

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

**zum Umweltverträglichkeitsgutachten und der
UVE Rev. 05 betreffend das Vorhaben**

Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG

Verfasser

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

Postfach 11

1238 Wien

liesing@fluglaerm.at



Dr. Martin Tögel,
Ryserg. 39, 1230 Wien

Karl Schiebl
Haideng.12, 1230 Wien

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	7
1.1	Beschreibung des Dokuments	7
1.2	Gliederung des Dokuments	7
1.3	Grundsätzliche juristische Betrachtungen betreffend des Schutzes dicht besiedelter Gebiete	8
1.3.1	Rechtsgrundlagen	8
1.3.2	Abwägung der Rechtsgüter	8
1.4	Allgemeine Kritikpunkte betreffend die UVE	10
2	UNZUMUTBARE LÄRMBELÄSTIGUNG DURCH DIE 3. PISTE ÜBERALL MÖGLICH	12
2.1	Die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Routen wird in der UVE nicht fixiert und kann durch Auflagen nicht vorgeschrieben werden	12
2.2	Eine unzumutbare Lärmbelastung kann daher nirgends ausgeschlossen werden	12
2.2.1	Auf Grund des bisherigen Mediationsverfahrens ist auch in Zukunft mit der Belastung dichtest besiedelter Gebiete zu rechnen	13
2.2.2	Die Betroffenheit durch einzelne Flugrouten umfasst ein weiträumiges Gebiet	14
3	WEITERE MASSIVE BEEINTRÄCHTIGUNG DER GESUNDHEIT UND LEBENSQUALITÄT DER MENSCHEN IN LIESING DURCH DIE 3. PISTE	16
3.1	Die unzumutbare Belastung Liesings durch die seit 2004 überfallsartig aufgezwungenen Flugrouten	16
3.1.1	Belastung von Liesing durch Starts und Landungen	17
3.1.2	Nach Liesing im Zuge der Mediation verschobene Startrouten	18
3.1.2.1	Überflüge spät am Abend und in der Nacht	19
3.1.3	Liesing ist seit 2006 vermehrt von Landungen betroffen	19
3.1.4	Objektive Lärmmessung zeigen, dass der Fluglärm, insbesondere in den vielen dicht besiedelten Liesinger Grünruhelagen und den angrenzenden Naherholungsgebieten, die örtlichen Lärmimmissionen bereits jetzt schon bei weitem überschreitet	21
3.1.5	Aktuelle Belastung Liesings mit Fluglärm	21
3.2	Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist eine weitere massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Liesing zu erwarten	25
3.2.1	Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts täglich zu rechnen	25
3.2.2	Abschätzung der Anzahl an Betroffenen durch die Flugrouten über Liesing nach Stockerau	27
3.2.3	Zusätzlich ist mit der Einführung einer Landeroute über Liesing zu rechnen	28
3.2.4	Durch die zusätzlichen Flugbewegungen über Liesing kommt es zu einer weiteren massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen	29
3.2.4.1	Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch die Startroute welche über Liesing nach Stockerau verläuft	29
3.2.4.2	Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch landende Flugzeuge	30
3.2.4.3	Zu erwartende Beeinträchtigung der Lebensqualität in Liesing	31

4 NACHHALTIGE UMWELTEINWIRKUNGEN DER GEPLANTEN 3. PISTE DIE DAS EIGENTUM ODER SONSTIGE DINGLICHE RECHTE DER NACHBARINNEN SCHÄDIGEN 35

4.1 Beeinträchtigung der Nutzung von Grundstücken und Wohnraum durch Fluglärm 35

4.2 Entwertung von Grundstücken durch Fluglärm 35

5 GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG DURCH FLUGLÄRM UND LUFTSCHADSTOFFE 37

5.1 Überschreitung gesundheitsgefährdender Schallpegel durch die Flugbewegungen und das erhöhte sonstige Verkehrsaufkommen 37

5.1.1 Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110 37

5.1.2 Weitere allgemeine Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110 44

5.1.2.1 Unrealistische Flugroutennutzung als Berechnungsgrundlage stellt die gesamte UVE in Frage 44

5.1.2.2 Bei realistischer Betrachtung dürfte die Piste 16R/34L die weniger umweltunverträgliche Piste sein. 48

5.1.2.3 Für Liesing fehlen sämtliche Angaben in den Lärmkarten 48

5.1.2.4 Aussagekräftige Beschwerdestatistiken fehlen 48

5.1.2.5 Trend zu größeren Flugzeugen wurde nicht berücksichtigt 49

5.1.2.6 Eine Abschätzung der Lärmauswirkungen ist auf Grund der fehlenden Umgebungslärmkarten nicht möglich 51

5.1.2.7 Der Abend wird nicht oder nicht immer als eigener Zeitbereich ausgewiesen 51

5.1.2.8 Zu 02.110 – 6.2.3 Nachtflugregelung 52

Ausnahmen von der Nachtflugregelung für die Zeit von 22:00-22:30 beschneiden die ohnehin mit 8h für Kinder zur kurz bemessene Nacht zusätzlich und sind daher als umweltunverträglich einzustufen. 52

5.1.3 Weitere Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110 53

5.1.3.1 Zu 02.110 – 5.3 Lärmsensible Nutzung 53

5.1.4 Zusammenfassung der Kritik an den UVE Lärmbeiträgen für den Bereich Liesing 53

5.2 Gesundheitsgefährdende erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen 54

5.2.1 02.410 Zum Fachbeitrag Immissionsberechnung 54

5.2.1.1 Zu 02.410 – 2.1.6, Modellierung der Quellen 54

5.2.1.2 Zu 02.410 – 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes 55

5.2.1.3 Zu 02.410 – 2.3.4, Darstellung der Restbelastung – Immissionsberechnung für das Vorhaben zum Prognosezeitpunkt 2020 56

5.2.2 Zu 02.430 Fachbeitrag Luftschadstoffe 56

5.2.2.1 Zu 02.430 – 1.2, Aufgabenstellung Fachbeitrag 56

5.2.2.2 Zu 02.430 – 2.2, Emissionsanalyse 56

5.2.2.3 Zu 02.430 – 2.3, Immissionsanalyse 57

5.2.2.4 Zu 02.430 – 3.2.6, Schwebstaub (TSP, PM10): 57

5.2.2.5 Zu 02.430 – 4.1.1, Beschreibung der Untersuchungsszenarien 57

5.2.2.6 Zu 02.430 – 4.1.3, Abgrenzung des Untersuchungsraumes 58

5.2.2.7 Zu 02.430 – 4.1.4, Emissionsarten 58

5.2.2.8 Zu 02.430 – 4.1.5, Modellierung des Flugbetriebes 60

5.2.2.9 Zu 02.430 – 4.4.2, Vorgehensweise 60

5.2.2.10 Zu 02.430 – 4.4.2, Beurteilungsschlüssel 60

5.2.2.11 Zu 02.430 – 4.4.4, Immissionszusatzbelastung – Kurzzeitwerte 60

5.2.2.12 Zu 02.430 – 4.5, Auswirkungen auf die Ozonsituation im Untersuchungsraum 61

5.2.3	04.410 Variantenvergleich Immissionsberechnung	61
5.2.3.1	Zu 04.410 – 2.1 Ausbauszenarien 2020	61
5.2.3.2	Zu 04.410 – 3.1 Szenario 2020: Null-Variante	61
5.2.3.3	Zu 04.410 – 3.2 Szenario 2020: Vergleichsvariante 16/34, 2.220m – Null-Variante	61
5.2.3.4	Zu 04.410 – 3.3 Szenario 2020: Variantenvergleich 11/29, 2.220m – Null-Variante	61
5.2.3.5	Zu 04.410 – 3.4 Planszenario 2020: Vorhaben 11/29, 2.400m – Null-Variante	61
5.2.3.6	Zu 04.410 – 4 Zusammenfassung	62
5.2.4	04.430 Variantenvergleich Luftschadstoffe	62
5.2.4.1	Zu 04.430 – 2.2 Vorgehensweise	62
5.2.4.2	Zu 04.430 – 2.2.3 Beurteilungsschlüssel	62
5.2.4.3	Zu 04.430 – 2.3.4 Schwebstaub (PM10)	62
5.2.4.4	Zu 04.430 – 2.4.1 Stickstoffdioxid (NO ₂)	63
5.2.4.5	Zu 04.430 – 2.6.2 Vergleich der Ergebnisse der Emissionsberechnung	63
5.3	Medizin und Umwelthygiene	63
5.3.1	Allgemeine Kritik am Fachbeitrag 02.170	63
5.3.2	Punktueller Kritik am Fachbeitrag 02.170	65
5.3.2.1	Zu 02.170 - 3 Wirkungen von Lärm auf den Menschen	65
5.3.2.2	Zu 02.170 - 3.1. Veränderungen der Schlafqualität und der Erholungsfunktion durch Lärm	68
5.3.2.3	Zu 02.170 - 3.1.4 Meta-Analysen	68
5.3.2.4	Zu 02.170 - 3.1.5. Biochemische Analyse	68
5.3.2.5	Zu 02.170 - 3.1.6. Herz-Kreislauf System	69
5.3.2.6	Zu 02.170 - 3.1.7. Subjektive Beurteilung der Schlafqualität	69
5.3.2.7	Zu 02.170 - 3.1.8. Leistungsfähigkeit nach der lärmgestörten Nacht	69
5.3.2.8	Zu 02.170 - 3.2. Veränderung biochemischer Parameter	69
5.3.2.9	Zu 3.3 Wirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislaufsystem (vegetative Reaktionen)	70
5.3.2.10	Zu 02.170- 6.3.1 Grenzwerte u.ä.	71
5.3.2.11	Zu 02.170-4.3 Feinstaub	72
5.3.2.12	Zu 02.170 - 11.3.3 Beurteilung der Zusatzbelastung bei Umsetzung des Vorhabens	73
5.3.3	Zusammenfassung der Kritik am Fachbeitrag 02.170	75
6	ERHEBLICHE BELASTUNGEN DER UMWELT UND DES KLIMAS DES BODENS, DER LUFT UND BLEIBENDE SCHÄDIGUNGEN DES TIERBESTANDS UND DER GEWÄSSER DURCH DIE 3. PISTE	77
6.1	Belastung der Luft durch die geplante 3. Piste	77
6.2	Belastung des Klimas durch die geplante 3. Piste	77
6.2.1	Der UVE Fachbeitrag Klima 02.420 wird aus folgenden Gründen beanstandet:	77
6.2.1.1	Einleitung: Kein Irrelevanzkriterium bei großer CO ₂ Produktion möglich	77
6.2.1.2	Der Flugverkehr und sein enormes Wachstum schaden generell der Umwelt und dem Klima und auch der Wirtschaft.	78
6.2.1.3	Die wirtschaftliche Notwendigkeit eines so exzessiven Ausbaus zu einem „Hub“ wird bezweifelt	78
6.2.1.3	Ein verpflichtendes Angebot des Projektwerbers zur Beteiligung an Klimaschutzprogrammen fehlt	78
6.2.1.4	Die Angabe des Gesamtenergieverbrauchs/Jahr fehlt	78
6.2.1.5	Die gesamte CO ₂ Menge, die durch den Flugbetrieb verursacht wird, ist enorm hoch	78
6.2.1.6	Ungebremster Anstieg der CO ₂ Emissionen steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs	79
6.2.1.7	Klimawirksamkeit des CO ₂ in großer Höhe ist 2 bis 5mal höher wirksam als am Boden	79
6.2.1.8	Flugzeuge stoßen nicht nur CO ₂ aus, sondern u. a. auch Wasserdampf und Stickoxyde mit der Produktion von Ozon	79
6.2.1.9	Der Vergleich mit Wasser- und- Windkraftwerken sowie mit dem Wiener Straßenverkehr, zeigt das ganze Ausmaß der Klimaschädlichkeit des Projektes (siehe Graphik)	79
6.2.2	Zusammenfassung der Kritik UVE Fachbeitrag Klima 02.420	83

6.3	Belastung des Tierbestands durch die geplante 3. Piste	87
6.4	Belastung der Gewässer durch die geplante 3. Piste	87
7	DIE UMWELTAUSWIRKUNGEN DES PROJEKTES SIND UNVOLLSTÄNDIG ERSTELLT UND AUF ZU NIEDRIGEN START- UND LANDE-ZAHLEN AUFGEBAUT	88
7.1	Die (Umwelt-)Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Lärmzonen) sind unvollständig erfasst.	88
7.2	Die Anzahl der Flugbewegungen liegt deutlich unter der mit einer 3. Piste möglichen Kapazität	88
7.2.1	Die der UVE zugrunde liegenden 335.000 prognostizierten Flugbewegungen sind unrichtig	88
7.2.2	Selbst für das Jahr 2020 ist die Prognosezahl der Flugbewegungen mit 335.000 zu niedrig angegeben und widerspricht der letzten Prognose der FWAG	89
7.2.2.1	Berechnung der Anzahl der Flugbewegungen für 2015 und 2020 auf Grund der Prognosen der Flughafen Wien AG für das Passagierwachstum	90
7.2.3	Der Variantenvergleich ist in der vorliegenden Form unzulässig	91
7.2.4	Schlussfolgerungen	91
8	UNZULÄSSIGES NULLSZENARIO DA BISHERIGE BEREITS UVP-PFLICHTIGE AUSBAUMAßNAHMEN IM ANSUCHEN NICHT BERÜCKSICHTIGT SIND, IST DAS NULLSZENARIO 2020 (OHNE 3. PISTE) UNRICHTIG ANGEGEBEN. DAS FÜR DIE ERMITTLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN VERWENDETE NULLSZENARIO IST UNZULÄSSIG.	93
8.1.1	Die Ex-Post UVP für die noch nicht genehmigten Ausbauten und Veränderungen der Flugrouten nennt 2003 als Nullszenario	93
8.1.2	Die UVE ignoriert den fehlenden Genehmigungszustand der bisherigen Ausbauten und Veränderung der Flugrouten nach 2003	93
8.1.3	Schlussfolgerungen	94
9	SOWOHL DIE NOTWENDIGKEIT ALS AUCH DIE ALTERNATIVEN ZUM EINGEREICHTEN PROJEKT WURDEN NUR UNZUREICHEND GEPRÜFT	95
9.1	Die bestehenden Pistenvarianten wurden nur unzureichend geprüft	95
9.2	Weitere Kritik am Fachbeitrag 03.100	95
9.2.1.1	Zu 03.100 - 1.1.1 Feststellung des Entwicklungspotentials	95
9.2.1.2	Zu 03.100 - 1.1.2. Erste Planungen	96
9.2.1.3	Zu 03.100 - 1.1.4 Durchführung des Mediationsverfahrens	96
9.2.1.4	Zu 03.100 - 1.1.4 Entscheidungsfindung im Mediationsverfahren	97
9.2.1.5	Zu 03.100 - 2.1.1 Fluglärm / Variantenvergleich Fluglärm	97
9.2.1.6	Zu 03.100 - 2.1.3 Flugsicherheit (betrifft auch 02.180 und 04.180)	97
9.2.1.7	Zu 03.100 - 2.1.4 Nutzungen	98
9.2.1.8	Zu 03.100 - 2.4.2 Gesamtbeurteilung Luftschadstoffe	98
9.2.1.9	Eine Berechnung der externen Kosten für die unterschiedlichen Varianten der 3. Piste fehlt	98
9.2.2	Zu 03.100 - 2.5. Zusammenfassung Variantenvergleich Parallelpistensystem	99
9.3	Die Notwendigkeit eine 3. Piste wurde nur unzureichend geprüft	101

**10 ZUSAMMENFASSUNG - ES IST ZU BEZWEIFELN, DASS DAS
VORHABEN IN DER VORLIEGENDEN FORM UMWELTVERTRÄGLICH IST
102**

11 ANLAGENVERZEICHNIS 103

1 Einleitung

1.1 Beschreibung des Dokuments

In diesem Dokument wird die schriftliche Stellungnahme der mit mehr als 500 Unterschriften im Zeitraum der öffentlichen Auflage konstituierten Bl "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" aktualisiert und um die Stellungnahme zum Umweltverträglichkeitsgutachten ergänzt.

Die Stellungnahmen zur aktualisierten Umweltverträglichkeitserklärung(UVE Revision 04 und 05) und zum Umweltverträglichkeitsgutachtens finden sich als Ergänzung zu den einzelnen Punkten – jeweils nach der ursprünglichen Stellungnahme zur UVE und damit meist am Ende des entsprechenden Bereichs und sind mit Ergänzung überschrieben.

Es wird auch auf Änderungen der „Ist-Situation“ in Liesing und neue medizinische Erkenntnisse zur der bereits existierenden Gesundheitsgefährdung der Liesinger durch Fluglärm eingegangen, da diese die systematische Verharmlosung der Betroffenheit durch die UVGA exemplarisch aufzeigt. Dabei handelt es sich zwar um ein Gebiet in einiger Entfernung zum Flughafen, gegen die überfallsartige und unnötige Verlegung einer Abflugroute haben dort aber bereits 2004 10.000 Menschen unterschrieben, womit klar sein sollte, dass die Umweltauswirkungen einer 3. Piste dort auch Gegenstand der UVE und der UVGA sein müssten.

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

1.2 Gliederung des Dokuments

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

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

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

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

1.3 Grundsätzliche juristische Betrachtungen betreffend des Schutzes dicht besiedelter Gebiete

1.3.1 Rechtsgrundlagen

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

§ 7 Abs 1 LVR lautet: „Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelastigungen vermieden werden; die Flughöhe muss jedoch mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muss die Flughöhe bei Flügen mit Kraftangetriebenen Luftfahrzeugen über den dichtbesiedelten Gebieten von Wien mindestens 1000 m über Grund betragen, über den dichtbesiedelten Gebieten von Graz, Linz, Klagenfurt sowie Salzburg mindestens 900 m über Grund und über den dichtbesiedelten Gebieten von Innsbruck mindestens 600 m über Grund.“

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

1.3.2 Abwägung der Rechtsgüter

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

Unter Berücksichtigung der Anzahl der betroffenen Menschen lässt sich folgern:

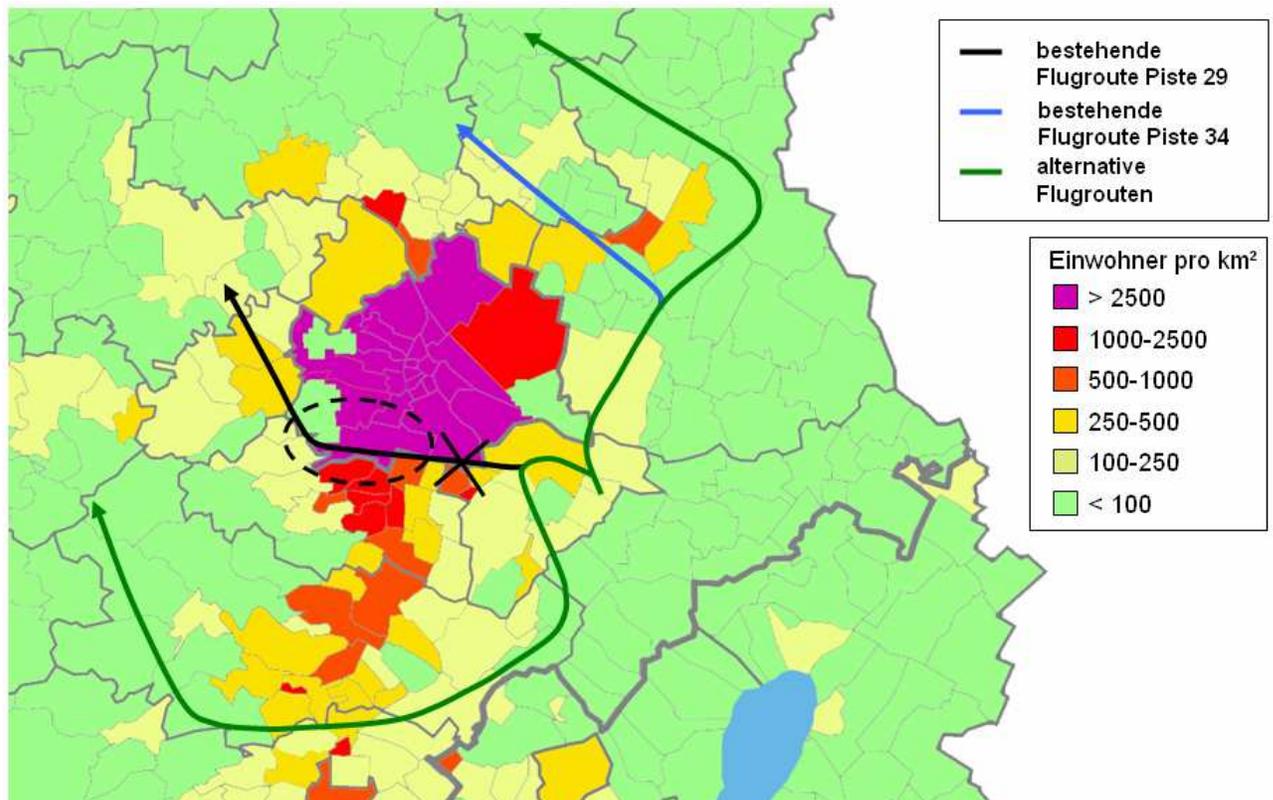
1. Die Rechtsordnung stellt ein Geflecht an Normen dar, die als Wertentscheidungen zu verstehen sind. Diese Wertentscheidungen führen den Rechtsanwender häufig nicht zu eindeutigen Lösungen (wie z.B. bei der Anwendung der Grundrechnungsarten in einer Rechenoperation) hin, sondern tragen ihm das Nachvollziehen dieser Wertungen des Normgebers auf.
2. Klar ist die Wertung des § 5 Abs 1 lit b LFG, der dem BMVIT aufträgt, „störende Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen“ durch Erlassung einer Verordnung zu vermeiden.
3. Dem steht die Luftverkehrsfreiheit (§ 2 LFG) und die gesamte Zielsetzung des LFG gegenüber.
4. Diese entgegenstehenden Wertungen wurde in § 3 Abs 3 Satz 2 und in § 7 Abs 1 LVR (auf relativ abstrakte Weise) zusammengeführt.
5. Eine bei jeder Auslegung zu berücksichtigende Wertung ist die Gleichheit aller Staatsbürger (Art 7 Abs 1 B-VG. Es gilt daneben auch ein Gleichheitsgebot unter Fremden untereinander). Das Interesse jedes Bürgers am Schutz vor Fluglärm ist daher gleich zu gewichten.

6. Das öffentliche Interesse am Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelästigung ist das kumulierte Interesse der vom Lärm betroffenen Bürger. Es liegt daher im öffentlichen Interesse, **möglichst wenige Bürger** dem Fluglärm auszusetzen.

7. Folglich hat jede Behörde, wenn sie vor der Aufgabe steht, zwei öffentliche Interessen gegeneinander abzuwägen, diese Abwägung so vorzunehmen, dass dem öffentlichen Interesse insgesamt möglichst gut entsprochen wird („Optimierungsgebot“). Das gesamte öffentliche Interesse ist dann am besten gewahrt, wenn – bei konstantem Gewicht des gegenüber stehenden öffentlichen Interesses – die Gesamtheit der Nachteile, die dafür in Kauf genommen werden müssen, am geringsten ist.

8. Dies bedeutet im konkreten Fall: Auszugehen ist von einer Abwägung, die die Überflüge über den Südwesten Wiens nicht verbietet. Dann kann die Behörde aber nur mehr die hier zur Frage stehenden Nachteile der Flüge – die Lärmbelästigung – verringern. **Ausgehend von der Annahme, dass dies nur durch die Wahl der Flugroute möglich ist und eine Flugroute zur Verfügung steht, die weniger Personen belästigt als die alternative Flugroute, muss aufgrund des insgesamt größeren öffentlichen Interesses an der Lärmbelästigung von weniger Bürgern die Variante gewählt werden, die weniger Personen dem Lärm aussetzt.**

Tatsächlich gibt es eine Reihe von Alternativen zur Flugroute über Liesing mit um Größenordnungen weniger Betroffenen von denen 2 in der folgenden Grafik exemplarisch in grün eingezeichnet sind:



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 Lärmbelästigung 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 Zivilluftfahrzeug „über dicht besiedelten Gebieten“ nur mit einer Genehmigung zulässig (§ 3 Abs 4 LVR).

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

Weiters verweisen wir ergänzend aber nicht abschließend auf

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

Ergänzende Stellungnahme zum UVGA

In der aktuellen UVE und im UVGA wurden obige Regelungen dadurch umgangen, dass beispielsweise für Fluglärm Grenzwerte festgelegt wurden, die weite Gebiete wie beispielsweise Liesing mit nachweisbarer Betroffenheit (10.000 Unterschriften alleine 2004) und bereits jetzt gesundheitsschädlichem Fluglärm aus der Betrachtung ausschließen. Damit ist die gesamte UVE und UVGA in Frage zu stellen.

1.4 Allgemeine Kritikpunkte betreffend die UVE

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE

Zuerst ist einmal anzumerken, dass die Überarbeitung der UVE und das UVGA in Summe 3 Jahre gedauert haben, womit das Verfahren alleine schon wegen Überziehung der dafür vorgesehenen Fristen zurückzuweisen ist.

In starken Kontrast dazu wurde den anderen Verfahrensparteien für ergänzende Stellungnahme nicht einmal 2 Monate zugestanden und der Zeitpunkt der öffentlichen Verhandlung offensichtlich

so gewählt, dass dieses auf Grund der zahlreichen und umfangreichen neuen Unterlagen viel zu knappe Zeitfenster auch noch in die Urlaubszeit gefallen ist.

Dass wesentlichen Dokumente nach der öffentlichen Auflage noch massiven Änderungen unterzogen wurden, legt den Schluss nahe, dass es sich hier um ein neu einzureichendes Projekt handelt. Andernfalls werden – entsprechend den neuen Berechnungsgrundlagen – massiv von einer 3. Piste Betroffene, um ihre Möglichkeit der Stellungnahme gebracht.

Eine UVE Erklärung die nach der öffentlichen Auflage heimlich so stark verändert wird, dass die Belastung durch Fluglärm in manchen Gebieten wie beispielsweise im Bereich des 23. Bezirks verzehnfacht wird, dürfte unabhängig von juristischen Bedenken dazu führen, dass auch andere Aussagen des Flughafens nicht mehr ernst genommen werden.

Dass der Variantenvergleich im Jahr 2011 immer noch auf den Stand von 2010 und auf Verkehrszahlen, Flugroutenbelegungen und Flugrouten beruht, die im eklatanten Widerspruch zum aktualisierten Planszenario stehen, lässt den Schluss zu, dass seitens Projektwerber und bisher damit befassten Behörden kein Interesse daran besteht, die am wenigsten umweltunverträglichste Variante einer 3. Piste zu realisieren.

Die umweltmedizinische Beurteilung der Auswirkungen beruhen auf Grenzwerten die weit über der aus zahlreichen Studien bekannten Gesundheitsschädlichkeit von Fluglärm liegen und als genauso menschenverachtend einzustufen sind, wie Idee, von extrem starken Fluglärm betroffene einfach hinter Schallschutzfenstern einzusperren.

Auf Grund dieser viel zu hohen Grenzwerte für Dauerschallpegel und Einzelschallereignisse sind alle darauf aufbauenden Dokumente als für eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit unzureichend zurückzuweisen.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass zumindest die wesentlichen wenn nicht alle der UVE und der UVGA zu Grunde liegenden Gutachten fehlerhaft und unobjektiv sind.

2 Unzumutbare Lärmbelästigung durch die 3. Piste überall möglich

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

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

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

2.2 Eine unzumutbare Lärmbelastung kann daher nirgends ausgeschlossen werden

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Trotz der durch die Änderung der UVE-Unterlagen eindrucksvoll belegten Variabilität der Flugrouten und deren Verwendungsgrad wurden keine Worst Case Szenarien erstellt. Für eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit fehlen also weiterhin wichtige Grundlagen.

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

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

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

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

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

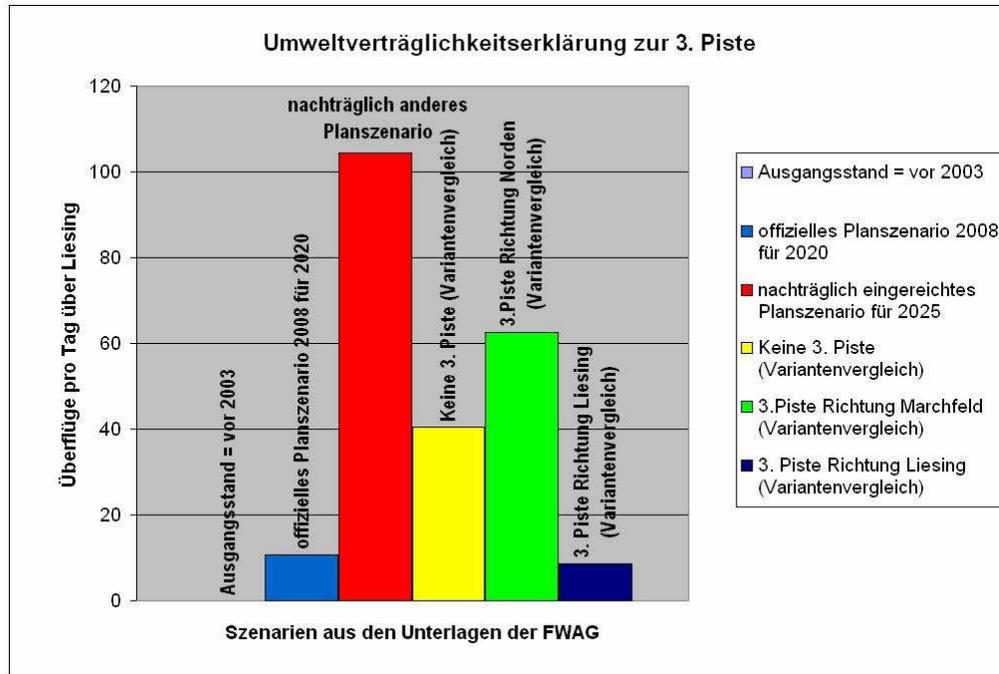
Ergänzungen auf Grund neuer Messungen

Selbst die Messungen des Flughafens belegen inzwischen eine als gesundheitsschädlich einzustufende Lärmbelastung. Insbesondere wenn man diese auf 100% Erfassungsquote hochrechnet. (Siehe Anlage [A])

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Revision 05 der UVE geht im Planszenario von rund 10 mal mehr Überflügen auf den Flugrouten über Liesing aus als in der öffentlich vorgelegten Revision 03.



Da es einen großen Unterschied macht, ob es durch die 3. Piste – wie in der Revision 03 behauptet – zu einer Minimierung des Fluglärms in den davon betroffenen Gebieten auf rund 10 Flugzeuge pro Tag oder zu einer Vervielfachung gegenüber dem derzeitigen Sollwert kommt, wird damit die Rechtmäßigkeit des gesamten UVP-Verfahrens in Frage gestellt.

Weiters wurde in der UVE auch eine Sicherheitszone für 23. Bezirk vorgeschlagen, die nahe legt, dass von der Flughafen Wien AG damit die Voraussetzung für eine 2. Westeinflugschneise parallel zur existierenden geschaffen werden.

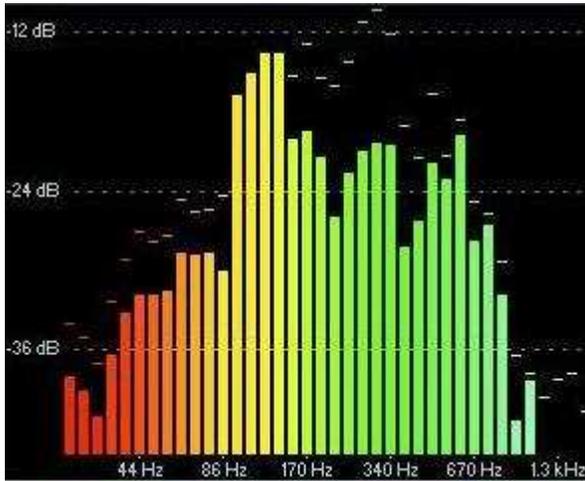
Dass die Ermittlung von Worst Case Szenarien mit dem Argument bei Bedarf, stattdessen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, verweigert wird, ist unverständlich. Zumindest wenn man nicht der Auffassung ist, dass das Einsperren von Menschen in einem Haus mit Lärmschutzfenstern als artgerechte Haltung durchgeht. Weiters dürfte dabei auch die Schutzwirkung von Lärmschutzfenstern falsch eingeschätzt werden, da diese nicht in der Lage sind, die den Fluglärm dominierenden tieffrequenten Lärmkomponenten ausreichend wegzufiltern.

2.2.2 Die Betroffenheit durch einzelne Flugrouten umfasst ein weiträumiges Gebiet

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 sind, besonders gering.** So nimmt der Fluglärm links und rechts einer Abflugroute bei der die Flugzeuge eine Höhe von 2,8 km aufweisen bei einer Frequenz von 500 Hz bei einem seitlichen Abstand von 2,56 km nur um etwa 4-5 dBA ab. Damit führt eine Abflugroute in einer Entfernung von 15-25 km vom Flughafen, zu einer 5 km breiten Zone mit **massiver Lärmbelastung.**

Ergänzung auf Grund neuer Fakten

Neue Messungen zeigen, dass der Fluglärm in Liesing von tieffrequentem Schall dominiert wird, der keiner nennenswerten Abstandsdämpfung mehr unterliegt.



Damit nimmt der Fluglärm links und rechts einer Abflugroute bei der die Flugzeuge eine Höhe von 2,8km aufweisen bei einer Frequenz von 500 Hz bei einem seitlichen Abstand von 2,8km nur um etwa 3 dBA ab. Weiters ist auch anzumerken, dass viele Flugzeuge – insbesondere nach Erreichen von 10.000 ft – außerhalb des Flugroutenkorridors fliegen.

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

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

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

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

3.1.1 Belastung von Liesing durch Starts und Landungen

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



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

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

3.1.2 Nach Liesing im Zuge der Mediation verschobene Startrouten

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



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

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

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

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

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

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

Je nach Destination sind die Flugrouten über Liesing wirtschaftlich unsinnig oder bringen nur marginale Vorteile für die Airlines, während es gleichzeitig zu einer bei einer massiven Erhöhung der Anzahl der vom Fluglärm betroffenen kommt.

Im Sinne einer Korrektur dieser katastrophalen Fehlleistung des so genannten Mediationsverfahrens, gegen die mehr als 10.000 Liesinger unterschrieben haben, wäre es zu erwarten, dass die Flugroute über Liesing so schnell als irgendwie möglich zurückgenommen wird, steht

doch sogar auf der Website des Flughafens dazu der folgende Text: *Starts und Landung sollten so erfolgen, dass möglichst wenige Menschen davon betroffen sind.* Tatsächlich hält man aber im Dialogforum des Flughafens an dieser menschenverachtenden und umweltunverträglichen Flugroute fest.

3.1.2.1 Überflüge spät am Abend und in der Nacht

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

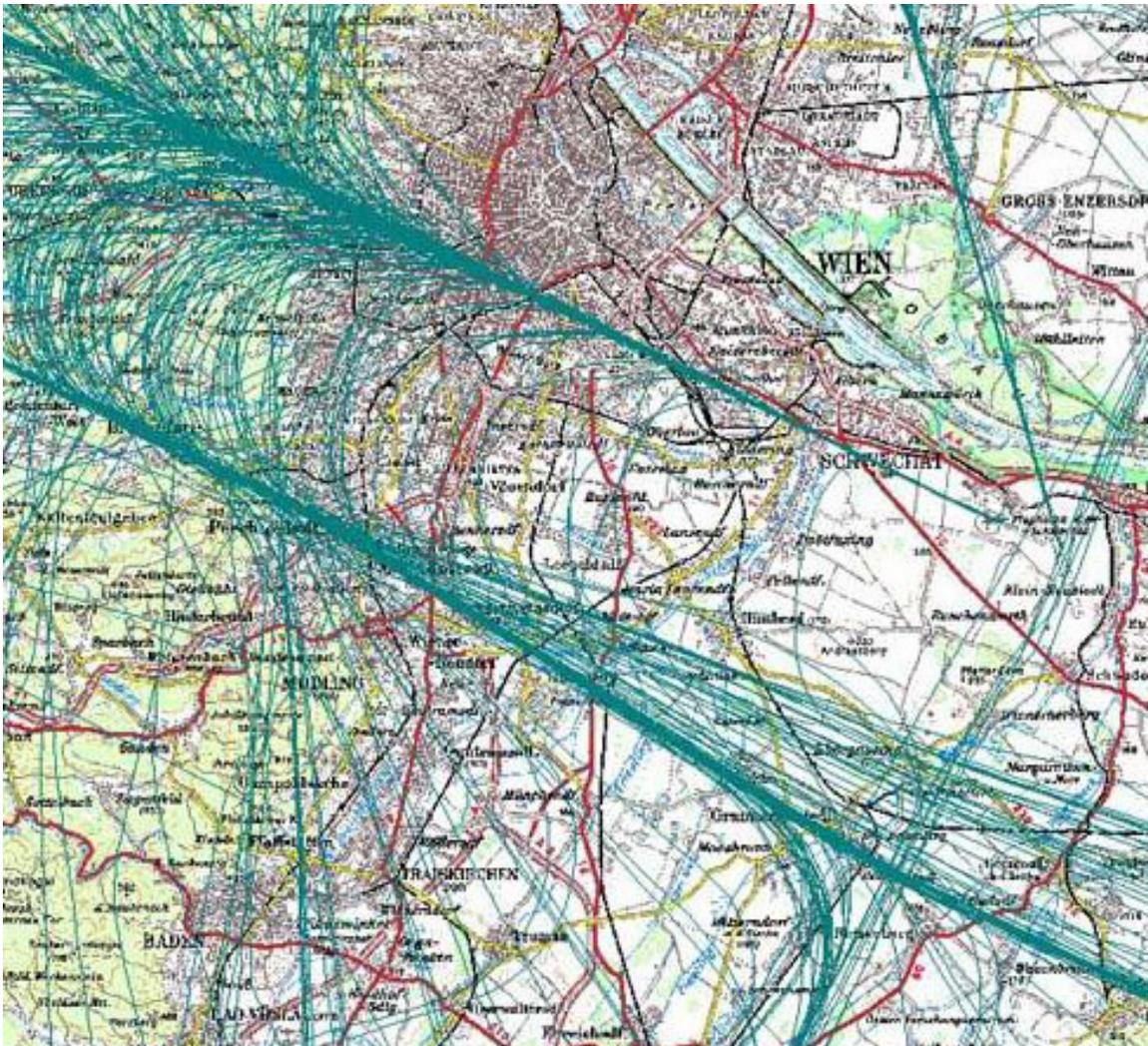
Damit ergibt sich eine massive Betroffenheit Liesings durch Flüge in den Tagesrandzonen aber auch in der Nacht.

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

3.1.3 Liesing ist seit 2006 vermehrt von Landungen betroffen

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

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



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

Statt eine sinnvolle Staffelung der Flugzeuge über ein entsprechendes Flight Management durchzuführen, werden nicht unbedeutende 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 „Continous Descent Approach“ anfliegen zu lassen, werden Flüge auf konstanter Höhe mit konstanter Geschwindigkeit vorgeschrieben, die dazu führen, dass die Flugzeuge mit nicht unbedeutlichen 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.

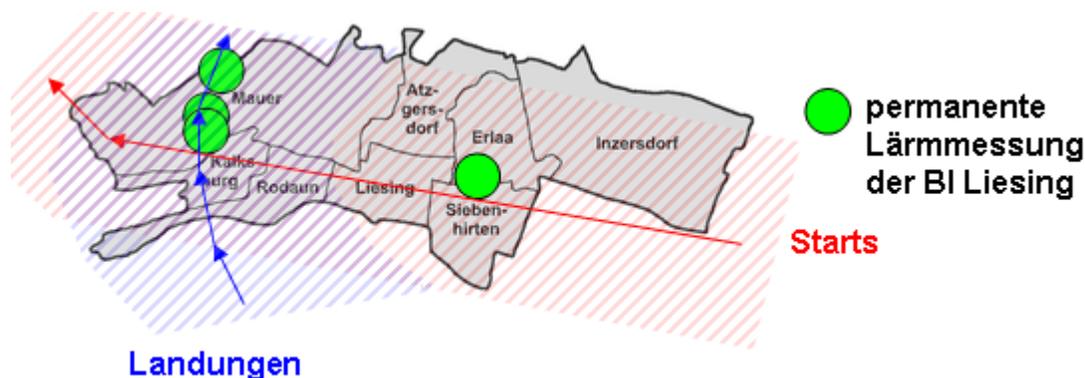
Die meisten wenn nicht alle Landeanflüge über Liesing durchfliegen anschließend das Flugbeschränkungsgebiet Wien Richtung Norden und dürften damit offensichtlich den [Flugbe-](#)

[schränkungen für Wien](#) widersprechen (Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien ist nur zulässig mit Luftfahrzeugen ...die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen...).

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

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

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



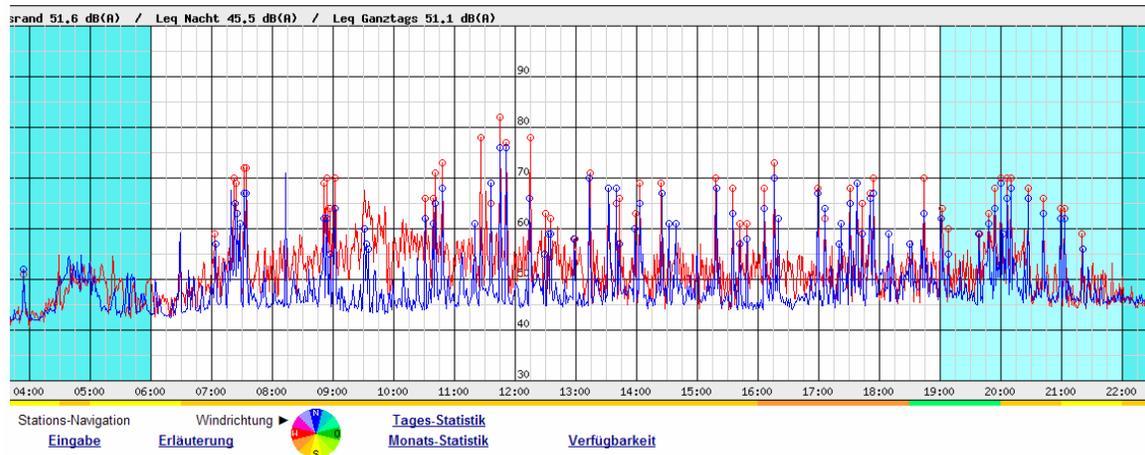
Mit Hilfe der linearen Lärmmessgeräte lassen sich immer wieder Überflüge nachweisen, die 20 dBA und mehr über dem Umgebungslärm liegen.

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

3.1.5 Aktuelle Belastung Liesings mit Fluglärm

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

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



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

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

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

Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte der im Jahr 2003 eingegangenen Lärmbeschwerden aus dem Bereich Wien und damit aus Gebieten stammt, die nicht in den betrachteten Lärmzonen liegen. Zu Belästigung bzw. Störung des Wohlbefindens wird ausgeführt, dass Störungen höherer Funktionen und Leistungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können. In der umwelthygienischen Beurteilung sind daher auch durch das Vorhaben verursachte Belästigungsreaktionen quantitativ zu beschreiben. Dabei müssen die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Dosis-Wirkungs-Beziehungen sowie aktuelle Untersuchungsergebnisse, die von der „Working Group assessment of exposure to noise“ berichtet wurden¹ und eine weitaus höhere Störwirkung als bisher angenommen nahe legen, berücksichtigt werden.

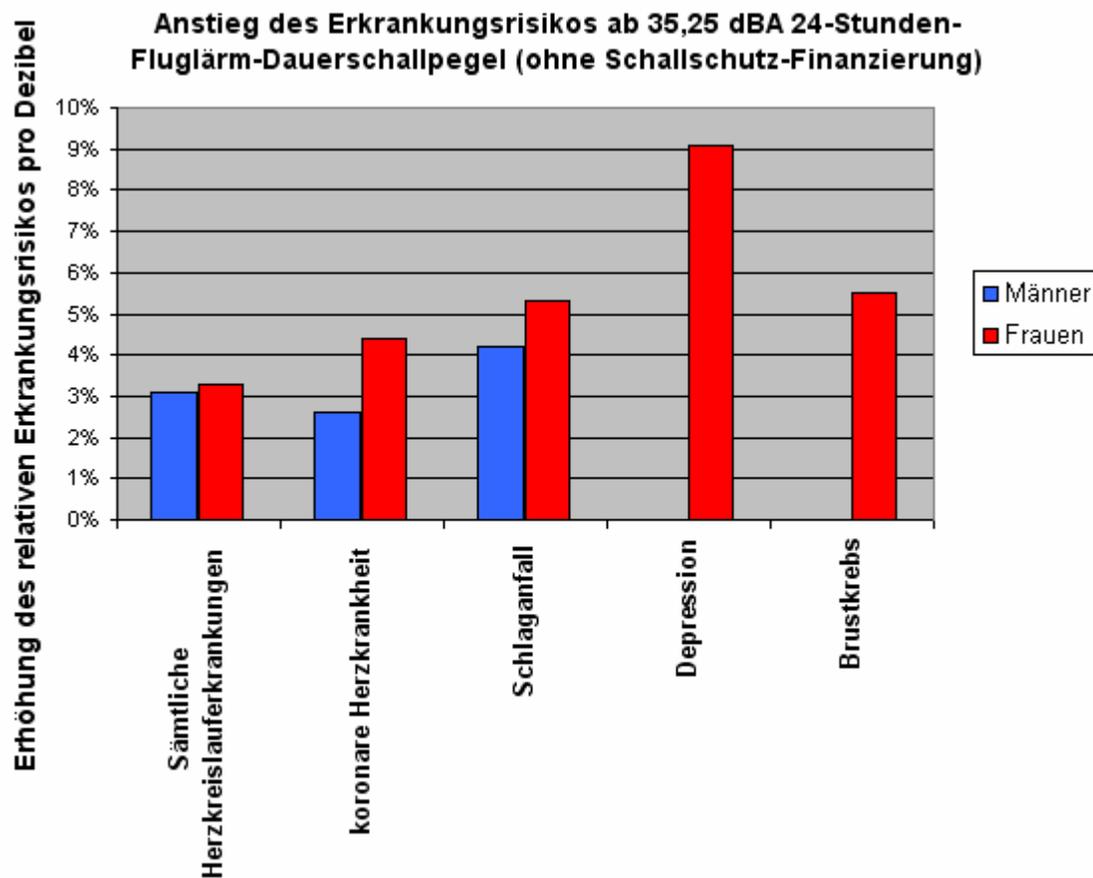
Dazu trägt auch die rücksichtslose Verwendung der Flugroute durch die Austro-Control bei, welche ohne Notwendigkeit sowohl in den frühen Morgenstunden als auch bis spät in die Nacht hinein über Liesing fliegen lässt.

Ergänzungen auf Grund neuer medizinischer Erkenntnisse zum Fluglärm

Die [neuesten Untersuchungen von Prof. Greiser über die Gesundheitsschädlichkeit von Fluglärm am Flughafen Köln-Bonn, die auf den Daten von 1,020 Millionen Versicherten gesetzlicher Krankenkassen beruhen, sind 2010 offiziell vom deutschen Bundesumweltamt publiziert worden.](#) (Anlage [B])

Die Ergebnisse der Studie zeigen für Herz- und Kreislauferkrankungen einen linearen Anstieg des Erkrankungsrisikos ab einem mit 35,25 dBA recht niedrigen 24-Stunden-Dauerschallpegel. Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht.

Eine [auf die gleiche Art durchgeführte Auswertung, welche die signifikante Erhöhung des Risikos für Krebserkrankungen ab 35,25 dB\(A\) Fluglärm Dauerschallpegel nachweist](#), ist bisher aus politischen Gründen nicht offiziell veröffentlicht worden, findet sich aber im Anlage [C].

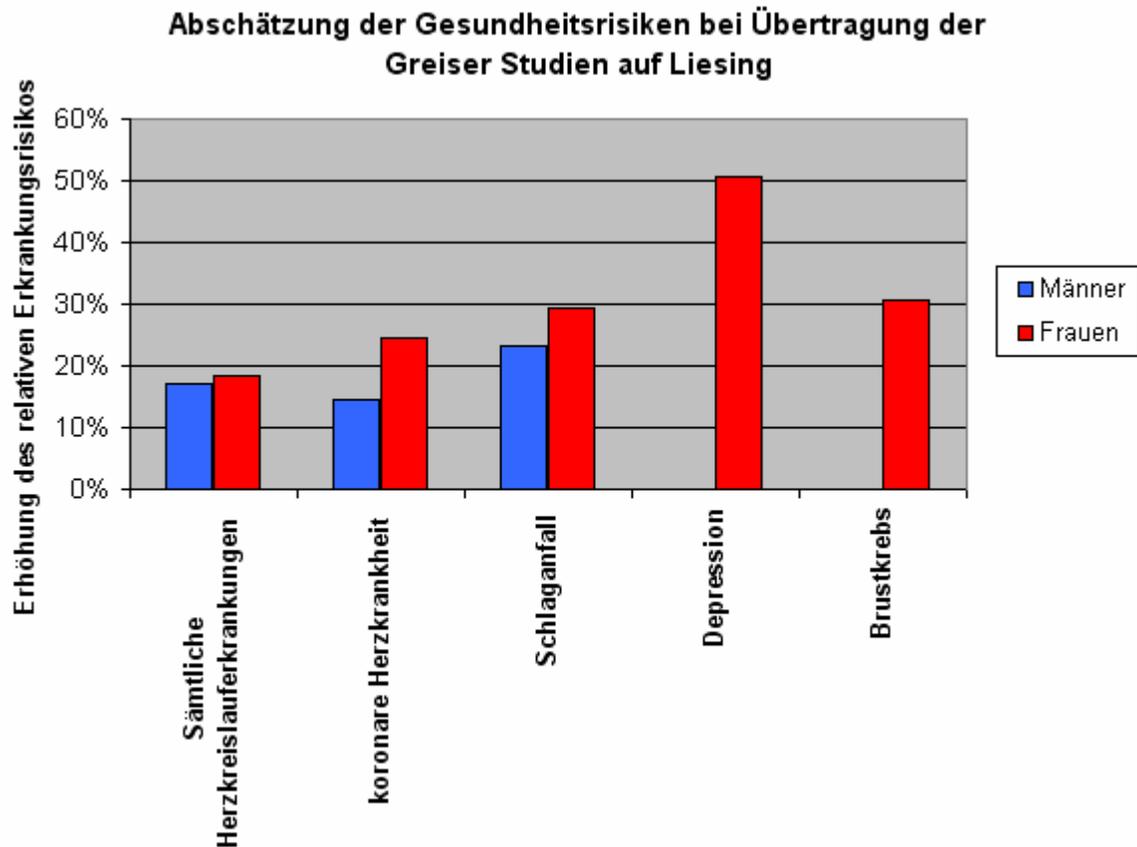


Die stärkste Risikoerhöhung für Schlaganfälle, Depressionen und Brustkrebs wurde im Zeitfenster von 6-22 Uhr gefunden. Eine Beschränkung auf nächtlichen Fluglärm als Gesundheitsrisiko kann dem Problem daher nicht gerecht werden.

Mit der seit 2004 überfallsartig auf dicht besiedeltes Gebiet verlegten Flugroute, hat sich der 24-Stunden Dauerschallpegel für Fluglärm in Liesing bis Anfang 2010 auf durchschnittlich auf 40,8 dBA erhöht. 5,55 dBA über der Schwelle von 35,25 dBA. Eine Erhöhung mit fatalen Auswirkungen auf die Bevölkerung: So steigt das Erkrankungsrisiko durch Fluglärm bei Frauen und Männern

- für sämtliche Herzkreislauferkrankungen um 17% bzw. 18%,
- für koronare Herzkrankheit um 14% bzw. 24% und

- für Schlaganfälle um 23% bzw. 29 %.
- Bei Frauen steigt das Risiko
- für Brustkrebs um 31% und das
 - an Depression zu erkranken sogar um 51%.



Eine genauere Berechnung kann nur mit einer gleichartigen Studie für den Flughafen Wien erreicht werden. Für eine erste Abschätzung der zusätzlichen Krankheitsfälle reicht aber die Übertragung der Greiser Studien [B] [C]. Bei rund 100.000 betroffenen Menschen in Liesing und den direkt angrenzenden Gebieten in Wien und Niederösterreich ist demnach z.B. mit 50 zusätzlichen Schlaganfällen pro Jahr zu rechnen.

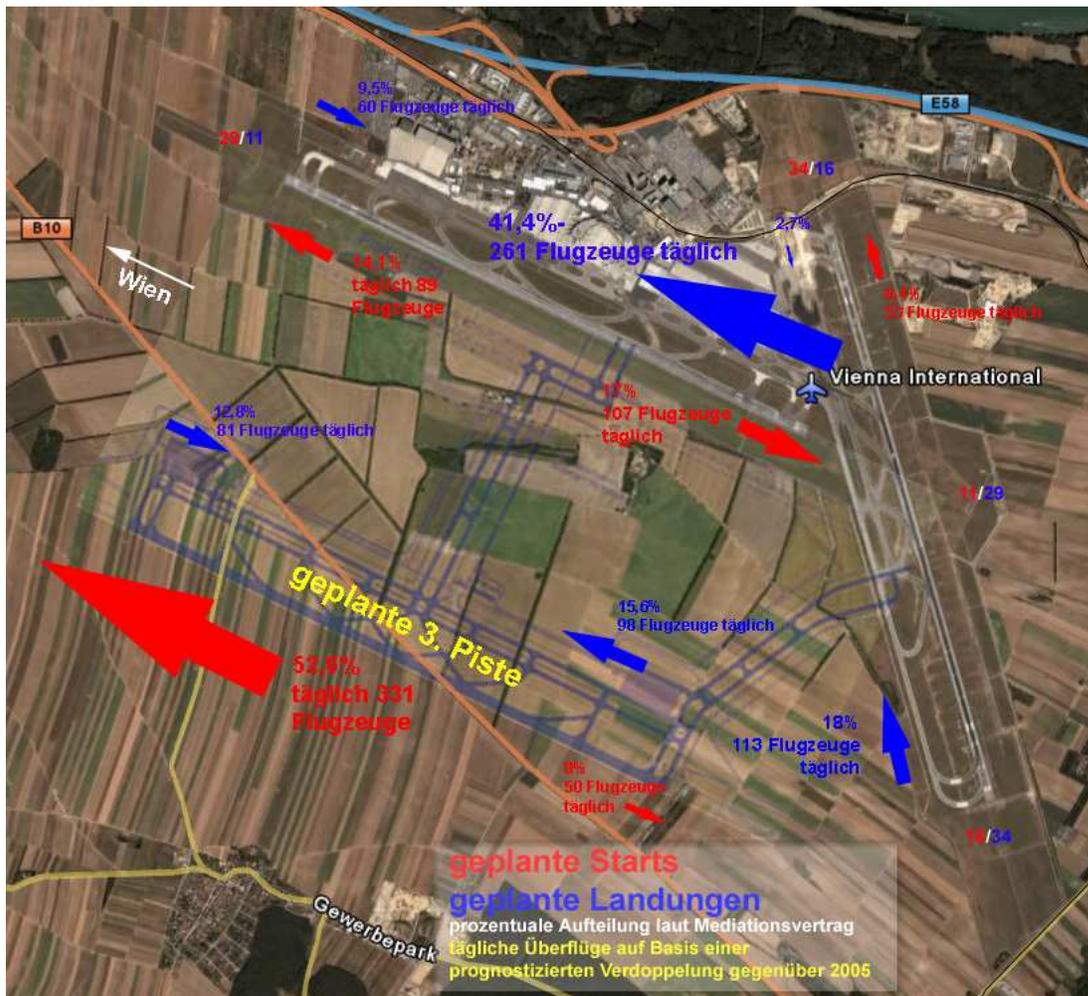
Dabei macht nicht nur das persönliche Schicksal betroffen. Es entstehen auch beträchtliche Kosten für das von der Allgemeinheit finanzierte Gesundheitssystem. Multipliziert man beispielsweise die bekannten durchschnittlichen Kosten pro Schlaganfall von rund 75.000 Euro mit der Anzahl der 50 zusätzlichen Schlaganfälle, so kommt man alleine dafür auf rund 3,75 Millionen Euro pro Jahr.

Vermeidbares Leid und Kosten, die der Verlegung der Flugrouten auf das dicht besiedelte Liesing zuzuschreiben sind.

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

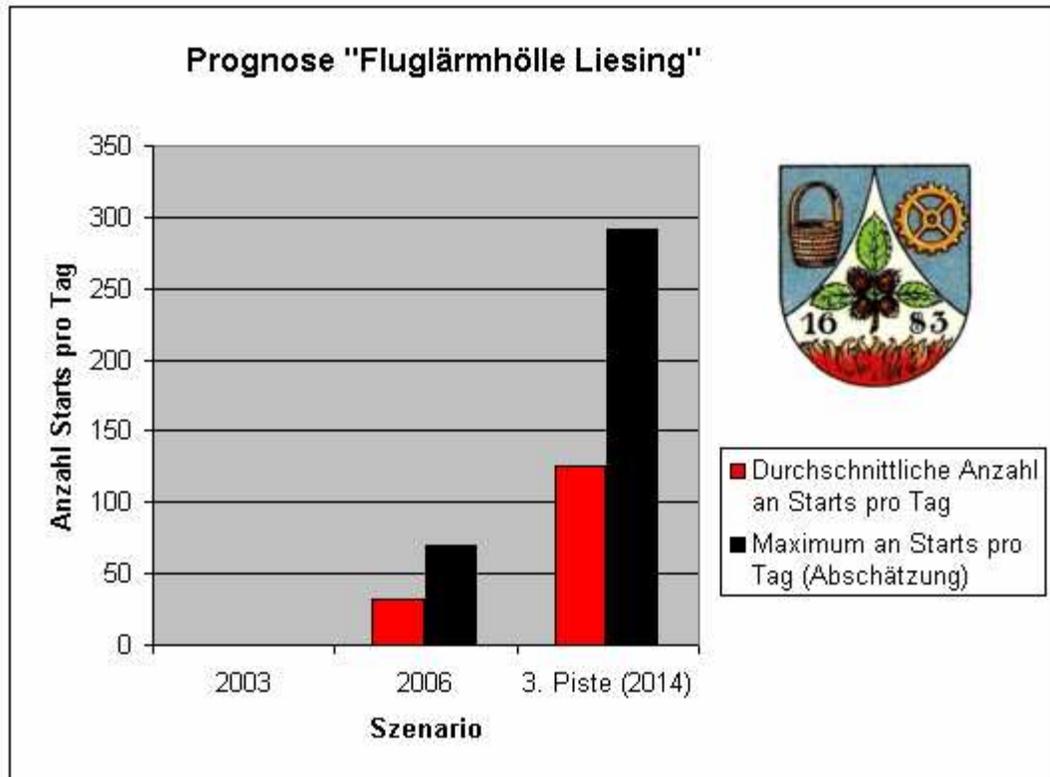
3.2.1 Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts täglich zu rechnen

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



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

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



Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Der Beitrag zum Lärm in der Revision 05 bestätigt die von der Bl „Liesing gegen Fluglärm“ 2008 getroffene Abschätzung. Entsprechend diesen Unterlagen ist bis 2025 eine Vervierfachung der Sollwerte für Starts über Liesing geplant - also im Jahresdurchschnitt über 100 dröhnende Starts pro Tag über großteils dichtest besiedeltes Gebiet.

Geplante Flugbewegungen über den 23. Bezirk durch 3. Piste im Jahr 2025						
RWY	T/A/N	(D/E/N)		TAG	ABEND	NACHT
MOTIX1A	11L	1.786,2	1,60%	1.350,8	367,2	68,2
KOVEL1L	29L	4.642,9	4,20%	4.264,2	378,7	0,0
LANUX1L	29L	2.371,6	2,20%	2.369,0	2,6	0,0
LEDVA1L	29L	592,7	0,50%	348,3	135,2	109,2
MIKOV1L	29L	562,2	0,50%	320,0	137,2	105,0
KOVEL1C	29R	5.949,7	5,40%	4.293,7	1.653,4	2,6
LANUX1C	29R	3.013,6	2,70%	2.116,6	897,0	0,0
LEDVA2C	29R	125,0	0,10%	114,4	10,6	0,0
MIKOV3C	29R	81,0	0,10%	76,4	4,6	0,0
6 verkehrreichste Monate		19.124,9	17,30%	15.253,4	3.586,5	285,0
pro Tag		104,5		83,4	19,6	1,6

Grund ist nicht nur das mit einer 3. Piste mögliche Wachstums des Flugverkehrs, sondern dass entgegen Behauptungen der Austro Control bei der Stadtkonferenz Anfang 2011 dann von den beiden Parallelpisten in Richtung Wien über Liesing gestartet werden soll. Zusätzlich soll über den Rand Liesings auch noch von der Flugroute MOTIX1A gestartet werden, die auf 1.6% aller Starts aufgestockt wird. Insgesamt mehr als 17% statt rund 7% sind auch eine massive prozentuelle Zunahme.

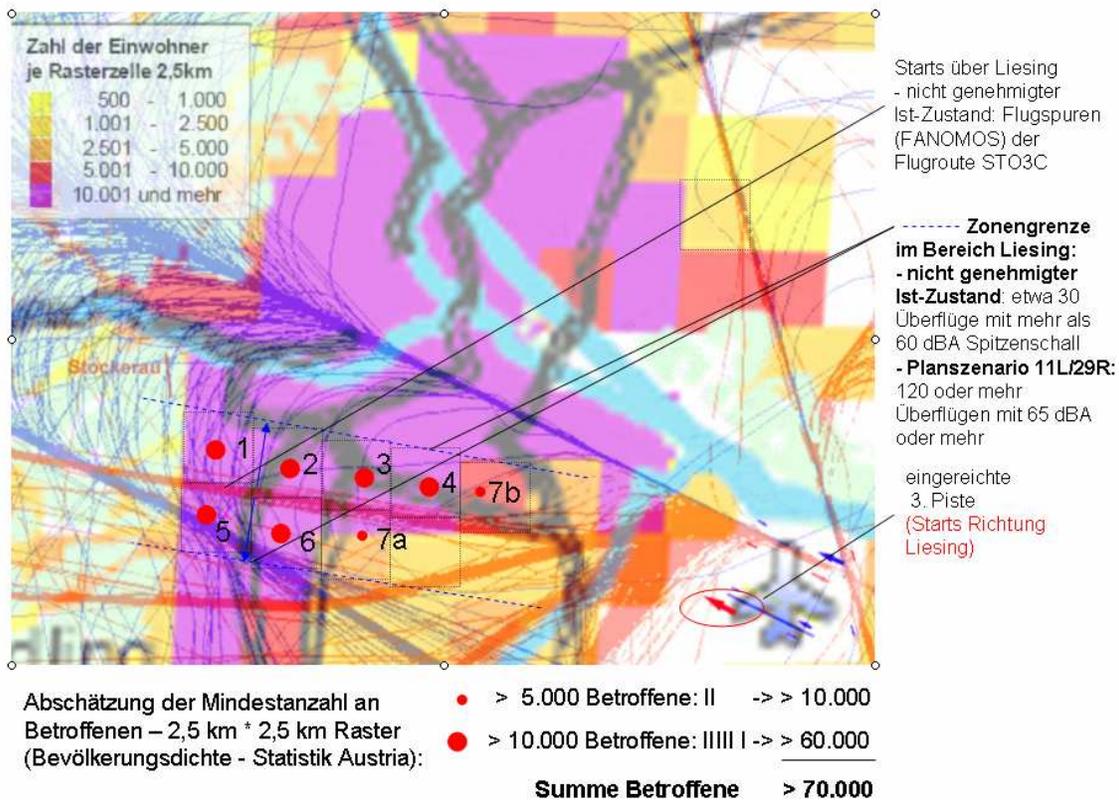
Weiters wären die Flugzeuge von der geplanten 3. Piste auch noch um einiges lauter, da diese näher an Liesing liegt als die 1. Piste. Der teilweise Einsatz von leiseren Flugzeugen wird damit mehr als kompensiert.

Die derzeitige vorläufige Verkehrsverteilung des Einreichprojekts ist also mit den Zielsetzungen des UVP-G und dem aus §17 UVP-G resultierenden Prinzip der Minimierung der Betroffenen nicht vereinbar, eine 3. Piste nicht umweltverträglich.

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

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

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



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

Ergänzungen auf Grund neuer Unterlagen oder Fakten

Zwischen 2008 und 2010 wurde die Flugroute STO in KOVEL und LANUX umbenannt und die Flugrouten LEDVA und MIKOV heimlich nach Liesing verlagert, was insbesondere in Bezug auf die Verwendung der Flugroute LEDVA für Nachtflüge ein enormes Maß an Unsensibilität gegenüber dem Schutz dicht besiedelter Gebiete vor Fluglärm erkennen lässt.

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

Da derzeit der „Curved Approach“ von der Austro Control noch nicht als gleichwertiges Landeverfahren anerkannt ist, ist damit zu rechnen, dass die Zusage des gekurvten Anflugs nicht gilt. Weder Bescheide des Landes Niederösterreich noch ein zivilrechtlicher Vertrag können ausschließen, dass hier Versprechen der Politiker nicht eingehalten werden können. Daher ist damit zu rechnen, dass bei einer Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing eine Landeroute am

nördlichen Rand von Liesing verlaufen würde. Diese würde zu einer weiteren unerträglichen Lärmbelastung in Liesing aber auch anderen Wiener Bezirken führen.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

In der Revision 04 hat der UVE wurden dazu die Sicherheitszonen überarbeitet und die Grundstückseigentümer in Teilen Liesing aufgelistet. Eine Sicherheitszone die mehr als 10 km vom Pistenende entfernt verläuft, lässt nur den Schluss zu, dass damit die Voraussetzungen für eine Landeroute werden soll, die in Verlängerung der 3. Piste über den 13., 12. und 23. Bezirk verläuft.

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

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

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

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

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

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

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

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

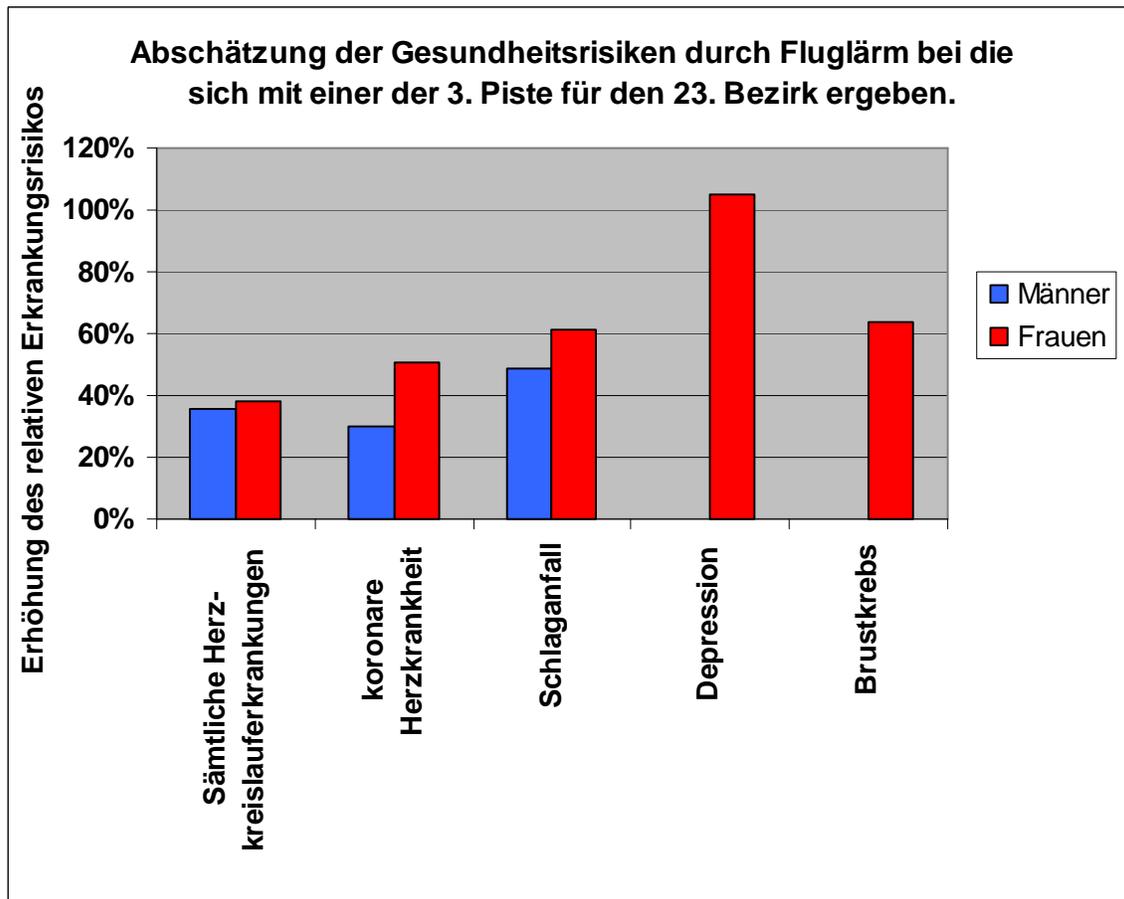
Multipliziert man das zu erwartende medizinische Risiko mit der hohen Anzahl an Betroffenen, so lässt sich der enorme volkswirtschaftliche Schaden erahnen, der sich aus steigenden Gesundheitskosten, einer Reduktion der Leistungsfähigkeit und der geringeren Lebenserwartung von 100.000 Menschen durch eine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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Alleine auf Grund der vom Flughafen in der UVE geplanten Vervierfachung der Starts über Liesing mit einer 3. Piste Richtung des Wiener Zentralraums ist 2025 bereits mit rund 6 Dezibel höheren Dauerschallpegeln also rund 47 Dezibel zu rechnen.

Überträgt man die bisher umfangreichste Studie zur Erhöhung der Gesundheitsrisiken auf den mit einer 3. Piste jedenfalls zu erwartenden Dauerschallpegel von rund 47 Dezibel verdoppelt sich das Risiko für eine Reihe von schweren Erkrankungen gegenüber der aktuellen Ist-Situation:



Mit einer 3. Piste ist bis 2025 also mindestens mit einer Verdoppelung der jährlichen Gesundheitskosten den der Fluglärm im Raum Liesing verursacht zu rechnen. Alleine für Schlaganfälle dürften dann jährlich 7,5 Millionen Euro (mehr als 100 Millionen Schilling) an durch Fluglärm unnötig verursachten Kosten anfallen.

3.2.4.2 Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch landende Flugzeuge

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

3.2.4.3 Zu erwartende Beeinträchtigung der Lebensqualität in Liesing

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA zum Punkt 3.2 dieses Dokuments

Unten stehend Stellungnahme zeigt, dass man seitens der Gutachter offensichtlich über die Betroffenheit eines ganzen Wiener Bezirks einfach hinwegsetzt, in dem 10.000 Menschen die Verlegung einer Abflugroute auf ihr Gebiet unterschrieben haben und dem mit der 3. Piste laut UVE eine Vervielfachung der Belastung durch Fluglärm droht.

**LÄR 7. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex
angesprochen:**

LÄR 7.1. durch Ausrichtung der 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts
täglich zu rechnen, betrifft zwischen 70.000 bis 100.000 Menschen; auch bei curved
approach sind Teile Liesings betroffen; Folgen sind Lärmbeeinträchtigung, Gesund-

Kennzeichen: RU4-U-302

- 62 -

Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich; Parallelpiste 11R/29L;
fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen

heitsgefährdung, Verminderung der Lebensqualität, Grundstücksentwertung, erhöhte
Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen

Beantwortung:

Liesing befindet sich in einem Abstand von ca. 20 km zum Flughafen Wien. Direkte
Überflüge des Bereichs Liesing infolge der 3. Piste werden dadurch vermeiden, dass
bei Ostbetrieb ausschließlich gekurvte Anflüge auf die neue Piste durchgeführt werden.
Eine wesentliche Beeinträchtigung des Bereichs Liesing infolge des Betriebs der 3.
Piste ist auszuschließen.

Die Antwort steht in direkten Widerspruch zur Umweltverträglichkeitserklärung, die in Revision 05
eine Vervielfachung der Starts direkt über Liesing durch eine 3. Piste vorsieht. Diese vorläufige
Verkehrverteilung des Einreichprojekts ist auch mit den Zielsetzungen des UVP-G und dem aus
§17 UVP-G resultierenden Prinzip der Minimierung der Betroffenen nicht vereinbar

Unverständlich ist auch, wie die Aussage zu verstehen sein soll, Liesing befinde sich 20 km vom
Flughafen entfernt. Denn erstens stimmt diese so nicht, ist doch beispielsweise Inzersdorf, das
bekanntlich auch zum 23. Bezirk gehört, weit näher am Flughafen und zweitens belegen auch
Lärmmessungen des Flughafens am Mauer Berg und Kadolzberg, die noch deutlich weiter vom
Flughafen entfernt sind, die Betroffenheit des gesamten Bezirks durch Fluglärm.

Weiters bedeuten gekurvte Anflüge ja noch nicht, dass der 23. Bezirk nicht davon betroffen ist, da
weder Lage noch Anflugverfahren endgültig fixiert sind.

RF Leg Radius

Der Kurvenradius des RF Legs wird bei der Projekteingabe mit 2NM beziffert. RF legs im Final Approach müssen mit einem Bank Angle (Querlage) von durchschnittlich 18° (nicht weniger als 3 und nicht mehr als 20°) geflogen werden können. Dazu muss eine Rückenwindkomponente dazugezählt werden, die höhenabhängig ist. Da der Final Approach bei 4000ft beginnt, dann aber zuerst auf einem geraden Segment abgesunken wird, wird der anzunehmende Wind wie folgt hochgerechnet: Gemäss Projekteingabe wird das RF Leg auf 3000ft begonnen. Demzufolge ist ein Rückenwind von 50kt anzuwenden. Die Querlage berechnet sich mit gegebener Geschwindigkeit und definiertem Kurvenradius wie folgt (Newton Law of Motion):

$$\alpha = \arctan \frac{(TAS + W)^2}{68625 \cdot r}$$

Das würde eine Querlage von 24.3° ergeben, wäre somit ein zu kleiner Radius. ICAO doc. 9905 sieht allerdings vor, dass die Geschwindigkeit im Final Approach auf 165kt beschränkt werden kann (anstelle von 185kt), was für moderne Flugzeuge keineswegs eine besonders erwähnenswerte Restriktion darstellt.

Die Resultierende Querlage liegt allerdings immer noch über 20°. Es muss deshalb hier empfohlen werden, die folgenden RF Leg Kurvenradien anzuwenden:

2.3 oder 2.4 NM bei IAS 165kt (berechneter Wert bei 18° Querlage 2.31113 NM)
2.8 NM bei IAS 185kt (berechneter Wert 2.7697).

In einer nachträglich eingereichten, vom ursprünglichen Trackdesign abweichenden Version des Anflugs auf Piste 11R, erscheinen allerdings andere Werte:

RF Radius 1.35NM bei 165kt IAS bei Temperatur ISA +15°C, bei ca. 16° Bank Angle.
Auch diese Berechnung kann nicht nachvollzogen werden. Die Berechnung der Querlage bzw. der Kurvenradien muss vom Projektverfasser überprüft werden.

Dass Teile Liesings als Sicherheitszone in der UVE auftauchen, lässt vielmehr den Schluss zu, dass auch mit einem 2. geraden Anflug über Wien zu rechnen ist. Ein Szenario dass in der UVE nicht berücksichtigt wurde, weshalb die Umweltauswirkungen einer 3. Piste nicht korrekt beurteilt werden können.

Auch auf die Belastung von Liesing durch nächtliche Überflüge wurde von den Gutachtern im UVG nicht eingegangen, obwohl in den nachträglich veränderten Dokumenten für das Planszenario zusätzlich zur Belastung durch die Nachtflugroute SNU direkte nächtliche Überflüge über Liesing vorgesehen sind.

Die Behauptung eine wesentliche Beeinträchtigung Liesing durch den Betrieb einer 3. Piste wäre auszuschließen, ist alleine schon auf Grund der geplanten massiven Steigerung der Belästigung Liesings und erst Recht auf Grund der Gesundheitsschädlichkeit des damit verbundenen Fluglärms nicht nachvollziehbar.

Die in Kapitel 3 dieses Dokuments gebrachten Einwände wurden durch die UVGA nicht entkräftet und werden daher in formaler Hinsicht aufrecht erhalten, sind also auch Teil der Stellungnahme zur UVGA.

Eine 3. Piste ist alleine schon auf Grund der damit zu erwartenden Belastung Liesings und der Verlagerung von Fluglärm auf dieses dicht besiedelten Gebiet im Sinne des UVP-Gesetzes als umweltunverträglich einzustufen.

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

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

4.1 Beeinträchtigung der Nutzung von Grundstücken und Wohnraum durch Fluglärm

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

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Behauptung aus dem UVGA, „eine wesentliche Beeinträchtigung des Bereichs Liesing infolge des Betriebs der 3.Piste ist auszuschließen“, steht im Widerspruch zu der in der Berechnungsgrundlage angeführten Vervielfachung der jetzigen wesentlichen Beeinträchtigung, eine 3. Piste auf der zu erwartenden Erhöhung der Beeinträchtigung der Nutzung von Grundstücken und Wohnungen gegenüber dem Zustand vor 2003 aber auch dem aktuellen Ist-Zustand als nicht umweltverträglich einzustufen..

4.2 Entwertung von Grundstücken durch Fluglärm

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

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

Piste durchzuführen, welcher auf einer realistischen Betrachtungsweise der Nutzung der Flugrouten basiert.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Beschäftigung nach der Grundstücksentwertung wurde in der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen ignoriert bzw. verweigert.

Der Einwand wird daher in formaler Hinsicht aufrecht erhalten.

5 Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm und Luftschadstoffe

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

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

5.1.1 Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Es wurde darauf nicht eingegangen, denn die Argumentation stützt sich nach wie vor und hauptsächlich auf den Vergleich mit einem Nullszenario_2020 bzw. Nullszenario_2025, um die Unschädlichkeit zu argumentieren. Somit ergeben sich oft nur kleinere Unterschiede, obwohl das gesamte Unternehmen viel größere Auswirkungen hat.

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!

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

In Rev.05 wird zwar nun von 371.000 Flugbewegungen/Jahr für 2020 und 415.000/Jahr Flugbewegungen für 2025 ausgegangen, aber das liegt noch immer wesentlich unter der mögliche Endauslastung von rund 500.000 Flugbewegungen/Jahr, oder sogar mehr, wie ein Vergleich mit ähnlichen Flughäfen (z.B. Heathrow) zeigt. Bei Bewilligung des Projekts mit den maximal 415.000 Flugbewegungen könnte die FWAG ohne weitere UVP auf 500.000 Flugbewegungen/Jahr gehen. Daher ist die Beurteilung des eingereichten Projekts viel positiver, als mit der wirklichen Endauslastung. Eine Beurteilung auf Grund der technisch möglichen Endauslastung wird gefordert.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Unsere Einschätzung des Projekts zum Zeitpunkt der ersten Auflage zur UVP im Jahr 2008 hat sich inzwischen bestätigt. Sie stützte sich auf die damaligen Presse Zitate der FWAG vom 17.1.2008, daher war ihr schon damals die „neue Prognose“, die nun der Rev.05 zugrunde liegt, bekannt.

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.**

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Behandlung des Variantenvergleichs in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ S171 und im Teilgutachten Lärmschutz ist unbefriedigend und geht nicht auf den FB 04.110“ (vom 20.02.2007) ein, der bis heute nicht revidiert wurde und nicht den neuen Prognosen der Rev.05 mit viel mehr Flugbewegungen und daher anderen Lärmzonen angeglichen wurde.

Gemäß § 12 Abs. 4 Z 4 des UVP-G 2000 wird vom Gutachter verlangt, neben dem Unterbleiben des Vorhabens auch die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen zu prüfen. Diese Prüfung fehlt aber.

Diese Prüfung ist um so dringender, weil die Tatsache, dass der Flughafen 2011 immer noch nur einen Variantenvergleich aus dem Jahr 2010 vorlegt und 2010 nur die Planvariante mit realistischen überrechnen hat lassen, den Schluss nahe legt, dass ein realistischer Variantenvergleich die vom Flughafen eingereichte Piste als die umweltunverträglichste Variante erkennen lassen würde.

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!!!

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Antwort des Gutachters in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ auf S55 ist unbefriedigend. Die Unterschiede der Prognosen über die Abnahme der vom Nachtlärm Betroffenen bei Null-Wachstum der Flugbewegungen zwischen der FWAG und der Anotec-Studie sind sehr groß und durch unterschiedliche Rechenmodelle schwer erklärbar, sonst hätten Rechenmodelle überhaupt keinen Aussagewert.

Auch in der Rev.05 ist die Prognose für die Anzahl der Betroffenen im Nullszenario 2020, für Ln >45 dB(A) mit 5421 Personen anzweifelbar optimistisch, wenn im Jahr 2008 laut Evaluationsbericht schon 7875 Personen betroffen waren. Dies umso mehr, als die Anzahl der

Flugbewegungen sich im gleichen Zeitraum wesentlich, nämlich auf 335.000/Jahr erhöhen sollen. Der Gutachter geht darauf nicht ein.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Auf den neuen Landkarten unter den Isolinien ist das Ausmaß der Besiedlung wieder nicht zu erkennen, es werden nur beispielhaft einige Orte genauer dargestellt.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

1. Eine Antwort des Gutachters in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ stützt sich auf das medizinische Gutachten: „Lärmkarten mit niedrigeren Pegelwerten sind vom lärmmedizinischen Gutachter nicht als erforderlich angesehen worden.“

Das medizinische Gutachten ist aber, wie im entsprechenden Bereich dargelegt, fehlerhaft und einseitig unobjektiv.

2. Eine weitere Antwort des Gutachters besagt: „Unabhängig davon sind Lärmkarten mit LN, < 45 dB(A) sowie LDEN < 55 dB(A) in der Regel nicht sinnvoll, da bei derartig kleinen Geräuschpegeln der Fluglärm in der Regel nicht der dominierende Geräuschanteil ist.“

Da der Fluglärm nicht ortsüblich und ungleichmäßig ist und große Spitzenschallpegel aufweist, wird er trotzdem als sehr störend wahrgenommen, er dringt auch in die vom Verkehrslärm abgewandten Parks und ruhige Gärten. Darüber hinaus weist das Frequenzspektrum tiefe Frequenzen unter 100 Hz auf und hat eine bedrohliche und medizinisch bedenkliche Wirkung. (WHO)

Medizinische Studien wie die zuletzt von Prof. Greiser [B], [C] durchgeführten umfangreichen Studien zeigen, dass medizinisch relevante Beeinträchtigungen schon unter Leq 40 dB(A) beginnen. Das wird nicht berücksichtigt.

3. Belästigungen treten schon unter medizinisch relevanten Pegeln auf, daher ist schon aus diesem Grund das gewählte Untersuchungsgebiet zu klein.

Daher merken wir an, dass die Aussage, dass so niedrige Leq Pegelwerte wie 40 dB(A) nicht relevant sind, für den Flughafen zwar willkommene, aber ansonsten eine zu positive Bewertung darstellen.

Die obige Forderung wird erneuert.

Auch Darstellungen nach dem Sydney Modell werden erneut gefordert:

Das Kriterium für die Nacht 13 x 68 oder 1 x 80 widerspricht den Kriterien des ÖAL 3 Blatt 1, wonach schon medizinisch bedenkliche Einflüsse auftreten, wenn $LA_{S,max,Flug} + 10 \log(N) \geq 75$ dB ist, N= Anzahl der Überflüge.

Das in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ LÄR 6.5“ angeführte Argument, dass „vom lärmmedizinischen Sachverständigen keine weiteren

Forderungen erhoben worden sind“ wird nicht anerkannt, da wir das lärmmedizinische Gutachten beanspruchen.

Die Meinung des Gutachters, dass während der Tageszeit Maximalpegel-Häufigkeiten nur in Zusammenhang mit sehr hohen Schalldruckpegeln (z.B. zur Vermeidung akuter Ohrschädigungen) als Bewertungsmaßstab verwendet werden sollten „ 03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ LÄR 6.5“ wird beeinsprucht.

Der Flughafen plant in Rev.05 eine beträchtliche Zunahme der Flugbewegungen, die sich durch Leq Werte alleine nicht darstellen lässt (eine Verdopplung der Flugbewegungen bedeutet nur + 3 dB, eine Verzehnfachung in einem Gebiet, das jetzt schon unter Fluglärm mit z.B.Ld=43 dB(A) leidet, würde dann mit 53 dB noch immer nicht geschützt sein, da man derzeit für Taglärm von 62 dB als Grenzwert ausgeht. Der Gutachter kommentiert diesen Aspekt überhaupt nicht.

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

Stellungnahme UVE 02.110, 02.160 und 04.110

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Der Einwand des nicht genehmigten Nullszenarios gilt auch noch Zeitpunkt der öffentlichen Verhandlung, 29.08.2011, der Einwand wird erneuert.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Dieser Einwand ist durch die Gutachten nicht entkräftet worden, und wird erneuert.

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.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Dieser Einwand wurde in den Gutachten nicht behandelt.

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.**

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Dieser Einwand wurde in den Gutachten nicht behandelt.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Dieser Einwand wurde in den Gutachten nicht behandelt.
Da derzeit nicht einmal die zugesagten prozentuellen Beschränkungen auf bestimmten Flugrouten (z.B. über Liesing) eingehalten werden, wird diese Forderung erneut gestellt.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

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)

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Es wurde dazu nur eine unzureichende Erwidernng der Gutachter gefunden (LÄR 16.23 in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“)

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), zusätzlicher impulshaltiger Fluglärm ergibt hier eine eindeutige Überschreitung

Dazu ist Richtigstellung erforderlich.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Dies wurde in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ missverständlich behandelt und nur die (für Fluglärm unzutreffende) A-Bewertung erwähnt.

Ereignisse (Überflüge) sind aber 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 , ferner wird ein zusätzlicher Zuschlag für die ungleichmäßige Zeitabfolge der Fluggeräusche verlangt (siehe auch WHO WHO Guideline Values 4.4)

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Hier konnte weder im Lärmgutachten noch im Gutachten dass sich mit der Beantwortung der Stellungnahmen auseinandersetzt eine Antwort gefunden werden.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

- Auf den Karten werden Szenarien für die Jahre 2020/2025 mit alten, anzweifelbaren Szenarien für 2010 (Variantenvergleich) vermischt,
- Die graphische Darstellung von Toleranzberechnungen der gemessenen und berechneten Daten fehlen.

- Keinerlei Mess- u. Simulationsunsicherheiten (Abweichungen) sind erkennbar,
- Die Pegelwerte (bei Einzelereignissen) sind nur bedingt aussagekräftig, da A-bewertet. (z.B. ab 60 dB / B- Bewertung, ab 80 dB / C-Bewertung besser geeignet).

Der Sachverständige hat auf diese Einwände nicht geantwortet. Ihre Berücksichtigung wird gefordert.

Weiters wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Messungen durch die FWAG sowohl auf Grund der unvollständigen Erfassungsquote (siehe Anhang) als auch auf Grund der mangelnden Transparenz (keine Veröffentlichung der Rohdaten) nicht zur Überprüfung der Berechnung der Lärmimmissionen geeignet sind. Es wird eine von der FWAG unabhängige und transparente Messung des Fluglärms nach dB(A) und - entsprechend WHO und Gutachten des Instituts für Hygiene im Auftrag des BMVIT zur Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen durch Fluglärm, 2009 – auch nach dB(C) gefordert.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Dies wurde vom Gutachter nur unbefriedigend beantwortet (z.B. in in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“, LÄR 6.5: „sind von den lärmmedizinischen Sachverständigen keine weiteren Forderungen erhoben worden...“)

Das lärmmedizinische Gutachten wird angezweifelt

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Vom Gutachter ist gemäß § 17 UVP-G 2000 folgende Frage zu beantworten:

„gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die..... zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?“

Diese Frage wurde vom Gutachter aus unserer Sicht ungenügend beantwortet, da die Lärmbelastung durch die Startroute über das südliche Stadtgebiet und das NÖ Umland nicht behandelt wurde. Insbesondere wurden keine Angaben über eine Vermeidung, bzw. Minimierung der Anzahl von Belästigten in den verschiedenen Varianten verlangt.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Einspruch wurde nicht beantwortet.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Liesing ist das Gebiet mit den meisten Beschwerden und daher schon jetzt mit den meisten durch den Fluglärm Belästigten, eines der am dichtesten besiedelten Gebiete. Ausgerechnet dort will man die Anzahl der Überflüge der startenden Flugzeuge in Rev05 gegenüber Rev.0 um einen Faktor bis zu 4 erhöhen. Das bedeutet eine Erhöhung des Leq um ca 6 dB und ist nicht als „mäßig“ (Gutachten Prof. Schaffert) zu bezeichnen. Hier wird auf die erhöhte Anzahl der direkt über das Stadtgebiet startenden Flugzeuge nicht eingegangen.

Lärmmedizinische Kriterien des gegenwärtigen Gutachters (Prof. Scheuch) werden angezweifelt.

Ebenfalls beeinträchtigt wird die Beurteilung in „Ergänzung_K1_Zusammenfassung der Rev.05, Tabelle1-1, Fluglärm

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.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Beantwortung in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ unter LÄR 7.12 ist unzureichend. Wenn ein Gebiet außerhalb der viel zu eng gefassten, nur medizinisch relevanten Isolinien liegt, heißt das noch nicht, dass es nicht schützenswert ist. Auch wenn es unter LÄR 23.2 heißt: „Für die Routenführung sowie die Berechnung der Lärmimmissionen wurde die gesamte Umgebung des Flughafens weit über den Einflussradius von 20km hinaus berücksichtigt, so dass der Einwand eines zu engen Untersuchungsraums unbegründet ist“ findet sich aus diesem Statement heraus weder ein Schutz für den Wienerwald noch eine Folgerung für die dicht verbauten Gebiete an seinem Rande. Im Gegenteil: in den Plänen von Rev.05 vervierfacht sich der Fluglärm in diesen Gebieten.

Der Wienerwald ist international als „Biosphärenpark“ ausgewiesen und das Naherholungsgebiet der Bevölkerung einer Großstadt. Es ist ein vom Straßenlärm verschontes und ruhiges Gebiet. Die geplante Vervielfachung des Fluglärms dort ist im Widerspruch zu der Forderung, „dass ruhige Gebiete in Ballungsgebieten besonders zu schützen sind“

Begründung: EU-RL, 2002_49_EG v. 25.6.2002, Einleitung, „In Erwägung nachstehender Gründe“, Punkt 8: wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind.“

Artikel 8 Aktionspläne, (1) 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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die im Projekt vorgestellten und von den Gutachten bisher beurteilten Lärmschutzmaßnahmen sind unzureichend. Sie stützen sich weitgehend auf ein medizinisches Gutachten, das von uns in Zweifel gezogen wird. Das untersuchte Gebiet ist zu eng gefasst, Belästigungen durch den nicht ortsüblichen Fluglärm werden höchstens marginal behandelt. Alternativen(Variantenvergleich) werden nur sehr unzulänglich behandelt und in Rev.05 gar nicht. Die durchwegs äußerst positiven Beurteilungen erwecken den Anschein der Befangenheit bei dem/den Gutachter/n.

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

5.1.2.1 Unrealistische Flugroutennutzung als Berechnungsgrundlage stellt die gesamte UVE in Frage

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

Darauf aufbauende Lärmberechnungen oder -abschätzungen sind daher völlig unrealistisch.

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

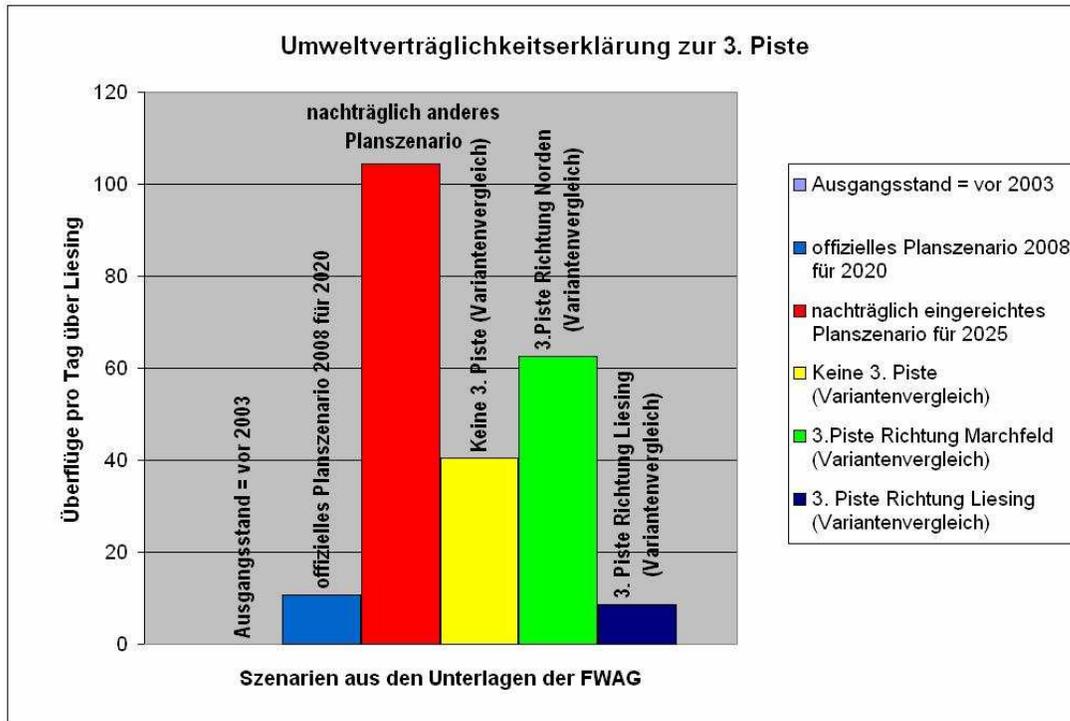
Im Übrigen entsprechen die in den Plänen angeführten Flugrouten nicht den derzeitigen Flugrouten über Liesing. Pikanterweise wurde sogar die, mit 10.000 Unterschriften erkämpfte und bei weitem nicht ausreichende, Verschiebung der Abflugroute nach Süden wieder rückgängig gemacht.

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

Ergänzungen auf Grund neuer Einreichunterlagen und Gutachten

In der Revision 05 wurden zwar für Null- und Planszenario aktuelle Flugrouten und eine realistischere Verteilung der Starts auf die einzelnen Flugrouten angenommen, der Variantenvergleich wurde aber nicht aktualisiert sondern beruht nach wie vor auf falschen Zahlen und Flugbewegungen für das Jahr 2010. Auf die obigen Kritikpunkte zum Variantenvergleich wurde im UVGA gar nicht eingegangen.

Wie widersprüchlich die Unterlagen des Flughafens zum Variantenvergleich sind, wird hingegen aus der folgenden Grafik deutlich, die zeigt, dass beispielsweise Liesing im eingereichten Planszenario für 2025 mehr als 10 mal mehr Starts ausgesetzt wird, als im Planszenario des Variantenvergleichs.



Dabei ist auch aus entsprechenden Tabellen der UVE ist abzulesen, dass beispielsweise die unrealistisch hohe Anzahl an Flugbewegungen bei der 3. Piste parallel zu 16/34 über Liesing daher zu Stande kommen, dass von den beiden Pisten Richtung Norden (34L und 34R) über Schwechat auf die Flugroute über Liesing eingekurvt wird (MEIX2D, MEDIX1H), statt die Flugzeuge auf möglichst direkten Weg zu ihrer Destination bzw. dem zugehörigen Grenzübergabepunkt zu schicken.

	START			TAG	NACHT	
1	SNU2A	11	321	0,4%	0	321
2	ABETI2A	11	339	0,5%	0	339
3	ABL0M2A	11	109	0,2%	0	109
4	ABL0M2B	16L	1.205	1,7%	1.205	0
5	MIK0V2B	16L	210	0,3%	210	0
6	WGM5B	16L	1.469	2,0%	1.469	0
7	MEDD3C	29	1.571	2,2%	1.571	0
8	LUGIN3C	29	786	1,1%	786	0
9	SITNI3C	29	2.021	2,8%	2.021	0
10	PUBEG2C	29	1.235	1,7%	1.235	0
11	SNU2C	29	1.620	2,2%	337	1.283
12	ABETI2C	29	2.702	3,7%	1.347	1.355
13	ABL0M2C	29	885	1,2%	449	436
14	STO3C	29	224	0,3%	224	0
15	ABETI2D	34R	3.078	4,2%	2.529	549
16	ABL0M2D	34R	2.998	4,1%	2.821	177
17	LUGIN2D	34R	973	1,3%	973	0
18	MEDIX2D	34R	1.848	2,5%	1.848	0
19	PUBEG2D	34R	681	0,9%	681	0
20	SITNI2D	34R	2.238	3,1%	2.238	0
21	SNU2D	34R	195	0,3%	195	0
22	WGM5D	34R	5.190	7,2%	4.670	520
23	ABETI1G	16R	2.127	2,9%	2.058	69
24	ABL0M1G	16R	508	0,7%	464	44
25	LUGIN1G	16R	2.200	3,0%	2.200	0
26	MEDIX1G	16R	4.348	6,0%	4.348	0
27	MIK0V1G	16R	157	0,2%	157	0
28	SITNI1G	16R	3.869	5,3%	3.869	0
29	STO1G	16R	404	0,6%	404	0
30	WGM1G	16R	404	0,6%	404	0
31	PUBEG1G	16R	3.031	4,2%	3.031	0
32	SNU1G	16R	766	1,1%	636	130
33	SOPRO1G	16R	2.075	2,9%	2.006	69
34	ABETI1H	34L	2.140	3,0%	2.140	0
35	LUGIN1H	34L	2.627	3,6%	2.627	0
36	MEDIX1H	34L	5.253	7,2%	5.253	0
37	PUBEG1H	34L	4.183	5,8%	4.183	0
38	SITNI1H	34L	3.717	5,1%	3.717	0
39	SNU1H	34L	778	1,1%	778	0
40	SOPRO1H	34L	2.043	2,8%	2.043	0
	STARTS	GESAMT	72.528	100,0%	67.127	5.401
	STARTS	11	769	1,1%	0	769
	STARTS	16L	2.884	4,0%	2.884	0
	STARTS	29	11.044	15,2%	7.970	3.074
	STARTS	34R	17.201	23,7%	15.955	1.246
	STARTS	16R	19.889	27,4%	19.577	312
	STARTS	34L	20.741	28,6%	20.741	0
			72.528	100,0%	67.127	5.401
	LANDUNGEN	GESAMT	70.886	49,4%	64.207	6.679
	STARTS	GESAMT	72.528	50,6%	67.127	5.401
	STARTS + LANDUNGEN		143.414	100,0%	131.334	12.080
					91,6%	8,4%
		Monate				
	FLUGBEWEGUNGEN IFR	12	267.500	100,0%		
	die verkehrsreichsten	6	143.414	53,6%		

Tabelle 8-Kap.3 Statistik Flugbewegungen (6 Mo) IFR Variante 16R/34L-2220m

PROJEKTWERBER: FLUGHAFEN WIEN AG
VERFASSER: INGENIEURBÜRO NEUKIRCHEN ZT-GMBH
ERSTELLT: 20. FEBRUAR 2007
REVISION 0
SEITE 19

Die Gutachter haben entsprechende Hinweise trotz der Wichtigkeit des Variantenvergleichs offensichtlich einfach ignoriert, was den Schluss der Befangenheit nahe legt.

Ein Variantenvergleich mit einer realistischen Flugrouten, einer realistischen Flugroutenbelegung und realistischen Verkehrszahlen entsprechend der maximal nutzbaren Pistenkapazität ist für die Beurteilung der umweltverträglichsten Variante einer 3. Piste Voraussetzung und wird daher nach wie gefordert.

Die Behauptung im Beantwortungsdokument der UVE „Es bestätigt sich das Ergebnis des Mediationsverfahrens, dass insbesondere in Bezug auf den Schutz der Menschen vor Lärm die Vorhabensvariante die am Besten geeignetste ist.“ wurden offensichtlich auf Basis falscher

Grundlagen getroffen und legen sogar den Verdacht nahe, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung als Persilschein für die Wunschvariante des Flughafen missbraucht werden soll.

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

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

Ergänzungen auf Grund neuer Unterlagen oder Fakten

Der ganz offensichtlich falsche Variantenvergleich wurde nicht aktualisiert, eine vollständige Beurteilung ob die umweltverträglichste Variante eingereicht wurde, ist daher nicht möglich.

Auf Grund der Pistenausrichtung ist aber der Schluss zu ziehen, dass die Piste 16R/34L die weniger umweltunverträgliche Variante ist. Dass die Pistenausrichtung der eingereichten Planvariante auch zu einer Verlagerung von Flugverkehr von weniger dicht besiedeltem Gebiet (im Norden des Flughafens) auf dicht oder zumindest dichter besiedeltes Gebiet (Wien und niederösterreichisches Gebiet im Süden Wiens) führt, wird durch die in Rev. 05 überarbeitete Planvariante bestätigt.

5.1.2.3 Für Liesing fehlen sämtliche Angaben in den Lärmkarten

Obwohl Liesing schon jetzt vom Fluglärm betroffen ist und permanenter störender Fluglärm gesundheitsschädlich ist (siehe 3.1.5) und bei realistischer Flugroutennutzung mit einer Vervielfachung des Lärms zu rechnen ist, fehlen für Liesing sämtliche Angaben, was die Belastung mit Lärm betrifft. Die UVE ist in diesem Punkt unvollständig und nachzubessern.

Ergänzungen auf Grund neuer Unterlagen oder Fakten

Die entsprechenden Ergänzungen fehlen nach wie vor und werden zur Beurteilung der Lärmauswirkungen und der umweltverträglichsten Variante nachgefordert.

5.1.2.4 Aussagekräftige Beschwerdestatistiken fehlen

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Im UVGA wird auf diesen Punkt offensichtlich gar nicht eingegangen.

Die Erklärung aus den Beantwortungsdokument der ARGE Dorsch Consult für den Flughafen, die „Lärmbeschwerden 2004 zeigen ein zunehmendes Engagement der Bürgerinnen und Bürger“ scheint hingegen auf unzureichende Auseinandersetzung mit der Materie zurückzuführen sein.

Tatsächlich ist der Anstieg der Beschwerden der überfallsartigen Verlagerung von Fluglärm auf vorher nicht betroffenes Gebiet zuzuschreiben – beispielsweise durch die 2004 neu geschaffene Flugroute über dem dicht besiedelten 23. Bezirk.

Die entsprechenden Statistiken fehlen immer noch, obiger Einspruch bleibt in formaler Hinsicht aufrecht.

5.1.2.5 Trend zu größeren Flugzeugen wurde nicht berücksichtigt

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Zur Frage wie der Trend zu größeren Flugzeugen mit geringerer Steigfähigkeit berücksichtigt wurde, fehlt die keine Antwort, obiger Einspruch bleibt in formaler Hinsicht aufrecht.

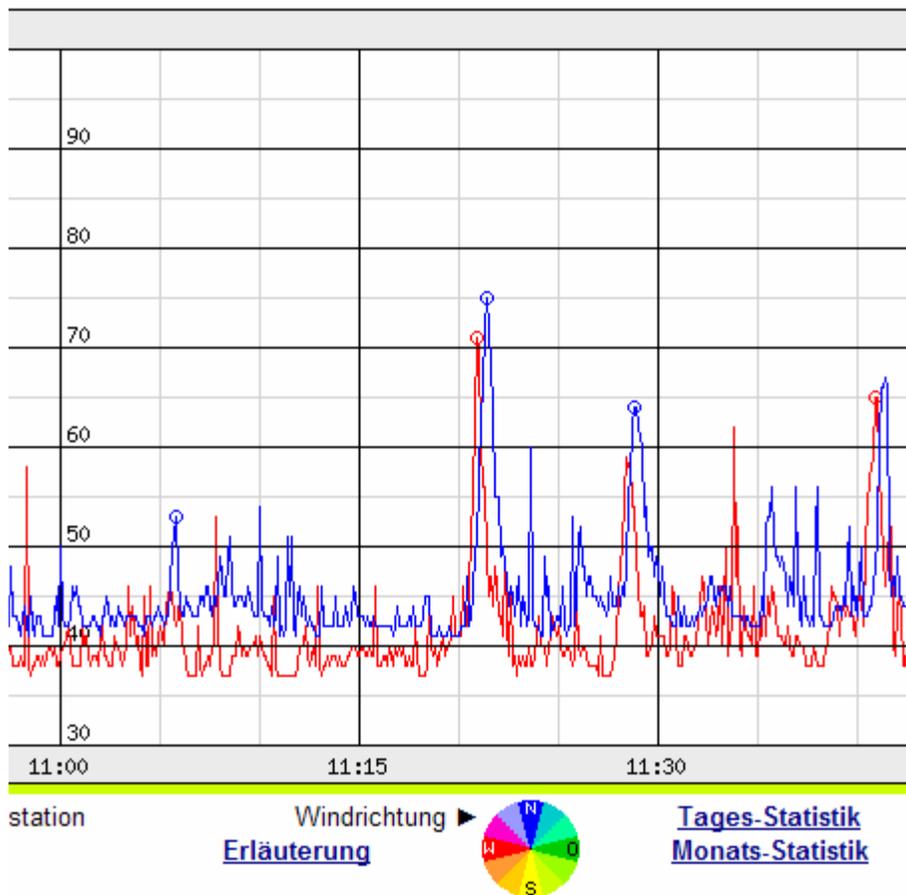


Abbildung 1: Illustration der unterschiedlichen Lautstärke – rot = Siebenhirten, blau = Maurer Berg

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

Ergänzungen auf Grund neuer Unterlagen oder Fakten

Die unten angeführte Antwort ist unzureichend und basiert auf falschen Grundlagen:

Demgegenüber wurde die Topografie bei den Berechnungen der lärmmedizinisch relevanten Konturen nicht berücksichtigt. Dies ist aufgrund der geringen Höhenunterschiede im Umfeld des Flughafens Wien auch nicht zu kritisieren. Die geringen Höhenunterschiede haben lediglich im Nahbereich der Pisten, wo die Flugzeuge bereits eine sehr geringere Flughöhe haben, einen Einfluss. Die in der Einwendung genannten Gebiete weisen zum Flughafen Wien einen Abstand von mehr als 15 km auf. Bei Abständen dieser Größenordnung sind die Flugzeuge bereits so hoch, dass die Erhebungen keine wesentlichen Veränderungen der berechneten Geräuschemissionen verursachen. Darüber hinaus liegen die beiden Bereiche weit außerhalb der lärmmedizinisch relevanten Konturen.

So verursachen Flugzeuge auch 15 km vom Flughafen sehr wohl Veränderungen der berechneten Geräuschemissionen, wenn man diese vollständig berechnet. Die Behauptung die entsprechenden Bereiche liegen weit außerhalb der lärmmedizinisch relevanten Konturen beruht auf falschen und oder veralteten medizinischen Grundlagen. Tatsächlich erreicht der Fluglärm in Liesing auch ohne Berücksichtigung der Topographie Werte die medizinisch mehr als bedenklich sein dürften (siehe 3.2.4.1).

Weiters wird in der Antwort so getan, als ob topografische Veränderungen sich nur auf die Änderung der Distanz zwischen Flugzeug und der von ihm beschallten Umgebung beziehen und das Phänomen der Schallverstärkung durch auflaufenden Schall und Reflexionen scheinbar völlig ignoriert. Entsprechende Berechnungen unter Berücksichtigung der Topographie und damit der Geländeform werden weiterhin gefordert.

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

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

Ergänzungen auf Grund neuer Unterlagen oder Fakten

Inzwischen gibt es die Umgebungslärmkarten die aber unbrauchbar sind. So wird dort beispielsweise für gesperrte Straßenabschnitte (Kalksburger Strasse) Lärm angezeigt während weit störender Fluglärm im gleichen Bereich nicht auftaucht. Der Einwand wird daher bis zum Vorliegen brauchbarer Umgebungslärmkarte aufrecht erhalten.

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Es finden sich in den Einreichunterlagen noch immer keine Lärmkonturen für den Abend. Weiters fehlt die Unterscheidung zwischen Tag und Abend für den Variantenvergleich völlig. Diese werden nachgefordert.

5.1.2.8 Zu 02.110 – 6.2.3 Nachtflugregelung

Umweltunverträgliche Ausnahmen

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Statt die Flugroute SNU so abzuändern, dass dicht besiedelte Gebiete wenigstens in der Nacht umflogen werden ist mit der heimlichen Verlegung der Flugroute LEDVA und MIKOV nach Liesing eine weiter Verschlechterung der nächtlichen Fluglärm-Situation in Liesing eingetreten, deren Umweltunverträglichkeit durch eine 3. Piste noch verschärft werden würde.

Auf die Betroffenheit Liesings durch Nachtfluglärm wird von den Gutachtern nicht eingegangen.

Allgemeine Behauptungen dass der Fremdlärm laut Messungen des Flughafens ohnehin das größere Problem seien, sind nicht nachvollziehbar, da gerade in der Nacht das Einzelschallereignis das Problem ist, dass sich mit einem LEQ nur schwer fassen lässt.

Überdies verwirren die Gutachter in dem sie einmal von Frankfurt und dann wieder von Wien reden.

Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich; Parallelpiste 11R/29L;
fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen

Dies lässt sich auch an den Ergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage des Flughafens Frankfurt ablesen. So war der Fremdgeräuschanteil an allen Messstellen des Flughafens Wien während der Nachtzeit überall größer als der Geräuschanteil, der durch den Fluglärm erzeugt wird. (vgl. Ergebnisse der Bestandsmessungen des Jahres 2003 im Fachbeitrag 02.110, Fluglärm, Seite 44 ff.) Im Mittel des Jahres 2003 wurde während der Nachtzeit an den Fluglärmmessstellen des Flughafens Wien an der leisesten Messstelle im Minimum ein Fremdgeräuschpegel von $L_{Aeq,Fremd,Nacht} = 47,7$ dB(A) gemessen.

Behauptungen der Fremdgeräuschpegel betrage in der Nacht mindestens 47,7 dB(A) lässt auch auf eine falsche Positionierung der Flughafen-Messgeräte schließen, die beispielsweise in Liesing bewusst neben der stark befahrenen Triester Strasse aufgestellt wurden.

Messungen am Maurer Berg zeigen jedenfalls in ruhigen Nächten für den gesamten Lärm nur einen LEQ von 42 dB(A).

5.1.3 Weitere Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110

5.1.3.1 Zu 02.110 – 5.3 Lärmsensible Nutzung

Die überwiegende Mehrheit sensibler Objekte wird nicht berücksichtigt

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

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

Der oben beschreiben Ergänzungsbedarf gilt auch für den Variantenvergleich 04.110.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die entsprechende Auflistung fehlt immer noch. Behauptungen diese wäre nicht notwendig stehen beispielsweise zu einer Vielzahl von Studien im Widerspruch, die belegen, dass über 45 dBA Dauerschallpegel Fluglärm, nur noch eine unterdurchschnittliche kognitive Entwicklung von Kindern möglich ist (Gutachten des Instituts für Hygiene im Auftrag des BMVIT, 2009 zum Thema Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen durch Fluglärm). Damit sind sämtliche Liesinger Schulen und Kindergärten zu berücksichtigen, wenn nicht sichergestellt wird, dass obiger Lärmpegel in Liesing mit einer 3.Piste nicht erreicht werden kann.

Weiters ist zu klären ob eine Abflugroute überhaupt über ein dicht besiedeltes Gebiet und damit über das Wohngebiet von rund 100.000 Menschen und damit entsprechend vieler Kinder gelegt werden darf.

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

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

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

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die neuen Unterlagen zur UVP von 07/2011 belegen, dass eine 3. Piste zu einer dramatischen Zunahme des Flugverkehrs über den gesamten 23. Bezirk und damit zu einer enormen Steigerung der Betroffenheit durch Fluglärm führen dürfte. Trotzdem wurden die Lärmberechnungen und Objektbewertungen nicht auf den 23. Bezirk ausgedehnt.

Die fehlende Aktualisierung des Variantenvergleichs, der immer noch auf einen ungeeigneten Zeitpunkt (2010) und davon unabhängig auf falschen Flugrouten, falschen Verkehrszahlen und einer falschen Verkehrsverteilung beruht, bestätigt den Verdacht, dass nicht die umweltverträglichste Variante eingereicht wurde.

Generell widerspricht die geplante Konzentration von Flugbewegungen über dem dicht besiedelten 23. Bezirk den Zielsetzungen des UVP-G und dem aus §17 UVP-G resultierenden Prinzip der Minimierung der Betroffenen. Sollte es keine Auflagen geben, welche beispielsweise die Verlegung von Startrouten auf weniger dicht besiedeltes Gebiet vorsehen, ist alleine schon auf Grund der zu erwartenden Mehrbelastung des 23. Wiener Gemeindebezirks davon auszugehen, dass eine 3. Piste Richtung dicht besiedeltes Wiener Stadtgebiet nicht umweltverträglich sein kann.

5.2 Gesundheitsgefährdende erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen

Ergänzende Stellungnahme zum UVGA

Entsprechend dem Gutachten von Dipl.-Ing. Dr. techn. Manfred Bayerl ist das Teilgutachten Luftreinhalte-technik des Ing. Helmut Kager vom 16.11.2010 auch für Experten nicht nachvollziehbar ist. Damit fehlt eine essentielle Grundlage zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit einer 3. Piste.

5.2.1 02.410 Zum Fachbeitrag Immissionsberechnung

5.2.1.1 Zu 02.410 – 2.1.6, Modellierung der Quellen

Ursprüngliche Stellungnahme

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Obiger Punkte wurde entsprechend beantwortet.

Ursprüngliche Stellungnahme

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

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Auszug aus FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN Seite 108 Mitte: „...so resultieren äußerst geringe Aerosolzunahmen, welche weit unter der Irrelevanzschwelle liegen werden.“ Eine Angabe der Größenordnung bzw. zur Irrelevanzschwelle selbst fehlt. Weiters Seite 224 „Es gibt keine Erkenntnis, dass die Kondensation zu einer Interaktion mit anderen Luftschadstoffen mit entsprechenden anderen gesundheitlichen Wirkungen bei Bewohnern oder Beschäftigten an Flughäfen führt.“

Hierzu ist auszuführen, dass im Einspruch entsprechende Verweise auf die Bildung von Partikeln aus Gasen gemacht wurden.

Die Beantwortung ist daher in diesem Punkt falsch und umfasst auch die Frage der Kondensationspartikel nicht. Ergänzend verweisen wir auf Anlage D (Leitfaden UVP und IG-L).

Weiters ist auch die Aussage auf Seite 224, die Abgaskomponenten würden sich von jenen in Ballungsräumen nicht wesentlich unterscheiden, falsch.

Aus Anlage [7] des Einspruches „Petzold“ ergibt sich, dass die Partikel des Flugverkehrs wesentlich kleiner und damit toxikologisch bedenklicher sind. Die Aussage des Gutachters kann sich daher nur auf die Partikelmasse aber keinesfalls auf die Anzahl beziehen, womit zumindest die Toxikologische Betrachtung unbeantwortet bleibt.

Eine Bewertung der Umweltverträglichkeit des Projekts ist somit nicht möglich.

5.2.1.2 Zu 02.410 – 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes

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

In der Unterlage 30.33 Seite 38 sind Wirbelschleppen mit 5 Meilen Horizontal und 500 – 900ft vertikal angegeben – schon alleine daraus ist die Einschränkung der vertikalen Ausdehnung auf 915m abzulehnen. Ebenso erfordert bereits die Aerodynamik des Fliegens eine Verfrachtung der Emission nach unten.

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Aus FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN Seite 122 – es werden die CO₂ Emissionen des Flugverkehrs auf Basis des LTO Zyklus in Relation zu Wien und NÖ gesetzt. Der Vergleich ist unzulässig, hat doch Wien und NÖ zusammen eine Fläche von 19.592km², die Emissionstechnisch bewertete Fläche des LTO Zyklus beträgt hingegen nur 530 km² (Radius 13km) – also nur 2,7% der Fläche von Wien und NÖ. Wollte man den Vergleich in dieser Fläche führen, so wären die Betrachtungsfläche der LFZ auf diese Fläche auszudehnen.

Weiters liefert die Beantwortung auf Seite 108 keine Antwort zur Frage der Verfrachtungen der Emissionen zum Boden hin durch Wirbelschleppen.

Eine Bewertung der Umweltverträglichkeit des Projekts ist somit nicht möglich.

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

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Siehe FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN Seite 229 - „Es sind keine geänderten Verkehrsführungen erforderlich, es besteht jedoch die Notwendigkeit zu Verbesserungsmaßnahmen im bestehenden Straßennetz. Diese wurde im Teilgutachten Verkehrsplanung beurteilt und entsprechende Auflagen angeführt.“

Die Frage bzw. die Aussage des Projektwerbers bezog sich nicht auf den Straßenverkehr. Die Beantwortung widerspricht sogar den Aussagen des Projektwerbers und ist daher ungeeignet die Projektauswirkungen entsprechend darzustellen.

Eine Bewertung der Umweltverträglichkeit des Projekts ist somit nicht möglich.

5.2.2 Zu 02.430 Fachbeitrag Luftschadstoffe

5.2.2.1 Zu 02.430 – 1.2, Aufgabenstellung Fachbeitrag

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Obiger Punkt wurde zwar beantwortet. Es kann aber nicht zulässig sein, eine bekanntermassen dem Flugverkehr zuordenbare Stoffliste in der Betrachtung einfach wegzulassen, da damit eine Bewertung der Auswirkungen des Projekts unmöglich wird.

5.2.2.2 Zu 02.430 – 2.2, Emissionsanalyse

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Siehe FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN
Seite 109 unten – es sind projektrelevante Auswirkungen, also Zunahmen zu prüfen

Mit Rev. 05 wurden u.a. auch die Verkehrszahlen massiv nach oben korrigiert. Es ist zu bezweifeln, dass es sich hierbei noch um das gleiche Projekt handelt.

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

5.2.2.3 Zu 02.430 – 2.3, Immissionsanalyse

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Obiger Punkt wurde zwar beantwortet. Es kann aber nicht zulässig sein, eine bekanntermassen dem Flugverkehr zuordenbare Stoffliste in der Betrachtung einfach wegzulassen, da damit eine Bewertung der Auswirkungen des Projekts unmöglich wird.

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

In FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN konnte keine Antwort gefunden werden.

5.2.2.5 Zu 02.430 – 4.1.1, Beschreibung der Untersuchungsszenarien

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Aus FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN
Seite 110: „Eine fehlende detaillierte Zuordnung auf Flugrouten betrifft bereits größere Höhen und hat daher keine signifikanten Auswirkungen auf die Prognosewerte.“ Gleichzeitig wird auf Seite 112 argumentiert: „Im Einzelnen wurde dargelegt, dass durch die Verlagerung des Flugverkehrs

von zwei Pisten auf drei Pisten eine größere räumliche Verteilung der Emissionsquellen resultiert, welche immissionsseitig zu geringeren Maximalbelastungswerten bei gleichzeitiger Ausdehnung der betroffenen Gebiete führt. Aus Sicht der Luftreinhaltetechnik ist eine Reduktion von Immissionsmaxima bei einer gleichzeitigen Ausweitung von Zonen mit geringen Belastungen als Verbesserung anzusehen.“

Die Reduktion der Immissionsseitigen Maximalbelastungen resultiert also aus der gleichzeitigen Ausdehnung des Gebietes. Diese Argumentationskette ist nicht nachvollziehbar und stellt dar, dass eine korrekte Projektbetrachtung nur auf Basis einer Emissionsbetrachtung und einer detaillierten Zuordnung u.a. von Flugrouten erfolgen kann.

Eine Bewertung der Umweltverträglichkeit des Projekts ist somit nicht möglich.

5.2.2.6 Zu 02.430 – 4.1.3, Abgrenzung des Untersuchungsraumes

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Siehe Beantwortung 02.410 – 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes

5.2.2.7 Zu 02.430 – 4.1.4, Emissionsarten

Ursprüngliche Stellungnahme

SO_x wird als toxikologisch wirksames SO₂ betrachtet, es fehlt die Betrachtung der Umwandlung in Schwefelsäure – siehe Anlage [4]

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Siehe FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN Seite 104 und 105 – Es wird eine Senkung des Schwefelanteiles im Treibstoff dargestellt. Aufgrund der Zulässigkeit des Schwefels im Treibstoff fehlt für diese Argumentation die Grundlage. In seiner Ausführung geht der Autor von seiner persönlichen Schätzung aus, um schlusszufolgern, das die Komponente irrelevant ist.

Diese Argumentation ist nicht nachvollziehbar und daher kann eine Bewertung der Umweltverträglichkeit des Projekts nicht erfolgen.

Ursprüngliche Stellungnahme

Des Weiteren werden die Partikelgrößen mit 10 bis 100nm angegeben. Der damit suggerierte Mittelwert von 55nm ist durch die korrekte Angabe für die Mitte des Intervalls mit 20,7nm zu ersetzen. Des Weiteren werden diese Nanopartikel in verharmlosender Weise PM₁₀ zugeordnet. Als international anerkannte Betrachtung welche zumindest eher den Tatsachen entspricht, müsste die Zuordnung zu PM_{2,5} erfolgen.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

In UVGA, 31, Luftreinhaltetechnik von Ing. Helmut Kager, 03.05.2011 Seite finden sich nun auf Seite 118 Angaben zu PM_{2,5} als worst case. Seite 79ff, Tabelle 60 – 67 gibt Auskunft über die gesamt Emission der einzelnen Szenarien und weist eine Steigerung vom Nullszenario 2020 zum Planszenario 2025 von 34% aus. Seite 136, Tabelle 115 stellt dann für die einzelnen Regionen eine Erhöhung von maximal 0% dar. Eine Grundlage für diese Differenz kann nur in einem nicht näher spezifizierten Verdünnungseffekt vermutet werden – Informationen dazu finden sich jedoch nicht.

Eine Bewertung der Umweltverträglichkeit des Projekts ist somit nicht möglich.

Ursprüngliche Stellungnahme

Die Bewertung der Gesundheitswirkung von Nanopartikeln kann in der gewählten Darstellung jedenfalls nicht erfolgen. Die Aussage, dass es für Partikelemissionen keine verbindlichen Grenzwerte gibt und diese daher in der Emissionsrechnung als Ruß berücksichtigt werden, verhindert die Abschätzung der Gesundheitsauswirkungen - nicht nur für diesen Fachbeitrag sondern auch für alle darauf aufbauenden.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Siehe FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN Seite 209 - „Es gibt bisher keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass durch den Bau einer neuen Piste zum Flugbetrieb eine Gefährdung durch Nanopartikel für Anwohner oder Arbeitnehmer existiert. Es wurden die möglichen gesundheitsrelevanten Luftschadstoffe erfasst, berechnet und bewertet“

Die Antwort hat keinerlei Bezug zur Fragestellung, womit eine Bewertung der Umweltauswirkung des Projektes nicht erfolgen kann.

Ursprüngliche Stellungnahme

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Hierzu gilt identes wie bei nachfolgender Fragestellung.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Obiger Punkte wurde entsprechend der Revision 05 der UVE und zum UVGA beantwortet (entsprechend den ursprünglich von der Bl „Liesing gegen Fluglärm“ mitgelieferten Anlagen:

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

Ursprüngliche Stellungnahme

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Eine Beantwortung dieser Frage konnte in FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN nicht gefunden werden. Auch die neu erstellte Unterlage

UVGA, 31, Luftreinhaltetechnik von Ing. Helmut Kager, 03.05.2011 gibt keinen Aufschluss darüber, obwohl die Rechenergebnisse ebendort präsentiert werden.

Eine Bewertung der Umweltverträglichkeit des Projekts ist somit nicht möglich.

Ursprüngliche Stellungnahme

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:
Obiger Punkte wurde entsprechend beantwortet.

5.2.2.8 Zu 02.430 – 4.1.5, Modellierung des Flugbetriebes

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Eine Beantwortung dieser Frage konnte in FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN nicht gefunden werden.

5.2.2.9 Zu 02.430 – 4.4.2, Vorgehensweise

hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 4.1.3.

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA: Siehe 02.410 – 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes

5.2.2.10 Zu 02.430 – 4.4.2, Beurteilungsschlüssel

hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 2.2

5.2.2.11 Zu 02.430 – 4.4.4, Immissionszusatzbelastung – Kurzzeitwerte

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

In der neuen Unterlage UVGA, 31, Luftreinhaltetechnik von Ing. Helmut Kager, 03.05.2011 Seite finden sich nun z.B. auf Seite 118 Angaben.

Wie bereits in der Beantwortung zu 02.430 – 4.1.4, Emissionsarten beschrieben, verlieren sich auch hier wieder die Steigerungen, um am Ende nicht nachvollziehbar die Irrelevanz Schlusszufolgern.

Die vorliegenden Unterlagen sind daher ungeeignet die Umweltverträglichkeit des Projektes darzustellen.

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

hierzu gilt inhaltlich die Stellungnahme zu 02.430 – 4.4.4

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:
Siehe 02.430 – 4.4.4, Immissionszusatzbelastung – Kurzzeitwerte

5.2.3 04.410 Variantenvergleich Immissionsberechnung

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Der Variantenvergleich wurde nicht mit den geänderten Werten der Rev.05 aktualisiert (dazu verweisen wir auf die Ergänzungen zu 5.1.2.1). Die Stellungnahme zum gesamten Themenkomplex 04.410 als auch zu 04.430 wird daher formal aufrechterhalten.

Der Variantenvergleich hat nunmehr jedenfalls keinen Bezug zum Projekt, wäre doch auf Basis der Rev. 05 wesentlich höhere Unterschiede zu erwarten. Daher kann der Variantenvergleich nur als falsch verstanden werden.

5.2.3.1 Zu 04.410 – 2.1 Ausbauszenarien 2020

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

5.2.3.2 Zu 04.410 – 3.1 Szenario 2020: Null-Variante

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

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

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

Weiters wird SO₂ nur als Differenz jedoch nicht für die 0-Variante alleine dargestellt. Ein Vergleich ist damit unmöglich.

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

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

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

Es wird ausgeführt, dass im Vergleich zu 2.220m Abstand alle Werte im gleichen Bereich liegen. Dennoch reichen die Konzentrationswerte hier offensichtlich nicht mehr an die Ortsgrenzen Schwadorf und Enzersdorf heran. Inwieweit eine Abstandszunahme von 7,5% eine solche

Veränderung erbringen kann, geht aus den Unterlagen nicht hervor und ist deshalb zu bezweifeln.

5.2.3.6 Zu 04.410 – 4 Zusammenfassung

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

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

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

5.2.4 04.430 Variantenvergleich Luftschadstoffe

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Der Variantenvergleich wurde nicht mit den geänderten Werten der Rev.05 aktualisiert (dazu verweisen wir auf die Ergänzungen zu 5.1.2.1).. Die Stellungnahme zum gesamten Themenkomplex 04.410 als auch zu 04.430 wird daher formal aufrecht erhalten.

Der Variantenvergleich hat nunmehr jedenfalls keinen Bezug zum Projekt, wären doch auf Basis der Rev. 05 wesentlich höhere Unterschiede zu erwarten. Daher kann der Variantenvergleich nur als falsch vorhanden verstanden werden.

5.2.4.1 Zu 04.430 – 2.2 Vorgehensweise

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

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

5.2.4.2 Zu 04.430 – 2.2.3 Beurteilungsschlüssel

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

5.2.4.3 Zu 04.430 – 2.3.4 Schwebstaub (PM10)

Unklar ist warum hier SO₂ angeführt wird.

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

5.2.4.4 Zu 04.430 – 2.4.1 Stickstoffdioxid (NO₂)

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

5.2.4.5 Zu 04.430 – 2.6.2 Vergleich der Ergebnisse der Emissionsberechnung

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

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

5.3 Medizin und Umwelthygiene

5.3.1 Allgemeine Kritik am Fachbeitrag 02.170

Der unter Punkt 2.1 zitierte Grundsatz wurde nicht ausreichend berücksichtigt.

Zitat:

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Oben stehender Kritikpunkt wurde bisher nicht beantwortet. Unserer Meinung nach sind Untersuchungen wie die HYENA-Studie oder die Greiser-Studien für die Gesamtbevölkerung wesentlich repräsentativer als die kleinen DLR-Studien.

Die Kritik von Prof. Scheuch an den Greiser-Studien ist ausführlich aber unserer Meinung nach in vielen Punkten an den Haaren herbeigezogen, wie einige Textstellen aus dem Gutachten zeigen sollen:

Die Verschreibungsdaten kommen von acht gesetzlichen Krankenkassen, darunter 50,5 % von der AOK, 35,8 % von den Ersatzkassen, 13,7 % von den BKK, private Krankenkassen wurden nicht einbezogen. Damit kommt eine soziale Auswahl zustande. Das gewählte Untersuchungsdesign hatte notwendigerweise eine

Es wird eine „Fall-Kontroll-Studie“ postuliert, das erfordert, dass Fälle und Kontrollen beschrieben werden. Dies erfolgt nicht. In einer Nebennotiz wird lediglich eine unbelastete Referenzpopulation erwähnt.

Von Herrn Greiser wurde mehrfach betont und in anderen Studien auch gefunden, dass insbesondere der nächtliche Fluglärm von Bedeutung ist, der Fluglärm am Tag dagegen meist keine wesentlichen Ergebnisse brachte. Von den Autoren wird nicht erklärt, warum diese einprozentige Steigerung ab 40 dB(A), so wurden die multivariaten Berechnungen vorgenommen, für die Tagwerte des Lärms höher oder gleich ist gegenüber den Nachtwerten. Dies trifft auf alle Herz-Kreislauf-Erkrankungen (Männer), Schlaganfälle/Hirndurchblutungsstörungen (Männer und Frauen), Schlaganfälle (Frauen), Herzinfarkt (Frauen und Männer), koronare Herzkrankheiten (Männer), Herzschwäche (Frauen und Männer) zu.

Auf Seite 12 des Forschungsberichtes wird aus den Abbildungen 8 bis 13 von Herrn Greiser geschlussfolgert, dass die Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufsystems einige Charakteristika aufweisen, die fast allen untersuchten Krankheitsentitäten gemein sind. „Es finden sich durchweg bei Frauen höhere Risikoanstiege“. Scheinbar wurden falsche Abbildungen verwendet oder die Interpretation ist grundlegend falsch, denn aus diesen Abbildungen geht das nicht hervor. Niedrigere Risikoerhöhungen finden sich bei Frauen für sämtliche Erkrankungen des Herzens (Abb. 8), für Le_{q24} 06:00 bis 22:00 Uhr, 22:00 bis 06:00 Uhr, 23:00 bis 01:00 Uhr, 03:00 bis 05:00 Uhr. Da ist kein höheres Risiko bei Frauen abzuleiten. Ähnlich ist die Situation in der Abbildung 9-12.

Kommentar: Prof. Scheuch stößt sich offenbar an dem Wort durchweg. Es ist aber Tatsache, dass bei nahezu allen ausgewerteten Erkrankungen und in nahezu allen Zeitfenstern Frauen das höhere Erkrankungsrisiko aufweisen!

In der Medikamentenstudie wurde besonders hervorgehoben, dass das Lärmfenster von 03:00 Uhr bis 05:00 Uhr die deutlichsten Beziehungen zur Medikamentenverschreibung aufweist. In dieser krankenhausbezogenen Analyse ist dies bei der Mehrzahl der Erkrankungen nicht der Fall. So wird – wenn vorhanden – ein höherer prozentualer Anstieg der Krankenhausbehandlungen im Zeitfenster 23:00 Uhr bis 01:00 Uhr gefunden und zwar für sämtliche Herz-Kreislauf-Erkrankungen (Männer und Frauen), Schlaganfälle (besonders Frauen), Herzinfarkte und koronare Herzkrankheiten (Männer und Frauen), koronare Herzkrankheiten (Männer und Frauen), Herzschwäche (insbesondere Männer). Es ist nicht erklärbar, warum diese unterschiedlichen krankheitsbezogenen Effektvariablen solche zeitbezogenen Differenzen aufweisen, denn auch bei der Medikamentenstudie wird betont auf Erkrankungen geschlossen.

Eine Einordnung der Ergebnisse in klinische Erkenntnisse erfolgt überhaupt nicht. Zum Beispiel spielt in der Leitlinie der Deutschen Gesellschaft für Neurologie 2008 „Primär- und Sekundärprävention der zerebralen Ischämie“ und der Deutschen Schlaganfallgesellschaft der Lärm überhaupt keine Rolle. Nach Herrn Greiser sei ein Fünftel der Schlaganfälle auf Fluglärm zurückzuführen.

Kommentar: Lehrbücher werden so schnell nicht umgeschrieben.

Nach diesem Feuerwerk von Wortklauberei versucht Prof. Scheuch die genannten großen epidemiologischen Studien mit ausgezeichneter Methodik, mit Untersuchungen von zweifelhaftem wissenschaftlichem Wert zu entkräften. So weist die von Prof. Scheuch zitierte Studie von Schreckenbergl gar keine richtige Kontrollgruppe auf. Die so genannte Kontrollgruppe bestand aus Personen, die unter weniger, aber auch unter Fluglärm [40-45dB(A)] leiden mussten.

5.3.2 Punktuelle Kritik am Fachbeitrag 02.170

5.3.2.1 Zu 02.170 - 3 Wirkungen von Lärm auf den Menschen

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

Zitat:

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

In den ergänzenden Unterlagen von Dr. T. Haider 2010 und dem Gutachten von Prof. Scheuch 2011 werden die Studien, die unserer Meinung nach im Fachbeitrag 02.170 unzureichend behandelt wurden, zwar erwähnt, der eindeutige Zusammenhang zwischen Fluglärm und Hypertonie mit den assoziierten kardiovaskulären Erkrankungen wird aber durch eigenartige Aussagen versucht herunterzuspielen.

Hier zwei Beispiele:

Die Zuordnung exogener Faktoren zur Herausbildung einer Hypertonie wird dagegen sehr unterschiedlich diskutiert. Dies trifft auch auf den Lärm zu. So ist die Frage, ob Lärm in der *Arbeitsstätigkeit* zur Hypertonie führt, noch offen. Es gibt keine Berufskrankheit „Hypertonie“ durch Lärm, die es geben müsste, wenn die Kausalität eindeutig nachzuweisen wäre. Es gibt keine verbindliche Regelung zum Lärmschutz zur Verhinderung von Hypertonie. Die entsprechende EU-Richtlinie 86/2003/10/EU und die davon abgeleitete Kommentar: Weil es keine Berufskrankheit Hypertonie gibt durch Lärm, kann es auch keine Hypertonie durch Fluglärm geben.

z.B. eine Aussage zur HYENA-Studie:

zuheben. Das zusätzliche Risiko für eine Hypertonie ist gering und von verschiedenen untersuchten Faktoren abhängig. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Flughäfen waren beträchtlich, es wurden Differenzen in den Wirkungen zwischen Männern und Frauen, unerwartete Ergebnisse bei Rentnern, die länger um die Flughäfen gewohnt haben, beschrieben. Eine eindeutige Dosis-Wirkungs-Beziehung konnte nicht festgestellt werden (siehe Punkte in den Pegelklassen der Abb. 1 und 2), wobei auch in den höheren Pegelklassen keine

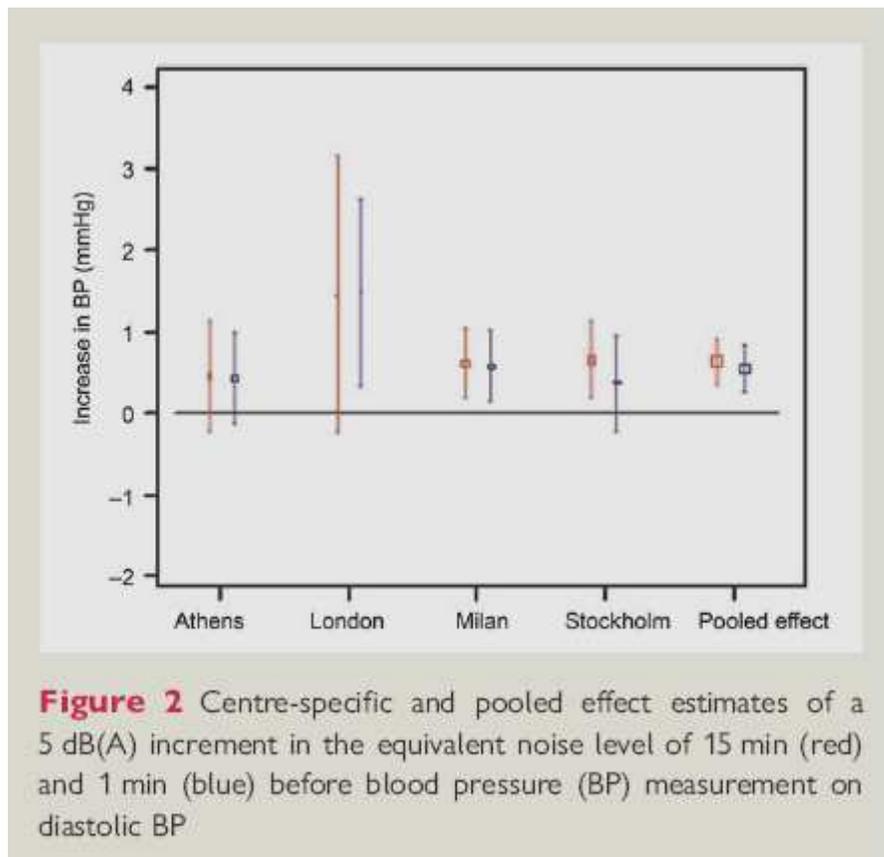
Die HYENA-Studie, im Übrigen in der fachlichen Auseinandersetzung mit unseren Stellungnahmen auf Seite 208 nicht korrekt geschrieben, zeigt auch für Fluglärm am Tag einen eindeutigen Trend zu einem erhöhten Hypertonierisiko. Dr. T. Haider stellt in den ergänzenden

Unterlagen auch fest, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass die beobachteten Nacheffekte von der Exposition während des Tages abhängen..

Zitat:

und Lärmexposition berücksichtigt werden konnten. Signifikante Expositions-Wirkungsbeziehungen zeigten sich nur zwischen Nachtfluglärm (L_{night}) und dem Risiko für Bluthochdruck (Jarup et al 2008). Es konnten keine signifikanten Effekte für den Leq am Tag beobachtet werden. **Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass die positiven Nacheffekte von der Exposition während des Tages abhängig sind.** Auf Basis dieser neuen Untersuchungen erhöht ein Anstieg des nächtlichen Fluglärmpegels um 10 dB in Schallpegelbereichen zwischen 30-60 dB das Risiko für Bluthochdruck bei Frauen und Männern um 14%.

Dr. T. Haider geht in den ergänzenden Unterlagen 2010 auch auf eine Substudie von HYENA ein, Sie wurde an 140 Teilnehmern im Umkreis der Flughäfen von vier Europäischen Hauptstädten durchgeführt, und 2008 von Halabaridis et al im renommierten Europäischen Journal für Kardiologie publiziert. Dr. T. Haider verabsäumte es aber, die wesentlichen Resultate und die Konklusion der Studie zu zitieren. Flugbewegungen, die den Schallpegel im Innenraum auf über 35 dB(A) ansteigen ließen, führten zu einer signifikanten Erhöhung des systolischen Blutdruckes und des diastolischen Blutdruckes. Der systolische Blutdruck stieg um 6,2mmHg, der diastolische Blutdruck um 7,39mmHg. Diese Blutdruckreaktionen waren nicht unbedingt mit Aufwachreaktionen verbunden. In der Abbildung unten finden sich die zentrumsspezifischen und die gepoolten Ergebnisse bezüglich des Anstieges des diastolischen Blutdruckes.



Lit.: Halarabidis et al. Acute effects of night-time noise exposure on blood pressure in populations living near airports. European Heart Journal (2008) 29, 658–664.

Prof. Scheuch übergeht diese wichtigen Resultate in seinem Gutachten und behauptet in seiner Kritik an der HYENA-Studie, dass nur eine Blutdruckmessung erfolgte. Diese Behauptung ist, wie aus der unten eingefügten Methodik hervorgeht falsch und macht den Gutachter unglaubwürdig.

limited, but we were able to use predicted noise contours calculated in the planning process. We used local noise data to obtain road traffic exposure classification of locations and populations. If such data were unavailable, two simplified methods derived from more complex models were applied. Further details of the selection process can be found elsewhere (Jarup et al. 2005).

Blood pressure. We used validated and automated BP instruments to minimize observer errors, commonly occurring in the previously used conventional sphygmomanometry (O'Brien et al. 2001). Such instruments are well established in clinical research and are increasing in importance in occupational and environmental medicine (Staessen et al. 2000). **Specially trained staff assessed BP three times at home visits;** the first measurement was recorded in the beginning of the interview, after 5 min rest, a second BP measurement was recorded after a further 1 min rest in accordance with recommendations of the American Heart Association (Pickering et al. 2005). A third

BP reading was taken after the interview (approximately 1 hr) as a validity control. The mean of the first two readings was used to define BP for the subsequent analyses. Using the mean of all three BP readings did not change the results. All BP assessments were performed with the participant in a sitting position. Home visits were distributed over the day as far as feasible, to account for diurnal variations in BP.

Hypertension was defined according to the World Health Organization (WHO 1999, 2003): a systolic BP ≥ 140 or a diastolic BP ≥ 90 . In the epidemiologic analyses, we combined the measurements with information on diagnoses of hypertensive disease and medication. The study definition of hypertension included individuals who had either BP levels above the WHO cutoff points or a diagnosis of hypertension (by a physician) in conjunction with use of anti-hypertensive medication, as reported in the interview questionnaire.

Confounders. We included variables *a priori* considered to be the major potential

Weiters bringt er bei seiner Beurteilung der HYENA-Studie eine so unpassende Bemerkung wie „Weißkittelhypertonie“ ins Spiel, wenn es heißt (siehe Zitat), dass die Hypertonieprävalenz in dieser Studie über dem Durchschnitt der epidemiologischen Angaben in den an der Studie teilnehmenden Ländern liegt. Er meint wohl damit, dass nicht der Fluglärm, sondern die situative Blutdruckmessung für die unerwünschten Resultate verantwortlich ist.

Zitat:

Bluthochdruckprävalenz mit Lärmpegelanstieg um 7,2 % ab. Von den Autoren wird die teilweise geringe Teilnehmerate in den einzelnen Ländern beklagt, **außerdem wird festgestellt, dass die Hypertonierate über dem Durchschnitt der epidemiologischen Angaben in den Ländern wäre.** Dies ist jedoch in der Untersuchungspopulation nicht verwunderlich, da es sich bei „Hypertonie“ um Situationsmessungen des Blutdrucks während der Untersuchungen handelte und die so genannte „Weißkittelhypertonie“ bekannt ist. Aus solchen situativen Blutdruckanstiegen lässt sich keine Beziehung zu einer vorhandenen Hypertonie herstellen. Diese Studie wurde umfangreicher dargestellt, weil sie die Unterschiede zwischen Tag- und

2010 wurden die Ergebnisse einer großen epidemiologischen Studie aus der Schweiz publiziert. Nach dieser führt Fluglärm auch zu einem erhöhten Risiko an einem Herzinfarkt zu versterben. Auch diese Studie wurde von Prof. Scheuch in seinem Gutachten nicht behandelt.

Die Studie analysierte die Daten von 4,6 Mill. Personen von Ende 2000 bis 2005. Das relative Risiko für die Sterblichkeit infolge eines Herzinfarktes war bei einer Fluglärmexposition von $\geq 60\text{dB(A)}$ im Vergleich zu einer Exposition von $< 45\text{dB(A)}$ um 30% erhöht. Lebte die Person länger als 15 Jahre in dieser Belastungszone, stieg das relative Risiko um 50% an.

Lit.: Huss et al. Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. Epidemiology 2010 Nov, 21 (6): 829-36.

Weiteres Zitat:

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

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

Vielmehr wird aus diversen Studien klar, dass ein Dauerschallpegel von 60-65dB jedenfalls krank macht.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Nach wie vor wird auf einem Pegel von 62 dB(A) am Tag beharrt, obwohl viele große epidemiologische Studien bei diesen Schallpegeln eindeutig negative Effekte auf die Gesundheit nachweisen.

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

Der Kommentar zur DLR-Studie Basner et al 2004 ist unvollständig. Es fehlt die Erwähnung, dass diese Studie an wenigen, völlig gesunden Probanden gemacht wurde und daher diese Resultate nur auf gesunde Personen anzuwenden sind. Die Daten haben für die allgemeine Bevölkerung wenig Relevanz. Es handelt sich um keine zufälligen Stichproben sondern um freiwillige Personen, die sich für die Untersuchung gemeldet haben.

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

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

5.3.2.3 Zu 02.170 - 3.1.4 Meta-Analysen

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

Eine entsprechende Anpassung der Lärmkarten ist einzufordern.

5.3.2.4 Zu 02.170 - 3.1.5. Biochemische Analyse

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Der Name Samel kommt nun zwar in der Literaturliste des Gutachtens von Prof. Scheuch vor, die Ergebnisse des genannten Autors bleiben aber unerwähnt.

5.3.2.5 Zu 02.170 - 3.1.6. Herz-Kreislauf System

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Kritik an den ergänzenden Unterlagen von Dr. T. Haider 2010 und an dem Gutachten Prof. Scheuch 2011 bezüglich Auswirkungen auf das Herzkreislauf System finden sich unter 5.3.2.1.Zu 02.170 3 Wirkungen von Lärm auf den Menschen.

5.3.2.6 Zu 02.170 - 3.1.7. Subjektive Beurteilung der Schlafqualität

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

5.3.2.7 Zu 02.170 - 3.1.8. Leistungsfähigkeit nach der lärmgestörten Nacht

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Unser Einwand findet in den neuen Auswertungen der DLR Studien Bestätigung. Siehe Textstelle in den ergänzenden Unterlagen von Dr. T. Haider, 2010:

In der DLR Studie wurden nach durch Fluglärm gestörten Nächten zuerst keine signifikanten Effekte in Leistungstests gefunden (Basner et al 2004). **Neuere Auswertungen der DLR Studien ergaben jedoch bei dem Psychomotorischen Vigilanz Task (PVT) sowohl im Labor als auch im Feld geringfügige aber dosisabhängige Beeinträchtigungen der Reaktionszeiten (Elmenhorst et al 2010).**

5.3.2.8 Zu 02.170 - 3.2. Veränderung biochemischer Parameter

Zitat:

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

Einerseits wird auf die enorme Problematik der Veränderungen der zirkadianen Rhythmen bei sehr geringen Schallpegeln hingewiesen. Andererseits wird die Problematik noch im gleichen Satz negiert, in dem einfach auf nicht erklärte methodische Schwierigkeiten angeführt werden. Stattdessen wird auch angemerkt, dass es auch anderer Auslöser für Stressreaktionen gibt.

Diese banale Aussage erklärt aber keinesfalls, warum die Störung der zirkadianen Rhythmen nicht zur Beurteilung herangezogen werden sollte.

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Prof. Kaltenbach schrieb 2008 in einem Artikel im deutschen Ärzteblatt:

Pathophysiologisch wird die Entstehung einer lärmbedingten Hypertonie als Folge gestörter Erholungsprozesse angesehen. Durch lang anhaltenden Lärmstress können Kompensationsmechanismen erschöpft werden, sodass die Regulationsfähigkeit des Organismus nachlässt. Infolgedessen treten gesundheitliche Auswirkungen von chronischem Lärmstress häufig erst nach 5 bis 15 Jahren auf (6). Die chronische arterielle Hypertonie betrifft einen großen Teil der Bevölkerung und ist ein wichtiger Risikofaktor für Herzinfarkt und Schlaganfall. Mindestens jeder dritte Erwachsene hat Blutdruckwerte, die über dem optimalen Bereich liegen und schon die Erhöhung vom „optimalen“ zum noch normalen Blutdruck führt zu einer Verdoppelung des Risikos, einen Schlaganfall oder Herzinfarkt zu erleiden (Z).

Hypertensive disease

In pathophysiological terms, the development of noise-related hypertension is regarded as the consequence of impaired recovery processes. Noise-related stress persisting over long periods can lead to the exhaustion of compensatory mechanisms and a decrease in the body's regulatory capacity. In many cases, therefore, health effects of chronic noise-related stress only begin to appear after 5 to 15 years (6). Chronic arterial hypertension affects a large segment of the population and is a major risk factor for myocardial infarction and stroke. At least every third adult has blood pressure values above the optimal range and an increase from "optimal" to still normal blood pressure values doubles the risk of stroke or myocardial infarction (7).

Eine weitere Zunahme des Flugverkehrs über dem dicht besiedelten Bezirk Liesing durch eine 3. Piste in Richtung auf Liesing, ist gerade aus den oben sehr gut zusammengefassten Gründen mit aller Entschiedenheit abzulehnen.

Das Projekt 3. Piste ist schon alleine aufgrund der Gesundheitsgefährdung vieler tausender Menschen als nicht umweltverträglich anzusehen.

An dieser Stelle möchten wir aber auch darauf hinweisen, dass durch die Verlegung der Flugrouten 2004 und 2006 über Liesing auch wichtige Naherholungsgebiete wie z.B. der Maurer Wald und der angrenzende Lainzer Tiergarten, die beide mit öffentlichen

Verkehrsmitteln rasch erreichbar sind, massiv belastet wurden. Durch ein noch mehr an Fluglärm würden diese Gebiete weitgehend zum Stressabbau unbenutzbar werden. Eine Entwicklung, die dazu führt, dass erholungs- und Ruhebedürftige weiter entfernte gebiete aufsuchen müssen und dadurch weitere, unnötige Umweltbelastungen verursachen. Dieser Entwicklung ist entschieden entgegenzutreten!

Studien in Norwegen haben Die Auswirkungen von Fluglärm auf Ruhe- und Erholungsgebiete gezeigt. Aus den zusammenfassenden Bemerkungen geht hervor, dass sorgfältige Abwägungen notwendig sind, wenn man Flugrouten über lokale Erholungsgebiete legt.

also fluctuations in use unrelated to the changes in noise conditions were demonstrated. Worth noting is the combination of considerable experiential impact, found in another paper analyzing the same data, and the relative modest behavioural response to the change found in this paper. This combination of impacts suggests that careful considerations are needed in the planning of air routes over local outdoor recreational areas. It would be especially helpful if future studies were designed to examine a broader set of coping mechanisms, like intra-site and temporal displacement. Future studies of behavioural

Krog et al. Int. J. Environ. Res. Public Helath 2010, 7, 3890-3915. Effects of changed Aircraft Noise Exposure on the Use of Outdoor Recreational Areas

5.3.2.10 Zu 02.170- 6.3.1 Grenzwerte u.ä.

Zitat:

Maximalpegelhäufigkeitskriterium: 13x53 dB (innen), 13x68 dB (außen)

Die Pegelhäufigkeiten wurden aus Griefahn et al (2002) sowie Spreng (2004) entnommen und berücksichtigen Stresshormonveränderungen durch Nachtlärm.

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

Zitat dazu aus 02.170 – 3.1.6:

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

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

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

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

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

Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte der im Jahr 2003

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

zu 02.170-8.1 Fluglärm Auswirkungen

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

5.3.2.11 Zu 02.170-4.3 Feinstaub

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA:

Auf unsere Stellungnahme erhielten wir folgende Antwort:

Die Luftschadstoffe wurden ausreichend erfasst und bewertet. Aus neueren Studien ergeben sich keine anderen Begründungen für die Bewertung des Feinstaubes, der durch die Planungsszenarien bedingt wird. Regelungen der letzten Jahre wurden berücksichtigt.

Anstelle unserer Aufforderung zu folgen begnügt sich Prof. Scheuch in seinem Gutachten auf den Fachbeitrag "Medizin und Umwelthygiene" vom 20.02.2007 hinzuweisen.

Die Darstellung der *Wirkungen* der einzelnen Luftschadstoffe aus medizinischer und umwelthygienischer Sicht erfolgte insbesondere im Fachbeitrag „**Medizin und Umwelthygiene**“ vom 20.02.2007

Ergänzungen sind dazu aus meiner Sicht nicht erforderlich, die medizinischen Wirkungen wurden informativ, ausreichend und verständlich auf der Grundlage des gegenwärtigen Wissensstandes erörtert.

Dies erscheint in Anbetracht der seit 2007 zur Verfügung stehenden Literatur mehr als unseriös und ist für uns so nicht zu akzeptieren.

Wir fordern eine Behandlung und Beurteilung der rezenten Literatur zu diesem sensiblen Thema. absolut unzulässig und zu sein. Die Nichtbeachtung der neuen Erkenntnisse erweckt beim Leser den Eindruck, dass neuere Daten, die für den Flugverkehr ungünstig sind, bewusst nicht behandelt wurden.

Insbesondere müssen z.B. die Arbeiten von Lin et al 2008, Cohen et al 2008, Theophanides et al 2009, Zhiyong et al 2009, Barrett et al 2010 und Levy et al 2011 in einem UVP-Verfahren für eine 3.Piste unbedingt Berücksichtigung finden. So nehmen nach Levy et al die „aviation related health impacts“ bis 2025 um das 6,1 fache zu!

Fast man die angeführten Arbeiten zusammen, kann man nur zum Schluss kommen, dass eine 3. Piste in unmittelbarer Nähe der Millionenstadt Wien nicht umweltverträglich sein kann.

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

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

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

Zitat:

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

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

Zitat:

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die unten stehende Antwort geht am Kern der Fragestellung vorbei bzw. versucht diese ins lächerliche zu ziehen:

UMW 4.13. Es fehlt medizin. Beurteilung der Auswirkungen von **Nanopartikel**

Beantwortung:

Es gibt bisher keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass durch den Bau einer neuen Piste zum Flugbetrieb eine Gefährdung durch Nanopartikel für Anwohner oder Arbeitnehmer existiert. Es wurden die möglichen gesundheitsrelevanten Luftschadstoffe erfasst, berechnet und bewertet

Offensichtlich ist dem Gutachter entgangen, das Flugzeugtriebwerke bei der Verbrennung gesundheitsschädlichen Feinstaub produzieren der sich im Größenbereich von Nanopartikel bewegt und deshalb und wegen seiner chemischen Zusammensetzung (polyzyklische Aromaten) besonders gefährlich. Logischerweise bedeutet mehr Flugverkehr auch eine höhere Partikelanzahl. Dass die allgemein bekannte Schädlichkeit von Feinstaub (http://www.bmu.de/gesundheits_und_umwelt/luftreinhaltung/feinstaub/doc/print/44273.php) Verbrennungsprozessen den Gutachter nicht für den Flugverkehr gelten sollte, ist unlogisch. Überall dort wo keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen ist zudem nach dem Vorsorgeprinzip zu handeln. Die Art der Stellungnahme lässt damit auch auf eine Befangenheit des Gutachters schließen.

Angaben über die vom Flugverkehr freigesetzten Partikel nach Anzahl und deren Steigerung durch eine 3. Piste fehlen im UVGA und werden nachgefordert.

Wie wichtig dieser Punkt ist, zeigt der Vergleich mit dem Straßenverkehr, dessen wirtschaftliche Bedeutung ein Vielfaches des Flugverkehrs ausmacht.

Für die im Folgenden beschriebene Abschätzung der Größenordnung des Problems wurden die Emissionen des über den Flughafen Wien Schwechats abgewickelten Flugverkehrs jenen des Straßenverkehrs in Wien und Niederösterreich gegenübergestellt. Ausgangspunkt dieser Abschätzung sind Berichte des Bundesumweltamts für das Jahr 2005 über die [PM 2,5 Emissionen in Österreich](#) und 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](#). Zur Abschätzung der Relevanz und zum Vergleich mit dem Straßenverkehr wird von der Annahme ausgegangen, dass der Großteil der PM 2,5 Emissionen des Straßenverkehrs von Dieselmotoren ausgestoßen wird und deshalb die für [Partikel aus Dieselmotoren \[2\]](#) typische Größenverteilung aufweisen. Partikel aus modernen Dieselmotoren weisen beim Austritt aus dem Auspuff mit durchschnittlich 90 nm einen mindestens 2,25 mal so großen Durchmesser auf, wie die durchschnittlich nur 40 nm großen [Partikel aus Flugzeugtriebwerken \[3\]](#).

Daraus ergibt sich, dass die gleiche Feinstaubemissions-Masse beim Flugverkehr 11,4 mal mehr Partikel enthält als beim Straßenverkehr. Nicht berücksichtigt wurde dabei, dass dieser Faktor auf Grund der vielen alten Dieselmotoren, welche sehr viele grobe Partikel produzieren, noch um einiges höher sein dürfte.

Die Abschätzung der in ganz Österreich durch den nationalen Flugverkehr freigesetzten Partikelanzahl ergibt daher eine Partikelanzahl, die mit $2,46 \cdot 10^{24}$ Partikel etwa 19% dessen entspricht, was PKW und LKW gemeinsam freisetzen. Da am [Flughafen Wien Schwechat etwa 75% aller Flugzeuge starten und landen](#), der Straßenverkehr in Wien und Niederösterreich und dem nördlichen Burgenland aber nur 30-35% des gesamtösterreichischen Straßenverkehrs ausmacht, ergibt sich daraus, dass **der am Flughafen Wien Schwechat basierende Flugverkehr genauso viele Partikel produziert wie 43% des gesamte Straßenverkehrs in Wien und Niederösterreich.**

Berechnungsgrundlagen:

[1] Feinstaubemissionen in Österreich

<http://www.ubavie.gv.at/fileadmin/site/publikationen/REP0082.pdf> , Seite 44 und 66

[2] Partikelgrößenverteilung der Emissionen aus Flugzeugtriebwerken

http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/verkehrstraeg/flugverkehr/workshop-luftqualitaet/DLR_Particles_AAQ.pdf

[3] Partikelgrößenverteilung der Emissionen aus modernen Dieselmotoren

<http://motorlexikon.de/?l=5343&R=P>

[4] Verteilung des Flugverkehrs nach Flughäfen

http://www.statistik.gv.at/web_de/presse/pressemitteilungen_vorjahr/2/008966?year=2006&month=2

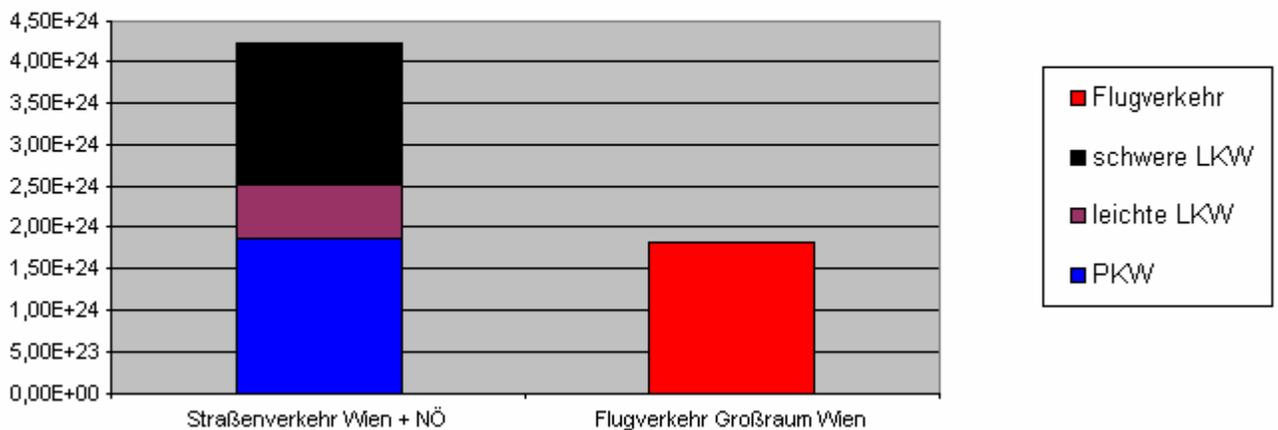
[5] Verteilung der Fahrleistung nach Bundesländern

<http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0107.pdf>

[6] Partikel aus Flugzeugtriebwerken und ihr Einfluss auf Kondensstreifen, Zirkuswolken und Klima (PAZI), August 2003, Partikeldichte von Ruß aus Flugzeugtriebwerken, Seite 45

Damit waren die Partikelzahl der Feinstaubemissionen des Flugverkehrs im Jahr 2005 im Großraum Wien und Niederösterreich etwa gleich hoch wie jene des privaten PKW Verkehrs (44,1% des Straßenverkehrs). Berücksichtigt man nur die besonders gefährlichen ultrafeinen Partikel unter 100nm (0,1 µm), so dürfte der Flugverkehr im Großraum Wien das Niveau des gesamten Straßenverkehrs in der Region bereits erreicht oder sogar überschritten haben.

Feinstaub: Anzahl der emittierten Partikel aus Verbrennungsprozessen des Flugverkehrs im Verhältnis zum Straßenverkehr



Da mit dem unstrittigen Wachstum des Flugverkehrs durch eine 3. Piste auch mit einer zusätzlichen Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung durch eine entsprechende Steigerung gesundheitsschädlicher Partikel zu rechnen ist, ist eine 3. Piste – bis zum Beweis des Gegenteils - als umweltunverträglich einzustufen.

5.3.3 Zusammenfassung der Kritik am Fachbeitrag 02.170

Wie besonders am Thema Lärm und Feinstaub sichtbar wird, ist der Fachbeitrag 02.170 nicht objektiv, was sich in einer einseitigen Literaturlauswahl einerseits und an der offensichtlichen

gezielten Verharmlosung der medizinischen Implikationen des steigenden Flugverkehrs bemerkbar macht. Der Fachbeitrag ist daher nicht geeignet, die medizinischen Auswirkungen einer 3. Piste objektiv zu beurteilen.

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Statt dass der Gutachter auf die Kritik eingegangen ist, verfolgt er den gleichen Ansatz wie im Fachbeitrag. Die Kritik am Fachbeitrag gilt sinngemäß auch für das umweltmedizinische UVGA. Weiters verweisen wir hier auch auf die Kritik im Gutachten von Prof. Greiser dazu, welche die Unbrauchbarkeit des UVGA bestätigt. Da andere Beiträge wie die Ermittlung der von Fluglärm beeinträchtigten Personen auf medizinisch falschen Grundlagen beruht, ist so keine Beurteilung der Umweltverträglichkeit einer 3. Piste möglich.

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

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

6.1 Belastung der Luft durch die geplante 3. Piste

Siehe [5.2](#)

6.2 Belastung des Klimas durch die geplante 3. Piste

von Dr. Brigitte Buschbeck

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

6.2.1.1 Einleitung: Kein Irrelevanzkriterium bei großer CO₂ Produktion möglich

Durch die menschlichen Aktivitäten stieg der CO₂ Gehalt der Luft weltweit in den letzten Jahrzehnten bereits auf einen weit höheren Wert als seit 650.000 Jahren. Nur radikale Interventionen könnten Schlimmes verhindern (Scientific American, Special Issue, September 2006). Alle Länder sind gefordert, alle Branchen müssen einen Beitrag zum CO₂ Einsparen leisten, sonst wird es keine Stabilisierung unseres Klimas geben. Ein „Irrelevanzkriterium“ für Projekte, die so wie das Gegenständliche, einen weiteren Anstieg von CO₂ Emissionen in der Höhe von Millionen Tonnen/Jahr und anderen klimarelevanten Gasen nach sich ziehen, kann es nicht geben.

Es ist hingegen im Interesse von uns allen, von jedem einzelnen Bürger, vor allem im Hinblick auf die Folgen für unsere Kinder/Enkelkinder, den CO₂ Ausstoß so rasch und wirkungsvoll wie möglich zu senken und die Wirtschaft und Politik in die Pflicht zu nehmen.

Österreich ist, wie weidlich bekannt, hinter seinen Einsparverpflichtungen weit zurück. **Daher sind wir Bürger von der gegenwärtigen ungebremsten Wachstumspolitik am Wiener Flughafen und damit verbundenen CO₂-Zunahme doppelt betroffen. Auch für die Strafzahlungen werden wir Steuerzahler in Zukunft aufkommen müssen.**

(Krone, 26.11.07: „Österreich droht Klima-Strafe. Kyoto-Ziel verfehlt, Staat muss 1.5 Milliarden Euro zahlen....denn für nicht eingesparte CO₂-Emissionen müssen die Reduktionen anderswo in der Welt nachgekauft werden“)

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

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

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

Anhand des Beispiels der Abwanderung der Niederlassung von IBM nach Prag ist zu bezweifeln, dass alleine die Größe eines Flughafens für die Wirtschaft ausschlaggebend ist. Laut VCÖ lässt sich ein Teil der geschäftlichen Verbindungen viel zeitsparender und kostengünstiger und Klima schonender mit den modernen Mitteln der Telekommunikation (Videotelefon, Videokonferenzen) erledigen.

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

6.2.1.3 Ein verpflichtendes Angebot des Projektwerbers zur Beteiligung an Klimaschutzprogrammen fehlt

Ein verpflichtendes Angebot der FWAG, die bedeutende CO₂ Produktion durch den Flugverkehr (alleine nur in engster Flughafennähe, unter 915m von einigen 100.000 t/Jahr), in Zukunft durch Beteiligung an entsprechenden Klimarettungsprojekten zu neutralisieren, sowie verpflichtende Abkommen mit den am Flughafen landenden und startenden Airlines zu solchen Projekten, fehlt.

6.2.1.4 Die Angabe des Gesamtenergieverbrauchs/Jahr fehlt

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

6.2.1.5 Die gesamte CO₂ Menge, die durch den Flugbetrieb verursacht wird, ist enorm hoch

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

Begründung: Der Flugverkehr, der durch den Flughafen Schwechat verursacht wird, produziert (durch die dort getankte Kerosinmenge) jährlich eine CO₂ Menge, die schon größer ist, als diejenige des gesamten Wiener Straßenverkehrs von ca. 1.4 Millionen Tonnen pro Jahr (mio t/a).

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

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

6.2.1.6 Ungebremster Anstieg der CO₂ Emissionen steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs

Im Gegensatz zum Straßenverkehr in Wien mit der Zunahme der Emissionen von 1990 bis 2003 um 15%, stiegen die CO₂ Emissionen des Flugverkehrs rasant an: seit 1990 haben sich die CO₂ Emissionen mehr als verdoppelt! ([VCÖ, Presseaussendung, pte070119031](#)). Das vom Flughafen eingereichte Projekt würde diesen Trend des ungebremsten CO₂ Anstiegs fortsetzen und in absehbarer Zukunft die CO₂ Produktion abermals verdoppeln. Ein weiterer Anstieg der CO₂ Produktion auf weit mehr als 3 Millionen Tonnen/Jahr bis zur Endauslastung des 3-Pistesystems mit ca. 460.000 Flugbewegungen pro Jahr ist voraussehbar (siehe Graphik).

Das steht im krassen Widerspruch zu den geplanten Einsparvorgaben für den Verkehr des Umweltministers von fast 5 mio t CO₂ pro Jahr! ([Reduktionsverpflichtungen im Klimaschutzgesetz, www.kurier.at/nachrichten/167128.php, 11.06.2008](#))

6.2.1.7 Klimawirksamkeit des CO₂ in großer Höhe ist 2 bis 5mal höher wirksam als am Boden

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Klimawirksamkeit des emittierten CO₂ s in großer Höhe 2 bis 5mal so hoch ist, als die des am Boden erzeugten Kohlendioxids (VCÖ und Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)).

Im vorliegenden Fachbeitrag wird darauf nicht eingegangen.

6.2.1.8 Flugzeuge stoßen nicht nur CO₂ aus, sondern u. a. auch Wasserdampf und Stickoxyde mit der Produktion von Ozon

Und die beeinflussen neben dem CO₂ ebenfalls das Klima. Der Wasserdampf führt z.B. zum Aufbau von Kondensstreifen und Zirruswolken. Beide verstärken den Treibhauseffekt, besonders wenn sie in der Nacht entstehen.

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

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

Im vorliegenden Fachbeitrag wird darauf nicht eingegangen.

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

Die folgende Graphik stellt folgende Argumente eindrucksvoll dar.

Rein energetisch gesehen, entspricht schon die Energiemenge, die „nur“ der Erzeugung von mehreren 100.000 t CO₂ /Jahr allein in Flughafennähe (unter 915m Höhe) zugrunde liegt (rosa in der Graphik), der Jahresenergieerzeugung eines Kraftwerks der Größe Freudenaus¹ (grün).
http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Donaukraftwerke

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

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

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

(Bundesland Luftschadstoff-Inventur, www.bundesumweltamt.at, Emissionskataster der Stadt Wien).

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

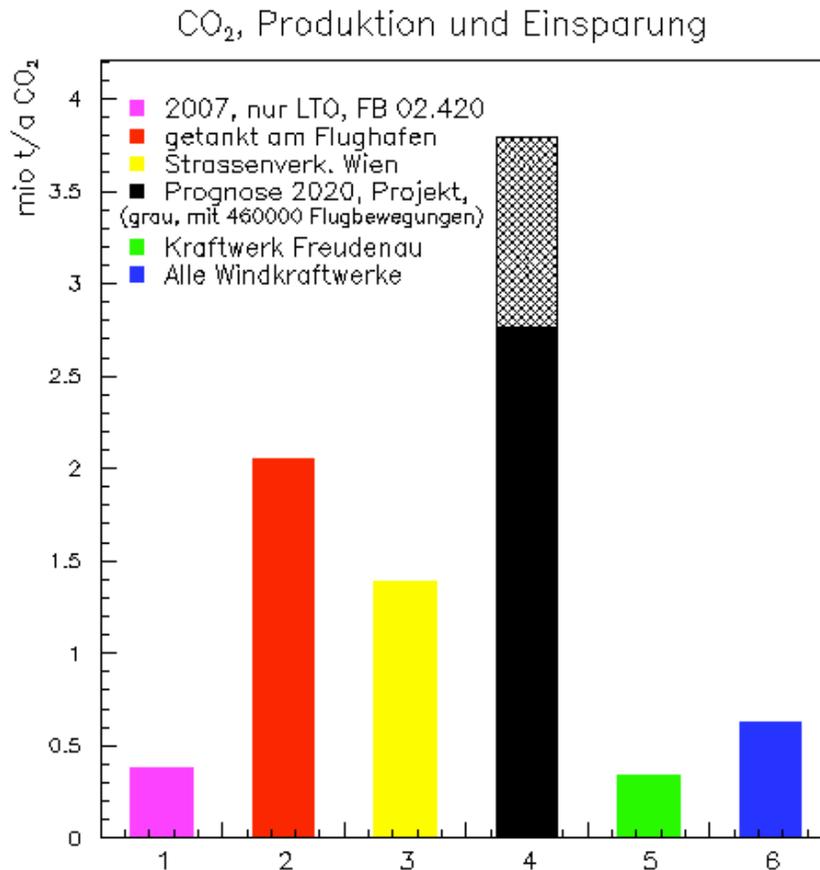


Abbildung 2: CO₂ Produktion und Einsparung

Beschreibung der Graphik:

Die CO₂ Erzeugung, bzw. Einsparung ist für 6 Beispiele dargestellt, Einheit: mio t/a, alle Angaben, außer die Prognose, beziehen sich auf das Jahr 2007

1. rosa: Die von dem Projektwerber im FB 02.420, Tab.2 dargestellte Menge, hochgerechnet auf das Jahr 2007 (es beinhaltet nur den KFZ und LFZ Verkehr bis 915m Höhe)
2. rot: Die CO₂-Menge, auf Grund der am Flughafen tatsächlich getankten Menge Kerosin im Jahr 2007 nach FB 02.420, Tab.3
3. gelb: Gesamter Straßenverkehr von Wien, 2007 (Bundesland Luftschadstoff-Inventur, www.bundesumweltamt.at, Emissionskataster der Stadt Wien).
4. schwarz: Prognose der durch das Projekt erzeugten Menge CO₂ durch am Flughafen getanktes Kerosin (Verdoppelung der Menge von 2003) Planszenario, Jahr 2020. Aufgrund der Wachstumsprognosen der FWAG wird diese Menge schon früher erreicht werden (Zitate Presseinformation der Flughafen Wien AG vom 17.01.2008). Ein weiteres Ansteigen bis zur Auslastung mit 460.000 Flugbewegungen (die laut Studie der TU[2] und Beispiel Heathrow möglich sind) ist wahrscheinlich, graue Region.
5. grün: Eingesparte Menge CO₂ im Kraftwerk Freudenau unter der Annahme eines äquivalenten modernen kalorischen Kraftwerks mit Kraft-Wärme-Kopplung.

http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Donaukraftwerke, <http://www.e-sicher.at/index.php?id=96>

6. blau: CO₂ Einsparung durch sämtliche Windkraftwerke Österreichs, Stand Ende 2006
<http://de.wikipedia.org/wiki/Windenergie> (Annahmen für Berechnung wie bei 5).

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

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

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

Grundsätzliche Kommentare zum Vorhaben

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

Zur Begründung des Vorhabens werden Prognosen über die Entwicklung des
Flugverkehrs und der Passagierzahlen herangezogen, die aber lediglich auf
wirtschaftliche Entwicklungen gegründet, in die Zukunft fortgeschrieben werden. Die
Abkehr von fossilen Kohlenwasserstoffen und die Notwendigkeit der Reduktion der
CO₂-Emissionen auf allen Ebenen zum Zwecke des Klimaschutzes finden bei diesen
Prognosen keine Berücksichtigung.

„Für das Prognoseszenario 2020 ist durch die Zunahme des Flug- und KFZ-Verkehrs
im Planungsraum gegenüber dem Ist-Zustand (Basisjahr 2003) mit einer
Verdoppelung der CO₂-Emissionen zu rechnen“ (UVE, S. 232). Aufgrund dieser
Prognose ist nicht nachvollziehbar, wie das Vorhaben mit den Zielen der Europäischen
Union, bis 2020 eine Kohlendioxid-Emissionsreduktion um 20% gegenüber 1990 zu
erreichen, mit der österreichischen Klimastrategie und mit den Verpflichtungen
Österreichs zur Erreichung der Kyoto-Ziele in Einklang steht.

Zu beanstanden ist der Versuch in Tabelle 3, des UVE Fachbeitrages Klima 02.240, durch den
Vergleich mit der gesamten CO₂ Produktion Österreichs, das Projekt zu verharmlosen, wie es
auch GLOBAL2000 beanstandet.

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

*Tabelle 3: Flugbewegungen von Linien- und Bedarfsflügen und berechnete Gesamt- CO₂- Emissionen
von Luftfahrzeugen die, aufgrund von Start und Landung, dem Flughafen Wien zugerechnet werden können
Vergleich mit CO₂ Emissionen Österreichs von 2005 (Treibhausgasinventur Datenstand 2007)*

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

Die prognostizierte CO₂-Gesamtmenge bei einer Verdoppelung der Erzeugung von 2003 ist in der Abbildung 11 schwarz dargestellt. Bei voller Auslastung des umgesetzten Projektes erhöht sich der CO₂-Ausstoß um die in grau dargestellte Menge.

Zweitens beinhaltet die gesamte CO₂ Produktion in Österreich nicht nur den Verkehr, sondern auch u.a. Industrie und Haushalte, also viele lebensnotwendige und unverzichtbare Prozesse.

Der Vergleich der durch das Projekt erzeugten nicht lebensnotwendigen zusätzlichen Menge von 1.38 mio t/a (bis hin zu 2.4 mio t/a bei Endauslastung) mit der CO₂-Einsparvorgabe des Umweltministers von 4.7 mio t/a für den Verkehr alleine, zeigt die große Umwelt-Relevanz des Projektes. Diese Mengen müssten wiederum beim sonstigen Verkehr noch zusätzlich eingespart werden.

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

6.2.2 Zusammenfassung der Kritik UVE Fachbeitrag Klima 02.420

In Anbetracht der großen Schwierigkeit, den durch das Projekt zu erwartenden zusätzlichen Energieverbrauch und die damit verbundene CO₂ Erzeugung, sowie deren gesamte Klimaschädlichkeit ökologisch vertretbar wieder zu kompensieren, ist das eingereichte Projekt **nicht umweltverträglich** und daher abzulehnen.

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA zum Thema Klima

Zusammenfassende Beantwortung der Einwendungen Nr. 87, 160, 162, 89, 954,

1022 und 1038:

Die wesentlichen Fragen beziehen sich auf:

Untersuchungsraum, Bauphase, KFZ-Verkehrsnetz, Kyoto-Protokoll, CO₂ Klimawirkung in größerer Höhe.

Diese Fragen werden wie folgt beantwortet:

*→ Die Erstellung einer Energie- und Klimabilanz war zum Zeitpunkt der Einreichung noch nicht erforderlich.

***→ Neue Entgegnung:**

Die Vorlage weiterer Unterlagen durch die Antragsteller ist notwendig:

- 1.) Die Rev.05 wurde 2010 eingereicht und das Verfahren ist noch im Laufen,
- 2.) im UVP-G steht schon zum Zeitpunkt der 1. Einreichung 2008 unter „Umweltverträglichkeitserklärung“ § 6 (1) „Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten...

e) Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Energieträgern“

Dies wurde u.a. von der „Bl Dr.Fritz, Laufnr. 16, Bl Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste, Dr. Tögel, Laufnr. 160, sowie Vorlage Leth (Fritz), Laufnr. 159 gefordert und nicht beantwortet, denn

die Tabellen in UVE 01.100 enthalten nur den Strom und Erdgasbedarf, aber nicht den Energiebedarf durch den Treibstoffbedarf (KFZ und LFZ).

Ein vollständige Aufstellung des Energiebedarfs, aufgeschlüsselt nach Energieträgern gemäß dem UVP-G wird gefordert

Ferner fordert das Kumulationsprinzip, dass das gesamte Projekt beurteilt wird

Beantwortung des Gutachters der FWAG, Fortsetzung, zur CO₂ Emissionen

*→ zur CO₂ Emissionen:

Relation der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens zu den Gesamtemissionen von Wien+Niederösterreich 2005 [1000t/d]				
Nullszenario 2020	Planszenario 2020	Nullszenario 2025	Planszenario 2025	Wien+NO 2005
1,7	2,1	1,8	2,4	77,0
Anteil der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens an den Gesamtemissionen Wien+Niederösterreich 2005				
2,2%	2,7%	2,4%	3,1%	

In Abbildung 1 sind die Relationen aus den Ergänzungen Juli 2010 wiedergegeben.

Abb.1: Relationen der CO₂-Äquivalente zu den Gesamtemissionen von Wien und Niederösterreich (Abbildung 4.19-2 aus der Ergänzung Klima K4-18 vom Juli 2010)

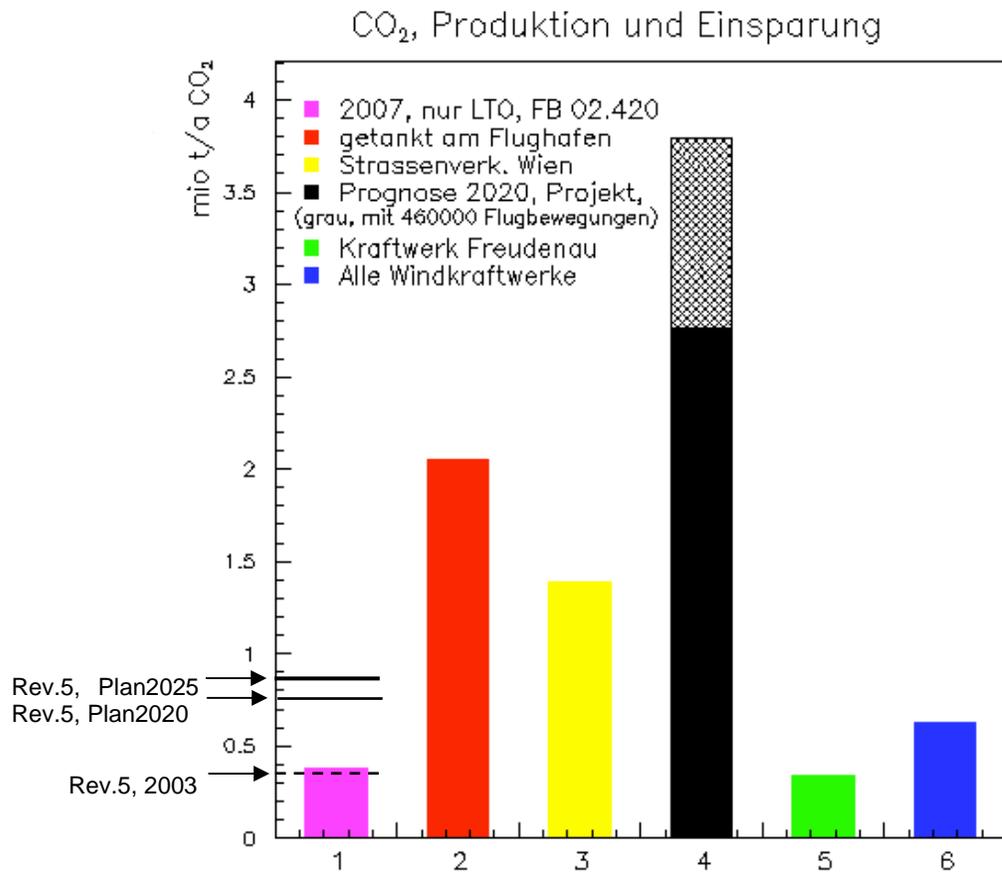
Man erkennt natürlich deutlich, dass eine Steigerung des Flugverkehrs eine Steigerung der CO₂ Emissionen bewirkt.

Die Änderung zwischen Nullszenario und Planszenario 2025 beträgt weniger als 1%.

Diese Erhöhung der CO₂ Emissionen führt aus fachlicher Sicht zu keinen lokal- oder regionalklimatisch nachweisbaren Auswirkungen.

***→ Neue Entgegnung: die Antwort ist unvollständig und verharmlosend, denn:**

1. das Nullszenario2020 ist nicht bewilligt, daher sind Vergleiche damit hinfällig;
2. es geht im Einwand um die klimaschädigende Wirkung und nicht um „lokal- oder regionalklimatisch nachweisbaren Auswirkungen“;
3. das Gebiet Wien + NÖ als Vergleichsgebiet mit 19.592 km² ist zu groß gewählt, wenn das Gebiet der CO₂ Emissionen so stark begrenzt ist, nämlich auf nur ca 500 - 900 km² (entspricht einem Umkreis von ca 13 – 17 km, unter 915m Höhe).
4. Ferner ist der Vergleich in Abb.1 nicht einsichtig, da die Gesamtemissionen in Wien + NÖ auch lebensnotwendige Vorgänge (z.B. heizen, Lebensmittel) beinhalten, man kann nur mit dem sonstigen Verkehr vergleichen
5. Ein Vergleich der CO₂ Erzeugung aus dem LTO Zyklus (bis 915m Höhe) und auf Grund der getankten Treibstoffmenge am Flughafen mit der CO₂ Erzeugung des gesamten Wiener Straßenverkehrs zeigt die Klimaschädlichkeit des Projektes:



Beschreibung der Graphik:

Die CO₂ Erzeugung, bzw. Einsparung ist für 6 Beispiele dargestellt, Einheit: mio t/a, alle Balken-Angaben, außer die Prognosen, beziehen sich auf das Jahr 2007, die Linien in „1“ wurden nach bekannt werden von Rev.05 zugefügt.

Horizontale schwarze Linien über „1“ beziehen sich auf die neuen Werte aus Rev.05.

Die CO₂ Erzeugung, bzw. Einsparung ist für 6 Beispiele dargestellt, Einheit: mio t/a, alle Angaben, außer die Prognosen, beziehen sich auf das Jahr 2007

1. rosa: Die von dem Projektwerber im FB 02.420, Tab.2 Rev.0 dargestellte Menge, hochgerechnet auf das Jahr 2007 (es beinhaltet nur den KFZ und LFZ Verkehr bis 915m Höhe)
2. rot: Die CO₂-Menge, auf Grund der am Flughafen tatsächlich getankten Menge Kerosin im Jahr 2007 nach FB 02.420, Tab.3
3. gelb: Gesamter Straßenverkehr von Wien, 2007 (Bundesland Luftschadstoff-Inventur, www.bundesumweltamt.at, Emissionskataster der Stadt Wien).
4. schwarz: alte Prognose (Rev.0) der durch das Projekt erzeugten Menge CO₂ durch am Flughafen getanktes Kerosin (Verdoppelung der Menge von 2003) Planszenario-alt, Jahr 2020. Aufgrund der Wachstumsprognosen der FWAG wird diese Menge schon früher erreicht werden ([Zitate Presseinformation der Flughafen Wien AG vom 17.01.2008](#)). Ein weiteres Ansteigen bis zur Auslastung mit 460.000 Flugbewegungen oder darüber hinaus (die laut Studie der TU und Beispiel Heathrow möglich sind) ist wahrscheinlich, graue Region und darüber.
5. grün: Eingesparte Menge CO₂ im Kraftwerk Freudenau unter der Annahme dass sonst ein äquivalentes modernes kalorisches Kraftwerks mit Kraft-Wärme-Kopplung in Betrieb zur Erzeugung von der gleichen Menge Energie vorhanden wäre (http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Donaukraftwerke, <http://www.e-sicher.at/index.php?id=96>)
6. blau: CO₂ Einsparung durch sämtliche Windkraftwerke Österreichs, Stand Ende 2006 (<http://de.wikipedia.org/wiki/Windenergie> (Annahmen für Berechnung wie bei 5).

Beantwortung Gutachten FWAG, Fortsetzung: „Hinsichtlich der Zielvorgaben des **Kyoto-Potokolls** sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen.“

Neue Entgegnung: auf internationaler Ebene hat die englische Politik vorgemacht, dass klimaschädigende Projekte zu stoppen sind und hat einer 3. Piste in Heathrow eine Absage erteilt.

6.3 Belastung des Tierbestands durch die geplante 3. Piste

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

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

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

6.4 Belastung der Gewässer durch die geplante 3. Piste

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

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

an.

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

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

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

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

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

7.2.1 Die der UVE zugrunde liegenden 335.000 prognostizierten Flugbewegungen sind unrichtig

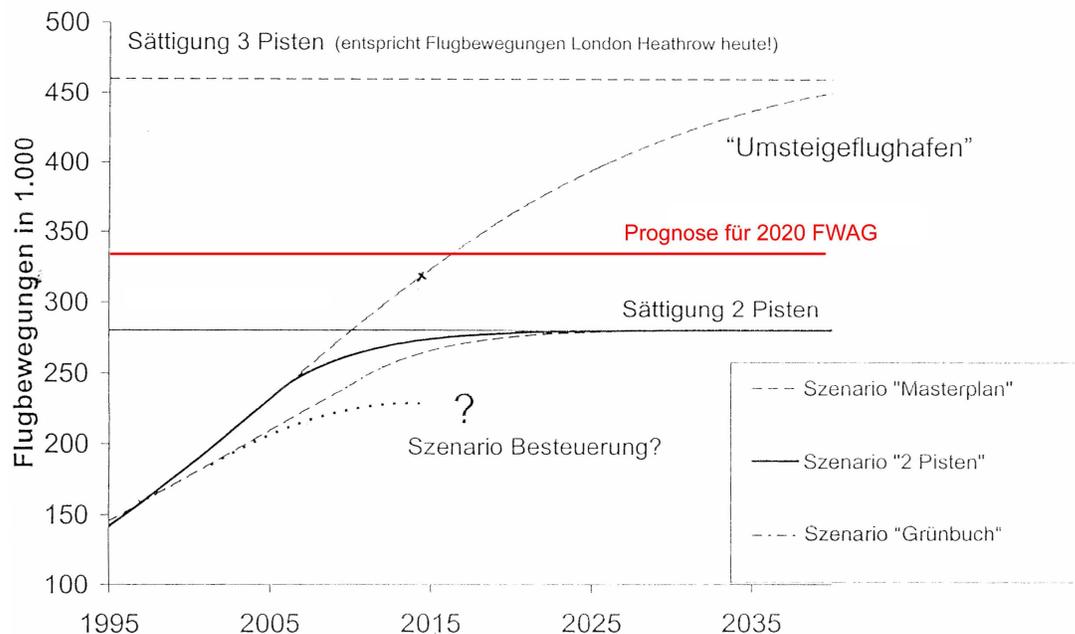
Da § 6 UVP-G Abs.1f die Bestanddauer des Vorhabens fordert, ist für die UVP das ausgelastete Projekt (lt. TU Wien [2] 460.000 Flugbewegungen jährlich) zu beurteilen und nicht nur eine Teilauslastung davon!

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

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

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

Masterplan 2015



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

Abbildung12 Masterplan 2015 aus [2]

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

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

Zitat:

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

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

(Presseaussendung Jänner 2008) ergibt 406.000 für das Jahr 2020

Beweise:

Zitate aus der Presseinformation der Flughafen Wien AG vom 17.01.2008:

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

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

Weiteres Zitat:

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

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

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

Ausgangszahlen (von der FWAG):

Flugbewegungen 2007: 254.870

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

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

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

In Rev.05 wird zwar nun von 371.000 Flugbewegungen/Jahr für 2020 und 415.000/Jahr Flugbewegungen für 2025 ausgegangen, aber das liegt noch immer wesentlich unter der mögliche Endauslastung von rund 500.000 Flugbewegungen/Jahr, oder sogar mehr, wie ein Vergleich mit ähnlichen Flughäfen (z.B. Heathrow) zeigt. Bei Bewilligung des Projekts mit den maximal 415.000 Flugbewegungen könnte die FWAG ohne weitere UVP auf 500.000 Flugbewegungen/Jahr gehen. Daher ist die Beurteilung des eingereichten Projekts viel positiver, als mit der wirklichen Endauslastung. Eine Beurteilung auf Grund der technisch möglichen Endauslastung wird gefordert.

7.2.3 Der Variantenvergleich ist in der vorliegenden Form unzulässig

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

Zitat FB 04.110 Abschnitt 5.1:

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

Diese Vorgangsweise ist aus 2 Gründen nicht nachvollziehbar:

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Unzulässigkeit des Variantenvergleichs belegt auch das neue Planszenario (dazu verweisen wir auf die Stellungnahme unter Punkt (5.1.2.1)).

7.2.4 Schlussfolgerungen

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Unten stehende Fragebeantwortung zeigt, lässt den Schluss zu, dass die Gutachter die möglichen Umweltauswirkungen einer 3. Piste gar nicht untersuchen wollen und erweckt den Eindruck der Befangenheit.

FVR 3.2. Anzahl der Flugbewegungen liegt deutlich unter der mit der 3. Piste mögl.

Kapazität

Beantwortung:

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems im Status-Quo und im

Ausbaufall ist nicht Gegenstand der Begutachtung der Luftverkehrsprognose.

Um die Umweltauswirkungen einer 3. Piste zu beurteilen, sind naheliegenderweise Worst Case Szenarios heranzuziehen – die maximale Anzahl der Flugbewegungen ist dafür ein auf der Hand

liegendes Kriterium. Die Frage wer welche Fragen zu begutachten hat oder auch nicht, darf hier keine Rolle spielen.

Der Einwand wurde also nicht berücksichtigt, eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit einer 3. Piste, die weit länger als bis 2025 Bestand hätte, nicht möglich.

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

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

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

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

Zitat FB02.110, Aufgabenstellung:

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

In der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen wird auf diesen Einwand nicht eingegangen, der sich auch auf das neue Nullszenario 2025 bezieht.

Das ex-Post UVP Verfahren ist immer noch nicht abgeschlossen. Vielmehr wurden die von zahlreichen Bürgern unterschriebenen Einwände (alleine über 900 aus Liesing) vom BMVIT bisher einfach ignoriert.

8.1.3 Schlussfolgerungen

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

In der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen wird auf obigen Einwand nicht eingegangen.

Eine kumulierte Betrachtung der Auswirkungen einer 3. Piste gegenüber dem tatsächlich genehmigten Nullszenario also nach wie vor nicht erfolgt. Damit ist eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit einer 3. Piste nicht möglich.

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

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

9.1 Die bestehenden Pistenvarianten wurden nur unzureichend geprüft

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

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

9.2 Weitere Kritik am Fachbeitrag 03.100

9.2.1.1 Zu 03.100 - 1.1.1 Feststellung des Entwicklungspotentials

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

9.2.1.2 Zu 03.100 - 1.1.2. Erste Planungen

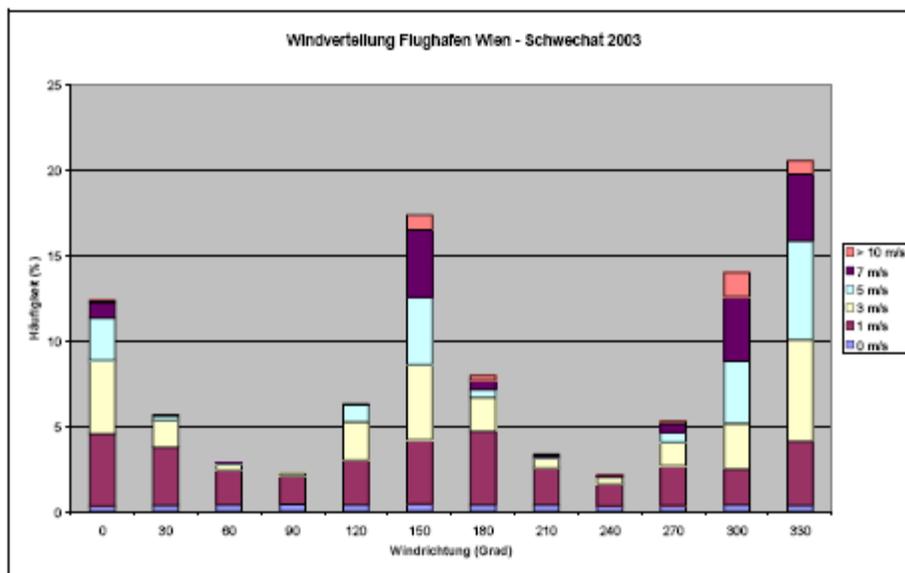
Zitat:

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

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

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

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG
FACHBEITRAG IMMISSIONSBERECHNUNG
02.410



(b)

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

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

9.2.1.3 Zu 03.100 - 1.1.4 Durchführung des Mediationsverfahrens

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

9.2.1.4 Zu 03.100 - 1.1.4 Entscheidungsfindung im Mediationsverfahren

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

9.2.1.5 Zu 03.100 - 2.1.1 Fluglärm / Variantenvergleich Fluglärm

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

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

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

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

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

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

9.2.1.6 Zu 03.100 - 2.1.3 Flugsicherheit (betrifft auch 02.180 und 04.180)

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

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

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

In diesem nicht abgebildeten Teil des Untersuchungsraumes befinden sich:

- dichtest besiedelte Wohngebiete

- Krankenhäuser
- Schulen und Kindergärten
- Altenheime
- Veranstaltungsorte

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Darauf dass das geringere Gruppenrisiko für die Variante der Piste 16/34 spricht, wurde vom Gutachter nicht eingegangen.

9.2.1.7 Zu 03.100 - 2.1.4 Nutzungen

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

9.2.1.8 Zu 03.100 - 2.4.2 Gesamtbeurteilung Luftschadstoffe

Hier wird keiner Variante der Vorzug gegeben, aus der Tabelle 23 ist aber ersichtlich, dass nur die Piste 16/34 bei NOx als irrelevant eingestuft wird, während die Piste 11/29 zu geringfügiger Belastung führt. Hier ist also eine 3. Piste 16/34 die umweltverträglichere Variante.

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

Eine Berechnung der externen Kosten, welche durch den mit einer 3. Piste möglichen Flugverkehr zu erwarten sind, wie sie z.B. am Flughafen Frankfurt (Ermittlung externer Kosten

des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main, Endbericht, 07.11.2003, Stephan A. Schmid et al) durchgeführt wurde fehlt. Damit lassen sich die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der unterschiedlichen Pistenlagen relativ objektiv ermitteln. Eine Ergänzung auf Basis einer realistischen Flugroutennutzung in einem Wirkungsradius von mindestens 30 km rund um den Flughafen wird daher gefordert.

9.2.2 Zu 03.100 - 2.5. Zusammenfassung Variantenvergleich Parallelpistensystem

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

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

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

- Beim medizinisch besonders bedenklichen Nachtfluglärm
 - mehr als 3000 weniger Gesamtbetroffene d.h. nur etwa 15% der Betroffenen die eine Pistenlage 11R/29L-2400 verursacht
 - keine Betroffenen in der höchsten Lärmzone > 65 dBA
 - deutlich weniger Betroffene in der zweithöchsten Lärmzone 60-65 dBA
- Beim Konfliktpotential im Bereich Nachtfluglärm
- Beim Gruppenrisiko (kollektives Risiko – Anzahl der Tote nach einen Flugzeugunfall)
- Bei der Zerstörung landwirtschaftlich genutzter Flächen
- Beim wildökologisch relevanten Flächenverbrauch
- Beim Flächenausmaß der Veränderung des natürlichen Bodenaufbaus
- Bei der Altlasten- und Kampfmittelsituation
- Bei der Belastung der Oberflächenwasser (u.a. Verschmutzung der Donau)
- Bei den NO₂ Immissionen betreffend den Schutz der menschlichen Gesundheit
- Bei den NO_x Immissionen die den Schutz der Ökosysteme und der Vegetation betreffen

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

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

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

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Auf zentrale Einwände zum Variantenvergleich wurde nicht eingegangen. Beispielsweise findet sich die folgende Antwort, die an der eigentlichen Fragestellung vorbeiläuft:

LÄR 24.2. Curved approach wird bereits für 2010 angenommen, **Variantenvergleich** ist hinsichtlich Lärmzonen und Flugrouten absurd (setzt voraus, dass 2010 prakt. alle Flugzeuge curved approach haben, ein beträchtl. Anteil an Flugzeugen einer leiseren Generation angehört und nimmt Prognose-Verkehrsaufkommen von 2007 an). Lärmzonen liegen aufgrund von curved approach ganz woanders als in Realität, sind kleiner als tatsächlich. Curved approach wird auch in Zusammenhang mit dem Aufbau eines europäischen Satellitennavigationssystems gebracht

Beantwortung:

LÄR 24.2.1.

Es ist zutreffend, dass für den Variantenvergleich der Lage einer neuen Piste ein unrealistisch hoher Anteil an lärmarmen Flugzeugen unterstellt wurde. Der Fehler betrifft aber aufgrund des Relativvergleichs alle Lagevarianten gleichermaßen. Aufgabe des Variantenvergleichs war es, eine aus schalltechnischer Sicht optimale Variante zu ermitteln. Da der Fehler alle Berechnungen in gleicher Weise betrifft, beeinflusst er das Ergebnis nicht wesentlich.

So sagen die Ausführungen zu der Anzahl der lärmarmen Flugzeuge nichts über die restliche Qualität eines Variantenvergleichs aus, der auf falschen Verkehrszahlen, falschen Flugrouten

und einer signifikant anderen Flugroutenverwendung als in der Planvariante aufsetzt (siehe auch Ergänzungen zu

Die eigenartig eingeschränkte Art der Fragebeantwortung lässt den Schluss zu, dass der Gutachter das Thema nicht ernsthaft diskutieren möchte und erweckt damit den Eindruck der Befangenheit.

9.3 Die Notwendigkeit eine 3. Piste wurde nur unzureichend geprüft

Eigentlich sollte dieses Thema für eine Umweltverträglichkeitsprüfung unerheblich sein.

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

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

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

Ergänzende Stellungnahme

Auch 2011 ist keine Notwendigkeit für eine 3. Piste erkennbar. Vielmehr sind die zu erwartenden großflächigen Umweltauswirkungen und die daraus resultierenden Umweltkosten Verschwendung von Steuergeld, denen kein adäquater öffentlicher Nutzen gegenüber steht.

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

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

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

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

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

Zusammenfassung der ergänzenden Stellungnahmen auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA

Die Kritik an der UVE aus dem Jahr 2008 wird von den neuen Einreichunterlagen des Flughafens und den UVGA bestätigt. Dazu tragen insbesondere die Verzehnfachung der Starts über Liesing gegenüber der alten Planvariante und der nachweislich falsche Variantenvergleich bei. Es gibt also weiterhin keinen Grund zur Annahme, dass eine 3. Piste umweltverträglich sein kann oder dass wenigstens die am wenigsten umweltunverträgliche Variante eingereicht wurde.

Vielmehr ist eine 3. Piste alleine schon auf Grund der damit geplanten Verlagerung von Fluglärm auf dicht besiedeltes Gebiet und der daraus resultierenden Gesundheitskosten für die Allgemeinheit, als Steuerverschwendung einzustufen.

Die Umweltverträglichkeitsgutachten können nur die wenigsten Einwände sachlich entkräften. Aus der Art der Fragebeantwortung bzw. Nichtbeantwortung aber auch den UVGAs selbst ist sogar eine nicht unerhebliche Befangenheit der Gutachter erkennen, die sich insbesondere in menschenverachtenden Grenzwerten für den Lärm manifestieren, die auf unwissenschaftlich recherchierten Grundlagen beruhen.

Die die Bl Liesing gegen Fluglärm und 3. Piste (gemäß §19 UVP Gesetz) schließt sich auch den negativen Stellungnahmen und Äußerungen aller anderen am Verfahren teilnehmenden und sich gegen den Antrag auf eine Piste 11 R / 29 L aussprechenden Personen und Verfahrensparteien zum UVGA an, soweit dies nicht mit den eigenen Ausführungen inkompatibel sind und soweit diese nicht den Interessen der Liesinger Bevölkerung - insbesondere in Bezug eine Einstellung der Flugrouten über Liesing – widersprechen. Das gilt sinngemäß auch für die Fachgutachten von Dr. Bayerl, Prof. Kohlbeck und Prof. Greiser.

11 Anlagenverzeichnis

Bereits mit der Stellungnahme zur UVE Rev. 03 mitgelieferte Anlagen:

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

Neue Anlagen

- [A] Abschätzung des tatsächlichen durchschnittlichen Fluglärm-Dauerschallpegels in Liesing, Bl „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“, 2010
- [B] Risikofaktor nächtlicher Fluglärm Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn, Greiser, 2010
- [C] Im Krankenhaus behandelte Krebserkrankungen als Folge einer Exposition gegenüber nächtlichen Fluglärm, Greiser, 2009
- [D] LEITFADEN UVP UND IG-L, Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, Überarbeitete Version 2007, Umweltbundesamt