

Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zum Umgebungslärmaktionsplan UMGEBUNGSLÄRM- AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013 TEIL 16 Großflughafen Wien- Schwechat.

17.7.2013

Zusammenfassung

Der o. g. Teil des Aktionsplans ist völlig unzureichend.

Standardabflugrouten müssen über möglichst unbesiedeltes Gebiet verlaufen. Statt diese generell als Maßnahmen zur Lärminderung darzustellen, sind solche, die so wie die Abflugroute Liesing über dicht besiedeltes Gebiet verlaufen, umgehend durch Alternativen mit deutlich weniger Betroffenen zu ersetzen.

Details und Begründung

zu 1. PLANUNGSGEBIET

- Die Anzahl der Andockstellen ist irrelevant. Relevant ist hingegen, dass der Fluglärm das Ballungsgebiet Wien und Mödling betrifft. Das wurde im Entwurf aber nicht einmal erwähnt. Damit drängt sich der Verdacht auf, dass der Inhalt des Entwurfs von der FWAG stammt.

zu 4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN

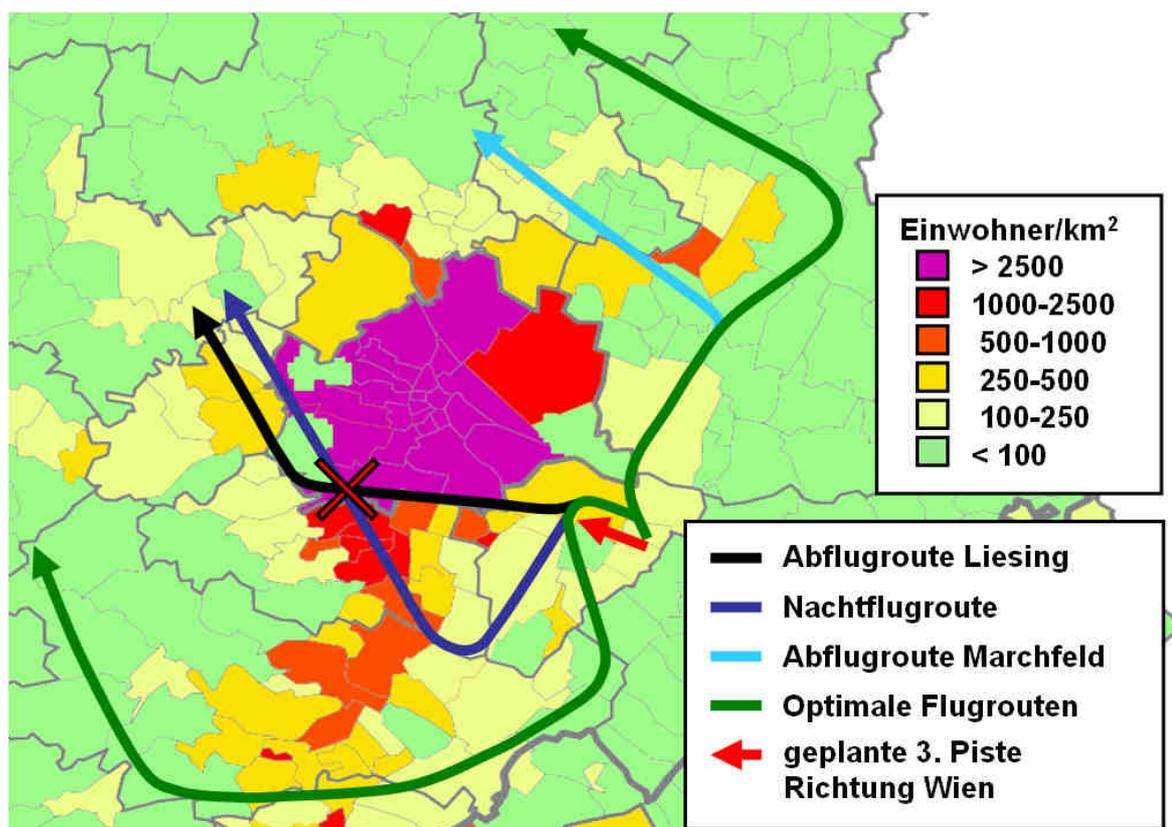
- Die Ermittlung der Daten hat von einer unabhängigen Behörde wie dem Bundesumweltamt und nicht von der Flughafen Wien AG zu erfolgen, von der auf Grund des starken Eigeninteresses keine objektive Datenermittlung zu erwarten ist. Deutlich wurde das bereits bei der Lärmmessung durch die Flughafen Wien AG, die grob unvollständige ermittelte Messergebnisse zur Verfügung stellt, die dann wiederum ohne die notwendige Hochrechnung sowohl von der Beschwerdhotline des Flughafens als auch vom Infrastrukturministerium als Argumentationsbasis zur herangezogen werden.

zu 5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND

- Die Schätzung der Anzahl der Betroffenen, die dem Fluglärm des Flughafen Wien Schwechat ausgesetzt sind, beruht auf falschen Grundlagen. So ist laut den Studien von Prof. Greiser Fluglärm über einem 24-h Dauerschallpegel von 35,25 dBA gesundheitsschädlich. Die verwendeten Schwellwerte von 55 dB LDEN und 45 dB LNight sind daher um Größenordnungen zu hoch angesetzt. Daher ist auch die Anzahl der so ermittelten Betroffenen um Größenordnungen niedriger als es der Realität entspricht. So sind alleine im Bereich Liesing 100.000 Menschen von gesundheitsschädlichem Fluglärm betroffen. [Dazu verweisen wir auf den Umweltkontrollbericht 2013](#): „Angesichts der hohen Störwirkung von Fluglärm ist der Schwellenwert für die Aktionsplanung Flugverkehr zu senken. In der Genehmigung von flugverkehrsrelevanten Vorhaben im Rahmen von UVP-Verfahren soll die Festlegung von Flugrouten und gegebenenfalls erforderlicher Anpassungsverfahren verbindlich mitgeregelt werden (BMVIT, BMLFUW).“
- Auch die von der WHO geforderte Berücksichtigung von tieffrequentem Lärm und Einzelschallerereignissen findet sich nicht im Aktionsplan.

zu 8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

- Dass die verlautbarten SID gleichzeitig lärmindernde Abflugverfahren sind, entbehrt jeder Grundlage. Beispielweise betreffen sowohl die 2004 überfallsartig über Liesing verlegte Abflugroute als auch die Bumerang-Nachtflugroute dichtest besiedeltes Gebiet und schädigen damit unnötig viele Menschen in ihrer Gesundheit, Lebensqualität und ihrem Eigentum. Diese Standardabflugrouten entsprechen auf Grund der Alternativen über weniger dicht besiedeltem Gebiet, weder dem ausgewogenen Ansatz der ICAO noch den österreichischen Luftverkehrsregeln. Das wird aus einer Bevölkerungsdichtekarte deutlich, auf der diese Flugrouten und deren Alternativen exemplarisch eingezeichnet sind:



- Die Nichtverwendung lärmsensitiver An- und Abflugstrecken zwischen 21:00 und 7:00 entspricht nicht der Realität. Auch gibt es dazu keine gesetzlichen Auflagen. Vielmehr entspringt diese Regelung dem privatrechtlichen Mediationsvertrag, der vor allem einmal den ungestörten Betrieb sicherstellen soll. Damit führen bereits kleinste Störungen zur Aufhebung der Nachtflugregelung. Zusätzlich wird beispielsweise auf der Abflugroute Liesing täglich zwischen 22 und 23 Uhr mit Turbo-Props gestartet.
- Die angeblich lärmindernde Bumerang-Nachtflugroute (dunkelblau dargestellt) betrifft ebenfalls wieder lärmsensitive Gebiete (Ballungsraum Wien und Mödling).
- Der [kontinuierliche Sinkflug / low drag – low power Approach kommt angeblich nur in verkehrsarmen Zeiten zur Anwendung](#). Das zeigt, dass eine reine Aufzählung von möglichen Verfahren noch lange keine Verbesserung der Situation bewirkt. Erschwerend kommt hinzu, dass entgegen den Luftverkehrsregeln beim Landen regelmäßig auch Richtung Norden in das Flugbeschränkungsgebiet Wien eingeflogen wird. Die Folge ist die Belastung zusätzlicher Gebiete wie Liesing.
- Auch die im Zusammenhang mit der 3. Piste angeführten Maßnahmen sind völlig unzureichend. So ist statt einer Reduktion der Nachtflüge ein absolutes Nachtflugverbot zu fordern.

zu 10. *ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN*

- Die Flughafen-Wien AG ist keine Behörde und darf daher auch nicht unter den Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden angeführt sein.

zu 15. *BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN*

- Die Abflugroute Liesing, die als SID Teil des Aktionsplan ist, hat sehr wohl erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt. Entgegen den EU-Richtlinien wurde für diese im Zusammenhang mit anderen Flughafenausbauten errichtete Flugroute keine UVP durchgeführt. Dass die sogenannte ex-Post UVP die Kriterien einer UVP nicht erfüllt, wurde bereits vom EU-Parlament einstimmig festgestellt. Diese ist daher zumindest bis zur Durchführung einer echten Umweltverträglichkeitsprüfung einzustellen. Gleiches gilt für die Bumerang-Nachtflugroute und Landungen entgegen den Luftverkehrsregeln.

Weiters schließen wir uns der Stellungnahme der Arbeiterkammer (Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Planungsperiode 2013 bis 2018, 28.6.2013 im Anhang) vollinhaltlich an und verweisen auch auf unsere früheren offensichtlich nicht berücksichtigten Stellungnahmen.