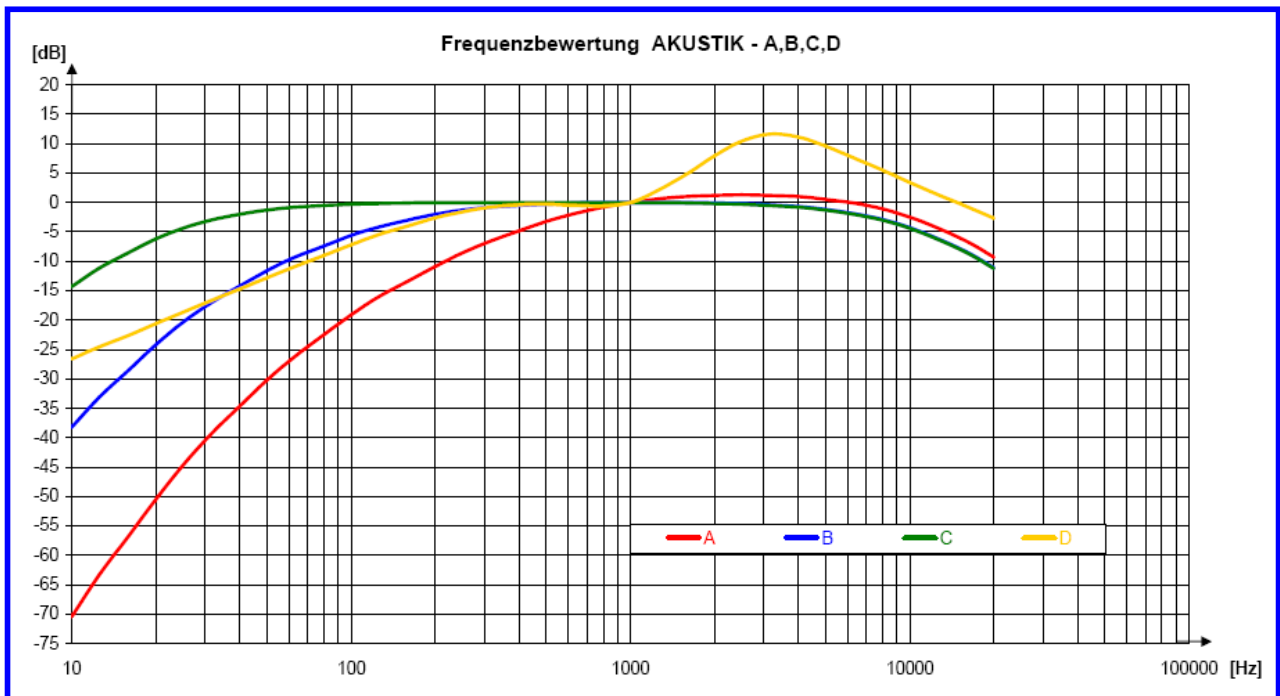
Rechtsgrundlage? Eine Begründung wird gefordert.

Die A- Bewertung ist in Frage zu stellen, da sie nicht im gesamten Pegelbereich aussagekräftig ist (z.B. ab 60 dB / B- Bewertung, ab 80 dB / C- Bewertung besser geeignet). Solche Schalldruckpegel sind z.B. in Zwölfaxing durchaus zu messen.

Flugzeuge werden nach D- Kurve spezifiziert, aber nach A- bewertet und gemessen

Anmerkung: von A nach D nimmt die Bewertung sowohl der hohen, als auch der tiefen Töne zu. Frequenzkurven, A-Bewertung bis D-Bewertung

Frequenzkurven, A-Bewertung bis D-Bewertung



vi.) Weiteres Problem ist die Zeitbewertung (Anzeigedynamik):

Die ÖNORM S 5004 besagt, dass Umgebungslärm mit „fast“ (125msec)

zu messen ist, da sonst oft die Lärmspitzen (schnelle Pegeländerungen) nicht vollständig berücksichtigt werden. Der Flughafen misst aber mit „slow“ (1-sec).

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

In den vorliegenden Fachbeiträgen wurden zur Beurteilung der verschiedenen Szenarien vorwiegend Lärmzonen mit zeitlich gemittelten Schallereignissen (so genannte Dauerschallpegel L_{eq}) verwendet.

Eine adäquatere Darstellung, die sowohl die Anzahl der Überflüge als auch deren Schallpegel beinhaltet ist für alle Vergleichsszenarien zu fordern (state of the art).

Begründung: Die L_{eq} Werte entsprechen **NICHT** eindeutig der subjektiven Störung und medizinischen Beeinträchtigung des Menschen.

In den Forschungsergebnissen⁸ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) wird gesagt:

“Aufgrund der energetischen Mittelung wird der L_{eq} im Gegensatz zum arithmetischen Mittel besonders stark durch laute Geräusche beeinflusst. Verschiedene Belastungsmuster, z.B. wenige laute oder viele leise Geräusche führen zum gleichen L_{eq} . Kriterien, die ausschließlich auf einem L_{eq} beruhen, gehen daher davon aus, dass neben der Energieäquivalenz auch Wirkungsäquivalenz vorliegt. Tatsächlich ist diese Wirkungsäquivalenz jedoch nicht gegeben: 4x66dB, 8x63dB und 16x60dB führen beispielsweise unter bestimmten Voraussetzungen zum gleichen L_{eq} .“

Anhand der in der DLR-Feldstudie gefundenen Dosis-Wirkungsbeziehung wachen im letzten Fall aber mehr als doppelt so viele Schläfer auf als im ersten Fall. Die Studie führt weiter aus, dass der L_{eq} -Wert in Gebieten mit vielen eher leiseren Geräuschen die tatsächlichen Nachtflugwirkungen unterschätzt!

[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

Zur Klärung des Ausmaßes der belästigten Bevölkerung das bei der vom Projektwerber bevorzugten Variante 11R/29L wegen der Überflüge von stark besiedelten Gebieten, besonders hoch wäre, ist zu fordern:

Eine Aufstellung (Kataster) der Gebiete sowohl mit der Anzahl der Betroffenen als auch der Anzahl der Überflüge mit mehr als 10-15dB(A) pro Einzelereignis über dem jeweiligen Grundgeräuschpegel.

Und zwar Stand 2003, aktueller Stand und Vorschau auf den Fall der Maximalauslastung des 3-Pistensystemes (ca. 460.000 Flugbewegungen pro Jahr laut TU Wien).

⁸ siehe ref.1: Dr. med. Mathias Basner, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR): Die Anwendung der Forschungsergebnisse des DLR, Köln, für ein Konzept zum Schutz gegen nächtlichen Fluglärm, Leipziger Schriften zum Umwelt und Planungsrecht, Univ. Leipzig 20.1.06

Begründung:

Die An- und -Abflugrouten der bevorzugten Variante 29L/11R (Planszenario), führen über die besonders dicht besiedelten Gebiete in den südlichen Randbezirken von Wien und im südlichen N.Ö. Umland (Achse Liesing, Perchtoldsdorf, Mödling, Gumpoldskirchen, Baden) Die Lebensqualitätsverminderung bis hin zur Gesundheitsgefährdung so großer Bevölkerungsgruppen wird aber nicht behandelt.

Vielfach wird auch außerhalb der „medizinisch relevanten Lärmzonen“ eine **widmungsgemäße Gartenbenützung nicht möglich sein**. Fluglärm dringt in die sonst verkehrsberuhigten Gärten, Parks Hinterhöfe. Keine Schallschutzmauer hilft. Es liegt eine großräumige Eigentumsbeschränkung vor, die darzustellen ist.

Auch **widerspricht diese Variante dem „Prinzip der gelindesten Mittel“**.

(Die Untersuchung der Anzahl der belästigten Menschen fordert auch das BMLFUW (www.lebensministerium.at) in seiner Internet-Stellungnahme zur UVE und weist speziell auf die Wichtigkeit hin, die neueren Erkenntnisse zu berücksichtigen. Lit.⁹ und Lit.¹⁰)

Auch die Anzahl der Belästigten ist nach neueren Erkenntnissen (Update Dose-Effect Relations for Annoyance for Aircraft Noise“, Steering Group Noise“, Martin van den Berg, 24. 1. 2007, Tampere, hier kurz „Update“ genannt) **viel höher, als früher** („Position Paper (PP) on dose response relationships between transportation noise and annoyance“ published by the EC in 2002, hier kurz „PP“ genannt).

⁹ „Position Paper on Dose Response Relations Between Transportation Noise and Annoyance“ European Communities 2002, ISBN 92-894-3894-0 (im Folgenden kurz: „PP“ genannt)

¹⁰ „Update Dose-Effect Relations for Annoyance for Aircraft Noise“, Steering Group Noise“, Martin van den Berg, 24. 1. 2007, Tampere (kurz: „Update“ genannt) zu finden unter dem link http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/noisedir/library?!=/noisessteeringgroupsmeeting_20_2007/presentations/noise_health/aircraft-note-mvdb2007pp/ EN 1.0 &a=d

Zur weiteren Klärung wird in diesem Zusammenhang auch auf folgendes Dokument hingewiesen:

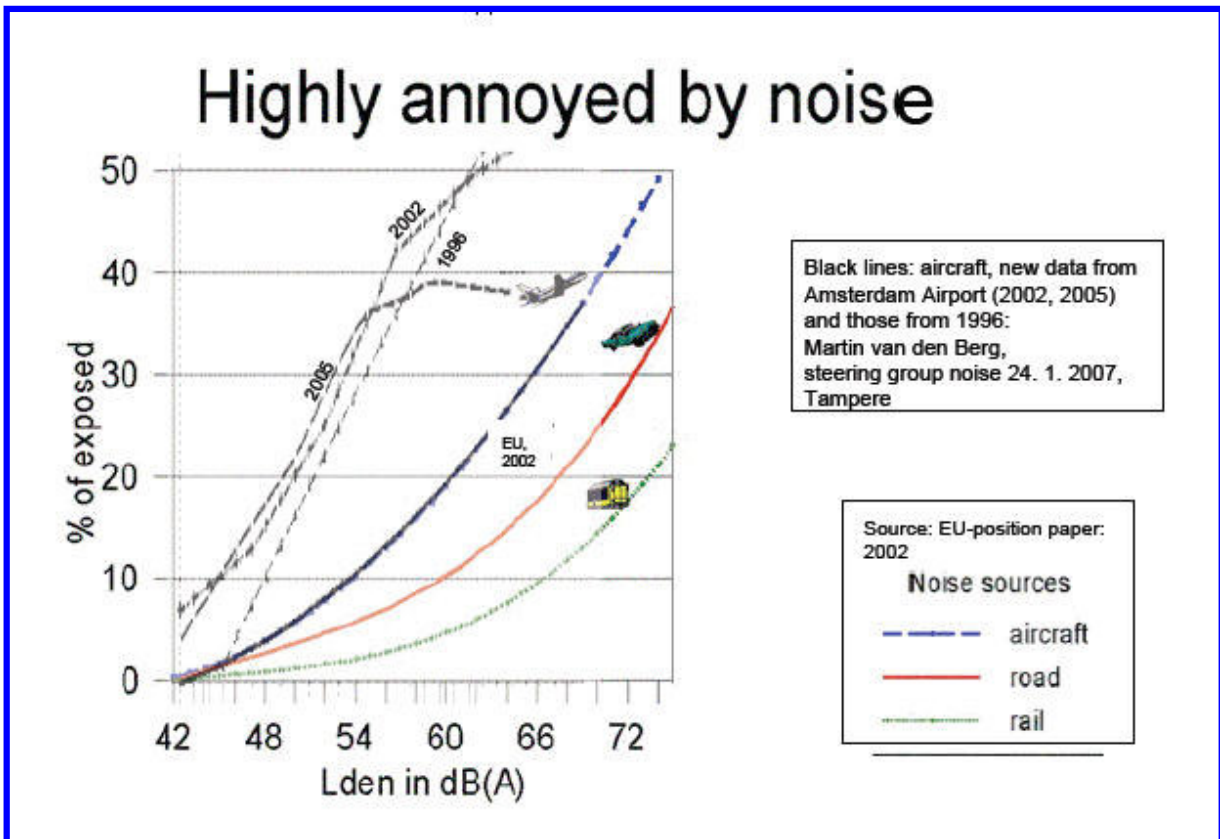
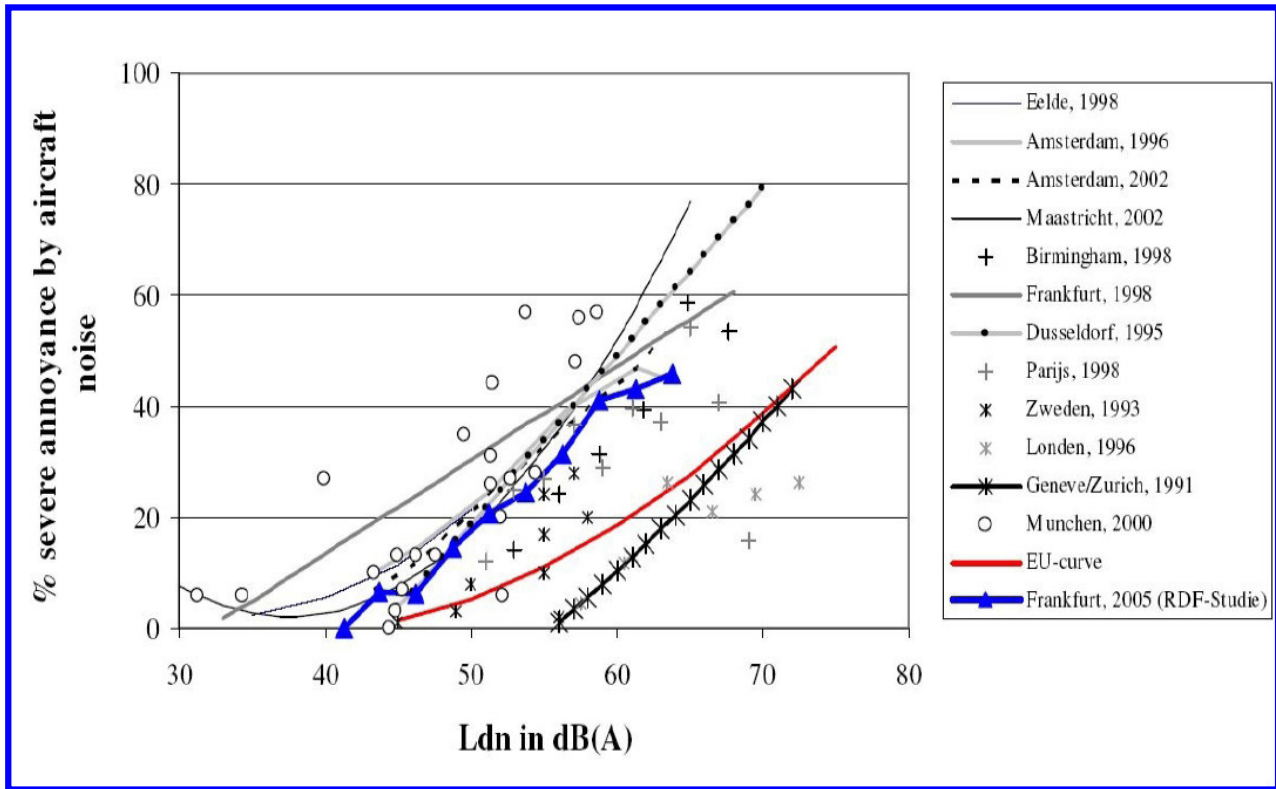
Note from WG-AEN (Working Group Assessment of Exposure to Noise) on the dose-effect relations for aircraft noise (kurz: "WG-AEN"), 30. November 2006. Im folgenden Zitate aus:

<http://www.xs4all.nl/~rigolett/ENGELS/note%20from%20wg-aen%20aircraft%20noise.pdf>

1. *The Position Paper (PP) on dose response relationships between transportation noise and annoyance was published by the EC in 2002. On the basis of a study by Miedema, relations for the annoyance caused by road, rail and air transport were established.*
2. *In 2004 Guski (University of Bochum, Germany) observed that for the studies reported there could be an indication for an increase in the annoyance for aircraft noise over time. Or as he expressed it: the Lden level to cause 25% highly annoyed decreased.*
3. *The Miedema study is based on a relatively old dataset: the major part of the database dates from the eighties, the oldest is from 1965 and the newest from 1991. A substantial part of the database is from US/Canada/Australia.*
4. *Van Kempen (2006) analysed a dataset with studies from 1990-2005, and after eliminating a number of other plausible explanations like a shift in response rates, an increase in number of aircraft and others concluded that a shift over time remained, although the variability remains high.*
5. *Recently (published sept.2006) around Frankfurt Airport a high quality impact study was carried out. The comparison with other studies shows very clearly that all studies except 1 (Swiss) performed after 1991 cluster significantly above the Position Paper relation. The "Guski-criterium" for 25% highly annoyed sinks from 62 Lden to around 50 Lden. Experience from Amsterdam Airport where identical studies were carried out in 1996, 2003 and 2005 show that in this area the dose-effect relations are stable over time, and almost identical to the Frankfurt-relations.*
6. *For road and rail traffic there are however no indications for a similar shift.*
7. *As the EU-dose-effect relations are used to estimate the number of affected people, the reliability of the relations is important.*
8. *Whatever the causes may be for the –apparent- increase over time, there is enough evidence to decide for an adaptation of the Position paper on this point. At the same time also the relations for Lnight for aircraft noise could be submitted to scrutiny as the same could apply. Results from Frankfurt as well as from Amsterdam do indicate that.*
9. *What is needed: a small scale desktop study to establish the dose-effect relation for annoyance for aircraft noise for application in the EU. The emphasis therefore should lie on the use of recent, preferably EU, studies. In the same study is could be efficient to tackle some methodological and statistical aspects relating to non-acoustical factors."*

Folgende Graphiken aus der Studie¹¹ "Update Dose-Effect Relations for Annoyance for Aircraft Noise" (kurz: „Update“ genannt) zeigen einige neuere Messungen im Vergleich zur alten EU- für Fluglärm (rot, in der ersten, blau in der 2. Graphik)).

¹¹ Steering Group Noise", Martin van den Berg, 24. 1. 2007, Tampere



Es geht daraus hervor, dass die Beeinträchtigung durch Fluglärm durchaus schon zwischen $L_{den} = 30 - 40$ dB empfunden wird.

Die projektierte 3. Piste liegt in spezieller Nähe zu dicht besiedeltem Gebiet und zur Großstadt, die genau in ihrer Abflug/Anflug Richtung liegt. Auf Grund ihres Standorts und Ihrer Ausrichtung sind somit mit erheblichen irreversiblen Auswirkungen auf Gesundheit vieler Menschen und die Umwelt zu rechnen.

Was die erheblichen Lärmbelastigungen weiter Bevölkerungsteile betrifft, sind daher leider die Erwartungen der „Anotec Studie“ in verstärktem Maße für Wien und Umgebung zu befürchten:

Die Anotec-Studie im Auftrag der EU: „Fluglärmentwicklung bis 2015“ vom 10. Nov. 2003 beweist: keine Verbesserung durch "leisere Flieger" zu erwarten.

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/environment/studies/doc/aircraft_noise.pdf

Danach wird die Anzahl der Personen, die durch Fluglärm stark (und gesundheitlich) beeinträchtigt werden, wahrscheinlich stark steigen. Selbst wenn man alles zur Lärminderung unternimmt, wird keine Entlastung (gemessen an der schon jetzt argen Situation) möglich sein, diese Verbesserungen werden durch den **starken Anstieg des Verkehrs**, und damit der Flugbewegungen, überkompensiert werden.

Zitat aus der Anotec-Studie:

“In summary no single action will be able to guarantee a stable noise climate in the 2015 horizon”.

- [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 „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 12000 Beschwerden registriert wurden. Ausserdem wurde das Beschwerdesystem mehrmals geändert.**

12.000 Beschwerdeanrufe aus Liesing im Jahre 2004 belegten die starke Belästigung durch eine (in der Mediation ohne Einbindung der Betroffenen beschlossenen) neue Flugroute. Eine 3. Piste, die direkt auf den Süden Wiens zeigt, wird die Situation auf längere Sicht noch verschärfen. Es ist daher von diesen 12.000 Protestanrufen auszugehen, sobald wieder die Anzahl der Überflüge von 2004 über Liesing erreicht wird. Der Rückgang der Beschwerden (ab 2005) ist nur ein Beweis für eine Resignation.

Der Rückgang der Beschwerde-Statistik 2005 ist nicht als Beweismittel anzuerkennen, (wie es impliziert wird im FB 02.110, 1.1 Allgemeines, Seite 3) da sie für Beschwerdeführer uneinsehbar und unkontrollierbar ist und das System der Beschwerden-Entgegennahme und –Registrierung mehrmals geändert wurde.

- a) **2004 wurde mit einer kostenlosen Beschwerdehotline-Nummer begonnen, 2005 auf die kostenpflichtige Nummer reduziert**
- b) **Die trotz der kostenpflichtigen Tel.Nr. noch Anrufenden wurden mit endlosen Warteschlangen am Telefon abgeschreckt weiterhin anzurufen.**
Vor einem solchen Szenario ist die Beschwerdezahl nicht vergleichbar! Siehe:

----- Original Message -----

From: Reinhard Schurr **To:** Viktor Horak ; Joha Aschenbrenner-Faltl **Sent:** Wednesday, December 07, 2005 9:59 AM **Subject:** Umwelttelefon

Seit einiger Zeit hat der Flughafen offensichtlich eine neue Methode mit Beschwerden umzugehen. Wegen der ständigen Luftangriffe, die in den letzten Tagen wieder einem neuen Höhepunkt zustreben, habe ich die Beschwerdehotline angerufen. Dort wird einem minutenlang von einer Tonbandstimme mitgeteilt, dass sich sofort jemand melden wird und man auch auf der Homepage alles Wissenswerte erfährt. Mit ausreichend Geduld meldet sich dann eine Stimme die sagt, sie wäre die Vermittlung und da alles besetzt ist würde man in Kürze weiterverbunden. Ich habe an zwei Tagen unverrichteter Dinge aufgelegt aber am dritten Tag nochmals angerufen. Nachdem ich mir das Tonband über Lautsprecher längere Zeit angehört habe meldet sich tatsächlich ein Mitarbeiter der Beschwerdehotline. Auf meine Frage ob es denn so viele Anrufe gäbe, dass die Leitungen überlastet sind sagt er verwundert, ich wäre erst der Zweite an diesem Tag und wenn jemand auflegt sieht er das am Computer. Es hätte heut noch niemand aufgelegt.

Da ich selber wenige Minuten vorher aufgelegt habe erinnert mich diese Vorgangsweise an die Beantwortung von Anfragen nach Überflügen, wo man, obwohl man das Flugzeug selber gehört und gesehen hat, erklärt bekommt das es keine Flugbewegung gegeben hätte.

Es scheint mir unter diesen Voraussetzungen sinnlos bei der Hotline anzurufen da man offensichtlich nur zu Narren gehalten wird.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Schurr, Hugo Kirsch Gasse 4, 1230 Wien

----- Original Message -----

From: Reinhard Schurr **To:** Joha Aschenbrenner-Faltl ; Viktor Horak **Sent:** Tuesday, December 13, 2005 10:53 AM **Subject:** Umwelttelefon

Umwelttelefon 2.Akt

Nachdem die Morgenangriffe ein tolerierbares Maß deutlich überschritten haben, habe ich wieder zum Hörer gegriffen und einen Beschwerdeversuch gestartet.

Anruf, ca. 2Min. Tonband, dann freundliche Damenstimme die auf meine Beschwerde meint, dass der Flugverkehr vom Wetter abhängt und sie meine Beschwerde weiterleitet. Auf meinen Einwand, dass uns ein reduzierter Flugverkehr nichts nützt wenn er immer in Blöcken, dicht gestaffelt kommt, und warum eine bessere Aufteilung nicht möglich ist, meint sie, dass sie mich mit einem Kollegen verbindet der sich besser auskennt. Weiteres warten, ich lege auf. Gesamtzeit 5Min 35 .

Nochmaliger Anruf. Tonband ca. 3Min. Selbe Dame meldet sich und bedauert, dass es nicht geklappt hat. Sie versucht es nochmals. Weitere 2Min. Tonband.

Eine Frau Hutter meldet sich, der ich das Ganze nochmals schildere. Sie meint – durchaus freundlich- „Ja wissen Sie, verbinden tun wir nicht, vielleicht war die Dame davor nur die Vermittlung“. Weiters rät sie mir an einem Tag an dem ich Zeit habe doch genau aufzuzeichnen wann ich störende Überflüge wahrnehme und dann eine konkrete Anfrage zu versuchen. Gesamtzeitaufwand des zweiten Telefonats 8Min. 32.

Es gehört offensichtlich zur Zermürbungstaktik den Lärmgeplagten auch noch tagelange Beobachtungsaufträge zu erteilen, obwohl der Flughafen doch genau wissen muss wann wo geflogen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Schurr

c) Zählsystem wurde geändert:

Anf. 2006 erteilte die Hotline die Auskunft, dass jeder, auch wenn er noch so oft anruft weil er sich gestört fühlt, nur 1x gezählt wird – siehe folgende Beispiel-emails.: Mails von Peterka u. Svoboda.

----- Original Message -----

From: "Peterka Andreas" <andreas.peterka@wienstrom.at
To: "Johanna Aschenbrenner-Faltl" <johanna.faltl@aon.at
Sent: Monday, January 30, 2006 2:43 PM
Subject: AW: Das ist wohl für alle Hotline Anrufer interessant

Sehr geehrte Frau Aschenbrenner-Faltl !

Ich habe eben bei der Hotline angerufen und nachgefragt wie die Anrufe in die Statistik eingehen. Ein Herr Jahangiri sagte mir, dass jeder Anrufer nur einmal in die Statistik eingeht. D. h. es ist also völlig sinnlos dort öfter als einmal anzurufen, ausgenommen man gibt immer neue Namen und Adressen z.B. aus dem Telefonbuch bekannt.

Ich glaube, dass das ganze mit der Hotline, so wie das Evaluierungsverfahren und die Mediation nicht ernst zu nehmen ist, sondern nur die Klage etwas bringt.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Peterka

----- Original Message -----

From: "Svoboda, Alexander " <Svoboda@smn.at
To: "Johanna Aschenbrenner-Faltl" <johanna.faltl@aon.at
Sent: Monday, January 30, 2006 10:41 PM
Subject: AW: Zur Info eines von einigen ähnlichen mails

ich habe da jetzt auch nochmal angerufen und die gleiche info bekommen: anonyme anrufe werden zwar an den flughafen weitergeleitet sind aber wertlos = gehen nicht in die statistik ein. auch nicht wenn sie mit genauer adresse versehen werden.
anrufe mit namensangabe werden dem gleichen namen wieder "zugeordnet". dh zaehlen nur einmal.
echt toll. da freut man sich oesterreicher zu sein. farce ist ein zu schwacher ausdruck dafuer.
mfg

Alexander Svoboda

d) Die Leute empfanden die Beauskunftung der Hotline als UNWAHR und resignierten,

da unterschiedliche Auskünfte zu denselben Flugereignissen gegeben wurden – siehe folgende Beispiel-emails: Auskunft an Tier, vgl. Auskunft - an Tögl u. Aschenbrenner-Faltl, - falsche Höhenangabe an Fischanger, falsches Datum an Buschbeck.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Ingrid Tier [mailto:ingridtier@lis.at]
An: umwelttelefonvie
Betreff: nicht einmal diese Auskunft ist korrekt

Frau Tier aus Biedermannsdorf schrieb an das Umwelttelefon:
Was soll ich eigentlich von Ihrer Antwort halten? Eine Anfrage, zwei verschiedene Antworten! Sie können beide nachlesen! Was ist jetzt eigentlich richtig? Außerdem wollte ich wissen, in welcher Höhe dieser Bomber geflogen ist? Er war dermaßen niedrig, daß wir geglaubt haben, daß er abstürzt!. Ich erwarte diesmal eine korrekte Antwort!

Mit nicht sehr freundlichen Grüßen
Ingrid Tier

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: umwelttelefonvie [mailto:umwelttelefonvie@yourccc.com]
An: ingridtier@lis.at
Betreff: AW: nicht einmal diese Auskunft ist korrekt!/eingetragen

Sehr geehrte Frau Tier,
vielen Dank für Ihre Anfrage!

Zu Ihrer Anfrage vom 26.06.2005 zu einem Überflug um 19:55 über Biedermannsdorf erhielten wir seitens des Flughafens folgende Informationen:

Es handelte sich um eine A3402, über Dep motix1c nördlich von Biedermannsdorf im korrekten Korridor geflogen.

mit freundlichen Grüßen,
Infotelefon Umwelt und Luftfahrt / Team
Tel.: 0810/22 33 40

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: umwelttelefonvie [mailto:umwelttelefonvie@yourccc.com]
Gesendet: Samstag, 9. Juli 2005 09:59
An: ingridtier@lis.at
Betreff: Re: Ihre Anfrage vom 26.06.05

Sehr geehrte Frau Tier!

Bezüglich Ihrer Anfrage zum Überflug am 26.06.05 um 19:55 Uhr:

Es handelte sich um einen Abflug einer A3402, die korrekt im Korridor der Flugstrecke motix1c westlich über Biedermannsdorf geflogen ist.

mit freundlichen Grüßen,
Infotelefon Umwelt und Luftfahrt / Team
Tel.: 0810/22 33 40

Zwei verschiedene Höhenangaben zu den gleichen Flügen am 25.3.07:

----- Original Message -----

From: [umwelttelefonvie](#)

To: [Johanna Aschenbrenner-Faltl](#)

Sent: Saturday, March 31, 2007 11:42 AM

Subject: AW: Beschwerde über Tiefflieger über 23 .Bez.

Sehr geehrte Frau Faltl!

Zu Ihren Anfragen vom 25.03.2007 konnten folgende Informationen recherchiert werden:

FLUGEREIGNIS	OPERATION	RWY / SID	PROP / JET	TYPE	FLUGHÖHE in ft msl
25.03.2007 12:06	ARR	R11	JET	MD11F	4900ft MSL
25.03.2007 12:11	ARR	R11	JET	A319	4900ft MSL
25.03.2007 12:47	ARR	R11	JET	B7378	4900ft MSL

Wir ersuchen um Verständnis, dass wir aus Datenschutzgründen Ihnen nur die fluglärmrelevanten Angaben übermitteln können. Destination und Fluglinie haben keinen direkten Einfluß auf das Schallereignis und werden daher nicht veröffentlicht.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Infotelefon Umwelt und Luftfahrt / Team

Tel.: 0810/22 33 40

----- Original Message -----

From: [umwelttelefonvie](#)

To: [Johanna Aschenbrenner-Faltl](#)

Sent: Friday, March 30, 2007 2:43 PM

Subject: AW: Beschwerde über Tiefflieger über 23 .Bez.

Sehr geehrte Frau Aschenbrenner-Faltl!

Folgende Informationen konnten zu Ihrer Anfrage ermittelt werden:

25.03.2007 12:06	ARR	R11	Jet	MD11F	4900 ft MSL
12:11	ARR	R11	Jet	A319	4000 ft MSL
12:47	ARR	R11	Jet	B7378	4600 ft MSL

Wir ersuchen um Verständnis, dass wir aus Datenschutzgründen Ihnen nur die fluglärmrelevanten Angaben übermitteln können. Destination und Fluglinie haben keinen direkten Einfluß auf das Schallereignis und werden daher nicht veröffentlicht.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Infotelefon Umwelt und Luftfahrt / Team

Tel.: 0810/22 33 40

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Ing. Karl Fischanger [mailto:kefisch@aon.at]

Gesendet: Dienstag, 21. März 2006 23:37

An: umwelttelefonie

Betreff: AW: Ihre Anfrage

Sehr geehrte Herren !

Machen Sie es sich immer so einfach und "schasseln" Sie Anfragen mit so unqualifizierten Schlagworten (2 und 3 Dimensional) ab ???

Dabei sollten Sie wissen, dass aus einer Fotoauswertung die größte Entfernung ermittelt wird und nicht die Kleinste.

Auf Grund der Brennweiteinstellung und der Abbildungsgröße des fotografierten Flugzeugs, ergibt sich ein Abbildungswinkel. Bei bekannter Flugzeuglänge (zB A340 ca 67m) läßt sich leicht die Entfernung errechnen. Korrigiert um den Azimutfehler auf die Normale zur Flugbahn ($x \cos A$) wird der Wert bereits kleiner. Weiters muß noch der Elevationswinkel (Klinometer) der Kamera zur Flugebene berücksichtigt werden ($x \sin E$) >> Jetzt erst haben wir die tatsächliche Flughöhe über Boden.

Tatsache ist, dass schwere Maschinen (A 340 und A 330 und bauähnliche Boing's) hier in Liesing noch nicht die erforderliche Flughöhe erreichen können. Dabei haben sie eine enorme Lärmentwicklung und Schadstoffausstoß zur Folge. Sie beeinträchtigen auf dieser Flugroute ca 300 000 Personen. Die Flugroute über Perchtoldsdorf (MEDIXxC und LUGINxC) ist an unserem Ort nur etwas leiser aber genau so zu hören.

Zusätzlich haben wir noch ,je nach Windrichtung, den Landeanflug aus dem Süden über unsere Häuser. Natürlich wieder im Tiefflug !

Wann reagieren Sie endlich auf die vielen Beschwerden ????

Ing.Karl Fischanger

Franz Asenbauergasse 46

1230 Wien

e) Frustr über die Sinnlosigkeit der Beschwerdeanrufe machte sich immer breiter

Beweis e-mails von Schiebl, Daschek, und Primarius Dr. Beisteiner:

----- Original Message -----

From: KS

To: Umweltelefon

Sent: Tuesday, January 31, 2006 1:12 PM

Subject: Fw: Ein Mitglied ersucht mich um Verteilung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Es mag ja sein dass die Gutgläubigen nach wie vor bei der Hotline anrufen - ich nicht mehr. Nicht nur das es ewig dauert bis der Anruf entgegengenommen wird und man der Stimme am anderen Ende Name Adresse Schuhgröße und Flugzeugtyp (wie auch immer ich das machen soll) kommuniziert hat. Vielmehr halte ich mich nun schon für bescheuert - wie dämlich kann man denn sein wenn man schon über Jahre immer die selbe Leier ins Telefon quasselt und dann noch immer glaubt das sich dadurch was bewegt?

Dazwischen gabs dann die Mitteilung von Herrn Horak, dass anonyme Anrufe ohnehin im Papierkorb (wenn auch im elektronischen) landen - was so viel heißt wie: wenn DIE oder DER am anderen Ende der Leitung meinen Namen und meine Adresse nicht aufschreibt war MEIN Anruf sinnlos.

Nun kommen weitere Informationen dieser Art hinzu.

Und dann mitten drin ein mail

> Von: "Viktor Horak" <Vhorak@chello.at>

> Datum: 2006/01/29 So AM 10:40:35 CET

> An: <corinna.handsur@chello.at>

> Betreff: RE: Ihre Note vom 24. Jänner 2006

Auszug aus dem Text: Basis für die Behandlung in der Evaluierung sind nicht nur Messergebnisse, die ja sehr zeitverzögert überhaupt zur Verfügung stehen, sondern auch z.B.: Anrufstatistiken bei der Beschwerdenummer des Flughafens (0810 22 33 40) oder Beschwerdeschreiben an verschiedene Stellen.

Sorry - könnte mir nun bitte mal jemand erklären was MEDIATION und/oder EVALUIERUNG für uns gebracht hat? Wo sind bitte die Ergebnisse die mir helfen würde auch weiterhin daran zu glauben dass mein Anruf was bewirken kann?

MfG K.S.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Walter Daschek [mailto:Walter@Daschek.net]**Gesendet:** Montag, 12. November 2007 17:43**An:** umwelttelefonvie@yourccc.com; info@austrocontrol.at**Cc:** c.roehrer@viennaairport.com; b.pongratz@viennaairport.com**Betreff:** Fluglärm, 1230, Gebirgsgasse 14

Ich möchte mich wiedermal über den Fluglärm beschweren. Ab Freitag 09.11.07, 07:15 h, gings los über das ganze Wochenende!

Eigentlich bin ich es leid, mich zu beschweren, da es nicht nutzt. Aber dieses Mal wars wieder sehr schlimm.

Geringere Anzahl von Beschwerden bedeutet nicht, dass das Problem kleiner geworden ist!

Walter Daschek

----- Original Message -----

From: "Roland Beisteiner" <roland.beisteiner@meduniwien.ac.at>
 To: <umwelttelefonvie@yourccc.com>; <info@austrocontrol.at>
 Cc: <c.roehrer@viennaairport.com>; <b.pongratz@viennaairport.com>; <johanna.faltl@aon.at>
 Sent: Thursday, October 11, 2007 7:38 AM
 Subject: Fluglärm 23. Bezirk

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe Sie bereits vor über 1 Jahr bezüglich des im 23. Bezirk neu entstandenen Fluglärms telefonisch kontaktiert - damals wurden Bemühungen um einen baldigen Stopp der zum Zeitpunkt unserer Ansiedelung nicht vorhandenen Überflüge versprochen. Leider finden immer noch häufige Überflüge statt, so daß wir eigentlich wöchentlich eine Beschwerde verfassen müssten.

Ich möchte Sie daher bitten mir mitzuteilen, wie wir Sie noch effektiver bei den Bemühungen um eine Wiederherstellung der flugfreien Zone 23. Bezirk (eine der Grundlagen für unsere Ansiedelung und die Bereitschaft entsprechende Wohnraumpreise zu bezahlen) unterstützen können (helfen Ihnen wöchentliche Beschwerden?).

Mit freundlichen Grüßen,
 R. Beisteiner

Prof. Dr. Roland Beisteiner MD, MA
 Department of Neurology
 Medical University of Vienna
 A-1090 Vienna

f) **Fragen zum System der Statistikführung wurden inhaltlich nicht beantwortet:**

----- Original Message -----

From: Martin Tögel
To: umwelttelefonvie@yourccc.com
Cc: h.kaufmann@viennaairport.com ; werner.faymann@bmvit.gv.at ; josef.proell@bmlfuw.gv.at ; erich.valentin@spw.at ; roman.stiftner@oepw-wien.at ; Ernst.Paleta@wien.oepw.at ; Alfred.Gusenbauer@spoe.at ; christa.kranzl@bmvit.gv.at ; petra.bayr@spoe.at ; sch@ggu.magwien.gv.at ; post@wua.magwien.gv.at ; spoe@spoe.at ; peter.kostelka@volksanw.gv.at ; ruediger.maresch@gruene.at ; georg.irsaa@gruene.at ; maria.hofbauer@gruene.at ; alexander.vdbellen@gruene.at ; toni.mahdalik@fpoe.at ; peter.westenthaler@bzoe.at ; fluglaerm.liesing@gmail.com ; b.pongratz@viennaairport.com ; info@austrocontrol.at
Sent: Thursday, November 08, 2007 12:03 AM

Subject: Beschwerdestatistik des Dialogforums basiert offensichtlich auf nicht nachvollziehbaren Kriterien

Sehr geehrte Damen und Herren,

In den letzten Wochen habe ich die folgende Fragen zu Beschwerdestatistik mindestens 2 mal gestellt:

1) wenn ich in einer Mail 100 konkrete und massive Störungen durch Fluglärm an 10 verschiedenen Tagen angebe zählt das als:

- A) Eine Beschwerde
- B) 100 Beschwerden
- C) 1 Beschwerde pro angegebenen Tag dh. als 10 Beschwerden

2) Weiters wüsste ich gerne wie 10 Beschwerden am selben Tag gewertet werden.

3) Weiters ersuche ich um Auskunft über die unter meinen Namen erfassten Beschwerden - so wie bereits angefragt!

Ihre Antwort zu der Statistik war die folgende:

Bei der Statistischen Auswertung wird unterschieden, ob offensichtlich organisierte, da gleichlautende Mails einlangen, oder ob es sich um Einzelanfragen in gleicher Sache handelt. Das Datum des Eingangs ist dabei nicht relevant.

Daher zählt eine Anfrage als eine Beschwerde, Massenmails werden ebenfalls als eine Beschwerde erfasst.

Nachdem Sie trotz Nachfrage nicht bereit sind, ihre Antworten selbst zu präzisieren indem Sie diese - so wie angefordert - als Zahlen konkretisieren, erlaube ich mir, mein Verständnis Ihrer Antwort selbst in Zahlen umzusetzen:

Frage 1) Als wie viele Beschwerden zählt ein Mail mit 100 konkreten und massiven Störungen durch Fluglärm:

Antwort: maximal 1 (wer sich nicht die Zeit nimmt, jeden Tag eine Fülle an Beschwerden zu schreiben und diese gesammelt schickt, hat nicht mehr Aufmerksamkeit verdient; wer unter die nicht näher definierten Kriterien für ein Massenmail fällt, hat überhaupt Pech gehabt)

Frage 2) Weiters wüsste ich gerne, wie 10 Beschwerden (*Anmerkung - 10 Mails zu unterschiedlichen Ereignissen*) am selben Tag gewertet werden.

Antwort: 0-10, nach Kriterien, die nicht klar definiert sind (0 = als Massenmail identifiziert - Beschwerden, die von verschiedenen Leuten zur gleichen Sache (Fluglärm in einem bestimmten Gebiet), an verschiedenen Tagen geschickt werden, können ja auf Grund nicht näher definierter Kriterien z.B. einer Standardformulierung, als Massenmail eingestuft werden. Dann zählt ja nur eines von vielen Mails und die angeführten 10 Mails vielleicht gerade nicht)

Frage 3) Weiters ersuche ich um Auskunft über die unter meinen Namen erfassten Beschwerden - so wie bereits angefragt!

keine Antwort

Generell kann ich aus ihrer Antwort daher nur den Schluss ziehen, dass sowohl bisherige als auch zukünftig erstellten Beschwerde-Statistiken auf Grund der Möglichkeit, unerwünschte Mails als Massenmail zusammenzufassen, völlig unbrauchbar sind, irgendwelche Sachverhalte zu belegen.

Unabhängig davon beschwere ich mich hiermit über den dröhnenden Fluglärm gestern Abend und heute früh im 23. Bezirk!

Mit freundlichen Grüßen,
Dr. Martin Tögel, 1230 Wien

[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.

Zitat aus der Stellungnahme Carl Manzanos vom 30.5.2005:

- Die Neuverteilung der Flugrouten als Folge der Teilvereinbarung von 2003 hat dazu geführt, dass Gebiete die bisher nicht oder kaum belastet waren, nun einer wesentlichen Belastung ausgesetzt sind. Das gilt sowohl für Siedlungsgebiete wie auch für Teile des Nationalparks. Es besteht die Gefahr, dass bei insgesamt steigendem Verkehrsaufkommen der angestrebte „faire regionale Ausgleich“ zu einer mehr oder weniger flächendeckenden Belastung der gesamten Region führt, wobei diese Belastung allerdings geringer ist als in den unmittelbaren Nachbargemeinden. Bedenklich erscheint auch, dass die Einigung im Teilvertrag teilweise auf Kosten von Gemeinden erreicht wurde, die im Verfahren und in den Entscheidungsprozessen nicht vertreten waren.
- Für den Nationalpark Donau-Auen erscheint jede weitere Belastung durch Fluglärm mit den Schutzziele sowie mit den Standards, die bei anderen Infrastrukturprojekten (S 1) angewandt werden, nicht vereinbar. Die Belastungen beschränken sich nicht nur auf die Auswirkungen auf Fauna und Flora, über die derzeit keine ausreichenden Untersuchungen vorliegen. Sie bedeuten eine offensichtliche Entwertung eines hochwertigen Erholungsgebiets, eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Naturerlebnisses für ca. 1 Million Nationalpark-Besucher pro Jahr. Zudem konzentriert sich die Fluglärm-Belastung auf jene Gebiete, die gleichzeitig die größte Besucher-Frequenz aufweisen (Lobau, Orth).
- Für den Nationalpark Donau-Auen ist bei der Umsetzung der Ergebnisse des Verfahrens weder eine Verbesserung der derzeitigen Situation zu erwarten, noch ist eine zukünftige Beschränkung der Belastungen gesichert. Es kann daher aus Sicht der Nationalpark Donau-Auen GmbH keine Zusage gegeben werden, bei den anstehenden Verfahren auf die volle Ausschöpfung ihrer Rechte als Verfahrenspartei zu verzichten.
- Aus dem oben gesagten ergibt sich die Konsequenz, dass die Nationalpark Donau-Auen GmbH keine grundsätzliche Zustimmung zum Bau der dritten Piste und der damit verbundenen Kapazitätssteigerung geben kann, noch bevor die Umwelt- und Naturverträglichkeit des Vorhabens tatsächlich geprüft worden ist. Sie sieht vielmehr einen grundlegenden Mangel des Mediationsverfahrens darin, dass die Wachstumsziele des Flughafen im Mediationsverfahren nicht in Frage gestellt werden konnten.

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

Durch die Lage der 3. Piste würde der Fluglärm zwangsläufig in einem sonst ruhigen Erholungsgebiet für zahlreiche Wiener (Biosphärenpark!) stark zunehmen.

Die EU-Richtlinie EU-RL 2002_49_EG v. 25.6.2002 wäre schwer verletzt:

Begründung: [EU-RL, 2002_49_EG v. 25.6.2002](#),
Einleitung, „In Erwägung nachstehender Gründe“, Punkt 8:

“Ebenso erforderlich sind gemeinsame Bewertungsmethoden für „Umgebungsärm“ und eine Begriffsbestimmung für „Grenzwerte“ unter Verwendung harmonisierter Indizes für die Bestimmung der Lärmpegel. Die konkreten Zahlen für die Grenzwerte sind von den Mitgliedstaaten festzulegen, **wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind.**“

[Artikel 8 Aktionspläne](#)

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichen-falls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden für

a) Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr **und der Großflughäfen;**

b) Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. **Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.**

[26] Schlussbetrachtung zu den Lärmschutzmaßnahmen:

Das gesamte Projekt „Parallelpiste 11R/29L“ ist nur auf die wirtschaftlichen Interessen der Flughafenaktionäre ausgerichtet, ohne Rücksichtnahme auf Schäden die den Betroffenen und der Umwelt zugefügt werden.

Die so genannten Lärmschutzmaßnahmen (UVE 02.110, Kapitel 6 Beschreibung der Maßnahmen und Empfehlungen) werden durch einen Betroffenen folgendermaßen kommentiert:

„Man stelle sich vor eine Chemiefabrik, die Produkte von allgemeinem Interesse herstellt, versaut einen ganzen Landstrich mit Gestank. Nach heftigen Bürgerprotesten reagiert man mit gratis Gasmasken für alle Anrainer. Eine solche Vorgangsweise würde man als zynische Verhöhnung der Opfer bezeichnen.

Der Flughafen mit seiner Methode, Lärmopfer in ihre Häuser zu sperren, findet aber allgemeine Anerkennung.

Übertroffen wird diese Arroganz nur mehr mit der Aktion „Schleichts eich wenn eich wos net passt“ die für Lärmopfer, die in Gegenden wohnen die durch den Flughafen definitiv unbewohnbar gemacht wurden, Absiedelungen vorsieht.

Heimatvertreibung und Bekämpfung der Auswirkung statt der Ursache sollten ausgestorbene Methoden sein - bei uns heißen sie Lärmschutzprogramm.

Reinhard Schurr“

Eines Tages wir der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.

Robert Koch (*1843 – †1910)