

**FLUGHAFEN WIEN AG  
EX-POST  
UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT**

**Anlage 3 zum Schlussbericht  
Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen  
Stellungnahmen 01 – 13**

**Zusammenstellung:**

**DI Wolfgang STUNDNER**

Zivilingenieur für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft  
Steinklammergasse 21  
1130 Wien

Wien, Dezember 2010

**Auftraggeber:**

**BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR,  
INNOVATION UND TECHNOLOGIE**  
FLUGHÄFEN, FLUGSICHERUNGSANLAGEN,  
BODENABFERTIGUNG UND LUFTFAHRTHINDERNISSE  
A-1030 Wien, Radetzkystraße 2



**Inhalt:**

<b>Einleitung zur Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen .....</b>	<b>4</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 1 .....</b>	<b>5</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 2 .....</b>	<b>10</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 3 .....</b>	<b>16</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 4 .....</b>	<b>20</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 5 .....</b>	<b>32</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 6 .....</b>	<b>37</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 7 .....</b>	<b>38</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 8 .....</b>	<b>42</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 9 .....</b>	<b>50</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 10 .....</b>	<b>65</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 11 .....</b>	<b>75</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 12 .....</b>	<b>125</b>
<b>Stellungnahme Nr.: 13 .....</b>	<b>159</b>
<b>Beilagen Fachgebiet Lärm.....</b>	<b>183</b>
<b>Anhänge zu Stellungnahmen 12 und 13.....</b>	<b>186</b>

## Einleitung zur Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Im gegenständlichen Stellungnahmenband werden alle zum Ex-post Umweltverträglichkeitsbericht im Zeitraum vom 15. Oktober 2009 bis zum 03. Dezember 2009 eingegangenen Stellungnahmen aus fachlicher und rechtlicher Sicht behandelt.

Behauptete allfällige Wertminderungen von Grundstücken sind in Österreich weder in UVP-Verfahren noch im gegenständlichen Verfahren betreffend den zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Kommission (EK) vereinbarten Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht (Ex-post UVB) Verfahrensgegenstand. Behauptete allfällige Wertminderungen sind auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen.

Die Stellungnahme der Stadtgemeinde Schwechat langte deutlich nach Ende der Stellungnahmenfrist beim bmvit ein. Sie wird daher im gegenständlichen Stellungnahmenband nicht explizit behandelt, die darin angeführten Einwände entsprechen jedoch Einwänden in Stellungnahme 8 (Frau Mag. Krenn) und werden im Rahmen dieser behandelt.

## Stellungnahme Nr.: 1

Von: BILEF (Bürger Initiative Lebenswertes Enzersdorf/Fischa)

Adresse: Julius Raab-Gasse 3, 2431 Enzersdorf an der Fischa

Obmann: Ing. Gottfried Patsch

Datum Stellungnahme: 30.11.2009

BILEF (Bürger Initiative Lebenswertes Enzersdorf/Fischa) Stellungnahme zum ex- post-Umweltverträglichkeitsbericht zu den - in der Kundmachung vom 15.10.2009 zum Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2006/4959 angeführten - bereits 15 ausgeführten Projekten des Flughafen Wien.

### Einwand 1.1

Die Genehmigungsvoraussetzungen für das Projekt lagen gemäß § 17 Abs. 1 und 2 UVP- G nicht vor. Die Genehmigung ist gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G nicht zulässig.

Durch die Ausführung der angeführten 15 Projekte wurden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eingetretene, erhebliche Aufkommenssteigerungen des Flughafens geschaffen. Im Besondern die unter Punkt 1) „Verbesserung des Pistensystem 16/34“ angeführte Errichtung von Schnellabrollwegen war Voraussetzung zur nachfolgenden Steigerung des Flugaufkommens infolge entscheidender Verkürzung des Anflugintervall mit einer gravierenden Verschlechterung der Umweltsituation der Anrainer in Enzersdorf/Fischa. Die in der Beschreibung des Einzelprojektes angeführten Umweltauswirkungen sind völlig unzureichend.

Durch die mit dem Projekt ermöglichte Steigerung des Flugaufkommens wird unter anderem

- das Leben und die Gesundheit von Menschen gefährdet; insbesondere führen die massiv erhöhten Flugbewegungen und verkürzten Landeintervalle zu einer unzumutbaren, die Gesundheit gefährdende Zunahme der Lärmbelastung, sowie auch zu einer gesundheitsgefährdenden erhöhten Belastung durch Feinstaub und andere Luftschadstoffe.
- eine erhebliche Belastung der Umwelt verursacht, die den Boden, das Klima, die Luft, den Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.
- das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der NachbarInnen gefährdet; hierdurch werden die Grundstücks- und Wohnraumnutzung und deren Erholungs- und Verkehrswert massiv beeinträchtigt. Die Umsetzung des Projektes schmälerte auf unzumutbare Weise den Verkehrs- und Erholungswert der umliegenden Liegenschaften sowie die Gesamtattraktivität des betroffenen Siedlungsraumes.

### Stellungnahme der Behörde

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 Luftfahrtgesetz (LFG) zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden). Die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß LFG lagen in allen von der EK angesprochenen Verfahren vor, so dass die luftfahrtrechtlichen Bewilligungen zu erteilen waren.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind. Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Die umgesetzten Maßnahmen waren notwendig, um einen sicheren und reibungslosen Betrieb am Flughafen Wien, auf Grund der stetig steigenden Nachfrage zu gewährleisten und nicht, um eine zusätzliche Nachfrage zu ermöglichen.

Schnellabrollwege auf der Piste 16/34 dienen auch der verkürzten Rollzeit von Luftfahrzeugen am Boden, wodurch neben einem geringeren Zeitverlust für Passagiere auch seitens der Luftfahrzeuge Treibstoff und Triebwerkslärm im Rollvorgang eingespart werden kann.

#### Fachgebiet Lärm

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei der von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstation Enzersdorf/Fischa zwischen den Jahren 2000 und 2009 einen Rückgang der relevanten energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag von 58 dB auf 56 dB und dem LAeq - Nacht von 43 dB auf 38 dB (siehe Beilage 1).

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

- Die dem Ex-post-UVB zugrunde gelegten Steigerung des Flugaufkommens bewirken Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen, insbesondere hinsichtlich durch die Vorbelastung kritischen Parameter NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM 10, welche ein irrelevantes bis geringfügiges Ausmaß nicht überschreiten. Für Feinstaub PM 10 liegen die Maximalwerte der Zusatzbelastung des Flugverkehrs bei nächstgelegenen Wohnanrainern generell unter der Irrelevanzschwelle (max. JMW 0,03 µg/m<sup>3</sup>). Für NO<sub>2</sub> liegen die Zusatzbelastungen für den JMW und TMW (Zielwert) unter der

Irrelevanzschwelle. Für den HMW erreichen die Zusatzbelastungen ein max. geringfügiges Niveau (max. Wert: Mannswörth 11,3 µg/m<sup>3</sup> bzw. 5,7% vom Grenzwert). Für das Stadtgebiet von Wien wird die Irrelevanzschwelle von 3% nicht überschritten. Eine gesundheitsgefährdend erhöhte Belastung durch Feinstaub und andere Luftschadstoffe durch den Flugbetrieb ist daher aus luftreinhaltetechnischer Sicht nicht gegeben und auch in Zukunft nicht zu erwarten.

- Mehrjährige Depositionsmessungen am Areal des Flughafens zeigen Schwermetalleinträge welche keine Hinweise auf erhöhte Belastungen zulassen. Die Depositionsraten der in Österreich gesetzlich begrenzten Schwermetalle Blei, Cadmium, Kupfer und Zink am Areal des Flughafens entsprechen jenen gering belasteter Gebiete in Niederösterreich. Eine erhebliche Belastung des Bodens kann daher nicht abgeleitet werden.
- Durch die gegenständlichen Vorhaben hervorgerufene mikroklimatische Änderungen (Strahlungshaushalt, Windfeld, Wärmebilanz) bleiben auf den unmittelbaren Nahbereich (≤100m) dieser Vorhaben beschränkt und bewirken keine relevanten Veränderungen.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen und Darstellung der Luftschadstoffe NO<sub>2</sub>, PM 10 sowie PM 2,5 kann aus umweltmedizinischer Sicht davon ausgegangen werden, dass im Prognosehorizont 2020 bei Umsetzung der Maßnahmen zu keiner Gesundheitsgefährdung kommen kann.

#### Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume

Durch das gegenständliche Vorhaben selbst, das sind Bauvorhaben im Flughafengelände, sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume auszuschließen, weil durch Flächenverbrauch keine sensiblen Lebensräume für Tiere oder Pflanzen und keine Bestände von gefährdeten, seltenen oder geschützten Tier- oder Pflanzenarten betroffen sind, durch Trennwirkung keine Tierarten betroffen sind, und keine erheblichen nachteiligen Fernwirkungen (Immissionen, Emissionen, Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, Lärm Licht) auf Tiere zu erwarten sind. Die angeführte verursachende Wirkung auf ein anderes Vorhaben, den Bau und den Betrieb einer dritten Piste, ist nicht Gegenstand dieses Umweltberichts. Die Umweltverträglichkeit jenes Vorhabens wird in einem eigenen Verfahren geprüft.

#### Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Wie bereits in der Behandlung der gegenständlichen Stellungnahme zum Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima festgestellt wird, zeigen mehrjährige Depositionsmessungen keine maßgeblichen Schadstoffzusatzbelastungen durch die Zunahme des Flugverkehrs und damit auf den Boden des Untersuchungsraumes.

#### Fachgebiet Oberflächen- und Grundwasser

Mit Verwirklichung der im Rahmen des ex-post UVB behandelten Vorhabens am Flughafen wurden eine Vielzahl von Maßnahmen zum Gewässerschutz realisiert. Zu

nennen ist vor allem die nunmehr vorgenommene Sammlung von Pisten- und Vorfeldwässern, sowie deren Reinigung über entsprechende, dem Stand der Technik entsprechenden Gewässerschutz- bzw. Kläranlagen. Eine durch die Vorhaben bedingte bleibende Schädigung von Gewässern ist daher auszuschließen.

#### Fachgebiet Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild

Da sich alle gegenständlichen Einzelprojekte innerhalb des Flughafenareals befinden, kommt es zu keiner Einschränkung von bereits vorhandenen Freizeitwegen und -einrichtungen in den umliegenden Gemeinden. Der Erholungswert bleibt erhalten, da sich lediglich aus dem Fachgebiet Lärm unmaßgebliche Erhöhungen der Lärmbelastung allfälliger Freiräume zur Freizeit- und Erholungsnutzung ergeben. Bezüglich Luftschadstoffe wird auf die Stellungnahme aus dem Fachgebiete Luftschadstoffe und Klima verwiesen.

### **Einwand 1.2**

Die, nach Realisierung der im Pkt. 1) angeführten Baumaßnahmen eingetretenen Flugaufkommenssteigerungen wurden erst durch diese Maßnahmen möglich und haben die Umweltsituation in Enzersdorf/Fischa deutlich verschlechtert. Die entsprechenden Flug-Daten liegen vor. Zur Beurteilung der damit eingetretenen Folgen für die Umwelt bedarf es keiner Zukunftsstudien. Wir beantragen eine Erhebung der aktuellen Situation durch allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige für Wien, Niederösterreich und Burgenland, ersichtlich im Österreichischen Amtskalender Sachgutachter.

Wir beantragen die Untersuchung nachstehender Themen:

- Ökologie
- Naturschutz
- Reinhaltung des Bodens
- Reinhaltung der Luft; Installation ständiger Luftmessgeräte und Auswertung durch objektive Gutachter
- Maßnahmen zur Vermeidung überhöhter Lärmentfaltung
- Umweltschäden, Umweltverträglichkeit, Schadensvermeidung und -sanierung
- Umwelttoxikologie

#### Stellungnahme UVB-Koordination

Im gegenständlichen Bericht wird eine fachliche Beurteilung der eingegangenen Stellungnahmen durch entsprechende Gutachter vorgenommen.

### **Einwand 1.3**

Sachverständige für Immobilien dieser Sparten sind zuziehen zum Beweis für die Entwertung der umliegenden Liegenschaften um das Flughafenprojekt durch erweiterten Fluglärm und Flugabgase.

Des weiteren wurde es versäumt, ein arbeitsmedizinisches Gutachten einzuholen, insbesondere darüber, wie sich Lärm- und Abgasbelastung durch das wegen des Projekts vermehrte Flugaufkommen auf die nicht nur in der Standortgemeinde, sondern auch in den umliegenden Gemeinden lebenden Menschen, auswirkt.

Wir beantragen bei Feststellung unzulässiger Umweltauswirkungen die Verordnung unverzüglicher Abhilfemaßnahmen wie zum Beispiel

- Kapazitätsdeckelungen im Flugbetrieb bei Überschreitung zu definierender Höchstwerte
- Ablöse betroffener Liegenschaften
- Schadenersatzzahlungen für beeinträchtigte Nutzung von Liegenschaften
- Nachtflugverbot zwischen 21 :00 und 07:00 Uhr
- Erweiterung der Lärmschutzmassnahmen (z.B. Lärmschutzwände, Wälle, Aufforstung, ..... gegen Bodenlärm

#### Stellungnahme UVB-Koordination

Zur Bestellung eines eigenen Sachverständigen für Immobilien wird auf die Einleitung zum gegenständlichen Stellungnahmenband verwiesen.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### Fachgebiet Lärm

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist und somit keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

##### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB wurden die Auswirkungen des gesamten Flugbetriebes des Prognoseszenarios und nicht nur die projektbezogenen Zunahmen auf die Anrainergemeinden dargestellt und bewertet. Gemeinden und deren Wohnbevölkerung, welche sich in größerer Entfernung zum Flughafen als die Standortgemeinden befinden, sind weitaus geringeren Belastungen (weit unter den Bagatelleschwellen) ausgesetzt und wurden daher nicht gesondert betrachtet.

##### Fachgebiet Humanmedizin

Eine arbeitsmedizinische Begutachtung ist Teil der umweltmedizinischen Begutachtung, da die Grenzwerte der am Arbeitsplatz erlaubten Schadstoffe für den acht-stunden Tag berechnet worden ist und somit über den Grenzwerte für Wohnanrainer liegt. Bezüglich Schallexposition gilt am Arbeitsplatz die Verordnung über Lärm und Vibrationen (VOLV), die im Fachbereich Schall ebenso behandelt wird. Hier gibt es keinerlei zusätzliche Überschreitung der erlaubten Grenzwerte und daher auch keine zusätzliche Maßnahmen aus dem Bereich der Arbeitsmedizin.

### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht.

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

## Stellungnahme Nr.: 2

Von: Dachverband der unabhängigen Bürgerinitiative gegen den Bau der 3. Piste

Adresse: Schwechater Straße 90, 2322 Zwölfaxing

Sprecherin: Dr. Jutta Leth

Datum Stellungnahme: nicht angegeben

Stellungnahme zum Ex-post-Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahren nach der UVP-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft

### Einwand 2.1

Den Punkten 1 bis 8 der Stellungnahme des Vereines Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden schließen wir uns inhaltlich an und ergänzen diese wie folgt:

Die medizinisch relevanten Folgen der bereits durchgeführten Kapazitätserweiterungen des Flughafens Wien werden unter anderem aus folgenden Gründen nicht adäquat eingeschätzt:

#### Stellungnahme UVP-Koordination

Es wird auf die Beantwortung der Stellungnahme 12 „Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden“ Punkte 1 bis 8 verwiesen.

### Einwand 2.2

#### Thematik Lärm:

- Die betroffene Bevölkerungsgruppe wird erheblich unterschätzt

- Der Bericht stützt sich in der Beurteilung auf wissenschaftlich überholte und zum Teil auch fachlich zweifelhafte Studien und lässt die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung völlig außer Acht.
- Die von der WHO entwickelten Standards (Guidelines for Community Noise) werden nicht berücksichtigt und die als unbedenklich betrachteten Grenzwerte werden um Dimensionen zu hoch angesetzt.
- Vor allem die Ortschaften in unmittelbarer Nähe des Flughafens sind Einzelschall-Spitzenpegeln ausgesetzt, die weit über jeder gesundheitsneutralen Intensität liegen und den Aufenthalt im Freien für die Bevölkerung fast unmöglich machen (siehe Messergebnisse Zwölfaxing). Es wird auch die Möglichkeit, über Lärmschutzmaßnahmen entsprechende Linderung zu erzielen, dramatisch überschätzt.
- Entsprechend neuester Lärmforschungsergebnisse sind nicht über Monate gemittelte Durchschnittswerte für die Beurteilung der medizinischen Folgen heranzuziehen, sondern Spitzenschallpegel und Überflugfrequenz.
- Die derzeitigen Beschränkungen der Nachtflüge sind völlig unzureichend.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfasst der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq}$  50 dB am Tag und  $L_{eq}$  40 dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-

Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	$L_{DEN}$	$L_{night}$
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Aufgrund der Erhebungen der Lärmindizes und den medizinisch-wissenschaftlichen Arbeiten kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung der Richtwerte sowohl für Tag als auch Nacht es zu keiner Gesundheitsgefährdung kommen kann. Um Belästigungen zu mildern ist ein Maßnahmenprogramm, das sowohl aus passiven als auch aktiven Maßnahmen besteht als Auflage vorgesehen worden. So ist auch eine lärmpsychologische Betreuung vorgesehen.

## Einwand 2.3

### Thematik Luftschadstoffe:

- Das Ausmaß der Exposition gegenüber Luftschadstoffen wird in erheblicher Weise unterschätzt, indem systematisch Unterschätzungen anderer Fachbeiträge kritiklos übernommen werden, im Gegensatz zu relevanter wissenschaftlicher Literatur (z.B.
- werden die Risiken von Substanzen mit Unit-Risk-Werten nie reflektiert bzw. ist das gewählte Irrelevanzkriterium völlig unadaptiert aus dem Straßenverkehr übernommen worden, was weder in Bezug auf das Emissionsspektrum noch auf Masse bzw. Partikelzahl in dieser Form übertragbar ist).
- Es wurden keinerlei Messungen zu den lungengängigen - und daher von der Ärztekammer als besonders gefährlich eingestuften - Feinstaubpartikeln PM 2,5 durchgeführt - wobei die Anzahl die Gefährlichkeitsstufe ausdrückt
- Es wurde keine Stellungnahme zur Langzeitexposition bzw. chronischen Exposition der Bevölkerung genommen, ebenso nicht zu den zahlreichen anderen Emittenten der Region und entsprechenden Kumulationseffekten der Belastungen für die Bevölkerung.
- Es wurde weder die Vorbelastung der Region erhoben, noch erfolgte eine zusammenfassende Darstellung von Kumulations- und Interaktionseffekten, auch hat man nicht versucht, Fremdstoffwechselwirkungen im menschlichen Organismus zu überprüfen.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

- Von einer Unterschätzung der projektrelevanten Auswirkungen gegenüber Luftschadstoffen kann keinesfalls ausgegangen werden, da im Ex-post-UVB nicht nur die Zunahme gegenüber dem Prognosenullfall betrachtet, sondern der Auswirkungsanalyse das gesamte Flugverkehrsaufkommen 2020 zugrunde gelegt wurde.
- Die europäischen und nationalen Grenzwertregelungen sehen keine immissionsseitige Begrenzung der Partikelanzahl, sondern nur der Massenkonzentration vor. Daher wurden die Untersuchungen, wie Immissionsmessungen und Prognosen, auf diese Bestimmungen abgestimmt.
- Im Laufe des etwa 10-jährigen Beweissicherungsprogramms wurden auch PM 2,5 Messungen (2007) durchgeführt. Der Anteil der PM 2,5 Fraktion lag bei 74% der PM 10 Fraktion und betrug im Jahresmittel  $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Österreichweit liegt der Anteil der PM 2,5 Fraktion zwischen 70% und 80% der PM 10 Fraktion. Die PM 2,5 Belastung am Flughafen Wien ist daher als unauffällig zu bezeichnen und gewährleistet auch die Einhaltung des Ziel- bzw. Grenzwertes (ab 2015) von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Nachdem für die PM 10 Zusatzbelastungen weit unter der Bagatelleschwelle prognostiziert wurden, gilt dies jedenfalls auch für die Teilfraktion des PM 2,5.
- Gesonderte Vorbelastungsmessungen waren für den Ex-post-UVB nicht erforderlich, da im Rahmen der UVE 3. Piste seit 10 Jahren umfangreiche Untersuchungen durchgeführt werden und auf die Ergebnisse für die Ex-post-UVB zurückgegriffen werden konnte.

- Kumulationseffekte anderer Emittenten der Region werden durch Messdaten von Messstellen des NÖ Luftgütemessnetzes im Untersuchungsraum und des Messprogramms am Flughafen erfasst und werden somit bei der Istzustandsbeurteilung und Prognose berücksichtigt.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Aufgrund der Erhebungen der Luftschadstoffe über und den medizinisch-wissenschaftlichen gesicherten Ergebnissen, können durch die Einhaltung der Grenzwerte Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden. Diese Grenzwerte wurden aus Maßnahmen der Prävention so angesetzt, dass beim Durchschnittsmenschen keinerlei Gesundheitsproblem auftreten kann. Durch die Unterschreitung dieser Grenzwerte sind auch für empfindlichere Individuen keinerlei gesundheitliche Belästigungen zu erwarten. Dem Argument der systematischen Unterschätzung kann aus Sicht der medizinischen Betrachtung nicht beigetreten werden, da gesicherte Erkenntnisse lediglich aus dem Bereich der Arbeitswelt vorhanden sind. Die Grenzwerte, die im Arbeitnehmerschutzgesetz vorhanden sind, sind aber nach Umrechnung auf eine 24h-Belastung weit über den Grenzwerten der IG-Luft. Bei den relevanten Luftschadstoffen ist der Unterschiedsbetrag beim Faktor 1000 angesiedelt. ( $\mu\text{g} \leftrightarrow \text{mg}$ ) und daher werden selbst bei systematischen Fehler diese Grenzwerte noch immer eingehalten.

Generell ist zu sagen, dass jegliche Messungen im Projektgebiet immer alle Schadstoffe aufnehmen, eine Zuweisung zu den Verursachern erfolgt lediglich in den Berechnungsmodellen der technischen Gutachter. Daher ist bei Feststellung des Ist-Zustandes auch die Hintergrundbelastung durch andere Emittenten immer enthalten.

Das Modell des Irrelevanzkriteriums kann aus Sicht der humanmedizinischen Beurteilung gefolgt werden, da diese Werte immer im Ungenauigkeitsbereich der Messmethoden liegen und es keinerlei medizinisch nachweisbaren Effekt bei Erhöhung um diesen Faktor gibt. Da diese Grenzwerte so weit unterhalb medizinisch eindeutig zuordenbaren toxikologischen Effekten angesiedelt worden sind, kann aus medizinischer Sicht die Beurteilung nur durch die Abschätzung einer Wahrscheinlichkeit erfolgen. Gesicherte Daten über krankheitsauslösende Faktoren gibt es erst in höheren Bereichen (Faktor 1000), daher einigte man sich auf das Modell der Unit-Risk-Werten.

## Einwand 2.4

### Anträge:

- Einhaltung der WHO Grenzwerte bezüglich Lärm
- Ein Überflugsverbot in der Nacht für die besonders nahe gelegenen Ortschaften, die derzeit durch Spitzenschallereignisse bis 90 dBA belastet sind.
- Messung der Anzahl der lungengängigen Feinstaubpartikel PM<sub>2,5</sub> von unabhängigen Experten
- Minimierung des Unfallrisikos durch Führung der Flugspuren ausschließlich über unbebautes Gebiet (höchstes Unfallrisiko bei Start und Landung).
- Eine entsprechende Analyse des Emissionsspektrums unter Einbeziehung aller Kumulations- und Langzeiteffekte, Anreicherungen und Synergieeffekte im

menschlichen Organismus, Metabolitenbildung, Allergiepotehtial, Toxikokinetik am menschlichen Organismus, Anreicherungen in der Nahrungskette, Angaben zu Fremdstoff-Toleranzgrenzwerten, gesonderte Beurteilung kanzerogener Luftschadstoffe (Unit Risk ist und bleibt ein Schätzwert bei lebenslanger Exposition), etc.

- Abschaffung sämtlicher Incentives, die den Flugverkehr anlocken.
- Landeverbot für besonders laute Maschinen.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die europäischen und nationalen Grenzwertregelungen sehen keine immissionsseitige Begrenzung der Partikelanzahl sondern nur der Massenkonzentration vor. Daher wurden die Untersuchungen, wie Immissionsmessungen und Prognosen, auf diese Bestimmungen abgestimmt.

Im Laufe des etwa 10-jährigen Beweissicherungsprogramms wurden auch PM 2,5 Messungen (2007) durchgeführt. Der Anteil der PM 2,5 Fraktion lag bei 74% der PM 10 Fraktion und betrug im Jahresmittel 17 µg/m<sup>3</sup>. Österreichweit liegt der Anteil der PM 2,5

Im Rahmen des zitierten Beweissicherungsprogramm wurde eine Reihe von Luftschadstoffen mit kanzerogenem Potential, wie Benzol, Benz(a)pyren, polychlorierte Dibenzo(p)dioxine und Dibenzofurane (PCDD/F), polychlorierte Biphenyle (PCB), Hexachlorbenzol (HCB) und polychlorierte Phenole (PCPh), erfasst. Auffälligkeiten hinsichtlich des Belastungsniveaus konnten nicht festgestellt werden und waren aufgrund des Emissionsverhaltens des Flug- und KFZ-Verkehrs nicht zu erwarten.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Aufgrund der medizinisch-wissenschaftlichen Untersuchungen kommt es im Körper zu keinerlei Speichervorgänge bezüglich Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und PM 10. Diese Substanzen werden vom Körper wieder ausgeschieden, eine Ablagerung in Körperzellen konnte bisher noch nicht nachgewiesen werden. Kumulationswirkung zwischen der Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen kann durch die Unterschiedlichkeit der einwirkenden Substanzen (chemisches Noxe und physikalische Noxe) nicht erhoben werden. Da weder Lärm noch Luftschadstoffe in den Körper gespeichert werden können, kann es zu keiner Verstoffwechslung und damit zu keiner Metabolitenbildung kommen. Luftschadstoffe können zwar aus den Bronchien in die Blutbahn gelangen, sind dort inaktiv. Die Anreicherung in der Nahrungskette ist durch die mangelnde Verstoffwechslung der Substanzen nicht

möglich. Kanzerogene Luftschadstoffe wurden im Fachbeitrag Luftschadstoffe dargestellt, die Konzentrationen lagen unterhalb der Grenzwerte.

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht.

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab

## **Stellungnahme Nr.: 3**

Von: Bürgerinitiative „Stop-Fluglärm Wien-Süd-West

Adresse: Kardinal Piffelgasse 16, 1130 Wien

Sprecher: Ing. Frank Hörander, DI Herbert Hofmann

Datum Stellungnahme: 27.11.2009

Betrifft: Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht der Flughafen Wien AG entsprechend den Forderungen der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959.

Die „Bürgerinitiative Stop-Fluglärm Wien-Süd-West“ (in der Folge kurz BI) erstattet zu diesem, mit Edikt durch die Bundesministerin bekannt gegeben „Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht“ (in der Folge kurz UVB), der im Internet eingesehen werden kann, folgende STELLUNGNAHME:

### **Einwand 3.1**

1. Die im UVB genannten baulichen Maßnahmen (15 Projekte) am Flughafen Wien sind zusammenhängend mit der geplanten 3. Piste und als Gesamtmaßnahme zur Flughafenkapazitätserweiterung zu betrachten. Die BI fordert deshalb, dass die im UVB betrachteten Maßnahmen in die laufende UVP („Parallelpiste 11R/29L“, RU4-U-302/199-2008) einbezogen werden. Dabei sind auch die Kumulierung von Straßen-, Schienen- und Flugverkehrslärm und dessen Emissionen zu berücksichtigen. Auch jene Projekte, die über die 15 erwähnten hinaus im Bau oder in Betrieb sind, müssen einbezogen werden.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Stellungnahme der Behörde

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 Luftfahrtgesetz (LFG) zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden). Die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß LFG lagen in allen von der EK angesprochenen Verfahren vor, so dass die luftfahrtrechtlichen Bewilligungen zu erteilen waren.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

#### Fachgebiet Lärm

Das UVP- Verfahren 3. Piste ist nicht Gegenstand dieses Ex-post UVB.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB wird in der Auswirkungsanalyse nicht nur die projektinduzierte Zunahme gegenüber dem Prognosenullfall betrachtet, sondern das gesamte Flugverkehrsaufkommen 2020 zugrunde gelegt. Zusätzliche Wirkungen, welche durch die Errichtung der 3. Piste verursacht werden, sind Gegenstand des UVP-

Verfahrens 3. Piste. In diesem Verfahren sind mögliche kumulierende Wirkungen mit anderen Projekten zu behandeln.

### Einwand 3.2

2. Der UVB verweist und stützt sich mehrfach auf Abkommen, die im Flughafenmediationsverfahren vereinbart wurden. Es ist unzulässig, dass sich zuständige Behörden hinter zivilrechtlichen Vereinbarungen verstecken. Die BI fordert eindeutige und bindende behördliche Analysen (z.B. Verkehrsprognosen, Unfallrisiken), Maßnahmen und Auflagen, die über diese Vereinbarungen hinausgehen. Die BI verwehrt sich dagegen, dass durch ihre Teilnahme am Flughafen-Mediationsverfahren Zustimmung zu den im UVB beschriebenen baulichen Maßnahmen unterstellt wird. Die Mediationsteilnehmer bzw. das Dialogforum waren in keiner Weise informiert oder einbezogen.

3. Im Edikt sind die weiteren Verfahrensschritte nicht erkennbar, insbesondere, was mit den einlangenden Stellungnahmen geschehen soll. Damit ist der Sinn des UVB und der Nutzen - insbesondere für die vom Flugverkehr betroffenen - in dieser Form massiv in Frage gestellt.

Die BI fordert, dass der UVB und die darin aufgeführten Maßnahmen und deren Auswirkungen durch unabhängige Sachverständige geprüft wird, auch im Zusammenhang mit der geplanten 3. Piste („Parallelpiste 11R/29L“). Insbesondere fehlt ein - unbedingt erforderliches - medizinisches Gutachten, basierend auf den neuesten Erkenntnissen der WHO. Siehe z.B. auch die „Night Noises Guidelines“ → Eine wesentliche Änderung gegenüber älteren Veröffentlichungen der WHO ist darin die Absenkung des Mittelungspegels ( $L_{\text{night}}$ ) außerhalb von Wohnungen von 45 dB(A) auf 40 dB(A).

Neben den Lärmbelastungen- und Auswirkungen sind auch jene der anderen Emissionen (z.B. Schadstoffe) einzubeziehen.

#### Stellungnahme der Behörde

##### ad 2:

Das BMVIT war am Mediationsverfahren nicht beteiligt. Die Luftfahrtbehörden sind im Rahmen ihrer Verfahren auch nicht an die dort getroffenen Vereinbarungen gebunden, da es sich um rein zivilrechtliche Vereinbarungen handelt. Dies gilt auch für die von den Luftfahrtbehörden herangezogenen Sachverständigen.

##### ad 3.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

## **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

### Fachgebiet Lärm

Das UVP- Verfahren 3. Piste ist nicht Gegenstand dieses Ex-post UVB.

### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB wird nicht nur die projektinduzierte Zunahme gegenüber dem Prognosenullfall betrachtet, sondern der Auswirkungsanalyse das gesamte Flugverkehrsaufkommen 2020 zugrunde gelegt. Zusätzliche Wirkungen, welche durch die Errichtung der 3. Piste verursacht werden, sind Gegenstand des UVP-Verfahrens 3. Piste. In diesem Verfahren sind mögliche kumulierende Wirkungen mit anderen Projekten zu behandeln.

### Fachgebiet Humanmedizin

Die „Night Noise Guidelines for Europe“ zielen vor allem deshalb auf einen nächtlichen Dauerschallpegel außen von 40 dB ab, weil am Ohr des Schläfers ein Dauerschallpegel von 35 dB am Ohr (bei geschlossenen Fenstern) nicht überschritten werden soll. Bei dem in Österreich festgelegten Mindestluftschallschutz laut Bauordnungen, Ö-Normen und OIB-Richtlinien ist dieser Wert am Ohr des Schläfers jedoch auch bei höheren Außenlärmpegeln gewährleistet.

## **Einwand 3.3**

4. Es wird in keiner Weise dem Umstand Rechnung getragen, dass der Flughafen nicht nur etwa einen „natürlichen Bedarf“ an Flugverkehr abdeckt, sondern dass, aus Sicht der BI, gezielt Flugverkehr „geschürt“ wird. Auch sind die Flugbewegungszahlen nicht schlüssig nachvollziehbar.

## **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind. Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

Die umgesetzten Maßnahmen waren notwendig, um einen sicheren und reibungslosen Betrieb am Flughafen Wien, auf Grund der stetig steigenden Nachfrage zu gewährleisten und nicht, um eine zusätzliche Nachfrage zu ermöglichen.

### Einwand 3.4

5. Die BI fordert, dass die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr Innovation und Technologie für den UVB überprüft wird, da aus Sicht der BI berechnete Zweifel daran bestehen.
6. Es wird gefordert, dass Auswirkungen auf das Bundesland Wien analysiert und einbezogen werden, insbesondere auch der Südwesten Wiens. Es wird weiters gefordert, dass die „Bürgerinitiative Stop-Fluglärm Wien-Süd-West“ zukünftig in das gegenständliche Verfahren laufend einbezogen wird und die Stellung als Verfahrenspartei erlangt.

#### Stellungnahme der Behörde

##### ad 5 und 6.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden.

## Stellungnahme Nr.: 4

Von: ARGE gegen Fluglärm; Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien

Adresse: Landstraße 69, 2402 Maria Elend

Vereinssitz: 2320 Schwechat

Datum Stellungnahme: 02.12.2009

Mit Edikt (ohne Datum und Aktenzahl) hat die Bundesministerin bekannt gegeben, dass

- entsprechend den Forderungen der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959
- betreffend 15 Projekte auf dem Flughafen Wien
- die Flughafen Wien Aktiengesellschaft einen ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht vorgelegt hat, der im Internet eingesehen werden kann.

Die „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ (in der Folge kurz **ARGE**) erstattet zu diesem „ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht“ (in der Folge kurz **Bericht**) folgende **STELLUNGNAHME**:

## Einwand 4.1

1. Der ARGE ist bekannt, dass das Konzept

- den gegenständlichen Bericht der Öffentlichkeit vorzulegen, mit der Europäischen Kommission abgestimmt wurde.

Die Europäische Kommission geht offenbar davon aus, dass damit

- die Vorgaben der „UVP-Richtlinie“
- soweit eingehalten werden können, als dies bei einer „ex-post“ Betrachtung möglich ist.

Zur Frage, ob die UVP-Richtlinie verletzt wurde und ob der vorliegende Bericht diese Verletzung „ex-post“ ausgleicht, findet bekanntlich das Vertragsverletzungsverfahren 2006/4959 statt, sodass diese Frage von der Kommission zu beurteilen ist.

### Stellungnahme der Behörde

ad 1.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden.

## Einwand 4.2

2. Die ARGE kämpft für die Interessen der vom Flugbetrieb Flughafen Wien betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner, die insbesondere durch Fluglärm belastet werden. Der im Mediationsvertrag festgeschriebene Kompromiss ist aus Sicht der ARGE ein wesentlicher Beitrag zur Begrenzung der Belastungen der Bevölkerung. Für die ARGE stellt sich die Frage, welchen Nutzen die Bevölkerung aus dem gegenständlichen Verfahren der Ministerin ziehen kann.

Die ARGE stellt dazu kritisch fest, dass

- die Ministerin zwar mit Edikt bekannt gibt, dass
- im Internet der Bericht samt Dokumenten heruntergeladen werden kann und
- zu diesem Bericht „schriftlich Stellungnahmen abgeben“ werden können.

Weder aus dem Edikt, noch aus sonstigen Teilen der Homepage der Ministerin ist jedoch erkennbar

- welche weiteren Verfahrensschritte von der Ministerin gesetzt werden.

Um es noch deutlicher zu sagen:

Die Ministerin präsentiert den (lärmgeplagten) Bewohnerinnen und Bewohnern der Region einen

- ausführlichen und umfangreichen Bericht
- über die – vor dem Hintergrund der bereits durchgeführten Ausbaumaßnahmen – gegebenen Belastungen und
- fordert sie gleichzeitig auf, eine Stellungnahme abzugeben.

Die Ministerin gibt den Bewohnerinnen und Bewohnern jedoch nicht bekannt, was

- mit jenen Stellungnahmen geschieht, die nach ausführlichem Studium der Unterlagen abgegeben werden.

Die ARGE hat sich stets für eine möglichst breite Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Diskussion und Lösung der Umweltprobleme rund um den Flughafen Wien eingesetzt. Das Mediationsverfahren Flughafen Wien, an dem die in der ARGE organisierten Bürgerinitiativen und Siedlervereine teilgenommen haben, ist vom „Aarhus-Geist“ getragen: Die Aarhus-Konvention und die dazu ergangenen europarechtlichen Richtlinien haben das Ziel durch

- Information der Öffentlichkeit über die Umwelt,
- Beteiligung der Öffentlichkeit bei umweltbezogenen Entscheidungen und
- Zugang zu Gerichten und Tribunalen, die Interessen des Umweltschutzes zu stärken.

In diesem Sinn wird von der ARGE jede Art von Information begrüßt.

Gleichzeitig kritisiert jedoch die ARGE, dass der gegenständliche Bericht und

- die Partizipation der Bevölkerung durch die geforderte Stellungnahme
- nur dann dem „Aarhus-Geist“ entspricht, wenn
- das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Behörde, also die Ministerin angemessen berücksichtigt wird.

Dabei geht es der ARGE nicht um einen allfälligen „Formalfehler“ im Edikt. Die Erfahrungen im Mediationsverfahren Flughafen Wien haben vielmehr gezeigt, dass

- gerade die Möglichkeit der Mitwirkung der von den Umweltauswirkungen des Flughafens Wien, insbesondere vom Lärm betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner ein wesentlicher Bestandteil der Maßnahmen zur Entlastung der Bevölkerung ist.

Die ARGE geht davon aus, dass die Ministerin

- den Bericht durch Sachverständige beurteilen lässt, wobei
- bei dieser Beurteilung auch die Stellungnahmen der Bevölkerung berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Behörde

ad 2.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

In diesem Sinn bringt die ARGE inhaltlich folgendes vor:

**Einwand 4.3**

3. Fluglärm ist gesundheitsschädlich. Die in der ARGE vertretenen Bürgerinitiativen und Siedlervereine haben daher im Mediationsverfahren nicht nur
- für den Fall des Ausbaus in Form der dritten Piste, sondern
  - bereits für den laufenden Betrieb Maßnahmen gefordert. Solche Maßnahmen wurden in den zivilrechtlichen Verträgen
  - „Teilvertrag Aktuelle Maßnahmen“ und
  - im Mediationsvertrag festgelegt.

Die ARGE vertraut darauf, dass die getroffenen zivilrechtlichen Vereinbarungen eingehalten werden und auch durchgesetzt werden können.

Gleichzeitig hat die ARGE stets gefordert, dass insbesondere

- die Nachtflugregelung,
- die Vereinbarungen zur Verkehrsverteilung und
- die Maßnahmen des „technischen Lärmschutzes“ und insbesondere
- die „Lärmzonendeckelung“ (Festlegung von Widmungsgrenzen)

wie Sie im Mediationsverfahren (zivilrechtlich) vereinbart wurden, auch von den jeweils zuständigen Behörden verbindlich „umgesetzt“ werden.

Um es vorweg klar zu sagen:

Der wiederholte Hinweis des Berichts auf

- die zivilrechtlich vereinbarten Regelungen des Mediationsverfahrens ersetzen in keiner Weise
- die von den jeweils zuständigen Behörden zu treffenden Entscheidungen bzw. Auflagen.

### Stellungnahme der Behörde

#### ad 3.

Das BMVIT war am Mediationsverfahren nicht beteiligt. Die Luftfahrtbehörden sind im Rahmen ihrer Verfahren auch nicht an die dort getroffenen Vereinbarungen gebunden, da es sich um rein zivilrechtliche Vereinbarungen handelt. Dies gilt auch für die von den Luftfahrtbehörden herangezogenen Sachverständigen

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Entsprechend den bei der Lärmuntersuchung und Wirkungsanalyse zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind Lärmschutz-Maßnahmen dann durchzuführen wenn die Schallimmissionen im Prognose Planfall 2020 die festgelegten Grenzwerte bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung überschreiten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen wurde dabei im Fachbeitrag ermittelt, inwieweit notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen bereits im Rahmen des Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG, welches auf dem Mediationsvertrag beruht, umgesetzt werden und ob darüber hinaus noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Prinzipiell ist Lärm gesundheitsschädlich, jedoch ist es immer eine Frage der Dosierung und bei Einhaltung der Richtwerte wie sie im Fachbeitrag Lärm gefordert und auch eingehalten werden. Daher kann es zu keinerlei Gesundheitsschädigung kommen. Die Richtwerte der ÖAL haben Präventivcharakter, da tatsächlich nachgewiesene Gesundheitsschäden (aurale Schäden) erst ab einer Belastung von 80dB Dauerschallpegel vorkommen. Darunter ist oft ein multifaktorielles Geschehen bei dem der Lärm als eine Komponente zum Tragen kommt. Daher wurden die Dauerschallpegel auch auf nicht aurale Schäden ausgedehnt und auf das Niveau der vorgeschlagenen Größen gesenkt.

### **Einwand 4.4**

4. Bei Durchsicht des Berichts hat die ARGE den Eindruck gewonnen, dass
- die im Mediationsverfahren getroffenen zivilrechtlichen Vereinbarungen jene Entscheidungen ersetzen sollen, die
  - von der Ministerin bzw. von den dafür zuständigen Behörden zu treffen wären.

Aus Sicht der ARGE ist

- auf Grundlage des im Mediationsverfahren gefundenen Kompromisses
- ein Tätig werden der Behörden, insbesondere der Ministerin gefordert.

Lediglich am Rande weist die ARGE darauf hin, dass in den Fachbeiträgen Lärm (03.100), Raumplanung (03.200) sowie in der Darstellung der Maßnahmen (01.200) zwar ausführlich auf die Ergebnisse des Mediationsverfahrens hingewiesen wird, diese Ergebnisse jedoch

- im Dokument Maßnahmen (01.200) „annähernd vollständig“ jedoch
- im Dokument 03.100 (Fachbeitrag Lärm) nicht vollständig dargestellt werden. So fehlen insbesondere die Darstellungen zum Nachtflug, der Verkehrsverteilung, der Lärmzonendeckelung und die Flächenwidmungsbeschränkungen.

Kritisiert wird von der ARGE insbesondere, dass

- sich die Dokumente einerseits auf die Mediationsvereinbarungen berufen, jedoch
- andererseits der Beurteilung, insbesondere im Fachbeitrag Lärm andere „Beurteilungskriterien“ zu Grunde gelegt werden als im Mediationsverfahren.

In diesem Zusammenhang macht die ARGE geltend, dass

- der Bericht keine ausreichende Grundlage für eine umfassende Beurteilung durch die Ministerin darstellt, da
- eine Beurteilung durch einen humanmedizinischen Sachverständigen fehlt.

Aus Sicht der ARGE wären bei einer solchen „medizinischen Beurteilung“

- nicht nur die zivilrechtlichen Vereinbarungen des Mediationsverfahrens und die dort erarbeiteten Grundlagen heranzuziehen gewesen, sondern
- auch der in den fünf Jahren seit Abschluss des Mediationsverfahrens veröffentlichte Stand der Wissenschaft.

Die ARGE fordert insbesondere die Auseinandersetzung mit der aktuell veröffentlichten „Night Noises Guideline“ der WHO.

An dieser Stelle wird nochmals betont, dass es keinesfalls ausreicht

- darauf hinzuweisen, dass die im Mediationsverfahren getroffenen zivilrechtlichen Vereinbarungen
- über die im Fachbeitrag zugrunde gelegten „Grenzwerte“ hinausgehen würden.

Vielmehr hat der Bericht Grundlagen für eine Entscheidung der Ministerin bzw. der zuständigen Behörden zu schaffen – die aus Sicht der ARGE nicht ausreichend erarbeitet wurden.

### Stellungnahme der Behörde

ad 4.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Das BMVIT war am Mediationsverfahren nicht beteiligt. Die Luftfahrtbehörden sind im Rahmen ihrer Verfahren auch nicht an die dort getroffenen Vereinbarungen gebunden, da es sich um rein zivilrechtliche Vereinbarungen handelt. Dies gilt auch für die von den Luftfahrtbehörden herangezogenen Sachverständigen.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Entsprechend den bei der Lärmuntersuchung und Wirkungsanalyse zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind Lärmschutz-Maßnahmen dann durchzuführen wenn die Schallimmissionen im Prognose Planfall 2020 die festgelegten Grenzwerte bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung überschreiten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen wurde dabei im Fachbeitrag ermittelt, inwieweit notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen bereits im Rahmen des Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG, welches auf dem Mediationsvertrag beruht, umgesetzt werden und ob darüber hinaus noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Die „Night Noise Guidelines for Europe“ zielen vor allem deshalb auf einen nächtlichen Dauerschallpegel außen von 40 dB ab, weil am Ohr des Schlafers ein Dauerschallpegel von 35 dB am Ohr (bei geschlossenen Fenstern) nicht überschritten werden soll. Bei dem in Österreich festgelegten Mindestluftschallschutz laut Bauordnungen, Ö-Normen und OIB-Richtlinien ist dieser Wert am Ohr des Schlafers jedoch auch bei höheren Außenlärmpegeln gewährleistet. Im Allgemeinen wird dieser Wert beim gegenständlichen Projekt eingehalten sein. Es ist allerdings auch darauf hinzuweisen, dass ein Maßnahmenprogramm festgelegt wird um diese Richtwerte zu erreichen.

### **Einwand 4.5**

5. Die ARGE wendet ein, dass die Kumulierung von
- Fluglärm und
  - sonstigem Verkehrslärm (Straße und Schiene)

im Bericht nicht ausreichend untersucht wurde. Eine solche vertiefte Untersuchung wird von der ARGE schon deshalb gefordert, da

- gerade durch die Zunahme des Flugverkehrs auch
- der Straßen- und Schienenverkehr im gesamten Umland des Flughafens Wiens

erhöht wurde. Die ARGE weist darauf hin, dass der mit der Erhöhung insbesondere des Straßenverkehrs einhergehende zusätzliche Lärm, aber auch die damit verbundene Luftschadstoffbelastung im Bericht nicht ausreichend untersucht wurde.

Die ARGE fordert, dass als Ausgleichsmaßnahme für die Steigerung der Kapazität des Flughafens Wien

- eine Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs von der Behörde verbindlich festgeschrieben wird, da andernfalls eine Umweltverträglichkeit im Sinne der Richtlinie nicht gegeben ist.

Bei der Betrachtung der Umweltverträglichkeit sind gleichzeitig

- die Auswirkungen des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Dies zeigt beispielsweise das Projekt „Götzendorfer-Spange“, bei dem die Kumulation von Fluglärm, Schienenlärm und auch Straßenlärm zu berücksichtigen ist.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Verkehr

Zur Abschätzung vorhabensrelevanter Wirkungen wurde die Verkehrsentwicklung im Verkehrsnetz um den Flughafen mittels eines Nullfalls 2020 und eines Planfalls 2020 abgeschätzt. Planfall 2020 berücksichtigt die gegenständlichen 15 Einzelprojekte mit deren Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen.

Basis für die Abschätzung der Planfälle sind das zukünftige Passagieraufkommen, die Entwicklung des Beschäftigtenverkehrs, sowie infrastrukturelle und angebotsseitige Maßnahmen am und im Umfeld des Flughafens.

Gegenständlicher ex-post UVB zeigt somit die umweltrelevanten Wirkungen der 15 Einzelprojekte auf das Verkehrsnetz im und im Einzugsbereich des Flughafens. Entsprechend der Beurteilungen aus den Fachgebieten Luftschadstoffe und Lärm ergibt sich keine Notwendigkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen. So kann das bestehende bzw. das in Planung oder Bau befindliche Verkehrsnetz die durch die Vorhaben zu erwartenden Verkehrssteigerungen ohne erhebliche Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung der Anrainer aufnehmen. Die seitens des Einwenders geforderte Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs kann daher aufgrund der vorliegenden Expertise nicht gefordert werden, wenngleich eine solche zur Minderung der Umweltbelastungen generell wünschenswert wäre.

### Fachgebiet Lärm

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfaßt der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq}$  50 dB am Tag und  $L_{eq}$  40 dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB erfolgte eine äußerst umfangreiche Beschreibung des Istzustandes der Luftgüte für das Areal des Flughafens und der Region. Die Zusatzbelastungen durch Flug-, Airside- und Landsideverkehr wurde anhand einer detaillierten Emissionsanalyse und Immissionsprognose dargestellt und einer luftchemischen Bewertung unterzogen. Großräumige projektrelevante Verkehrsverlagerungen wurden anhand der prognostizierten Zunahmen des Verkehrsbeitrages einer Irrelevanzprüfung unterzogen.

## Einwand 4.6

6. Die ARGE ist stets dafür eingetreten, dass ein wesentlicher Schlüssel zur Minderung der Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm
- in der Anwendung der Instrumente der Raumordnung liegt.

Gleichzeitig hat die ARGE darauf hingewiesen, dass

- durch Fluglärm und andere Lärmquellen aber auch
- durch andere Emissionen (insbesondere Luftschadstoffe)

die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Gemeinden wesentlich eingeschränkt werden.

Die ARGE fordert, dass zum Ausgleich dieser Beschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten, aber insbesondere auch zur Hebung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner in den betroffenen Gemeinden wirksame Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden.

Aus Sicht der ARGE ist eine Umweltverträglichkeit im Sinne der Richtlinien nur dann gegeben wenn

- einerseits verbindlich festgelegt wird, dass Bauland nur dort als „Wohngebiet“ ausgewiesen wird, wo die Gesundheit der Bevölkerung nicht gefährdet wird und
- gleichzeitig Ausgleichsmaßnahmen zur Entwicklung der betroffenen Gemeinden und zur Hebung der Lebensqualität der Bevölkerung

vorgeschrieben werden. In diesem Zusammenhang wendet sich die ARGE dagegen, dass der Bericht lediglich die Auswirkungen auf „Hauptwohnsitze“ untersucht, da von Fluglärm und Schadstoffen alle betroffen sind, die sich in dieser Region aufhalten.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfasst der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq}$  50 dB am Tag und  $L_{eq}$  40 dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Rahmen des Monitoringprogramms UVE 3. Piste erfolgen seit etwa 10 Jahren umfangreiche Untersuchungen gesetzlich limitierter und nicht limitierter Luftschadstoffe. Auf die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurde bei der Erstellung des Ex-post-UVB zurückgegriffen.

Die gewonnenen Ergebnisse geben keine Hinweise darauf, dass durch die vorherrschende Immissionssituation die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Gemeinden wesentlich eingeschränkt werden könnten.

Der Argumentation, dass im Ex-post-UVB lediglich Auswirkungen auf „Hauptwohnsitze“ beurteilt wurden, kann nicht Folge geleistet werden, da die Beschreibung des Istzustandes für die Region um den Flughafen erfolgte und auch die Immissionsprognose für den gesamten Untersuchungsraum erstellt wurde. Diskrete Zahlenwerte wurden exemplarisch für die nächstgelegenen am höchsten belasteten Anrainergemeinden dargestellt. Bei der luftchemischen Beurteilung wird die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für Kurz- und Langzeitwerte beurteilt. Eine Unterscheidung hinsichtlich des Wohnsitzes sehen die gesetzlichen Bestimmungen nicht vor.

#### Fachgebiet Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild

Die Flughafenumlandgemeinden haben sich verpflichtet, Gebiete, die in Lärmzonen > 54dB  $L_{eq}$  liegen, nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen.

In Bezug auf die überörtlichen Rechtsvorgaben und Zielvorstellungen konnten keine Widersprüche zum Projekt festgestellt werden. Auch konnte in den NÖ Sachraumordnungsprogrammen keine flughafenbezogenen Aussagen und keine Vorgaben für die gegenständlichen Projekte festgestellt werden. Ausgleichsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Zum Einwand der „Untersuchung der Auswirkungen nur auf Hauptwohnsitze“ wird auf die Beantwortung des Fachgebiets Lärm verwiesen.

## Einwand 4.7

### 7. Zusammenfassung:

Aus Sicht der ARGE bietet der Bericht keine ausreichende Grundlage für die Beurteilung der Frage, ob die Umweltverträglichkeit im Sinne der Richtlinie gegeben ist oder nicht:

- a) Aus dem Edikt und sonstigen Unterlagen geht nicht hervor, welche weiteren Schritte – auch auf Grundlage der eingeholten Stellungnahmen – von der Behörde gesetzt werden.

In diesem Zusammenhang hat die ARGE Zweifel daran, dass die das Verfahren derzeit betreibende Ministerin für die oben angesprochenen Fragen wie beispielsweise

- Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Raumordnung zuständig ist.

- b) Die ARGE macht zusammenfassend geltend, dass eine Beurteilung der Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner der Region rund um den Flughafen Wien durch Fluglärm ohne Beiziehung von medizinischem Sachverstand nicht möglich ist. Die ARGE hat stets eine Vorsorge vor Gesundheitsschäden durch Lärm gefordert. Die Beurteilung dieser Frage ist

- nicht nur eine technische, sondern
- eine soziale und medizinische,

die von der Ministerin auf Grundlage des bis jetzt durchgeführten Verfahrens nicht beurteilt werden kann.

### Stellungnahme der Behörde

#### ad 5.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und

Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen ist eine Gegenüberstellung mit den medizinisch-wissenschaftlichen Ergebnissen aufschlussreich und ausreichend durchführbar gewesen.

## Stellungnahme Nr.: 5

Von: DI Christian Meyer

Adresse: Leithastraße 9a, 2433 Margarethen/Moos

Datum Stellungnahme:

Gutachten zur Lärmbelastung durch Fluglärm : Dipl.Ing.Gerold Wittstock  
Ingenieurbüro Wittstock Freiburg  
IWF  
für Wohngesundheit und Bauphysik  
Dipl.Ing. TH Karlsruhe

Siegfried Meyer Leithastr. 9 und Christian Meyer Leithastr. 9a

Inhalt ( 5 Seiten insgesamt )	Seite
1.) Aufgabenstellung	1
2.) Messumgebung und Aufnahmebedingungen	2
3.) Lärmbeschreibung und zugehörige Messwerte	2
4. Zusammenfassung	3
5. Fotos	4

### 1. Aufgabenstellung

Herr Meyer hat mich am 19.3.2009 beauftragt, die Lärmbelastung beider Häuser durch Fluglärm in Beispielen messtechnisch zu dokumentieren.

Dazu habe ich ihm meine portable Aufnahme - Einrichtung zur Verfügung gestellt 6.4.09 - 22.4.09 abzüglich Postlaufzeit. Damit konnten jederzeit Lärmereignisse aufgezeichnet werden. Ich kann bei der nachträglichen Auswertung feststellen, welche Ereignisse (Originalaufnahme) wann aufgezeichnet wurden (Echtzeitstempel) und wie laut sie waren (kalibrierte Messkette).

## 2. Messumgebung und Aufnahmebedingungen

Messort:	Es wird selbstverständlich grundsätzlich jeweils an dem Fenster gemessen, wo die höchsten Immissionen eintreffen.
Messgerät:	NORSONIC Schallpegelmesser Klasse 1, Frequenzbewertung A Zeitbewertung FAST Messkette insgesamt KI.2 - Genauigkeit
Lärmquellen:	startende und landende ( Protokoll) Düsenflugzeuge
Schallausbreitung :	Luftschall
Wetter:	kein Einfluss hörbar, laut Protokoll weder Wind noch Regen
Umgebungsgeräusche:	Singvögel ca. 20 dB leiser als Flugzeuge

## 3. Lärmbeschreibung und zugehörige Messwerte

a) Maximal- und Mittelwerte

Datei	Datum	LeqAF/Messdauer In Minuten	LAFmax/dB(A)	Start
15	17.4.ab 16.03h	60,8 dB(A) über 60 Minuten	78	nein
11	14.4. ab 16.05h	59,9 dB(A) über 36 Minuten	78	nein
17	18.4. ab 18.06h	62,0 dB(A) über 36 Minuten	80,1	nein
8	14.4.ab 7.24h	57,0 dB(A) über 36 Minuten	77,2	nein
3	10.4.ab 10.39h	65,6 dB(A) über 35 Minuten	84,1	nein
9	14.4. ab 8.37h	63,6 dB(A) über 33 Minuten	80,9	nein
7	13.4. ab 11.03h	66,0 dB(A) über 30 Minuten	84,5	ja
14	15.4. ab 20.43	1 Start	77,7	ja

(Eine Differenzierung nach Messorten ist möglich, erscheint aber unergiebig.)

Ergebnis :

1. Maximalwerte zwischen 75 und 85 dB. Diese Momentanbelastung ist meines Wissens bisher nicht bekannt gewesen.

2. Im Mittel LeqAF um die 60 dB(A) differiert kaum von den bekannten LDN Angaben um die 60 dB, was nicht überrascht (und hier weniger interessiert, da meine Stichprobenmethode kaum für die Gewinnung von Langzeitmittelwerten geeignet ist).

b) einfache Modellbildung eines Landevorgangs:

Dauer typisch zwischen 28 und 36 sek.

30 sec - Leq typisch zwischen 64,5 und 71,0

liefert einen typischen Landevorgang mit 30 sec Dauer und im Mittel ca. 67 dB. (Dass nach der bekanntlich auf Verkehrslärm nicht anwendbaren deutschen TA Lärm 98 noch 6 dB Einzeltonzuschlag hinzukämen, sei nur am Rande erwähnt.)

c) Kontrollrechnung Modell

Die längste Datei #15 liefert 30 Landungen in den ersten 42 Minuten

= 0,7 Landungen / Minute (danach sinkt die Flugfrequenz)

60 Minuten x 0,7 Landungen / Minute = 42 Landungen

42 Modell- Landungen / h ergeben einen Leq für die ganze Stunde

(21 Minuten /h a' 67 dB, 39 Minuten Ruhe) von rechnerisch 62,4 dB.

Das liegt erwartungsgemäß mit 1,6 dB etwas über dem gemessenen 60 Minuten-Leq von 60,8 dB, stimmt also hinreichend überein (mehr Genauigkeit ist nicht sinnvoll, da die Lärmereignisse zu stark differieren s.o.).

Daraus folgt, dass das Modell unter b) mit ausreichender Genauigkeit die Landungen der Datei 15 beschreibt. Damit ist aus der Anflugfrequenz ein Leq errechenbar.

(Wird nicht weiter vertieft, da der Leq für das subjektive Lärmempfinden weniger wichtig ist.)

#### 4. Zusammenfassung

Im Bereich der zeitlichen Mittelwerte des Lärmpegels werden die bekannten Ergebnisse um 60 dB bestätigt.

Maximalwerte des LeqIAF liegen zwischen 77 und 84 dB(A) bei typisch knapp 80 dB(A). Eine einfache Modellbildung des Landeanflugs (ebenfalls ohne Einzeltonanteil) wurde beschrieben und ermöglicht eine Abschätzung des mittleren Lärmpegels aus der Anflughäufigkeit.

Bei sämtlichen Messungen und Rechnungen kann der hohe Einzeltonanteil (+ 6 dB nach TA Lärm 98) nicht berücksichtigt werden.

#### 5. Fotos

Messorte:



### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Dem Gutachten liegen Messdaten zugrunde die nicht normgemäß ermittelt worden sind. Wie den 2 Fotos zu entnehmen ist, befindet sich ein Messpunkt direkt auf einer Gartentischplatte unmittelbar neben einer Hausfassade und der zweite Messpunkt auf der Sitzfläche eines Gartensessels im freien Gelände. In schalltechnischer Hinsicht ist nicht nachvollziehbar, dass so wie in der Stellungnahme festgestellt worden ist, „grundsätzlich an den Fenstern gemessen worden ist wo die höchsten Flugverkehrsimmissionen aufgetreten sind“ schalltechnische Messungen durchgeführt worden sind.

Entsprechend Ö-Norm S 5004, Punkt 5.2.1 sind bei Messungen im Freien Mikrofonhöhen zumindest zwischen 1,5 bis 2 m über dem Boden festgelegt und Messungen so durchzuführen, dass eine freie Schalleinstrahlung gewährleistet ist. Bei

den ggst. Messungen des Fluglärms wurde diese normgemäße Forderung augenscheinlich nicht eingehalten.

Nachdem die Ermittlung der Messdaten nicht normgemäß erfolgte und mögliche schalltechnisch beeinflussende Parameter nicht normgemäß beschrieben und dokumentiert bzw. erläutert worden sind, sind die ermittelten Messwerte nicht objektiv nachvollziehbar und in schalltechnischer Hinsicht nicht schlüssig.

Wie repräsentativ die ermittelten Messdaten sind kann aufgrund dessen nicht beurteilt werden. In der Folge muss aber davon ausgegangen werden, dass alle auf den erhobenen Messdaten aufbauende Berechnungen und Ergebnisse mit einem in schalltechnischer Hinsicht erheblichen Mangel behaftet sind.

Es wurden an 5 Messtagen jeweils für eine Dauer zwischen 30 und 60 Minuten energieäquivalente Dauerschallpegel LAeqAF zwischen 57 und 66 dB – Mittelwert = 60 dB - errechnet. Als Maximalwerte des LAFmax wurden in diesen Messzeiträumen Schallimmissionspegel zwischen 77,2 und 84,5 dB angegeben sowie für einen typischen Landevorgang die Dauer von 30 Sekunden und einem dabei verursachten LAeq von 67 dB errechnet.

In schalltechnischer Hinsicht wird darauf hingewiesen, dass der Beurteilungszeitraum für die vom Flugverkehr so wie beim Straßen- und Schienenverkehr verursachten Schallimmissionen entsprechend Bundes-LärmV vom 5.4.2006 ein Jahr beträgt. Insofern sind Minuten- bzw. Stunden oder Einzeltage kein Beurteilungskriterium.

Als Beurteilungszeitraum für die vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen wurden beim ggst. Ex-post UVB verschärfend nicht ein gesamtes Jahr sondern die verkehrsreichsten sechs Monate des Prognosejahres zugrunde gelegt.

Zur Objektivierung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen stehen in Margarethen am Moos auch die Messergebnisse der stationären dauerregistrierenden Fluglärmmessstation der FWAG in der Hintausstraße also unweit der Leithastraße 9 und 9a zur Verfügung.

In Hinblick auf die Entwicklung des jährlichen Tages LAeq (06:00 – 22:00 Uhr) zwischen 2000 und 2009 zeigen die Messergebnisse, dass in Margarethen am Moos die vom Flugverkehr verursachten energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq kontinuierlich im Bereich von 61 dB (Schwankungsbreite innerhalb von plus – minus 1 dB) liegen (Quelle: Evaluationsbericht 2009 - Dialog Forum Flughafen Wien).

Die Flugzeugtypenpegel-Statistik für Landungen auf der Piste 34 im Jahr 2009 (Quelle: Flughafen Wien AG, [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at) ) zeigt in Margarethen am Moos zusammengefasst folgendes Ergebnis:

Es wurden insgesamt 58.981 Landungen erfasst, die von 114 verschiedenen Luftfahrzeugtypen durchgeführt worden sind. Die von diesen Luftfahrzeugen verursachten maximalen Schallpegel (energetisch gemittelte maximale Schallpegel LAmax) betragen durchschnittlich 77,8 dB (Schwankungsbreite zwischen 71,3 dB bis 88,0 dB). Die Dauer der einzelnen Schallereignisse betrug durchschnittlich 19,3 sec (Schwankungsbreite 12,7 bis 30,7 sec). Die Messsysteme der insgesamt 14 stationären Fluglärmmessstationen der FWAG werden alle zwei Jahre geeicht und entsprechen der höchsten Genauigkeitsklasse 0,7 des österreichischen Maß- und Eichgesetzes. Insofern kann in schalltechnischer Hinsicht davon ausgegangen werden, dass die ermittelten Messdaten gegenüber dem Gutachten von Dipl. Ing. Gerold Wittstock - Ingenieurbüro Wittstock Freiburg - IWF - für Wohngesundheits- und Bauphysik - Dipl. Ing. TH Karlsruhe, normgemäß ermittelt und plausibel sind.

## Stellungnahme Nr.: 6

Von: volkspartei enzersdorf/fischa  
c/o Markus Plöchl - Gemeindeparteioibmann  
Adresse: Nelkensiedlung 5, 2431 Enzersdorf an der Fischa  
Datum Stellungnahme: 02.12.2009

Betrifft: Stellungnahme zum Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959

Innerhalb offener Frist nimmt die ÖVP Enzersdorf an der Fischa wie folgt Stellung:

Die insgesamt 15 Projekte, welche auch Gegenstand des Umweltverträglichkeitsberichtes bilden, stellen jedenfalls infrastrukturelle Verbesserungen für den Betrieb des Flughafens Wien dar, welche eine eingetretene, maßgebliche Steigerung des Flugaufkommens mit sich brachten.

Besonders das unter Punkt 1 „Verbesserung des Pistensystems 16/34“ angeführte Projekt, der Errichtung von Schnellabrollwegen war wesentlich für die Steigerung des Flugaufkommens, aufgrund der zeitlichen Verkürzung des Anflugintervalls.

Eine Folge davon ist, eine massive Verschlechterung der Umweltsituation (z. B. durch Emissionen, Feinstaub, u. a. Luftschadstoffe) der Einwohner in Enzersdorf/Fischa. Die in der Beschreibung des Einzelprojektes angeführten Umweltauswirkungen sind völlig unzureichend und bestenfalls als oberflächlich zu bezeichnen.

Ferner, darf auch auf die massive Beeinträchtigung der Werte von Immobilien (Grundstücke, Wohnungen, Häuser), der abnehmenden Attraktivität der Region sowie des sinkenden Erholungswertes hingewiesen werden.

### Stellungnahme UVP-Koordination

Bezüglich der Beeinträchtigung der Werte von Immobilien wird auf die Einleitung zum gegenständlichen Stellungnahmenband verwiesen.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB wird in der Auswirkungsanalyse nicht nur die projektinduzierte Zunahme der gegenständlichen 15 Einzelprojekte gegenüber dem Prognosenullfall betrachtet, sondern eine Absolutbetrachtung des gesamten Flugverkehrsaufkommens 2020 durchgeführt. Die prognostizierten Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen, insbesondere der in Bezug zur Vorbelastung kritischen Parameter NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM 10, überschreiten ein irrelevantes bis geringfügiges Ausmaß nicht. Für Feinstaub PM 10 liegen die Maximalwerte der

Zusatzbelastung des Flugverkehrs bei nächstgelegenen Wohnanrainern generell unter der Irrelevanzschwelle (max. JMW 0,03 µg/m<sup>3</sup>, max. TMW 0,07 µg/m<sup>3</sup>). Für NO<sub>2</sub> liegen die Zusatzbelastungen für den JMW und TMW (Zielwert) unter der Irrelevanzschwelle (max. JMW 0,42 µg/m<sup>3</sup>, max. TMW 1,3 µg/m<sup>3</sup>). Für den HMW erreichen die Zusatzbelastungen ein max. geringfügiges Niveau (max. Wert Mannswörth 11,3 µg/m<sup>3</sup> bzw. 5,7% vom Grenzwert) jedenfalls bei Einhaltung des Grenzwertes bezüglich der Gesamtbelastung. Eine massive Verschlechterung der Umweltsituation durch eine erhöhte Belastung an Feinstaub und anderer Luftschadstoffe aufgrund des Flugbetriebes ist daher aus luftreinhalte-technischer Sicht nicht gegeben und auch in Zukunft nicht zu erwarten

#### Fachgebiet Humanmedizin

Durch die zusammenfassende Absolutbetrachtung der 15 Einzelobjekte ist aus medizinischer Sicht auch das Prinzip der worst-case-szenarium gewährleistet und neigt daher zur Überschätzung als zur Unterschätzung der Belastung für die Anrainer. Daher kann davon ausgegangen werden, dass es im Prognosehorizont 2020 zu keiner Gesundheitsbelastung kommen kann.

#### Fachgebiet Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild

Da sich alle gegenständlichen Einzelprojekte innerhalb des Flughafenareals befinden, kommt es zu keiner Einschränkung von bereits vorhandenen Freizeitwegen und -einrichtungen in den umliegenden Gemeinden. Der Erholungswert bleibt erhalten, da sich lediglich aus dem Fachgebiet Lärm unmaßgebliche Erhöhungen der Lärmbelastung allfälliger Freiräume zur Freizeit- und Erholungsnutzung ergeben. Bezüglich Luftschadstoffe wird auf die Stellungnahme aus dem Fachgebiete Luftschadstoffe und Klima verwiesen.

## Stellungnahme Nr.: 7

Von: Wiener Umweltschutzanstalt

Adresse: Muthgasse 62, Riegel F, 1. Stock, 1190 Wien

Datum Stellungnahme: 02.12.2009

betr.: **Stellungnahme zum Ex-Post- Umweltverträglichkeitsbericht  
Flughafen Wien**

zu

Kundmachung der Veröffentlichung des von der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 geforderten Ex -post - Umweltverträglichkeitsberichtes gemäß den Grundzügen der UVP-Richtlinie der EU (85/337/EWG i.d.g.F.) im Internet.

Die Wiener Umweltanwaltschaft erlaubt sich wie folgt zum Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien Stellung zu nehmen:

### **Einwand 7.1**

Allgemein möchten wir vorab feststellen, dass es unserer Ansicht nach völlig unklar ist welche rechtlich verbindlichen Konsequenzen diese Ex-Post UVP tatsächlich haben wird. In diesem Zusammenhang ist nicht klar, wie allfällig von der Behörde als notwendig erachtende Auflagen bzw. Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben werden können, nach welcher gesetzlichen Grundlage sie hier beantragt werden können (es gibt ja kein Verfahren nach österreichischem UVP-Gesetz) und wer hier überhaupt ordentliche Rechtsmittel ergreifen kann. Wesentlich dazu ist auch die Frage, wer hier eigentlich Parteistellung hat und wie zu gewährleisten ist, dass eine Verfahrensbeteiligung der Nachbarn und Bürgerinitiativen auf dem Niveau einer UVP erfolgen kann.

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Inhaltlich ist folgendes anzumerken:

### **Einwand 7.2**

Irreführend und inkonsistent ist unserer Ansicht nach der Bezug auf das Mediationsverfahren und dessen Maßnahmen ohne hier auch die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen zu verwenden, die zu solchen Vereinbarungen geführt haben. Stattdessen werden die Grenzwerte der Lärmumgebungsrichtlinie als Beurteilungsgrundlage herangezogen (z.B. Band Umweltverträglichkeitsbericht 6.1.2.1.). Aber gerade diese Werte der Richtlinie wurden für die Mediationsvereinbarungen als Beurteilungsgrundlage, vor allem für Maßnahmen des technischen Schallschutzes, als unzureichend angesehen, dafür aber zusätzliche Beurteilungsmethoden (z.B. Sydneymodell) und wesentlich strengere Lärmgrenzwerte verwendet. Prinzipiell wird zwar auf die Maßnahmen der Ergebnisse des Mediationsverfahren verwiesen und an verschiedenen Stellen festgestellt, dass einige bereits in Umsetzung begriffen sind, es fehlt aber die explizite Darstellung der Maßnahmen als Projektbestandteil um auch eine verwaltungsrechtliche Verpflichtung für die Umsetzung mit diesem Ex-Post Verfahren zu erreichen.

**Besonders deutlich wird dies in der Feststellung im Umweltverträglichkeitsbericht (Pkt. 6.1.5 Maßnahmen), in dem festgehalten wird, dass für den Planfall 2020 keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, da die betroffenen Bereiche bereits über die Maßnahmen des Lärmschutzprogramms (d.h. durch den Mediationsvertrag) abgedeckt sind.**

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Entsprechend den bei der Lärmuntersuchung und Wirkungsanalyse zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind Lärmschutz-Maßnahmen dann durchzuführen wenn die Schallimmissionen im Prognose Planfall 2020 die festgelegten Grenzwerte bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung überschreiten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen wurde dabei im Fachbeitrag ermittelt, inwieweit notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen bereits im Rahmen des Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG, welches auf dem Mediationsvertrag

beruht, umgesetzt werden und ob darüber hinaus noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

### Einwand 7.3

Sich im Rahmen eines verwaltungsrechtlichen Verfahrens auf privatrechtliche Vereinbarungen, wie sie das Ergebnis des Mediationsverfahren darstellen zurückzuziehen und sich damit von der Pflicht befreit zu fühlen entsprechende Maßnahmen im Projekt selbst konkret vorzusehen widerspricht wohl einer korrekten Erstellung und Erarbeitung eines Umweltverträglichkeitsberichtes im Sinne der UVP-Richtlinie.

Schlussendlich ist als größtes Manko dieses Umweltverträglichkeitsberichtes und aus unserer Sicht auch völlig unverständlich das Fehlen einer umwelthygienischen Beurteilung der Auswirkungen des Projektes hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe durch einen Umweltmediziner anzusehen.

Zusammenfassend wird daher aus Sicht der Wiener Umwelthanwaltschaft festgestellt, dass bei dieser Ex-Post-UVP für die Öffentlichkeit betreffend des prozessualen und verwaltungsrechtlichen Prozedere keinerlei Transparenz besteht, vor allem hinsichtlich der Fragen,

- wie im Zusammenhang mit dem öffentlichen Stellungnahmeverfahren Einwendungen berücksichtigt werden,
- in welcher Art die Behörde hier Auflagen vorschreiben kann und
- auf welcher Grundlage Rechtsmittel eingebracht werden können

Auch inhaltlich ist dieser Umweltbericht wie an einigen Beispielen dargelegt aus unserer Sicht unvollständig und inkonsistent und berücksichtigt nicht ausreichend als gesetzlich verbindlichen Projektbestandteil die Ergebnisse des Mediationsverfahrens.

#### Stellungnahme der Behörde

Das BMVIT war am Mediationsverfahren nicht beteiligt. Die Luftfahrtbehörden sind im Rahmen ihrer Verfahren auch nicht an die dort getroffenen Vereinbarungen gebunden, da es sich um rein zivilrechtliche Vereinbarungen handelt. Dies gilt auch für die von den Luftfahrtbehörden herangezogenen Sachverständigen.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Der Einwand der Wiener Umwelthanwaltschaft bezieht sich auf das Fehlen einer umwelthygienischen Beurteilung der Auswirkungen des Projektes hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe durch einen Umweltmediziner. Diesem Umstand wurde seitens der Behörde mit der Bestellung einer Sachverständigen für Umweltmedizin Rechnung getragen, eine entsprechende Beurteilung maßgeblicher Kriterien erfolgt nun im Rahmen der Behandlung der vorliegenden Stellungnahmen.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen und Darstellung der Luftschadstoffe NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> sowie PM<sub>2,5</sub> kann aus umweltmedizinischer Sicht davon ausgegangen werden, dass es im Prognosehorizont 2020 bei Umsetzung der Maßnahmen zu keiner Gesundheitsgefährdung kommen kann.

## **Stellungnahme Nr.: 8**

Von: Mag.<sup>a</sup> Brigitte Krenn

Adresse: Kranichgasse 47, 2320 Schwechat

Obfrau der Plattform gegen eine 3. Piste des Flughafens Wien

Vereinssitz: Altkettenhofer Straße 1/5/1

2320 Schwechat

Datum Stellungnahme: 02.12.2009

Stellungnahme zur Veröffentlichung des von der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 geforderten Ex-post-Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) gemäß den Grundzügen der UVP-Richtlinie der EU (85/337/EWG i.d.g.F.)

Gegenstand des Verfahrens sind folgende Projekte:

1. Verbesserung des Pistenystems 16/34
2. Optimierung der automatisierten Landungen durch verbesserte Maßnahmen im Bereich der Pistenbefeuernungen
3. Bau von 13.000 m<sup>2</sup> An- und Abrollwegen und Neubau des Rollwegs A2a
4. Auswechslung des Unterbaus von ca. 50.000 m<sup>2</sup> Flugbewegungsfläche
5. Vorfelderweiterungen
6. VIP- und General Aviation Center
7. Errichtung neuer Parkplätze
8. Bau des Handling Centers West (HCW)
9. Errichtung des Air Cargo Centers (ACC)
10. Errichtung des neuen Flugsicherungstowers mit integriertem Bürogebäude
11. Office Center (Office Park)
12. Bus Terminal (neue internationale Busgates)
13. Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen und der Gepäckzentrale 2003 und 2004
14. Vorläufiger Terminal
15. Skylink

### **Einwand 8.1**

Diese Projekte sind bereits genehmigt und teilweise auch baulich umgesetzt oder bereits in Betrieb. Bei diesen Projekten handelt es sich zum Teil um Maßnahmen, die die Kapazität vor allem bei der Abwicklung von Passagieren erhöhen. Insofern sind diese Maßnahmen als indirekt kapazitätserweiternd auch für den Flugverkehr zu sehen. Zum anderen Teil sind die Ausbaumaßnahmen direkt kapazitätserweiternd. Das zeigt sich auch an der enormen Zunahme von Flugbewegungen ab dem Jahr 1999. Damit einhergehend erhöhen sich auch die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe für die AnrainerInnen und für die Umgebung. Als Anrainerin des Flughafens Wien-Schwechat fordere ich Verbesserungsmaßnahmen für die Situation.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag und dem LAeq - Nacht (siehe Beilage 1 und 2).

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die prognostizierten Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen, insbesondere der in Bezug zur Vorbelastung kritischen Parameter NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM 10, überschreiten in den nächstgelegenen Anrainergemeinden ein irrelevantes bis geringfügiges Ausmaß nicht. Dies lässt sich aus dem seit 1999 laufenden Monitoringprogramm für die 3. Piste ableiten bzw. untermauern

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht.

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

## **Einwand 8.2**

Als Anrainerin des Flughafen Wien-Schwechat und von den unmittelbaren Auswirkungen des Flughafen Wien-Schwechat Betroffene beantrage ich in diesem Verfahren die Einräumung der Parteienstellung als Nachbar und die Anfechtungsmöglichkeit gemäß Art. 10a UVP-RL. Weiters fordere ich, dass in diesem Verfahren Bürgerinitiativen das Recht auf Parteienstellung im Sinn des § 19 (1) und (4) UVP-G und die Anfechtungsmöglichkeit gemäß Art. 10a UVP-RL erteilt wird.

### Stellungnahme der Behörde

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

### **Einwand 8.3**

Wie im Fachbeitrag Verkehr dargelegt kommt es zu erheblichen Steigerungen des Straßenverkehrs im Planfall 2020.

Beispiele hierfür:

- S1 zwischen Schwechat Ost und Schwechat Süd + 16,3 % DTV
- S1 zwischen Schwechat Süd und Rannersdorf + 20,2 % DTV
- B9 zwischen B10 und Flughafen + 113,6 % DTV
- A4 zwischen Schwechat und Flughafen + 17,4 % DTV
- Im gesamten Stadtgebiet von Schwechat und Kledering kommt es zu Zunahmen des DTV: L2069 Klederinger Straße bis zu + 16%, B10 Bruck Hainburger-Straße + 16,7%
- Die Zunahmen des Straßenverkehrs sind auch unter dem Gesichtspunkt zu sehen, dass im Planfall 2020 ein DTV von 62.700 auf der S1 zwischen Schwechat Ost und Schwechat Süd angenommen wird. Verkehrszählungen der ASFINAG ergaben im Jahr 2008 bereits einen DTV von 61.888 in diesem Bereich. In Folge sind die Prognosen und dadurch die Auswirkungen auf das Verkehrsnetz und in weiterer Folge die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe höher als im Fachbeitrag angenommen.
- Unverständlich ist im Fachbeitrag Verkehr die Annahme, dass es auf der L2064 Mannswörther Straße im Ortsgebiet von Mannswörth zu keinerlei Verkehrszuwachs kommt. Auch ist die Annahme eines DTV von 600 nicht realistisch, da im Jahr 2007 bereits ein DTV bis zu 4.000 Kfz täglich gemessen wurde.
- Der Anstieg des ÖV-Anteiles von 23,3 % auf 43,1 % ist durch die alleinige Maßnahme CAT nicht nachvollziehbar.
- Dass nur bestehende Fahrpläne für Bahn- und Busverkehr in die Berechnungen aufgenommen wurden, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar. Es existieren bereits Fahrplanentwürfe der ÖBB, die stündliche Fernverkehrszüge durch Schwechat auf der S7-Trasse bis zum Flughafen vorsehen.

Durch die Ausweitungen des Verkehrs auf der Straße ist die innerstädtische Verkehrsberuhigung im Zentrum von Schwechat, Kledering und Mannswörth gefährdet. Mit der Zunahme des Verkehrs auf A4 und S1 ist mit weiteren Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffen zu rechnen. Im vorliegenden UVB wird negiert, dass hierdurch breitflächig

Belastungen mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen in einem vom BMFLuW als feinstaubbelastetem Sanierungsgebiet eingestuften Bereich erhöht werden.

Ich fordere deshalb:

1. Unbedingte Einführung eines Kurzintervalles für die S-Bahn auf der S7
2. Anschluss der Schnellbahn S7 an einen späteren Zentralbahnhof Wien. Damit Wegfall der Fernverkehrszüge durch das Stadtgebiet von Schwechat zum Flughafen Wien.
3. Schaffung eines Angebotes an Alternativmaßnahmen, um Verkehr auf der Straße zu vermeiden:
  - Ausweitung der Kernzone 100 bis zum Flughafen
  - Einrichtung eines Mobilitätsmanagements für die Bediensteten am Flughafen Wien-Schwechat und dadurch Schaffung eines Anreizes für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wie Radwegenbindungen des Flughafens in Richtung Schwechat, Wien und Fischamend, Bereitstellung von Fahrrädern am Flughafen etc.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Verkehr

Zur Abschätzung vorhabensrelevanter Wirkungen wurde die Verkehrsentwicklung im Verkehrsnetz um den Flughafen mittels eines Nullfalls 2020 und eines Planfalls 2020 abgeschätzt. Planfall 2020 berücksichtigt die gegenständlichen 15 Einzelprojekte mit deren Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen.

Basis für die Abschätzung der Planfälle sind das zukünftige Passagieraufkommen, die Entwicklung des Beschäftigtenverkehrs, sowie infrastrukturelle und angebotsseitige Maßnahmen am und im Umfeld des Flughafens.

Gegenständlicher ex-post UVB zeigt somit die umweltrelevanten Wirkungen der 15 Einzelprojekte auf das Verkehrsnetz im und im Einzugsbereich des Flughafens. Entsprechend der Beurteilungen aus den Fachgebieten Luftschadstoffe und Lärm ergibt sich keine Notwendigkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen. So kann das bestehende bzw. das in Planung oder Bau befindliche Verkehrsnetz die durch die Vorhaben zu erwartenden Verkehrssteigerungen ohne erhebliche Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung der Anrainer aufnehmen. Die seitens des Einwenders geforderte Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs kann daher aufgrund der vorliegenden Expertise nicht gefordert werden, wenngleich eine solche zur Minderung der Umweltbelastungen generell wünschenswert wäre.

### **Einwand 8.4**

Die Flugbewegungszahlen werden im vorliegenden UVB mit 270.000 pro Jahr begrenzt. Im Jahr 2008 wurden bereits Flugbewegungszahlen von 290.000 und darüber in 12 Monaten erreicht. Eine Stellungnahme von Prof. Schopf der Technischen Universität Wien geht davon aus, dass am Flughafen Wien-Schwechat mit dem derzeitigen 2-Pisten-System und unter Einhaltung der derzeitigen Nachtflugregelung bis zu 335.000 Flugbewegungen pro Jahr möglich sind. Diese Zunahme hat Auswirkungen auf sämtliche mit der Flugverkehrsentwicklung einhergehenden Umweltbelastungen (Bodenverkehr, Fluglärm und Schadstoffe etc.). Die Auswirkungen auf die Umwelt sind daher neu zu bewerten.

Der Ex-post-UVB behandelt die bisherigen uvp-pflichtigen Ausbauten wieder als Einzelprojekte und es unterbleibt dadurch eine Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen. Somit wird auch hier durch die fortgesetzte Aufsplitterung der Sinn einer Umweltverträglichkeitsprüfung verfehlt.

Insbesondere werden hierdurch auch die kumulierten Einflüsse auf den Naturraum, das Grundwasser und andere Schutzgüter nicht in ihrer Gesamtheit auf Basis des Masterplans 2015 bewertet, was die Zielsetzung einer Umweltverträglichkeitsprüfung klar verfehlt.

Insbesondere weise ich darauf hin, dass in der Region und da besonders in Schwechat bereits Belastungen in erheblichem Ausmaß durch Industrie und Verkehr bestehen und das Gebiet in seiner Gesamtheit betrachtet werden muss.

Vor allem die Ortschaften in unmittelbarer Nähe des Flughafens sind Einzelschall-Spitzenpegeln ausgesetzt, die weit über jeder gesundheitsneutralen Intensität liegen und den Aufenthalt im Freien für die Bevölkerung einschränken. Es wird auch die Möglichkeit, über Lärmschutzmaßnahmen entsprechende Linderung zu erzielen, überschätzt.

Entsprechend neuester Lärmforschungsergebnisse sind nicht über Monate gemittelte Durchschnittswerte für die Beurteilung der medizinischen Folgen heranzuziehen, sondern Spitzenschallpegel und Überflugfrequenz.

Die derzeitigen Beschränkungen der Nachtflüge sind völlig unzureichend.

Ich fordere deshalb die Einhaltung der WHO-Grenzwerte von max. 55 LAeq[dB] über 16 Stunden am Tag und max. 40 LAeq[dB] über 8 Stunden in der Nacht (im Freien, tagesbezogen); Berücksichtigung der Einzelereignisse und des Grundlärmpegels für die Beurteilung der Lärmbelastung und -begrenzung entsprechend WHO-Empfehlung und wirksame Gegenmaßnahmen bei Überschreitungen; somit Verringerung der Lärmbelastung auf ein nicht gesundheitsschädliches bzw. zumutbares Ausmaß für die Wohngebiete.

Ich ersuche die Behörde, den Anträgen und Forderungen im Vorschreibungsweg Rechnung zu tragen, sowie einen Bescheid über die Zuerkennung der Parteistellung als Nachbar zu erlassen, und die Antragstellerin vom Fortgang des Verfahrens in Kenntnis zu setzen.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB erfolgte eine äußerst umfangreiche Beschreibung des Istzustandes der Luftgüte für das Areal des Flughafens und der Region. Die Zusatzbelastungen durch Flug-, Airside- und Landsideverkehr wurde anhand einer detaillierten Emissionsanalyse und Immissionsprognose dargestellt und einer luftchemischen Bewertung unterzogen. Großräumige projektrelevante Verkehrsverlagerungen wurden anhand der prognostizierten Zunahmen des Verkehrsbeitrages einer Irrelevanzprüfung unterzogen. Der Auswirkungsanalyse der gegenständlichen 15 Einzelprojekte wird nicht nur die projektinduzierte Zunahme gegenüber dem

Prognosenullfall, sondern eine Absolutbetrachtung des gesamten Flugverkehrsaufkommens 2020 zugrunde gelegt. Eine Neubewertung der Auswirkungen auf die Umwelt ist daher nicht abzuleiten.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen und Darstellung der Luftschadstoffe NO<sub>2</sub>, PM 10 sowie PM 2,5 kann aus umweltmedizinischer Sicht davon ausgegangen werden, dass es im Prognosehorizont 2020 bei Umsetzung der Maßnahmen zu keiner Gesundheitsgefährdung kommen kann.

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht.

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen. Die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien unterliegt neben dem Angebot an bodenseitiger Infrastruktur auch noch anderen europäischen und internationalen Grundvoraussetzungen. Auf Grund der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 und dem Wegfall einiger Luftverkehrsunternehmen ging die Verkehrsnachfrage am Flughafen Wien zurück. Eine genaue Prognose ist auf Grund dieser Gegebenheiten nicht möglich. Des Weiteren erscheint es nicht zielführend, ein Flughafenpistensystem losgelöst von der restlichen bodenseitigen Infrastruktur sowie von europäischen und internationalen Grundbedingungen und der bestehenden Nachfrage hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu bewerten. Limitierende Faktoren welche über ein Jahr gesehen Berücksichtigung finden müssten sind zumindest die vorhandenen Flughafenslots sowie die vorherrschenden Windrichtungen und der damit in Betrieb befindlichen Pistenrichtungen.

#### Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume

Die gemeinsame Betrachtung der zu erwartenden Auswirkungen der gegenständlichen Vorhaben mit dem Vorhaben des Baus einer Dritten Piste ist nicht Gegenstand des ex-post-UVB. In Bezug auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume ist eine gemeinsame Betrachtung der Vorhabensbestandteile des gegenständlichen Vorhabens, also der Errichtung von Bauten und Anlagen im Flughafengelände und Verbesserungsmaßnahmen im Pistensystem, und von Bau und Betrieb einer Dritten Piste auch fachlich nicht erforderlich, weil an keinem der Standorte des ersten Vorhabens sensible Lebensräume von Tieren oder Pflanzen oder Vorkommen von seltenen oder gefährdeten oder geschützten Tieren oder Pflanzen betroffen waren und daher kumulative Auswirkungen auf die Schutzgüter durch ein weiteres Vorhaben nicht zu erwarten sind.

### Fachgebiet Oberflächen- und Grundwasser

Der UVB betrachtet die kumulierende Wirkung der Einzelprojekte auf das Grundwasser und Oberflächenwasser sowohl aus quantitativer, wie auch qualitativer Sicht. So bedingt der Verlust von natürlicher Sickerfläche durch Flächenversiegelung und durch Ableitung von Niederschlagswässern aus bislang über Versickerungsanlagen entsorgten Flächen von in Summe ca. 115 ha eine Minderung der Grundwasserneubildung im Ausmaß von etwa 2 l/s. Dieser Wert ist aus Sicht des Einzugsgebiets des Grundwasserleiters mit etwa 2,3% als geringfügig einzustufen. Aus qualitativer Sicht ist auf den durch die Sammlung und gesicherte Ableitung der Niederschlagswässer erhöhten Grundwasserschutz zu verweisen.

So ist auch aus Sicht des Schutzgutes Oberflächengewässer die nunmehr weitgehende Sammlung und gesicherte Ableitung der Dach- Straßen- und Flugbetriebsflächenabwässer über Kanäle in die Verbandskläranlage Schwechat als Verbesserung zu werten. Geringfügige Belastungen können sich durch die Ableitung von Niederschlagswässern der Pistenentwässerung in die Schwechat ergeben, sofern diese eine TOC Belastung geringer 70 mg/l (entspricht etwa einem CSB von 200 mg/l) aufweisen. Bei höheren Belastungen, welche durch den Einsatz von Enteisungsmitteln rasch erreicht werden, erfolgt über eine automatische Weiche die Ableitung dieser Wässer über Retentionsmaßnahmen in die Verbandskläranlage Schwechat.

Am Flughafen anfallende Schmutzwässer werden der Verbandskläranlage Schwechat zugeführt, Abwässer der Luftfahrzeug – Enteisungspositionen werden gesondert gesammelt und dem Faulurm der Verbandskläranlage Schwechat zugeleitet.

Durch die Reduktion der Versickerung von Pisten- und Rollwegabwässern kommt es zur Entlastung der Fischa, da Belastungen des der Fischa zuströmenden Grundwassers verringert werden.

Festzustellen ist, dass für alle wasserrechtlich relevanten Aspekte der Einzelprojekte eine entsprechende Bewilligung vorliegt.

## **Stellungnahme Nr.: 9**

Von: AFLG Antifluglärmgemeinschaft – Verein gegen entschädigungslose Grundentwertung durch Flugverkehr

Adresse: Wipplingerstraßen12/II/4/15, 1010 Wien

Datum Stellungnahme: 30.11.2009

Betrifft: Ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung im Auftrag der Europäischen Kommission, Brüssel; Äußerung zum „Umweltverträglichkeitsprüfungs“-bericht der Flughafen Wien AG (FWAG) zur Vorlage an die EU-Kommission

### Einwand 9.1

Da eine ex-ante Umweltverträglichkeitsprüfung für die bereits bestehenden Flughafen-Ausbauten, die mehrere hunderttausend Flugbewegungen pro Jahr verursachen, nicht mehr möglich war/ist, hat die EU-Kommission in wirtschaftlicher Betrachtungsweise den Auftrag erteilt, eine ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Da UVP und UVB ähnlich klingen, obwohl sie weder verwandt noch verschwägert sind, hat die fraglos bedeutende Flughafen Wien AG, vielleicht im Einvernehmen mit dem Bundesministerium, den klaren Auftrag der EU-Kommission umgedeutet und vor allem im Wege der PR-Abteilung einerseits einen Beharrungsbeschluss dargestellt, dass die Meinung der EU-Kommission von dieser bedeutenden Aktiengesellschaft mit noch bedeutenderen Großgesellschaftern nicht geteilt wird. Damit verbunden werden Darstellungen über eine privatrechtliche Mediation mit Nichtbeteiligten ohne Vollmachten und ein als Umweltverträglichkeitsbericht bezeichnetes Schriftstück produziert, zu dem man bei uns im Gymnasium ein Nichtgenügend erteilt hätte mit dem Hinweis „Thema verfehlt“. Die Beilagen sind objektiv unrichtig, während eine korrekte physikalische Berechnung der Umweltauswirkungen beigegeben wird (Beilage ./A). Dass dieses Papier allseits zur Beurteilung/Begutachtung befristet aufgelegt wurde, ist eine weitere Verhöhnung der EU-Kommission und deren klarer Rechtsmeinung. Es gibt durchaus Präzedenzfälle für nachträgliche Umweltverträglichkeitsprüfungen in Italien und Spanien. Vielleicht erkundigt sich die FWAG einmal dort, wie man eine Umweltverträglichkeitsprüfung ex-post vornimmt. So wie es geschehen ist sicher nicht!

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Das BMVIT war am Mediationsverfahren nicht beteiligt. Die Luftfahrtbehörden sind im Rahmen ihrer Verfahren auch nicht an die dort getroffenen Vereinbarungen gebunden, da es sich um rein zivilrechtliche Vereinbarungen handelt. Dies gilt auch für die von den Luftfahrtbehörden herangezogenen Sachverständigen.

### Einwand 9.2

In einem Umweltverträglichkeitsbericht, der den Namen als solcher verdienen würde, wäre doch richtig auszuführen gewesen, welche Lärmemissionen als Immissionen in welchen Gebieten und bei welchen Bevölkerungsgruppen wie ankommen, wie viel tausend Tonnen CO<sub>2</sub> und andere Schadstoffe schon jetzt über den Betroffenen ausgegossen werden und sicher auf die Liegenschaften herunterkommen und warum sich die auf Gewinn orientierte Aktiengesellschaft eine derartige Vorgangsweise zu genehmigen können glaubt. Eine korrekte physikalische und inhaltliche Betrachtungsweise, wie sie auch von der FWAG vorzulegen gewesen wäre, wird als Beilage ./A beigegeben. Während Österreich beklagt, im Ranking der Umweltverschmutzer zurückgefallen zu sein, hat es doch völkerrechtliche Vereinbarungen zu diesem Thema bereits klar gebrochen, beliebt der Bundesgesetzgeber das Anti-Korruptionsgesetz zum Ärger der EU zu „verdünnen“, wobei es strittig ist, ob das gesetzliche „Anfütterungsverbot“ noch gilt oder nicht. Auch hier ist die FWAG massiv tätig und veranstaltet zugunsten aller möglichen Personen und Organwalter sogenannte

Flughafenempfänge, die sich großer Beliebtheit bei den Eingeladenen erfreuen. Gleichzeitig wirbt die Flughafen Wien AG, bekanntlich auf Gewinn gerichtet, dass innerhalb der nächsten 10 Jahre eine ungeheure Erhöhung der Flugbewegungen stattfinden soll und unterlässt es geflissentlich, auch diesbezüglich richtige Lärm- und Schadstoffentwicklungen in ihrem Bericht zu geben. Man kann sich nur wünschen, dass die Erwartungshaltungen der FWAG auch diesbezüglich wieder einmal verfehlt sein werden, selbst wenn der bisherige niederösterreichische Landeshauptmann-Stellvertreter Gabmann nun in den Vorstand der FWAG auf einen parteipolitisch entsprechend zuzuordnenden Vorstandsposten wechselte und als erstes aus wirtschaftlichen Gründen für den neuen Skylink die Notbremse zog, hatte sich doch eine 100 %-ige Kostenüberschreitung abgezeichnet, die jetzt, fast schon hingenommen, möglichst wegdiskutiert werden soll. Auf die Idee, dass im gültigen österreichischen Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz das Kumulations- und das Konzentrationsprinzip gesetzlich normiert sind, kommt angesichts einer solchen Machtfülle im Inland niemand und wird es der EU-Kommission vorbehalten bleiben, all diese Ungereimtheiten ohne Ansehen der Machtülle der handelnden Personen abzustellen. Haben Sie schon einmal probiert, hoheitliche Handlungen auf Ihrer privaten Liegenschaft von der Hoheitsverwaltung vollziehen zu lassen? Sie werden erkennen, das bringt nur jemand zusammen, hinter dem auch wesentliche Gebietskörperschaften stehen, die gefälligst dafür sorgen, dass Weisungen/Anweisungen der privaten Aktiengesellschaft von hoheitlichen Bundesorganen vollzogen werden. Man sorgt für die Änderung der Bundesverfassung, damit ein Antragsteller auch gleich selbst über seinen Antrag entscheiden kann, lässt die Bürgerbeteiligung unter knappsten Fristen zur Farce verkommen, sorgt für ein gutes Echo in allen Medien (PR-Abteilung macht das schon) und lobt sich selbst über den grünen Klee, all dies im Vertrauen darauf, dass man ohnedies nicht ernstlich kontrolliert wird und machen kann, was man will.

Das Ganze heißt dann „der Flugverkehr ist frei“, das Eigentum auch!

Eine ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung ist fraglos ein hoheitliches Verfahren, in welchem das UVP-G anzuwenden ist und bei dem mit entsprechender Bürger- und Betroffenenbeteiligung niemand seinem gesetzlichen Richter entzogen werden darf (österreichischer Verfassungsgrundsatz). Dass dann ein Antragsteller nicht über seinen eigenen Antrag zu entscheiden hat, ergibt sich aus den allgemeinen Rechtsgrundsätzen. - Oh, du mein Österreich!

Als Beilage ./B wird eine medizinische Beurteilung, wie sie ebenfalls von der FWAG zu machen gewesen wäre, vorgelegt.

#### Stellungnahme der Behörde

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Lärm

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB erfolgte eine äußerst umfangreiche Beschreibung des Istzustandes der Luftgüte für das Areal des Flughafens und die umliegenden Anrainergemeinden. Die Zusatzbelastungen durch Flug-, Airside- und Landsideverkehr wurde anhand einer detaillierten Emissionsanalyse und Immissionsprognose dargestellt und einer luftchemischen Bewertung unterzogen.

Für das klimarelevante Spurengas CO<sub>2</sub>, welches nicht als Luftschadstoff zu bezeichnen ist, erfolgte eine Massenbilanzierung und eine Gegenüberstellung mit den CO<sub>2</sub> Emissionen der Stadt Wien.

## Einwand 9.3

BEILAGEN:

./A

Stellungnahme zum "EX-POST-Umweltverträglichkeitsbericht" Flughafen Wien.

Fachbereich Lärm, 03.100. Dr. Brigitte Buschbeek

### I. Zusammenfassung der grundlegenden Kritikpunkte:

Der gesamte Fachbeitrag Lärm, 03.100 beruht auf unrichtigen Voraussetzungen:

Einerseits ist das Prognoseszenario „Planfall“ durch eine zu niedrig angesetzte Anzahl von möglichen Flugbewegungen und ferner durch einen zu hoch bewerteten Effekt der Flottenmodernisierung in seiner Lärmbelastung unterschätzt.

Andererseits ist beim „Nullfall“ der Effekt der Flottenmodernisierung ganz weggelassen. Ebenso sind andere (von den Ausbauten unabhängige) mögliche Lärm mindernde Effekte, die durchgeführt wurden oder noch werden, nicht berücksichtigt. Das Nullszenario ist also in seiner Lärmbelastung überschätzt.

Damit wird auch ein korrekter Vergleich Planszenario-Nullszenario unmöglich.

Daher sind sämtliche Tabellen, Lärmkarten, Vergleiche, die auf diesen Voraussetzungen aufbauen, unrichtig. Lärmzonenkarten sind unrichtig. Schlüsse über die Einhaltung von Grenzwerten/Schwellenwerten sind unrichtig.

Eine Prüfung durch unabhängige Gutachter und eine umfassende Berichtigung wird verlangt!

Lärmindernde Maßnahmen, wie die Beschränkung der absoluten Anzahl von Überflügen und/oder das Umfliegen von sensiblen oder dicht besiedelten Gebieten werden verlangt.

II. Begründung dieser grundlegenden Kritikpunkte:

1.) Der Fachbeitrag Lärm 03.100 geht im Planszenario von einer Endauslastung im Jahr 2020 von 270.000 Flugbewegungen aus. Dem gegenüber wird in einer Stellungnahme der Technischen Universität Wien (Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik vom 16.7.08, erstellt von Prof. Dr. Schopf) belegt, dass schon das 2-Pistensystem wesentlich mehr Flugbewegungen zulässt. Zitat: „ .... Die vom Flughafen veröffentlichten IFR-Flugbewegungen für 12 Monate rollierend (06/2007-05/2008) zeigen mit 287.753 Flugbewegungen, dass im 2-Pisten-System mehr möglich ist,.. ". Es wird in dieser Studie weiters belegt, dass im Planszenario bis zu 335.000 Flugbewegungen möglich wären. Tatsächlich werden für 2020 auch von der Flughafen Wien AG auf Grund der prognostizierten Passagierzahlen wesentlich mehr als 270.000 Flugbewegungen erwartet, wie dies aus der Präsentation zum 3. Quartal 2009 der Flughafen Wien AG urkundlich hervorgeht.

2.) → Das Planszenario im Fachbeitrag Lärm 03.100 geht von unrichtigen Voraussetzungen über die Einführung von neuen, leiseren Flugzeuggruppen aus. Technisch eventuell mögliche Verbesserungen werden für das Jahr 2020 als bereits realisiert vorausgesetzt, ohne auch Prognosen für den kommerziellen Sektor untersucht zu haben.

→ Die stärksten Zweifel an der Realitätsbezogenheit des angenommenen Flugzeugmixes für 2020 entstehen durch einen Vergleich mit einer von der EU in Auftrag gegebenen Studie über die Entwicklung des Fluglärms in Europa: "Study on Current and Future Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports", Final Report, ANOTEC Consulting, S.L. Doc.nr. PANO12-4-0, 10-11-2003, die sehr genau die zukünftige Entwicklung des Flugzeugmixes unter Berücksichtigung ökonomischer Aspekte untersucht. Sie kommt z.B. zu völlig anderen Prognosen für das Abnehmen der Anzahl der vom Lärm Betroffenen als das Planszenario, wonach die Anzahl der Überflüge nach 2010 nicht mehr zunimmt.

Während im Beispiel: „Rückgang der Anzahl Betroffener in der Fluglärmzone  $L_n(\text{Nacht}) > 45 \text{ dB(A)}$  bei gleich bleibendem Luftverkehr in 10 Jahren“ die Anotec Studie -5% angibt, sind es bei der Flughafen Wien AG zwischen den Jahren 2010 (FB 04.110, der UVE zur 3.Piste ) und 2020 ( FB02.I 10 der UVE) -50 %, so hin zehn mal so viel!!

III. Einige weitere spezielle Kritikpunkte:

Es werden hier nur einzelne Punkte herausgegriffen, da eine genauere Beurteilung im Einzelnen (z.B. bei den lärmsensiblen Punkten) auf Grund des unter I. und II. erwähnten Defizits oft nicht möglich ist.

1.) Zu Einleitung, Aufgabestellung (Seite 3): In der Stellungnahme der Kommission in Beantwortung des Europäischen Bürgerbeauftragten Dr. P. N. Diamandouros wird von einer EX-POST UVP gesprochen, der sich auch Spanien und Italien unterziehen mussten. Auch wenn jetzt von der Flughafen Wien AG von einem EX-POST UVB gesprochen wird, darf das Recht der entsprechenden Bis und Personen

usw. gegenüber einer echten UVP nicht verringert werden. Das heißt: Auch eine Ex-post UVP hat die Mitwirkungsrechte Betroffener zu wahren.

- 2.) Zu Untersuchungsrahmen (Seite 3,4): obwohl zunächst von schädlichen und belästigenden Auswirkungen ausgegangen wird, wird der Untersuchungsrahmen dann eine Seite weiter nur definiert als „jener örtliche Raum, der von möglichen erheblichen Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt betroffen sein kann“. Wir verlangen, den räumlichen Rahmen so festzulegen, dass auch belästigende Auswirkungen sichtbar werden und weiters Maßnahmen zu setzen, um auch diese Auswirkungen zu verringern.

(Seite 4): „Als Prognosejahr wird das Jahr 2020 festgelegt“

Aber manche Lärmkarten beziehen sich nur auf das Jahr 2010. Wir verlangen einen identen Endzeitpunkt.

- 3.) Zur Wirksamkeit von Maßnahmen (Seite 15): Sie wird nur danach beurteilt, wie sie sich auf die Immissionen in Innenräumen in einem sehr beschränkten Gebiet um den Flughafen auswirken. Auch der Außenraum inklusive Wienerwald, Donauauen, Grünruhelagen müssen untersucht werden. Die Auswirkungen auf die Ballungszentren Wien und Umgebung müssen untersucht werden. Belästigungen müssen berücksichtigt werden. Lärm-mindernde Maßnahmen müssen ergriffen werden, wie z.B. das Umfliegen dicht besiedelter Gebiete!

Das Naherholungsgebiet Wienerwald hat seit 2003 eine wesentliche Lärmverschlechterung durch den Fluglärm erlitten, es ist ein sonst ruhiges Gebiet, sonstigen Verkehrslärm gibt es dort in weiten Teilen nicht. Diese Verschlechterung im südlichen Wienerwald zwischen Nullfall und Planfall ist mit Hilfe des Sydney-Modells darzustellen, die Anzahl der Überflüge in diesem „Biosphärenpark“ ist zu reduzieren.

EU-RL; 2002\_49EG „ruhige Gebiete in Ballungsräumen“ ist zu beachten!

- 4.) Die verwendeten Schwellenwerte (Seiten 17-22) sind für Fluglärm viel zu hoch, die Werte der WHO liegen um mindestens 10 dB(A) darunter, das wäre 1/10 der Anzahl der Überflieger. Für nächtlichen Fluglärm wurden kürzlich die anzustrebenden Werte auf  $L_n=40$  dB(A) herabgesetzt. Aus neueren Studien geht hervor, dass schon ab 40 dB(A) medizinisch relevante Beeinträchtigungen (z.B. Erhöhung des Blutdrucks) zu erwarten sind.

Laut Auskunft Sachverständiger und nach Vorgaben der WHO ist Lärm, wenn tiefe Frequenzen wesentlich sind, mit Zuschlägen zu versehen. Zusätzlich ist bei intermittierendem Lärm ebenfalls ein Zuschlag für die Beurteilung wichtig. Die A-Bewertung ist nur für leise Geräusche gültig! Die Herabsetzung der Schwellenwerte auf die von der WHO angestrebten Werte wird gefordert, sowie die Berücksichtigung, dass Fluglärm tiefe Frequenzen aufweist und gepulst auftritt.

- 5.) Maximalpegelhäufigkeiten für die Nacht (Seite 22, Karten 12, 13):

Die Festlegung der Maximalpegelhäufigkeiten für die Nacht bei  $13 \times 68$  dB +  $1 \times 80$  dB, so wie die auf Karten 12 und 13 angegebenen Pegelhäufigkeiten außen, gewähren nicht einen effektiven Gesundheitsschutz. Sie entsprechen nicht dem Schutzziel von ÖAL 3/1. Strengere Kriterien sind nach heutigen Erkenntnissen der Medizin gefordert.

Das Deutsche Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (vom 1. Juni 2007), sieht in Artikel 1 „Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“, §2 „Errichtung von Lärmschutzbereichen“,

(2), 1. neue Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des §4 Abs.1 Nr.1 und 2 vor:

„Nacht-Schutzzone bis zum 31 Dezember 2010:  $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 57\text{dB(A)}$ “

“Nacht-Schutzzone ab 1. Januar 2011:  $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$ “

Eine ähnlich strenge Regelung wird auch für die Umgebung unseres Flughafens Wien gefordert!

- 6.) Krankenhäuser, Kindergärten, Schulen: geschlossene Fenster zu verlangen ist unzumutbar!

Zahlreiche sensible Gebiete wie Krankenhäuser, Schulen und Kindergärten sind heute schon durch krankmachenden Fluglärm betroffen.

Auch hier gilt, auf Grund des unter I. und II. erwähnten Defizits, dass die Lärmsituation für den Planfall grob unterschätzt wird.

Speziell bei Kindergärten und Schulen ist der Außenraum zu untersuchen: Kinder wollen und müssen(!) im Freien spielen können! Es werden auch außen Lärm mindernde Aktionen verlangt, wie z.B. Überflugsbeschränkungen, Verlegung der Flugrouten.

- 7.) Im Übrigen verweisen wir auf die Kritikpunkte in unserer „Stellungnahme zu den Fachbeiträgen Fluglärm 02.110 und zusammenfassende Lärmdarstellung 02.160 und zum UVE Variantenvergleich Fluglärm 04.110 der Firma Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH“, insbesondere auf die Punkte 19, 20 und 21.

## **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

### Fachgebiet Lärm

Die Berechnungen der Fluglärmzonen und Immissionspunkte der Prognose Nullfall und Prognose Planfall 2020 erfolgten entsprechend den Regulativen der ÖAL Richtlinie 24. Die dabei zugrunde gelegten

- Flugbewegungszahlen,
- die Aufteilung der verschiedenen Luftfahrzeugtypen in Luftfahrzeuggruppen gemäß ÖAL Richtlinie 24,
- die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugrouten mit deren tageszeitlichen Verteilung, sowie
- die Geometrie der Flugrouten basierten exakt auf den Vorgaben des Dokuments 02.000 Verkehrsentwicklung Flugbewegungen.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d16h}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und

Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Entsprechend den bei der Lärmuntersuchung und Wirkungsanalyse zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind Lärmschutz-Maßnahmen dann durchzuführen wenn die Schallimmissionen im Prognose Planfall 2020 die festgelegten Grenzwerte bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung überschreiten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen wurde dabei im Fachbeitrag ermittelt, inwieweit notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen bereits im Rahmen des Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG, welches auf dem Mediationsvertrag beruht, umgesetzt werden und ob darüber hinaus noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und

Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Aufgrund der medizinisch-wissenschaftlichen Untersuchungen kommt es im Körper zu keinerlei Speichervorgänge bezüglich Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub>. Diese Substanzen werden vom Körper wieder ausgeschieden, eine Ablagerung in Körperzellen konnte bisher noch nicht nachgewiesen werden. Kumulationswirkung zwischen der Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen kann durch die Unterschiedlichkeit der einwirkenden Substanzen (chemische Noxe und physikalische Noxe) nicht erhoben werden. Da weder Lärm noch Luftschadstoffe in den Körper aufgenommen werden können, kann es zu keiner Verstoffwechslung und damit zu einer Metabolitenbildung kommen. Luftschadstoffe können zwar aus den Bronchien in die Blutbahn gelangen, sind dort inaktiv. Die Anreicherung in der Nahrungskette ist durch die mangelnde verstoffwechslung der Substanzen nicht möglich. Kanzerogene Luftschadstoffe wurden im Fachbeitrag Luftschadstoffe dargestellt, die Konzentrationen lagen unterhalb der Grenzwerte.

Geschlossene Fenster in Krankenhäuser dienen vor allem der Klimatisierung und der Minderung von meteorologischen Schwankungen, die bei gewissen Erkrankungen (KHK, Asthma) zu großer Belastung werden können. Intensivstationen sowie Operationssäle sind aus hygienischen Gründen mit geschlossenen Fenstern zu versorgen.

### **Einwand 9.4**

Beilage ./B

Stellungnahme zum „EX-POST-Umweltverträglichkeitsbericht“ Flughafen Wien

Fachbereich Medizin Dr. Jutta Leth

Die medizinisch relevanten Folgen der bereits durchgeführten Kapazitätserweiterungen des Flughafens Wien werden unter anderem aus folgenden Gründen nicht adäquat eingeschätzt:

#### **Thematik Lärm**

- Die betroffene Bevölkerungsgruppe wird erheblich unterschätzt
- Der Bericht stützt sich in der Beurteilung auf wissenschaftlich überholte und zum Teil auch fachlich zweifelhafte Studien und lässt die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung völlig außer Acht.
- Die von der WHO entwickelten Standards (Guidelines for Community Noise) werden nicht berücksichtigt und die als unbedenklich betrachteten Grenzwerte werden um Dimensionen zu hoch angesetzt.
- Vor allem die Ortschaften in unmittelbarer Nähe des Flughafens sind Einzelschall-Spitzenpegeln ausgesetzt, die weit über jeder gesundheitsneutralen Intensität liegen und den Aufenthalt im Freien für die Bevölkerung fast unmöglich machen (siehe Messergebnisse Zwölfaxing). Es wird auch die Möglichkeit, über Lärmschutzmaßnahmen entsprechende Linderung zu erzielen, dramatisch überschätzt.

- Entsprechend neuester Lärmforschungsergebnisse sind nicht über Monate gemittelte Durchschnittswerte für die Beurteilung der medizinischen Folgen heranzuziehen, sondern Spitzenschallpegel und Überflugsfrequenz.
- Die derzeitigen Beschränkungen der Nachtflüge sind völlig unzureichend.

## **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

### Fachgebiet Lärm

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfaßt der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq} 50$  dB am Tag und  $L_{eq} 40$  dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Entsprechend den bei der Lärmuntersuchung und Wirkungsanalyse zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind Lärmschutz-Maßnahmen dann durchzuführen wenn die Schallimmissionen im Prognose Planfall 2020 die festgelegten Grenzwerte bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung überschreiten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen wurde dabei im Fachbeitrag ermittelt, inwieweit notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen bereits im Rahmen des Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG, welches auf dem Mediationsvertrag beruht, umgesetzt werden und ob darüber hinaus noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

### Fachgebiet Humanmedizin

Aufbauend auf den medizinisch wissenschaftlich neuesten Erkenntnissen wurde am 8.11.2010 ein neues Abstimmungsexemplar der ÖAL veröffentlicht. Die Bewertung der Spitzenpegel beruht auf den Forschungsergebnissen von Griefahn aus dem Jahr 1980, da es keine neueren umfassendere Erkenntnisse gibt. Diese Arbeiten sind die Basis der Bundes Umgebungs-lärmschutzgesetz und daher auf dem aktuellsten Stand der Wissenschaft.

## **Einwand 9.5**

### **Thematik Luftschadstoffe**

- Das Ausmaß der Exposition gegenüber Luftschadstoffen wird in erheblicher Weise unterschätzt, indem systematisch Unterschätzungen anderer Fachbeiträge kritiklos übernommen werden, im Gegensatz zu relevanter wissenschaftlicher Literatur (z.B. werden die Risiken von Substanzen mit Unit-Risk-Werten nie reflektiert bzw. ist das gewählte Irrelevanzkriterium völlig unadaptiert aus dem Straßenverkehr übernommen worden, was weder in Bezug auf das Emissionsspektrum noch auf Masse bzw. Partikelzahl in dieser Form übertragbar ist).
- Es wurden keinerlei Messungen zu den lungengängigen - und daher von der Ärztekammer als besonders gefährlich eingestuft - Feinstaubpartikeln PM 2,5 durchgeführt - wobei die Anzahl die Gefährlichkeitsstufe ausdrückt
- Es wurde keine Stellungnahme zur Langzeitexposition bzw. chronischen Exposition der Bevölkerung genommen, ebenso nicht zu den zahlreichen anderen Emittenten der Region und entsprechenden Kumulationseffekten der Belastungen für die Bevölkerung.
- Es wurde weder die Vorbelastung der Region erhoben, noch erfolgte eine zusammenfassende Darstellung von Kumulations- und Interaktionseffekten, auch hat man nicht versucht, Fremdstoffwechselwirkungen im menschlichen Organismus zu überprüfen.

Siehe dazu auch die ausführliche Stellungnahme zum Fachbereich Medizin in der UVE zur 3. Piste (im Anhang), die adäquat auch für die bisherigen Ausbauten am Flughafen Wien gilt.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

- Von einer Unterschätzung der projektrelevanten Auswirkungen im Hinblick auf Luftschadstoffe kann keinesfalls ausgegangen werden, da im UVB nicht die Zunahme gegenüber dem Prognosenullfall betrachtet wurde, sondern der Auswirkungsanalyse das gesamte Flugverkehrsaufkommen 2020 zugrunde gelegt wurde.
- Die europäischen und österreichischen Grenzwertregelungen sehen keine immissionsseitige Begrenzung der Partikelanzahl, sondern nur der Massenkonzentration vor. Daher wurden die Untersuchungen wie Immissionsmessungen und Prognosen auf diese Bestimmungen abgestimmt.
- Im Laufe des etwa 10-jährigen Beweissicherungsprogramms wurden auch PM 2,5 Messungen (2007) durchgeführt. Der Anteil der PM 2,5 Fraktion lag bei 74% der

PM 10 Fraktion und betrug im Jahresmittel  $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Österreichweit liegt der Anteil der PM 2,5 Fraktion zwischen 70% und 80% der PM 10 Fraktion. Die PM 2,5 Belastung am Flughafen Wien ist daher als unauffällig zu bezeichnen und gewährleistet auch die Einhaltung des Ziel- bzw. Grenzwertes (ab 2015) von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Nachdem für die PM 10 Zusatzbelastungen weit unter der Bagatelleschwelle prognostiziert wurden gilt dies jedenfalls auch für die Teilfraktion des PM 2,5.

- Gesonderte Vorbelastungsmessungen waren für den Ex-post-UVB nicht erforderlich, da im Rahmen der UVE 3. Piste seit 10 Jahren umfangreiche Untersuchungen durchgeführt werden und auf die Ergebnisse für die Ex-post-UVB zurückgegriffen werden konnte.
- Kumulationseffekte anderer Emittenten der Region werden durch Messstellen des NÖ Luftgütemessnetzes im Untersuchungsraum und des Messprogramms am Flughafen erfasst und wurden daher bei der Istzustandsbeurteilung und Prognose berücksichtigt.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Aufgrund der medizinisch-wissenschaftlichen Untersuchungen kommt es im Körper zu keinerlei Speichervorgänge bezüglich Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und PM 10. Diese Substanzen werden vom Körper wieder ausgeschieden, eine Ablagerung in Körperzellen konnte bisher noch nicht nachgewiesen werden. Kumulationswirkung zwischen der Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen kann durch die Unterschiedlichkeit der einwirkenden Substanzen (chemische Noxe und physikalische Noxe) nicht erhoben werden. Da weder Lärm noch Luftschadstoffe in den Körper aufgenommen werden können, kann es zu keiner Verstoffwechslung und damit zu einer Metabolitenbildung kommen. Luftschadstoffe können zwar aus den Bronchien in die Blutbahn gelangen, sind dort inaktiv. Die Anreicherung in der Nahrungskette ist durch die mangelnde verstoffwechslung der Substanzen nicht möglich. Kanzerogene Luftschadstoffe wurden im Fachbeitrag Luftschadstoffe dargestellt, die Konzentrationen lagen unterhalb der Grenzwerte.

### **Einwand 9.6**

#### **Anträge:**

- Einhaltung der WHO Grenzwerte bezüglich Lärm
- Ein Überflugsverbot in der Nacht für die besonders nahe gelegenen Ortschaften, die derzeit durch Spitzenschallereignisse bis 90 dBA belastet sind.
- Messung der Anzahl der lungengängigen Feinstaubpartikel PM<sub>2,5</sub> von unabhängigen Experten
- Eine entsprechende Analyse des Emissionsspektrums unter Einbeziehung aller Kumulations- und Langzeiteffekte, Anreicherungen und Synergieeffekte im menschlichen Organismus, Metabolitenbildung, Allergiepotezial, Toxikokinetik am menschlichen Organismus, Anreicherungen in der Nahrungskette, Angaben zu Fremdstoff-Toleranzgrenzwerten, gesonderte Beurteilung kanzerogener Luftschadstoffe (Unit Risk ist und bleibt ein Schätzwert bei lebenslanger Exposition), etc.
- Abschaffung sämtlicher Incentives, die den Flugverkehr anlocken.

- Landeverbot für besonders laute Maschinen.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	$L_{DEN}$	$L_{night}$
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

### Fachgebiet Humanmedizin

Aufgrund der medizinisch-wissenschaftlichen Untersuchungen kommt es im Körper zu keinerlei Speichervorgänge bezüglich Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und PM 10. Diese Substanzen werden vom Körper wieder ausgeschieden, eine Ablagerung in Körperzellen konnte bisher noch nicht nachgewiesen werden. Kumulationswirkung zwischen der Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen kann durch die Unterschiedlichkeit der einwirkenden Substanzen (chemische Noxe und physikalische Noxe) nicht erhoben werden. Da weder Lärm noch Luftschadstoffe in den Körper aufgenommen werden können, kann es zu keiner Verstoffwechslung und damit zu einer Metabolitenbildung kommen. Luftschadstoffe können zwar aus den Bronchien in die Blutbahn gelangen, sind dort inaktiv. Die Anreicherung in der Nahrungskette ist durch die mangelnde verstoffwechslung der Substanzen nicht möglich. Kanzerogene Luftschadstoffe wurden im Fachbeitrag Luftschadstoffe dargestellt, die Konzentrationen lagen unterhalb der Grenzwerte.

### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht.

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

## Stellungnahme Nr.: 10

Von: NÖ Umweltschutz

Adresse: Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten

Datum Stellungnahme: 30.11.2009

EX-POST-Umweltverträglichkeitsbericht, Flughafen Wien AG, Flughafen Wien-Schwechat, Stellungnahme

Der Umweltverträglichkeitsbericht wurde im Internet bekannt gemacht. Innerhalb der offenen Frist übermittelt die NÖ. Umweltschutz zu den einzelnen Teilvorhaben eine Stellungnahme:

### Einwand 10.1

#### Verkehrsentwicklung Flugbewegungen

Als Planfall wird das Jahr 2020 berechnet. Als Ausgangslage (Nullfall) wird das Jahr 2003 herangezogen. Die 3. Piste ist im Planfall 2020 nicht enthalten.

Wenn keine dritte Piste verwirklicht wird, kommt es laut Unterlagen zu einer gehemmten Entwicklung der Flugpassagierzahlen, vor allem durch längere Umstiegszeiten. Aufgrund der noch vorhandenen Reserven wird angenommen, dass bis 2010 uneingeschränktes Wachstum möglich ist.

Die Prognose der Passagierzahlen beruht auf der Basis 1995. Der Prognosezeitraum war bis 2015. Dieser Prognosezeitraum wurde mit einem Prognosemodell auf 2020 erweitert. Die Projekte der UVB wurden ab 1999 begonnen und die meisten davon sind bereits seit einigen Jahren in Betrieb. Die tatsächliche Entwicklung beispielsweise der 30. Spitzenstunde der Passagiere entspricht sehr gut der Prognose mit mittlerem Entwicklungsszenario. Auch das Frachtaufkommen zeigt die gleiche Entwicklung. Aufgrund der angenommenen gehemmten Prognose ab 2010 steigt das Frachtaufkommen jedoch infolge Einsatzes von Flugzeugen mit höherer Flugkapazität weiter.

Aus den vorliegenden Unterlagen ist keine über der Prognose mit mittlerem Entwicklungsszenario befindliche Steigerung der Flugbewegungen, der Passagierzahlen und des Frachtaufkommens ersichtlich.

#### Gutachterliche Stellungnahme(n)

##### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für

die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

Die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien unterliegt neben dem Angebot an bodenseitiger Infrastruktur auch noch anderen europäischen und internationalen Grundvoraussetzungen. Auf Grund der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 und dem Wegfall einiger Luftverkehrsunternehmen ging die Verkehrsnachfrage am Flughafen Wien zurück. Eine genaue Prognose ist auf Grund dieser Gegebenheiten für die nächsten Jahre nicht möglich.

### **Gemeinsame Betrachtung für alle Projekte für die Fachbereiche Luft und Klima und Lärm:**

Für den Fachbereich Luft und Klima liegen die prognostizierbaren Emissionen des Flughafens als unerhebliche und nur im Einzelfall als geringfügige Beeinträchtigungen vor. Durch die zusätzlichen Projekte ergeben sich keine Änderungen.

Die Bewertung ist nachvollziehbar.

Für den Fachbereich Lärm wird auf das vereinbarte Lärmschutzprogramm mit vereinbarten Ziel-Innenpegeln für Wohnbebauung für Tag und Nacht verwiesen. Das Programm ist derzeit in Umsetzung. Diese Maßnahmen werden unabhängig von dem UVP-Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) fortgesetzt.

### **A Verbesserung des Pistensystems 16/32**

Durch die Errichtung von 5 Schnellabholwegen und eines Parallelrollweges werden insgesamt 160.000 m<sup>2</sup> Flächen verbraucht. Diese Flächen befinden sich im unmittelbaren Anschluss an die bestehenden Pisten und Rollwege.

#### **Einwand 10.2**

##### **Natur- und Biotopschutz**

Die Einschätzung der Auswirkungen und geplanten Maßnahmen der Fachbereiche Natur- und Biotopschutz wird als nachvollziehbar eingestuft. Die geplante Maßnahme der Wiesenneuanlage im Verhältnis 1:3 entspricht der gängigen Praxis. Es sind jedoch die erwähnten durch die Errichtung des Projektes verloren gegangenen Halbtrockenrasengesellschaften in die Maßnahmen aufzunehmen. Welche Ausgleichsmaßnahmen für Rebhuhn und Braunkehlchen getroffen werden bis die mögliche Umsetzung der Piste 3 verwirklicht ist, wäre zu ergänzen.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### *Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume*

Durch die vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen des Pistensystems am Flughafengelände sind keine Brutplätze des Braunkehlchens betroffen, weil diese in größeren Wiesen abseits der Pisten selbst brüten, und durch die vergleichsweise

kleinräumige Veränderung sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf durchziehende Braunkehlchen zu erwarten, zumal der überwiegende Teil der Flughafenwiesen unverändert bleibt. Es sind auch keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bestände des Rebhuhns zu erwarten, da die Gesamtausdehnung des Wiesengeländes abgesehen von örtlichen Eingriffen, die auch im ständigen Betrieb im Zuge von Baumaßnahmen immer wieder auftreten, erhalten bleibt. Dies gilt ebenso für Halbtrockenrasengesellschaften, die im Gesamtgelände der Flughafenwiesen großflächig vorhanden und je nach Baugeschehen über die Jahre hinweg stellenweise langfristiger Veränderung unterworfen sind. Durch die in der Stellungnahme erwähnten Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben Dritte Piste sollen Halbtrockenrasengesellschaften wesentlich erweitert und gesichert werden.

### Hydrogeologie

Die Verbesserung der Ist-Situation ist nachvollziehbar dargelegt.

### Oberflächenwasser

Durch die mittels Sensor überwachte Qualität hinsichtlich TOC (CSB) der Einleitungen in die Schwechat und weiter in die Donau sowie bei Überschreitung des Zielwertes deren Zwischenspeicherung und Reinigung in der Kläranlage wird als positiv für die Fische bewertet. Die verbleibenden Auswirkungen werden als gering eingestuft.

Insgesamt wird die Ressource Boden in großem Ausmaß im unmittelbaren Bereich der bestehenden Pisten verbraucht. Dies ist der Lebensraum des Wiesenpipers. Es werden jedoch Ausgleichsmaßnahmen gesetzt und auch positive Auswirkungen induziert.

## **B Optimierung der automatisierten Landungen durch verbesserte Maßnahmen im Bereich der Pistenbefeuerng**

Die Bewertungen der Schutzgüter Boden und Landwirtschaft, Oberflächengewässer und Hydrologie sowie Landschaft sind nachvollziehbar nicht relevant.

### Einwand 10.3

#### Natur- und Biotopschutz

Die Einschätzung der Auswirkungen der Fachbereiche Natur- und Biotopschutz wird als nicht nachvollziehbar eingestuft. Das Projekt stellt zwar nur punktuelle neue Befeuerungen dar, großteils wird die bestehende Befeuerung ersetzt. Es gibt jedoch keinen Hinweis, dass die neuen Beleuchtungsmittel so ausgewählt wurden, dass diese keine vermehrte Anziehung für nachtaktive Insekten darstellen (Abstrahlrichtung, Lichtfarbe, Beleuchtungsintensität).

Hier wird eine weitergehende Erörterung für erforderlich erachtet.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume

Da sich die projektgemäßen neuen Beleuchtungen in Zahl und Anordnung am Flughafengelände nicht von den alten unterscheiden, ist keine erhebliche Zusatzbelastung durch Anlockungseffekte für Insekten zu erwarten.

### **C Bau von An- und Abflugwegen und Neubau des Rollweges A2a**

Die Rollwege A1 und A2 wurden aufgrund des schlechten baulichen Zustandes im Ausmaß von 30.000 m<sup>2</sup> erneuert werden. Gleichzeitig wurde der Rollweg A2a im Ausmaß von 12.000 m<sup>2</sup> errichtet. Der neue Rollweg A2a dient zur Optimierung des Bodenverkehrs und zur Verkürzung der Wartezeiten.

#### **Einwand 10.4**

##### **Natur- und Biotopschutz**

Die Einschätzung der Auswirkungen und geplanten Maßnahmen der Fachbereiche Natur- und Biotopschutz wird als nachvollziehbar eingestuft. Der mögliche Verlust an Lebensraum für das Rebhuhn und den Wiesenpieper, der laut Unterlagen im Nahbereich des Pistensystems seinen Lebensraum hat, wurde nicht entsprechend behandelt. Hier sind weitergehende Erörterungen erforderlich. Die geplante Maßnahme der Wiesenneuanlage im Verhältnis 1:2 entspricht nicht der gängigen Praxis (Siehe dazu Bauteil A). Eine Ergänzung der Unterlagen zur Nachvollziehbarkeit der Maßnahmen ist aus der Sicht der NÖ Umweltschutzbehörde erforderlich.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume

Durch die vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen des Pistensystems am Flughafengelände sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bestände des Rebhuhns zu erwarten, da die Gesamtausdehnung des Wiesengeländes abgesehen von örtlichen Eingriffen, die auch im ständigen Betrieb im Zuge von Baumaßnahmen immer wieder auftreten, erhalten bleibt. Der Wiesenpieper tritt am Flughafengelände gemäß UVE für die Dritte Piste nur als Durchzügler auf. Durch die vergleichsweise kleinräumige Veränderung während des Umbaus des Pistensystems sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf durchziehende Wiesenpieper zu erwarten, zumal der überwiegende Teil der Flughafenwiesen unverändert bleibt. Da der Umbau der Piste zwar nur einen Teil der Wiesenflächen betrifft und diese nach dem Umbau wieder zur Verfügung stehen, dennoch aber eine vorübergehende Verkleinerung der Flughafenwiesen zu erwarten ist, ist das vorgesehene Verhältnis von 1:2 der Neuanlage entsprechend Maßnahme A auf 1:3 zu erhöhen.

#### **Hydrogeologie**

Die Verbesserung der Ist-Situation ist nachvollziehbar dargelegt.

## Oberflächenwasser

Durch die mittels Sensor überwachte Qualität hinsichtlich TOC (CSB) der Einleitungen in die Schwechat und weiter in die Donau sowie bei Überschreitung des Zielwertes deren Zwischenspeicherung und Reinigung in der Kläranlage wird als positiv für die Fische bewertet. Die verbleibenden Auswirkungen werden als gering eingestuft.

Insgesamt wird die Ressource Boden in großem Ausmaß im unmittelbaren Bereich der bestehenden Pisten verbraucht. Es werden nur geringe Ausgleichsmaßnahmen gesetzt.

## D Auswechslung des Unterbaus von ca. 50.000 m<sup>2</sup> Flugbewegungsfläche

Die Auswechslung des Unterbaus von ca. 50.000 m<sup>2</sup> der Flugbewegungsfläche wurde aufgrund des schlechten baulichen Zustandes fachlich notwendig. Es wurden keine weiteren Flächen versiegelt.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich aus der Sicht der NÖ Umwelthanwaltschaft um eine fachlich erforderliche Anpassung an den Stand der Technik zur Erfüllung der Sicherheitsstandards.

## E Vorfelderweiterungen

Vorfelderweiterung West und Nordost „VENO“ wurden in den Jahren 2002 bis 2005 errichtet. Teilweise wurden dafür bereits versiegelt Flächen verwendet. Die Größe der gesamten Neubaufäche ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Das Gesamtausmaß von 193.000 m<sup>2</sup> wird neu versiegelt.

## Einwand 10.5

### Natur- und Biotopschutz

Die Einschätzung der Auswirkungen und geplanten Maßnahmen der Fachbereiche Natur- und Biotopschutz werden als nicht vollständig nachvollziehbar eingestuft. Es gelten die Anmerkungen wie bei Bauteil A. Die im Projektbereich vorkommende Zieselpopulation wurde in Zusammenarbeit mit der Universität Wien abgesiedelt. Die geplante Maßnahme der Wiesenneuanlage im Verhältnis 1:2,5 entspricht eingeschränkt der gängigen Praxis.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume

Von der Vorfelderweiterung am Rande des Flughafengeländes waren keine Brutplätze des Braunkehlchens und des Rebhuhns und keine Rastplätze am Durchzug für Braunkehlchen und Wiesenpieper betroffen. Die Vorfelderweiterung betraf Teile des mit barackenartigen Gebäuden verbauten Flughafengeländes selbst und der an den verbauten Teil angrenzenden Rollfelder und Pisten. Braunkehlchen brüten dagegen gemäß UVE für die Dritte Piste in größeren Wiesen abseits der Pisten selbst, das Rebhuhn ebenfalls nicht im Vorfeldbereich. Durch die vergleichsweise kleinräumige Veränderung am Rande des Flughafengeländes sind

auch keine Auswirkungen auf durchziehende Kleinvögel zu erwarten, zumal der überwiegende Teil der Flughafenwiesen unverändert bleibt. Wenn auch die Vorfelderweiterung nur einen Teil der Wiesenflächen betrifft, die Flughafenwiesen aber nach dem Umbau bis zum Bau einer weiteren Piste verkleinert bleiben, wird das vorgesehene Verhältnis von 1:2,5 entsprechend der Planung für die dritte Piste (UVE) und Maßnahme A auf 1:3 erhöht.

### Hydrogeologie und Oberflächenwasser

Durch die mittels Sensor überwachte Qualität hinsichtlich TOC (CSB) der Einleitungen in die Schwechat und weiter in die Donau sowie bei Überschreitung des Zielwertes deren Zwischenspeicherung und Reinigung in der Kläranlage wird als positiv für die Fische bewertet. Die verbleibenden Auswirkungen werden als gering eingestuft.

Insgesamt wird die Ressource Boden in großem Ausmaß im unmittelbaren Bereich der bestehenden Pisten verbraucht. Es werden nur geringe Ausgleichsmaßnahmen gesetzt.

### F VIP und General Aviation Center

Im Zuge des Projektes Skylink wurden der VIP- und Businessbereich abgebrochen. Östlich der Flughafengebäude wurde auf ehemaligen Ackerflächen der VIP-Bereich und das General Aviation Center samt Anbindung an den Rollweg 17 und Nebenanlagen im Gesamtausmaß von 135.000 m<sup>2</sup> errichtet. Diese Flächen waren Ackerflächen mit Brachen und Feldgehölzen.

### Einwand 10.6

#### Natur- und Biotopschutz

Die Einschätzung der Auswirkungen und geplanten Maßnahmen der Fachbereiche Natur- und Biotopschutz werden als nicht vollständig nachvollziehbar eingestuft. Der Lebensraumverlust für Rebhuhn, Fasan und Feldlerche wird nicht bewertet. Im Bereich der Feldgehölzstrukturen befanden sich im Umfeld wichtige ganzjährige Einstände für Niederwild. Diese Feldgehölze werden auch von zahlreichen Vogelarten angenommen. Die Ackerflächen stellen einen Lebensraum für die Wechselkröte dar. Die geplante Maßnahme mit einer Ausgleichsfläche von lediglich ca. 5.000 m<sup>2</sup> ist aus der Sicht der NÖ Umweltschutzbehörde nicht ausreichend. Es sind noch weitere Erläuterungen erforderlich.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume

Die vorgesehene Maßnahme der Anlage einer Ausgleichsfläche von 5.000m<sup>2</sup> wird als ausreichend erachtet, da die betroffene Fläche überwiegend offenes Ackerland mit geringer Lebensraumeignung betrifft und die Lebensraumverhältnisse auf der vorgesehenen Ausgleichsfläche als Brache mit Gehölzen wesentlich besser sein werden: dies betrifft vor allem Rebhuhn, Fasan und Niederwild. Die Feldlerche, eine weit verbreitete und nicht gefährdete Vogelart, erreicht gemäß Daten in der UVE für die Dritte Piste auf den Flughafenwiesen wesentlich höhere Brutdichten als im umgebenden offenen Ackerland, weshalb Ausgleich für die Inanspruchnahme von

nicht optimal geeignetem Ackerland nicht erforderlich ist. Die Wechselkröte wandert verstreut („diffus“: ohne konzentrierte Wanderstrecken) zwischen Gewässern und Sommerlebensräumen auch über Ackerland, das offene Ackerland selbst mit Bewirtschaftung und Bodenbruch ist aber kein Reproduktionsraum und kein geeigneter Sommerlebensraum. Ersatzmaßnahmen für Beanspruchung von Ackerland für diese Art sind daher nicht erforderlich.

## Einwand 10.7

### Boden und Landwirtschaft

Es erfolgt kein Ausgleich von Flächen, diese gehen der Landwirtschaft verloren.

#### Gutachterliche Stellungnahme(n)

##### Fachgebiet Boden und Landwirtschaft

Der Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen wird mit etwa 13,5 ha angegeben. Dies entspricht dem Flächenverbrauch von Projekt F, VIP und General Aviation Center, welches auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen errichtet wurde. Der Ausgleich von der Landwirtschaft entzogenen Flächen ist kaum möglich, da der nutzbare Boden naturgemäß nicht vermehrbar ist. Der Beurteilung der kumulierten Vorhabenswirkungen auf das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft laut UVB von „nicht relevant bis geringfügig“ ist angesichts des gegebenen Flächenverlustes aus Sicht des Sachverständigen lediglich als „vertretbar“ einzustufen.

### G Errichtung neuer Parkplätze

Die Parkhäuser 1 und 2 wurden abgerissen und durch die Parkhäuser 3, 4 und 8 ersetzt. Parkhaus 7 und Parkhaus 8 sind nur für Mitarbeiter vorgesehen und somit nicht öffentlich. Die Erweiterung des Parkhauses 4 und die Aufstockung des Parkhauses 3 wurden vor Inkrafttreten der UVP-G Novelle 2000 bei der Behörde eingereicht.

Die Bewertung und die verbleibenden Auswirkungen sind nachvollziehbar.

### H Bau des Handling Center West (HCW)

Im Zuge der Errichtung der Terminalerweiterung Skylink wurde das bestehende Gerätezentrum Ost (GZO) abgebrochen. Als Ersatz wurde in den Jahren 2004 – 2005 das Handling Center West errichtet. Die Vornutzung des Standortes war durch Betriebs- und Werkstätengelände mit geringem Freiflächenanteil gekennzeichnet. Die neu versiegelte Fläche beträgt 11.000 m<sup>2</sup>.

Es handelt sich nach Ansicht der NÖ. Umweltschutzbehörde hierbei um einen Ersatz von Betriebseinheiten und Anpassung an die nun geltenden sicherheitstechnischen und arbeitsrechtlichen Vorgaben.

Die Bewertung und die verbleibenden Auswirkungen sind nachvollziehbar.

## I Errichtung des Air Cargo Center (ACC)

### Einwand 10.8

In den Jahren 2004 bis 2006 wird das Air Cargo Center als Erweiterung der Fracht- und Speditionshallen samt zugehörigen Büroflächen errichtet. Es werden großteils bereits versiegelte Flächen verwendet. Laut Unterlagen kann durch sicherheitstechnische Auflagen und die Optimierung der Materialströme das Handling für das Personal ergonomischer durchgeführt werden. Eine Flächenbilanz vorher/nachher fehlt. Es sollte der Versuch unternommen werden nationale und internationale Vorschriften für die Lagerung von Spezialgütern und deren Flächenbedarf sowie Flächenbedarf für den optimierten Arbeitsablauf und Ergonomie darzustellen. Dadurch wäre eine mögliche Kapazitätssteigerung durch das Projekt leichter nach zu vollziehen.

Ergänzungen sind aus der Sicht der NÖ Umweltschutzbehörde erforderlich.

Die Bewertungen und vorgeschlagenen Maßnahmen sind nachvollziehbar.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### UVB Koordination

Die Darstellung erforderlicher Flächen für optimierte Arbeitsabläufe und Ergonomie übersteigt den Rahmen der gegenständlichen Beurteilung. Es wird in Frage gestellt, ob aufgrund der gewünschten Darstellungen, welche nur der Flughafen selbst zur Verfügung stellen kann, Kapazitätssteigerungen quantifizierbar sind.

## J Errichtung des neuen Flugsicherungstowers mit integrierten Bürogebäude

Der bestehende Tower entsprach laut Unterlagen nicht mehr den sicherheitstechnischen Anforderungen an Großflughäfen. Eine bautechnische Sanierung wäre jedenfalls erforderlich gewesen. Der bestehende Tower wurde abgerissen. Die Neuerrichtung erfolgte auf einer bereits versiegelten Parkplatzfläche.

Die Bewertungen und vorgeschlagenen Maßnahmen sind nachvollziehbar.

## K Office Center (Office Park)

### Einwand 10.9

Das Office Center wurde mit einer Bruttogeschoßfläche von ca. 43.000 m<sup>2</sup> in den Jahren 2004-2005 errichtet. Die Grundfläche war als Parkplatz und Tankstelle genutzt. Es kommt zu keiner Versiegelung von neuen Flächen. Die Nutzung erfolgt teilweise durch die Flughafen Wien AG. Auch die Parkflächen sind zu ca. 40 % für Nutzung durch Personal der Flughafen Wien AG in Verwendung. Welche Nutzung haben die früheren Büroflächen der Flughafen Wien AG erfahren? Bitte um Ergänzung zur Nachvollziehbarkeit.

Die Bewertungen und vorgeschlagenen Maßnahmen sind nachvollziehbar.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### UVB Koordination

Die angesprochenen Büroflächen befanden sich größtenteils in Bürogebäuden, welche zur Vorfelderweiterung abgetragen wurden.

### **L Bus Terminal (neue internationale Busgates)**

Laut Angaben der Flughafen Wien AG dienen diese zusätzlichen Busgates einer behördenkonformen Abfertigung der Passagiere (Schengen-Nonschengen). Die Flächen waren als Nebentrakt zum Terminal vorgeplant. Es kommt zu keiner zusätzlichen Versiegelung von Flächen.

Die Bewertung ist nachvollziehbar.

### **M Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen und der Gepäckzentrale**

Die neue Gepäcksortierhalle wurde auf einer Fläche zwischen dem Parkhaus 3 und den Gebäuden 110/111 errichtet. Durch diese permanente Anlage wurde eine provisorische Anlage erweitert, um nach Angaben der Betreiberin die aktuellen Sicherheitsbestimmungen einzuhalten und den Durchsatz auf das prognostizierbare Passagieraufkommen anzupassen. Hierbei handelt es sich um eine Kapazitätsausweitung. Im Zusammenspiel mit der Inbetriebnahme des Skylink soll dann eine weitere Gepäckzentrale errichtet werden.

Die Flächen waren als technische Einrichtung vorgeplant. Es kommt zu keiner zusätzlichen Versiegelung von Flächen.

Die Bewertung ist nachvollziehbar.

### **N vorläufiger Terminal**

Als zeitlich beschränkte Maßnahme (bis zur Fertigstellung des Skylink) wurde im Jahr 2005 auf einem Parkdeck ein provisorischer Terminal errichtet. Unter der Vorgabe, dass dieser wieder rückgebaut wird sind die dargelegten Argumente nachvollziehbar.

Die Flächen waren als Parkplatz vorgeplant. Es kommt zu keiner zusätzlichen Versiegelung von Flächen.

Die Bewertung ist nachvollziehbar.

### **O Skylink**

Seit dem Jahr 2005 wird das Projekt Skylink mit einer verbauten Fläche von ca. 30.000 m<sup>2</sup> umgesetzt. Dieses Projekt dient der behördlich vorgeschriebenen Passagierabfertigung mit strikter Trennung Schengen/Nonschengen-Passagiere und soll das erwartete

Passagieraufkommen berücksichtigen. Dieses Konzept basiert auf der strikten Trennung der ankommenden und abfliegenden Passagiere.

Die Flächen waren als Vorfeld vorgeutzt. Es kommt zu keiner zusätzlichen Versiegelung von Flächen.

Die Bewertung ist nachvollziehbar.

## Einwand 10.10

**Aus der Sicht der NÖ Umweltschutzbehörde sind die oben dargelegten Ergänzungen zur Nachvollziehbarkeit erforderlich. Aufgrund der vorgelegten Verkehrsentwicklung Flugverkehr (Personen und Fracht) ist eine Ausweitung der Kapazität des Flughafens durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich.**

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

**Die in den Teilprojekten genannten Ausgleichsmaßnahmen an verlorener Fläche und Funktion sind möglichst rasch auszugleichen. Unabhängig davon, ob das Projekt Parallelpiste 11R/29L (Ausbau der dritten Piste) weiter verfolgt wird, sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen Zug um Zug ab 2013 umgesetzt werden.**

#### UVB Koordination

Bezüglich Maßnahmen, welche im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens zu setzen sind wird auf den Schlussbericht des bmvit zum Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht verwiesen.

## Stellungnahme Nr.: 11

Von: BI „Liesing gegen Fluglärm“

Adresse: Postfach 11, 1238 Wien

Datum Stellungnahme: 02.12.2009

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

betreffend den ex-post UVP EX-POST-UMWELTERVERTRÄGLICHKEITSBERICHT FLUGHAFEN WIEN, der im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 am 15.10.2009 vom BMVIT veröffentlicht wurde.

### 1 Einleitung

#### Einwand 11.1

##### 1.1 Beschreibung des Dokuments

In diesem Dokument wird die schriftliche Stellungnahme der mit mehr als 700 Unterschriften im Zeitraum der öffentlichen Auflage konstituierten BI "Liesing gegen Fluglärm" näher begründet.

Auf Grund der für die umfangreichen Unterlagen viel zu kurzen Prüffrist macht die BI "Liesing gegen Fluglärm" das Recht geltend, weitere Ergänzungen im Laufe des Verfahrens nachzuliefern. Damit ist umso mehr zu rechnen, als dass die meisten der Fachbeiträge auf falschen Grundannahmen aufbauen und daher grundlegend zu überarbeiten, danach neu zu bewerten und zu kommentieren sind.

##### Stellungnahme der Behörde

Die im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens für die Abgabe von Stellungnahmen gesetzte Frist entspricht der im AVG vorgesehenen Stellungnahmefrist in Großverfahren und wird daher als ausreichend angesehen. Im Übrigen wurde das gegenständliche Verfahren bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der innerhalb der gesetzten Frist eingelangten Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

##### 1.2 Gliederung des Dokuments

Nach der Einleitung wird die schriftliche Stellungnahme näher begründet. Diese behält die Reihenfolge der schriftlichen Stellungnahme bei, so dass die Überschriften ab Punkt 3.1 immer der schriftlichen Stellungnahme entsprechen. Wegen der besseren Lesbarkeit wird für die Überschriften selbst oft nur eine Kurzform herangezogen, der Text der unterschriebenen Stellungnahme wird dann jeweils nach der Kapitelüberschrift zitiert.

Punkt 2 geht auch ausführlich auf die aktuelle Situation in Liesing und die Verschlechterung der Lärmsituation dort und in den angrenzenden niederösterreichischen Gebieten seit 2003 ein, da trotz entsprechender Hinweise in der Stellungnahme die das Lebensministeriums bereits zur UVE zur 3. Piste 25.5.2007 abgegeben hat, Liesing nicht einmal erwähnt ist. Weiters werden in diesem Abschnitt auch allgemeine Fakten, die dem Verständnis der übrigen Begründung der schriftlichen Stellungnahme dienen, näher erläutert.

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

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

### **1.3 Grundsätzliche juristische Betrachtungen betreffend des Schutzes dicht besiedelter Gebiete**

#### **Einwand 11.2**

##### 1.3.1 Rechtsgrundlagen

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

§ 7 Abs 1 LVR lautet: „Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien ist eine Flughöhe einzuhalten, die eine Landung im Notfall ohne Gefährdung von Personen oder Sachen auf der Erde ermöglicht und durch die unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden; die Flughöhe muss jedoch mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis betragen, von dem das Luftfahrzeug weniger als 600 m entfernt ist. Jedenfalls muss die Flughöhe bei Flügen mit Kraftangetriebenen 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.

##### Stellungnahme der Behörde

Die Zitate sind korrekt. Es kann aber wohl nicht von vornherein davon ausgegangen werden, dass die zitierten Verordnungsbestimmungen nicht eingehalten werden. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass gemäß § 7 Abs. 3 LVR die Mindestflughöhen u.a. natürlich zum Zwecke des Abfluges und der Landung unterschritten werden dürfen.

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Luftfahrttechnik

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren sind so ausgelegt, dass ein ordnungsgemäßer Betrieb des Luftfahrzeuges gewährleistet werden kann. Das Selbe gilt für alle Manövriervorgänge von Luftfahrzeugen auf den dafür vorgesehenen Flächen des Flughafens Wien. Zu §7 Abs. 1 LVR wäre anzumerken, dass in §7 Abs. 3 LVR angemerkt ist, dass die Mindestflughöhe gemäß Abs. 1 und 2 zum Zwecke des Abfluges und der Landung auf dafür vorgesehenen Flächen unterschritten werden kann.

### Fachgebiet Lärm

In Vollziehung der Regulative des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes – Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN - ÖSTERREICH 2008 TEIL B13 Flugverkehr ausgearbeitet. Im Punkt 8 – Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung - wird betreffend den Flughafen Wien diesbezüglich u.a. folgendes ausgeführt:

- *Auf dem Flughafen Wien sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch der Republik Österreich publiziert.*
- *Luftfahrzeuge werden von Piloten mit Unterstützung der Austro Control GmbH unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 150, das entspricht in etwa einer Höhe von 4.500 m über dem Meeresspiegel) im Regelfall – soweit dies unter Berücksichtigung des jeweiligen Verkehrsaufkommens möglich ist – so geführt, das ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist (continuous descent procedure).*
- *Ein solches continuous descent procedure ermöglicht es den Piloten, den Anflug über weite Strecken mit den Triebwerken im Leerlauf und damit mit der geringst möglichen Lärmentwicklung durchzuführen.*
- *Die Standard-Instrumenten-Abflugstrecken des Flughafens Wien sind gleichzeitig Lärm mindernde Abflugverfahren. Ihre Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist verbindlich.*
- *Geschwindigkeitsbegrenzungen unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 100, entspricht etwa einer Höhe von 3.000 m über dem Meeresspiegel) reduzieren die Lärmentwicklung durch Reduzierung der Triebwerks- und Umströmungsgeräusche.*
- *Zusätzlich hat im Jahr 2008 der Flughafen Wien einer Nachtflugbeschränkung zugestimmt.*

## Einwand 11.3

### 1.3.2 Abwägung der Rechtsgüter

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

Unter Berücksichtigung der Anzahl der betroffenen Menschen lässt sich folgern:

1. Die Rechtsordnung stellt ein Geflecht an Normen dar, die als Wertentscheidungen zu verstehen sind. Diese Wertentscheidungen führen den Rechtsanwender häufig nicht zu eindeutigen Lösungen (wie z.B. bei der Anwendung der Grundrechnungsarten in einer Rechenoperation) hin, sondern tragen ihm das Nachvollziehen dieser Wertungen des Normgebers auf.

2. Klar ist die Wertung des § 5 Abs 1 lit b LFG, der dem BMVIT aufträgt, „störende Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen“ durch Erlassung einer Verordnung zu vermeiden.

3. Dem steht die Luftverkehrsfreiheit (§ 2 LFG) und die gesamte Zielsetzung des LFG gegenüber.

4. Diese entgegenstehenden Wertungen wurde in § 3 Abs 3 Satz 2 und in § 7 Abs 1 LVR (auf relativ abstrakte Weise) zusammengeführt.

5. Eine bei jeder Auslegung zu berücksichtigende Wertung ist die Gleichheit aller Staatsbürger (Art 7 Abs 1 B-VG. Es gilt daneben auch ein Gleichheitsgebot unter von Fremden untereinander). Das Interesse jedes Bürgers am Schutz vor Fluglärm ist daher gleich zu gewichten.

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

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

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

Anmerkung: Es ist klar, dass im Rahmen einer UVP aufgrund der Zielbestimmung des § 1 UVP-Gesetz, die Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen zu beschreiben und Maßnahmen zu prüfen, durch die belästigende und belastende Auswirkungen verringert werden können, auch die Zahl der belästigten Menschen maßgeblich ist.

### Stellungnahme der Behörde

Bei den gegenständlichen von der EK angesprochenen 15 luftfahrtbehördlichen Verfahren gemäß §§ 78 und 79 LFG lagen die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß LFG vor, so dass die luftfahrtrechtlichen Bewilligungen zu erteilen waren. Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Rechtsfrage ob eine Verlegung von Flugrouten in Betracht kommt. Aus fachlicher Sicht kann zu einer Verlegung angemerkt werden:

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

#### Fachgebiet Lärm

In Vollziehung der Regulative des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes – Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN - ÖSTERREICH 2008 TEIL B13 Flugverkehr ausgearbeitet. Im Punkt 8 – Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung - wird betreffend den Flughafen Wien diesbezüglich u.a. folgendes ausgeführt:

- *Auf dem Flughafen Wien sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch der Republik Österreich publiziert.*
- *Luftfahrzeuge werden von Piloten mit Unterstützung der Austro Control GmbH unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 150, das entspricht in etwa einer Höhe von 4.500 m über dem Meeresspiegel) im Regelfall – soweit dies unter Berücksichtigung des jeweiligen Verkehrsaufkommens möglich ist – so geführt, das ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist (continuous descent procedure).*
- *Ein solches continuous descent procedure ermöglicht es den Piloten, den Anflug über weite Strecken mit den Triebwerken im Leerlauf und damit mit der geringst möglichen Lärmentwicklung durchzuführen.*
- *Die Standard-Instrumenten-Abflugstrecken des Flughafens Wien sind gleichzeitig Lärm mindernde Abflugverfahren. Ihre Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist verbindlich.*

- *Geschwindigkeitsbegrenzungen unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 100, entspricht etwa einer Höhe von 3.000 m über dem Meeresspiegel) reduzieren die Lärmentwicklung durch Reduzierung der Triebwerks- und Umströmungsgeräusche.*
- *Zusätzlich hat im Jahr 2008 der Flughafen Wien einer Nachtflugbeschränkung zugestimmt.*

## Einwand 11.4

### 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.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Die derzeitigen An- und Abflugverfahren sind so ausgelegt, dass ein ordnungsgemäßer Betrieb des Luftfahrzeuges gewährleistet werden kann. Das Selbe gilt für alle Manövriervorgänge von Luftfahrzeugen auf den dafür vorgesehenen Flächen des Flughafens Wien. Zu §7 Abs. 1 LVR wäre anzumerken, dass in §7 Abs. 3 LVR angemerkt ist, dass die Mindestflughöhe gemäß Abs. 1 und 2 zum Zwecke des Abfluges und der Landung auf dafür vorgesehenen Flächen unterschritten werden kann.

#### Fachgebiet Lärm

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

## Einwand 11.5

### Andere Normen der LVR unterscheiden auch nach der Zahl der betroffenen Personen

Bei der Gefährdung von Personen gehen die LVR selbst davon aus, dass die Gefahren, die der Luftverkehr unvermeidlich und rechtmäßig mit sich bringt, besser nur weniger Personen zugemutet werden sollen als mehreren. So ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und von selbständig im Fluge verwendbarem Zivilluftfahrtgerät „über dicht besiedelten Gebiete“ 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 (BGBI. I Nr. 60/2005)
- alle relevanten EU-Richtlinien, deren Verletzung nicht zuletzt Grundlage der Ex-Post-UVP zum Ausbau des Flughafens Wien ist.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Rechtsfrage ob eine Verlegung von Flugrouten in Betracht kommt. Aus fachlicher Sicht kann zu einer Verlegung angemerkt werden:

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

#### Fachgebiet Lärm

In Vollziehung der Regulative des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes – Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN - ÖSTERREICH 2008 TEIL B13 Flugverkehr ausgearbeitet. Im Punkt 5 – Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind - wird betreffend den Flughafen Wien die zusammenfassende Auswertung der Schwellenwerte wie folgt tabellarisch dargestellt:

<b>Zusammenfassung - Auswertung Schwellenwerte</b>		
<b>Lärmzonen</b>	<b>Lden ≥65dB</b>	<b>Lnight ≥55dB</b>
Hauptwohnsitz-Gemeldete [Anzahl]	7	187
Nebenwohnsitz-Gemeldete [Anzahl]	1	42
Lärmzonenfläche [km <sup>2</sup> ]	11,65	
Wohnungen [Anzahl]	4	
Kindergärten [Anzahl]	0	
Schulen [Anzahl]	0	
Krankenanstalten [Anzahl]	0	0

## Einwand 11.6

### 1.4 Allgemeine Kritikpunkte betreffend des UVB

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

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

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Das Konzept, nach welchem die Abfassung des Ex-post-UVB erfolgte, wurde im Übrigen – vor Beginn der Erstellung des Berichtes - von der EK ausdrücklich akzeptiert.

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

## Einwand 11.7

*Die entgegen den Rechtsvorschriften der EU ohne Beteiligung der Bürger erfolgten Ausbauten am Flughafen während der letzten Jahre haben dramatische Folgen für die Lebensqualität und Gesundheit der dadurch vom zusätzlichen Flugverkehr Betroffenen. Insbesondere die damit in Zusammenhang stehende überfallsartige Verlegung von*

*Flugrouten nach Liesing hat dort und in den angrenzenden Gebieten zu einer unzumutbaren Belastung durch Fluglärm und andere Emissionen des Flugverkehrs geführt. Davon ist nicht nur das Wohngebiet von 100.000 Menschen, sondern auch ein großer Teil des Naherholungsgebiets Wienerwald betroffen.*

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

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

## **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

### Fachgebiet Lärm

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfaßt der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq}$  50 dB am Tag und  $L_{eq}$  40 dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Entsprechend den bei der Lärmuntersuchung und Wirkungsanalyse zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind Lärmschutz-Maßnahmen dann durchzuführen wenn die Schallimmissionen im Prognose Planfall 2020 die festgelegten Grenzwerte bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung überschreiten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen wurde dabei im Fachbeitrag ermittelt, inwieweit notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen bereits im Rahmen des Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG, welches auf dem Mediationsvertrag beruht, umgesetzt werden und ob darüber hinaus noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

## Einwand 11.8

### 2.1 Flughafenausbau ohne Beteiligung der Bürger

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

#### Stellungnahme der Behörde

Bei den gegenständlichen von der EK angesprochenen 15 luftfahrtbehördlichen Verfahren gemäß §§ 78 und 79 LFG lagen die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß LFG vor, so dass die luftfahrtrechtlichen Bewilligungen zu erteilen waren. Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

## Einwand 11.9

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

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

Flugrouten führen zu weiträumigen Lärmbelastigungen und Gesundheitsgefährdungen, da sich der Schall - von oben kommend - ungehindert ausbreiten kann. Die Dämpfung durch die Luft ist insbesondere bei den tiefen Tönen, welche charakteristisch für dröhnenden Fluglärm startender Flugzeuge sind, besonders gering. So zeigen Lärmmessungen nach dB(C), die

den tieffrequenten Fluglärm mit messen, keine oder nur eine sehr geringfügige Abnahme der Lärmspitzen trotz höherer seitlicher Entfernung.

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

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Die vorgeschlagenen Lärmindizes beinhalten die medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse über Lärm und daher kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung dieser Schallpegel es zu keiner Gesundheitsbelastung kommen kann.

## **Einwand 11.10**

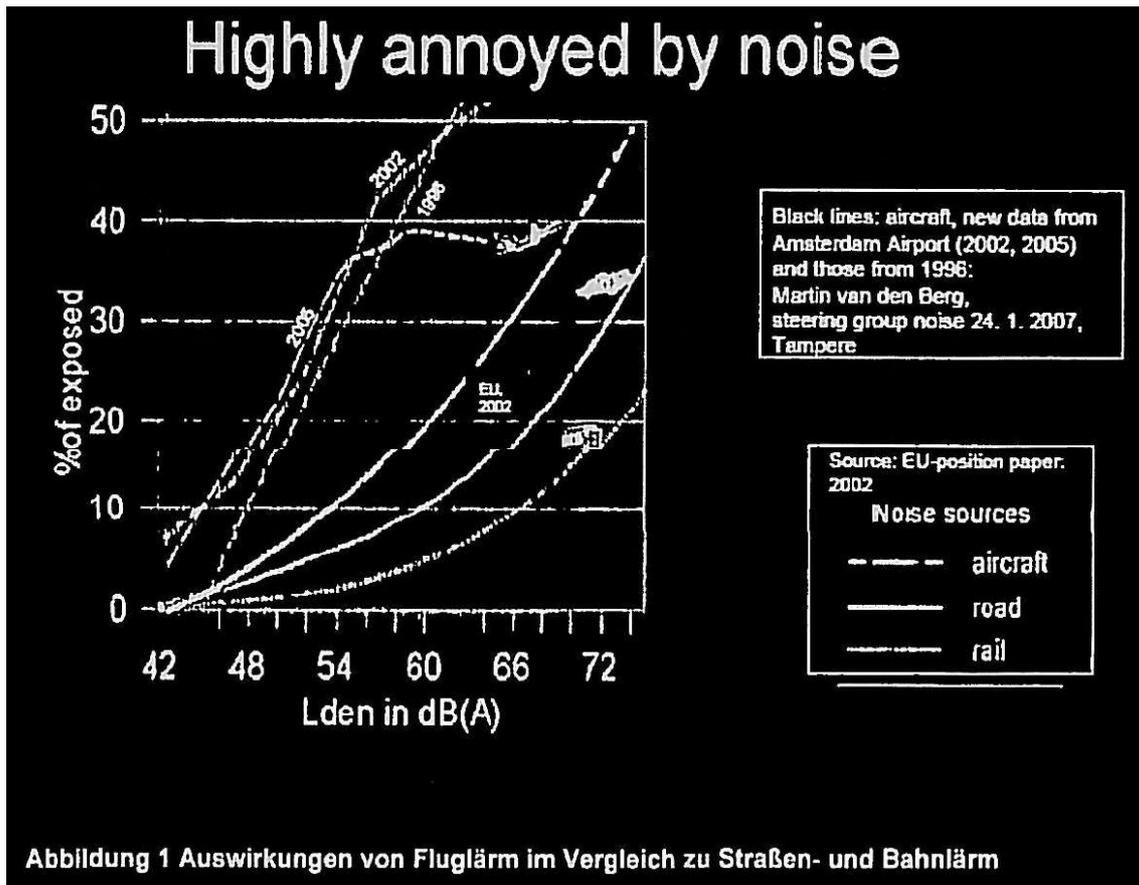
### **2.2 Folgen vermehrten Flugverkehrs für die Lebensqualität und Gesundheit der**

#### 2.2.1 Zahlreiche Studien belegen die Gesundheitsschädlichkeit von Fluglärm.

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

Gleiches wurde bereits früher von der Working Group assessment of exposure to noise berichtet.

So zeigen neuere Studien, dass sich bereits bei etwa 45 dBA Dauerschallpegel 10% der Bevölkerung massiv durch Fluglärm belästigt fühlen. Ein Aktualisierung des EU-Positionspapiers (blaue Linie in der Grafik) wird gefordert.



Zumindest teilweise ist die höhere Empfindlichkeit für Fluglärm damit erklärbar, dass das Grollen der Jets (laute tieffrequente Töne rund um 100Hz) in der üblichen Umrechnung auf menschliches Empfinden nach der verwendeten A-Kurve um etwa 10 dBA unterbewertet wird. Eine korrekte Messung mit einer anderen Bewertungskurve oder ein entsprechender Zuschlag für die Tonalität würde zu entsprechend höheren Dezibelwerten führen, die der tatsächlichen Belastung durch Fluglärm entspricht. Nur Messungen nach dB(B) oder ersatzweise nach dB(C) welche auch die niederfrequenten Lärmanteile entsprechend berücksichtigen, sind dazu geeignet, die Umweltauswirkungen von Fluglärm richtig zu quantifizieren.

### 2.2.2 Studie zum Zusammenhang zwischen Fluglärm und Medikamentenverbrauch

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

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Lärm

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde.

### Fachgebiet Humanmedizin

Professor Greisler hat selber in seinen Veröffentlichungen eingeräumt, dass die Auswertung der Daten erst am Anfang steht und die Weitererforschung das Thema gefordert. Der Nachweis des höheren Arzneimittelverbrauches in den untersuchten Regionen konnte aber seit 2007 nicht erbracht werden. Im letzten veröffentlichten Interview vom 4.10.2010 konnte er keine wissenschaftlich relevanten Daten vorlegen. Seine Aussagen basieren auf der Analyse von Krankenversicherungsdaten und dem Versuch einen sozialen Lebensstilfaktor einzuführen. Die Kosten einer weiterführende Studie beziffert er mit 500.000 bis 1mill € und daher ist diese epidemiologische Studie noch nicht durchgeführt worden. Daher ist dies aus Sicht des momentanen medizinisch-wissenschaftlichen Standards lediglich als wage Vermutung zu werten.

## Einwand 11.11

### 2.2.3 Krebserregende Feinststaubemissionen durch den Flugverkehr sind besonders gefährlich

Der Flugverkehr setzt im Großraum Wien neben anderen Emissionen sehr große Mengen an besonders gefährlichem Feinstaub frei.

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

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

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

**Feinstaub**

Angriffsorte	Luftschadstoffe
Nasen-Rachenraum	5-10 µm
Lufttröhre	3-5 µm
Bronchien	2-3 µm
Bronchiolen	1-2 µm
Alveolen (Lungenbläschen)	0.1-1 µm

**Medizinische Folgen:**

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

**Lungenkrebs 1= Tumor, 2 = Metastasen**

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

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



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

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

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

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Die europäischen und österreichischen Grenzwertregelungen sehen keine immissionsseitige Begrenzung der Partikelanzahl bzw. ultrafeiner Partikel, sondern nur der Massenkonzentration von PM 10 und PM 2,5 vor. Daher wurden die Untersuchungen wie Immissionsmessungen und Prognosen auf diese Bestimmungen abgestimmt.

Im Laufe des etwa 10-jährigen Beweissicherungsprogramms wurden neben den PM 10 Messungen auch PM 2,5 Messungen (2007) durchgeführt. Der Anteil der PM 2,5 Fraktion lag bei 74% der PM 10 Fraktion und betrug im Jahresmittel 17 µg/m<sup>3</sup>. Österreichweit liegt der Anteil der PM 2,5 Fraktion zwischen 70% und 80% der PM 10 Fraktion. Die PM 2,5 Belastung am Flughafen Wien ist daher als unauffällig zu bezeichnen und gewährleistet auch die Einhaltung des Ziel- bzw. Grenzwertes (ab 2015) von 20 µg/m<sup>3</sup>. Nachdem für die PM 10 Zusatzbelastungen weit unter der

Bagatelleschwelle prognostiziert wurden, gilt dies jedenfalls auch für die Teilfraktion des PM 2,5.

Der Einfluss von Wirbelschleppen konnte im Nahbereich der Pisten durch kurzfristige Konzentrationsanstiege (1-2 min) der NO<sub>x</sub> bzw. NO<sub>2</sub> Belastung nachgewiesen werden. Diese Konzentrationsanstiege wirken sich auf den Halbstundenmittelwert nur mehr in sehr geringem Maße aus. Auswirkungen auf TMW- und JMW-Konzentration von PM 10 und PM 2,5 im Pistennahbereich, und damit auch in Anrainergemeinden, liegen aufgrund der NO<sub>x</sub>/PM10 Relation in einem nicht nachweisbaren Niveau.

Als Leitsubstanz polyzyklischer aromatischer Verbindungen ist Benz(a)pyren anzusehen, welches aufgrund seiner kanzerogenen Wirkung einer immissionsseitigen Begrenzung unterliegt (IG-Luft Zielwert 1 ng/m<sup>3</sup> als JMW). Seit dem Jahr 2000 laufende Messungen am Flughafen Wien zeigen stets die Einhaltung dieses JMW-Zielwertes. Aus Publikationen des österreichischen Umweltbundesamtes (Luftschadstofftrends in Österreich 1980-2002, UBA 2004) geht hervor, dass österreichweit etwa 80 % der PAH-Emissionen auf Hausbrand und die Verbrennung landwirtschaftlicher Abfälle zurückzuführen sind. Zusatzbelastungen durch den Flughafenbetrieb (Flug- und KFZ-Verkehrsemissionen) können anhand der Emissionsrelation NO<sub>x</sub> zu B(a)P für die Anrainergemeinden auf ein Niveau 0,001 - 0,01 ng/m<sup>3</sup> geschätzt werden.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Es gibt aus dem Bereich der medizinischen Forschung nur einen wagen Hinweis auf die Zusammensetzung (Chemismus) der Feinstaubpartikel, die mit Epithelzellen der Lunge reagieren können, ein gesicherter Nachweis dessen konnte noch nicht erbracht werden. Die in Frage kommenden chemischen Substanzen sind aber durch die Verbrennung von Kohlenwasserstoffen nicht im Staub enthalten.

## **Einwand 11.12**

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

Gegenüber 2003 ist es durch die allen vernünftigen Kriterien des Umweltschutzes widersprechenden Beschlüsse der Flughafen-Mediation und des Dialogforums zu einer unzumutbaren Belastung der Liesinger Bevölkerung durch Starts und Landungen gekommen.

Diese sollen in diesem Abschnitt kurz erläutert werden, da damit bereits eine unzumutbare Belastung erreicht wurde, die durch das zu erwartende Planszenario noch übertroffen werden dürfte, sollte es nicht zur Rücknahme bzw. Einstellung der Flugrouten über Liesing kommen.

#### 2.3.1 Belastung von Liesing durch Starts und Landungen

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



Abbildung 1: 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 Westeinflugschneise, sowie durch Flugzeuge, die Liesing in extrem niedriger Höhe queren, darzustellen.

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

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Betreffend An- und Abflugrouten über den Süden von Wien kann festgehalten werden, dass An- und Abflüge auf Grund der vorherrschenden Windsituation und der damit in Verbindung stehenden Betriebspiste es nicht gleichzeitig zu An- und Abflügen über den Süden von Wien kommen kann, da es ansonsten zu einem kreuzen von Luftfahrzeugen kommen würde, welche aber aus betrieblichen Gründen ausgeschlossen ist. Ist für Landungen

die Betriebspiste 11 des Flughafens Wien in Betrieb so ist bei günstigsten Windverhältnissen und unter gewissen weiteren Bedingungen ein Start auf Piste 16 möglich. Dies könnte in wenigen Fällen zu einem nahezu gleichzeitigen Überfluges eines landenden und startenden Luftfahrzeuges über dem Süden von Wien zur Folge haben. Jedoch wäre vertikal als auch horizontal ein ausreichend großer Sicherheitsabstand, welcher wiederum den von beiden Flugzeugen erzeugten Lärm nicht miteinander kombinieren lässt.

## Einwand 11.13

### 2.3.2 Im Zuge der Mediation nach Liesing verschobene Startrouten

Die in der so genannten Flughafen-Mediation in Abwesenheit eines Vertreters der Interessen Liesings beschlossene Verschiebung der Abflugrouten nach Norden im Jahr 2004 hat dazu geführt, dass mehr als 100.000 neue vom Fluglärm Betroffene geschaffen wurden - ohne aber eine auch nur annähernd adäquate Zahl an Betroffenen zu entlasten. (Die immer als Beispiel angeführten Perchtoldsdorfer haben den Abfluglärm jetzt in Stereo und seit 2006 eine neue Landeroute direkt über das Zentrum).



Abbildung 5: im Zuge der Mediation nach Liesing verschobene Startrouten

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

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



Abbildung 6 Flugspuren belegen Starts mitten durch ein Wohngebiet

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

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

Flugtechnisch, wetterbedingt und kapazitätsmäßig gibt es keine Notwendigkeit gerade dort zu fliegen. Schon gar nicht täglich und bei allen Windlagen.

Alternativen zu den umweltunverträglichsten aller Starttrouten am Flughafen Wien

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

1. Starts auf der Piste 34 nach Norden (auch zum Vorteil für den Norden Wiens, da dann nicht gleichzeitig dort gelandet werden kann, Starts aber den Norden Wiens großräumig umfliegen)
2. Flugroute mit Rechtskurve von der Piste 29 über die ÖMV. Diese Flugroute gibt es bereits für Propeller-Flugzeuge, ein Antrag für eine entsprechende Flugroute liegt dem Infrastrukturministerium bereits seit Jahren vor, wird aber scheinbar nicht bearbeitet.

3. Rücknahme der Flugroutenverschiebung Richtung Liesing. Denn wenn man Wien schon aus Gründen der Kapazitätsmaximierung für Starts zu Nordwestdestinationen im Süden umfliegt, sollte es nicht zuviel verlangt sein, wenigstens dichtest bevölkertes Gebiet so großräumig als möglich zu umfliegen (siehe Bevölkerungsdichtekarte).

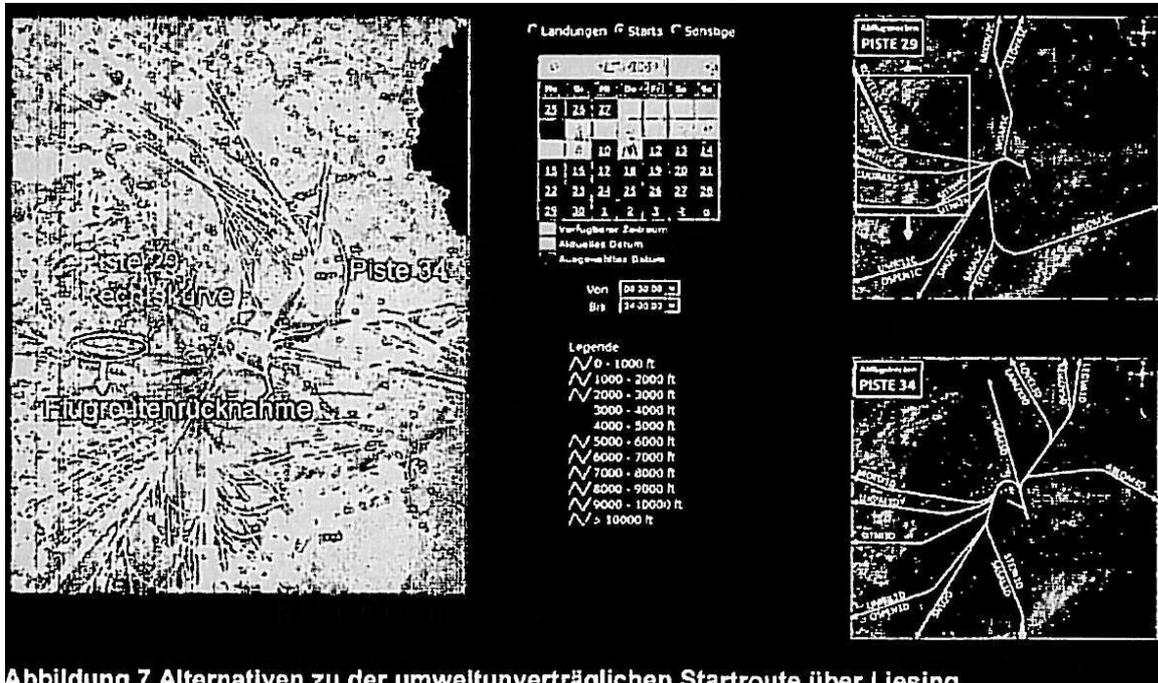


Abbildung 7 Alternativen zu der umweltunverträglichen Startroute über Liesing

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

Sogar wirtschaftlich ist diese Route unsinnig, liegt doch der Süden Wiens sicher nicht auf der kürzesten Route vom Flughafen über Stockerau nach Hamburg, Kopenhagen, London, Dublin, Berlin, Frankfurt, ...

Im Sinne einer Korrektur dieser katastrophalen Fehlleistung des so genannten Mediationsverfahrens, gegen die mehr als 10.000 Liesinger unterschrieben haben, wäre es zu erwarten, dass die Flugroute über Liesing so schnell als irgendwie möglich zurückgenommen wird, steht doch sogar auf der Website des Flughafens dazu der folgende Text: *Starts und Landung sollten so erfolgen, dass möglichst wenige Menschen davon betroffen sind.* Tatsächlich hält man aber im Dialogforum des Flughafens an dieser menschenverachtenden und umweltunverträglichen Flugroute fest.

### 2.3.2.1 Überflüge spät am Abend und in der Nacht

Für Jets gibt es im Sinne des Nachtflugverbots über Wien, laut Teilvertrag die Regelung, dass diese zwischen 21h und 7h zuerst nach Sollenau fliegen müssen. Dass diese ab einer bestimmten Flughöhe erst recht direkt über Liesing nach Stockerau kurven ist ebenso

unsinnig, wie dass diese Regelung nicht auch für die besonders lauten Propellermaschinen gilt.

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

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

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Lärm

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag und dem LAeq - Nacht (Beilagen 1 und 2).

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Entsprechend den bei der Lärmuntersuchung und Wirkungsanalyse zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind Lärmschutz-Maßnahmen dann durchzuführen wenn die Schallimmissionen im Prognose Planfall 2020 die festgelegten Grenzwerte bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung überschreiten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen wurde dabei im Fachbeitrag ermittelt, inwieweit notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen bereits im Rahmen des Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG, welches auf dem Mediationsvertrag beruht, umgesetzt werden und ob darüber hinaus noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden.

Die Auswahl und die tägliche Belegung von An- und Abflugrouten stehen in keinem Zusammenhang mit einem oder mehreren Projekt, welche diesem UVB zugrunde liegen.

## Einwand 11.14

### 2.3.3 Liesing ist seit 2006 vermehrt von Landungen betroffen

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

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



Abbildung 8: Flugspuren der Landung bei Süd-Ost Wind

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 unbeträchtliche Umwege in Kauf genommen.

Diese Umweg führen nicht nur über dichtest besiedeltes Gebiet sondern auch über das gleiche Gebiet wie die bei dieser Wetterlage durchgeführten Starts - dass das dem sicheren Fliegen nicht gerade förderlich ist, erscheint logisch.

Statt die Flugzeuge in dem nach Möglichkeit einzusetzenden leisen „Continuous Descent Approach“ anfliegen zu lassen, werden Flüge auf konstanter Höhe mit konstanter Geschwindigkeit vorgeschrieben, die dazu führen, dass die Flugzeuge mit nicht unbeträchtlichem Schub fliegen müssen und daher deutlich lauter sind, als Landungen sein müssten.

Entsprechende öffentliche Versprechen mit Einführung der Transitions auch lärmschonende Anflugverfahren umzusetzen, dürften wieder einmal zu Gunsten der Kapazitätserhöhung gebrochen worden sein.

Die meisten, wenn nicht alle Landeanflüge über Liesing durchfliegen anschließend das Flugbeschränkungsgebiet Wien Richtung Norden und dürften damit offensichtlich den Flugbeschränkungen für Wien widersprechen (Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien ist nur zulässig mit Luftfahrzeugen ... die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen ...).

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

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag und dem LAeq - Nacht (Beilage 1 und 2).

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens.

Die Auswahl und die tägliche Belegung von An- und Abflugrouten stehen in keinem Zusammenhang mit einem oder mehreren Projekt, welche diesem UVB zugrunde liegen.

## Einwand 11.15

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

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

#### 2.3.4.1 Lärmmessungen zeigen eine unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm

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

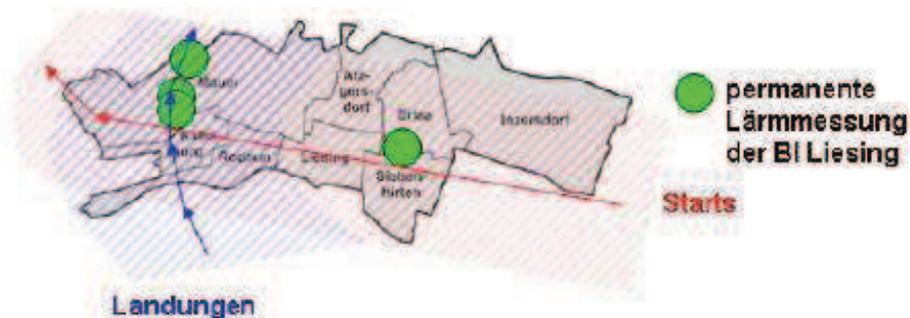
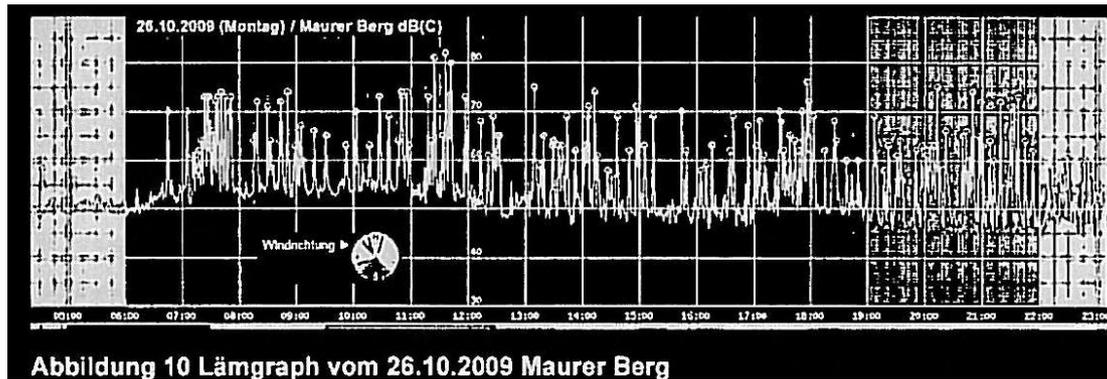


Abbildung 9 Lärmmessstellen der BI Liesing

Eine Auswertung der Lärmmessungen vom letzten Nationalfeiertag (26.10.2009) zeigt weit über 100 laute Fluglärmereignisse und eine Überschreitung aller Grenzwerte.

Die Auswertung der zahlreichen in Liesing am Nationalfeiertag hörbaren Starts zeigt die unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm. Durch die Überlagerung der 3 Lärmmessstationen Maurer Berg, Maurer Berg 2 und Kadolzberg ist es möglich, Fluglärmereignisse mit sehr hoher Sicherheit als solche zu identifizieren. Diese sind als Lärmereignisse mit rotem Kreis um die Spitze eingetragen:



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

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

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

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

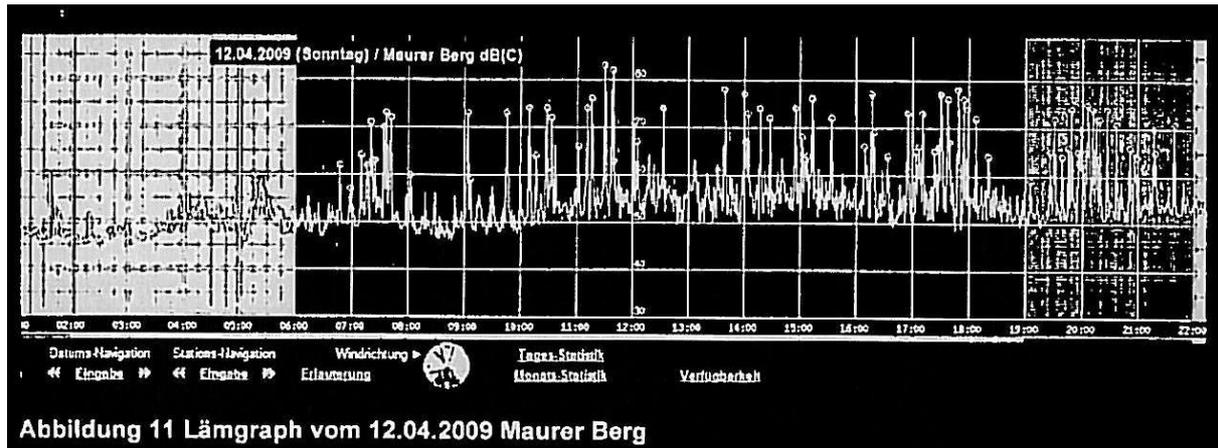


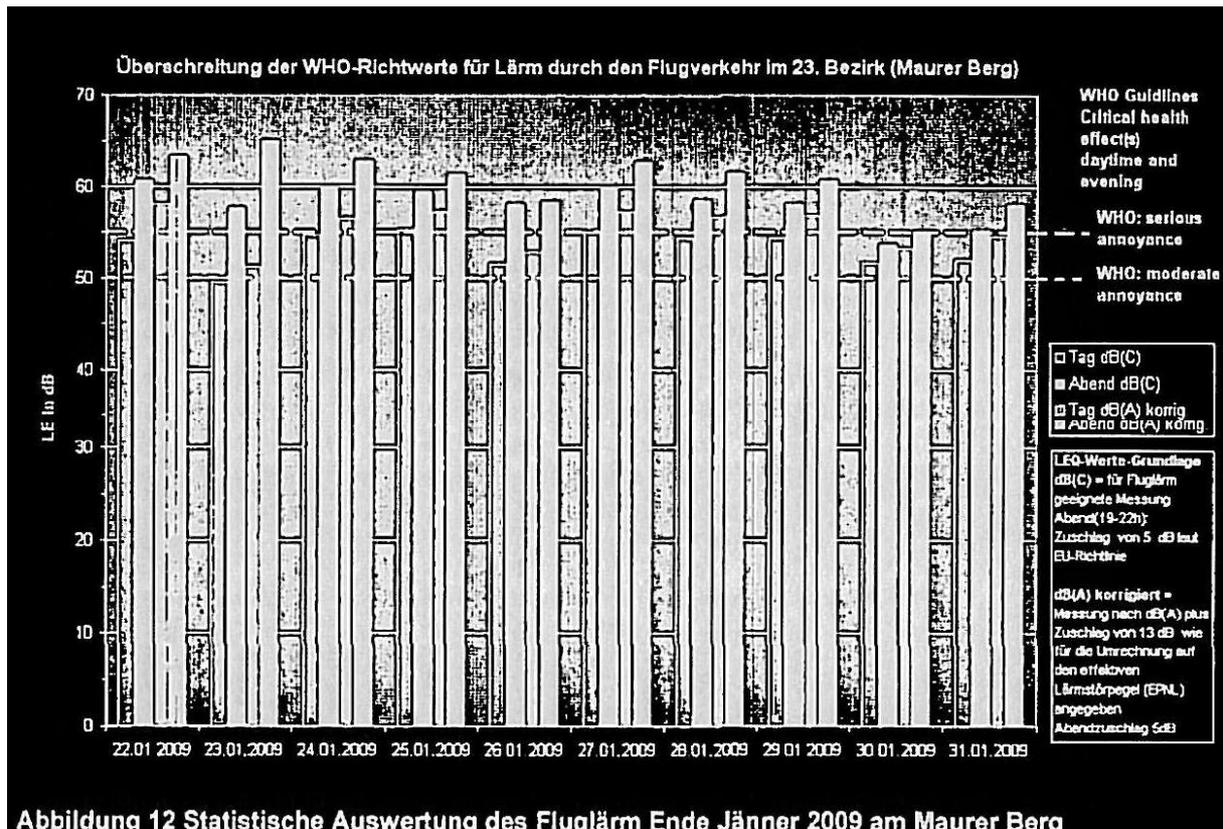
Abbildung 11 Lärmgraph vom 12.04.2009 Maurer Berg

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

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

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

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



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

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

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

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

#### 2.3.4.2 Die unzumutbare Belastung Liesings mit Fluglärm ist bereits jetzt gesundheitsschädlich

Unstrittig ist es seit 2003 zu einer unzumutbaren Belästigung der Liesinger durch Fluglärm gekommen, welche mehr oder weniger den gesamten Bezirk mit über 90.000 Einwohnern betrifft.

Dass die tägliche Belästigung mit Fluglärm, dem die Liesinger und ihre Nachbarn ausgesetzt sind, nicht nur die Lebensqualität beeinträchtigt, sondern nahe liegender Weise auch gesundheitsschädlich sein dürfte, geht aus einer offiziellen Stellungnahme des österreichischen Lebensministeriums zur 3. Piste hervor:

*Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte der im Jahr 2003 eingegangenen Lärmbeschwerden aus dem Bereich Wien und damit aus Gebieten stammt, die nicht in den betrachteten Lärmzonen liegen. Zu Belästigung bzw. Störung des Wohlbefindens wird ausgeführt, dass Störungen höherer Funktionen und Leistungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können. In der umwelthygienischen Beurteilung sind daher auch durch das Vorhaben verursachte Belästigungsreaktionen quantitativ zu beschreiben. Dabei müssen die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Dosis-Wirkungs-Beziehungen sowie aktuelle Untersuchungsergebnisse, die von der „Working Group assessment of exposure to noise“ berichtet wurden und eine weitaus höhere 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. Der Fluglärm beschränkt sich also nicht auf übliche Arbeitszeiten, sondern hindert die Bewohner an der Erholung, womit die Studien über die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Nachtfluglärm auch auf die seit 2004 nach Liesing verschobenen Flugrouten anzuwenden sind.

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

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

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

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

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen

Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	$L_{DEN}$	$L_{night}$
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

In schalltechnischer Hinsicht ist somit festzustellen, dass für die Beurteilung von Flugverkehrslärm wie im ggst Ex-post UVB, so wie für Straßen- und Schienenverkehrslärm national wie auch international einzelne Tage für sich kein Beurteilungskriterium darstellen. So wie auch bei den von der WHO publizierten Richtwerten sind die vorgegebenen Immissionsrichtwerte, Schwellenwerte oder Grenzwerte jeweils auf ein Jahr bezogen, also Jahresmittelwerte. Insofern sind die durchgeführten Vergleiche der bei den Messstationen ermittelten einzel Tages LAeq Werten mit einem von der WHO vorgegebenen Jahresmittelwert schalltechnisch nicht haltbar.

Zu den permanenten Messungen die vom Deutschen Fluglärmdienstes e.V. DFLD veröffentlicht im Internet veröffentlicht werden ist darüber hinaus folgendes festzustellen:

Gemäß ÖNORM S 5004 (Ausgabe: 2008-12-01) unterliegen in Österreich Schallpegelmessanlagen und Prüfschallquellen für Messungen im amtlichen und rechtsgeschäftlichen Verkehr, im Gesundheitswesen, im Umweltschutz sowie im Verkehrs- und Sicherheitswesen der Eichpflicht wobei die verwendeten Messgeräte mindestens alle zwei Jahre einer Nacheichung durch dafür befugte Institutionen zu unterziehen sind.

Wie aus den Darstellungen des DFLD ersichtlich sind bei allen 8 in Wien betriebenen Messstationen (Kadolzberg, Maurer Berg, Maurer Berg 2, Siebenhirten, Dostgasse, Sindelargasse, Vetersgasse, Zwölfaxing) die verwendeten Mikrofone und Messgeräte weder kalibrierbar noch eichfähig sind.

In den Erläuterungen der Messdaten wird vom Deutschen Fluglärmdienst e.V diesbezüglich eindeutig darauf hingewiesen, dass bei der Verwendung von nicht kalibrierten Messgeräten, die Messungen nicht mit amtlichen Lärmessungen, verglichen werden sollen.

Ungeachtet der bei den Messstationen nicht normgemäß durchgeführten Messungen und Plausibilitätsprüfung der ermittelten Messdaten zeigen die vom DFLD veröffentlichten Auswertung des Jahres 2009 dass bei 7 von 8 Messstationen der gemessene Fluglärm im Gegensatz zum Umgebungslärm ohne Fluglärm keinen schalltechnisch erheblichen Anteil am Gesamtlärm hat. Die Messergebnisse sind tabellarisch und Grafisch in der Beilage 4 dargestellt.

Im Hinblick auf die Messstation – Vetersgasse – wird auf die schalltechnischen Ausführungen zu den Vergleichsmessungen von Dipl.-Ing. Kath in der Beilage 3 und 4 verwiesen.

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens.

Die Auswahl und die tägliche Belegung von An- und Abflugrouten stehen in keinem Zusammenhang mit einem oder mehreren Projekt, welche diesem UVB zugrunde liegen.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen ist eine Gegenüberstellung mit den medizinisch-wissenschaftlichen Ergebnissen aufschlussreich und ausreichend durchführbar gewesen. Daher kann auch in diesem Fall nur auf die Einhaltung der Grenzwerte abgestellt werden.

## Einwand 11.16

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

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

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

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

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

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

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

## **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

### Fachgebiet Lärm

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag und dem LAeq - Nacht (siehe Beilagen 1 und 2).

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der

festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens.

Die Auswahl und die tägliche Belegung von An- und Abflugrouten stehen in keinem Zusammenhang mit einem oder mehreren Projekt, welche diesem UVB zugrunde liegen.

## **Einwand 11.17**

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

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

Der Flugverkehr und sein enormes Wachstum schaden generell der Umwelt, dem Klima und auch der Wirtschaft. Er ist das Schlusslicht aller Verkehrsträger in der Ökobilanz. (Verkehrsklub Österreich (VCÖ), Studie „Fokus Flugverkehr - Folgen des Wachstums, Wien 2005) Durch Steuerprivilegien zahlt er nicht selbst für die diversen externen Kosten, insbesondere nicht für die von ihm verursachten Klimaschäden. Der VCÖ schätzt diese Kosten auf 1 Milliarde Euro/Jahr, die auf die Steuerzahler abgewalzt werden.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Hinsichtlich der Klimaschutzvorgaben wie sie z.B. im EG-L und Kyoto-Protokoll enthalten sind, sind Lösungsansätze auf nationaler und europäischer Ebene zu suchen. Dies könnte z.B. die geringere Besteuerung verbrauchsarmer KFZ sein, oder

eine CO<sub>2</sub>-Abgabe für Kerosin, Dieseltreibstoff und Fahrbenzin. Derartige Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Ex-post - UVB, sondern letztendlich politische Entscheidungen.

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

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

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

##### **Einwand 11.18**

###### 3.1.1 Die Lärmzonen in der UVB sind grob unvollständig

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

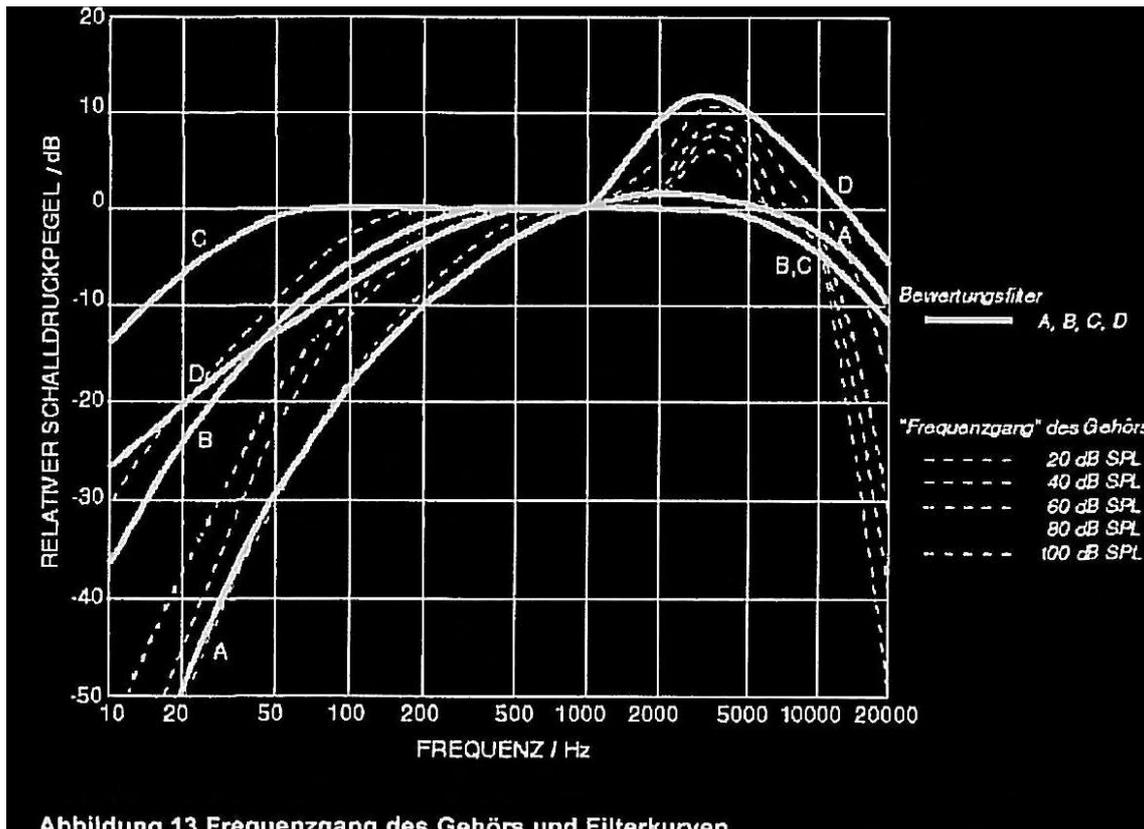
3.1.1.1 Die den Lärmzonen zu Grund liegende Bewertung nach dB(A) ist für Fluglärm ungeeignet

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

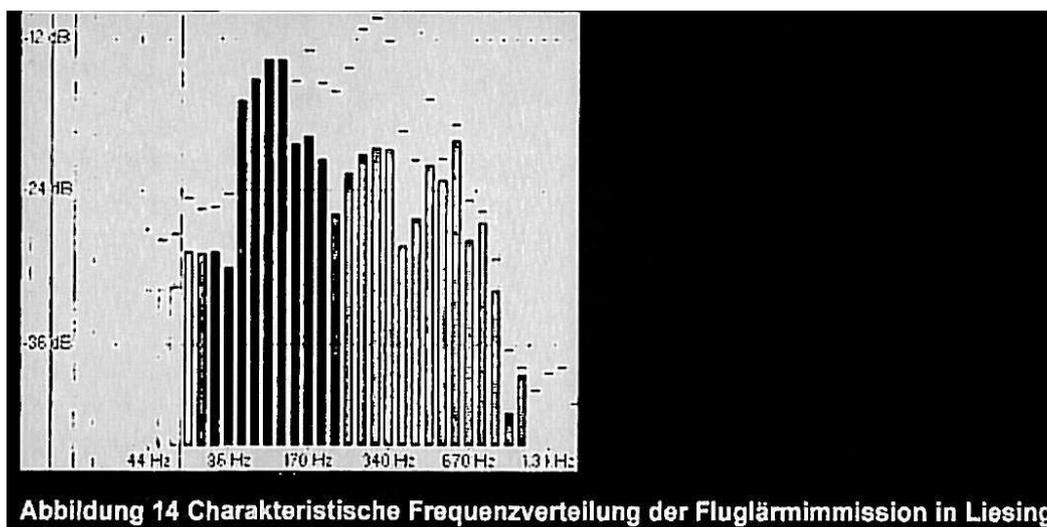
In Bezug auf den tieffrequenten Fluglärm ist diese Aussage falsch. So wird gerade der weithin hörbare tieffrequente Lärm dramatisch unterbewertet, was sowohl den Fluglärm startender als auch weiter entfernter Flugzeuge betrifft.

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

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



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



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

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

***dB(C):** The C-weighted Decibel (dBC) is the method of measuring sound which takes into account the low frequency components of noise sources, such as aircraft operations, and reflects their contribution to the environment.*  
([http://6n1.w.massport.com/logan/airpo\\_noise\\_gloss.html](http://6n1.w.massport.com/logan/airpo_noise_gloss.html))

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

Interessanterweise wird die Lärmmessung nach dB(C) für Fluglärm auch mit der Begründung abgelehnt, dass damit auch die Unwirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen offensichtlich würde.

(Zitat: no mitigation methods have been proven to be effective for C-weighted noise (ie., sound insulation" aus <http://osuairportpart150.com/report/Chapter 3 Noise Fundamentals FINAL.pdf> 3.1.3.) Statt also zuzugeben, dass das Fluglärmproblem nicht durch Schallschutzfenster oder ähnliche Maßnahmen wirkungsvoll in den Griff zu bekommen ist, verweigert man geeignete Messungen nach dB(C).

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

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

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

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

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

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

### 3.1.1.2 Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt ohne Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 62 Planfall 2020 - Verteilung auf Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL 24

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

Abbildung 15 Verteilung der Flugbewegungen nach ÖAL-Gruppen im Planfall

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

<b>Nullfall 2020 (= Flugbewegungen 2003)</b>			
<b>Gruppe</b>	<b>Beispiel</b>	<b>MOV</b>	<b>Anteil</b>
P 1.4	BARON 58P	2.243	2,03%
P 2.1	DASH 8, ATR72, DO 328	23.411	21,17%
P 2.2	AN12, AN24V, AN28, FK27, FK27MB, FK50, L199C	923	0,83%
S 1.0	TU134, YK40	346	0,31%
S 1.1	YAK 40, TU 164B	75	0,07%
S 1.3	B7272, B727F	64	0,06%
S 3.2	Ilyushin 76, Ilyushin 88	71	0,06%
S 5.1	Canadair-Jet; Bae146, FK70	36.741	33,22%
S 5.2	Airbus A320, B737-800	35.769	32,34%
S 5.3	MD80, TU154M	6.248	5,65%
S 5.4	„leisere“ Versionen von S 5.1	-	0,00%
S 5.5	„leisere“ Versionen von S 5.2	-	0,00%
S 6.1	Boeing 777, Airbus A330	3.538	3,20%
S 6.2	MD11, L1011	213	0,19%
S 6.3	Airbus A 340	903	0,82%
S 7	Boeing 747	40	0,04%
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>110.604</b>	<b>100,00%</b>

**Abbildung 16 Verteilung der Flugbewegungen nach ÖAL-Gruppen im Nullfall**

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

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

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

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

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

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

3.1.1.4 Die Berechnung der Lärmzonen beruht fälschlicherweise auf mehrmonatigen Durchschnittswerten

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

Damit werden die Umweltauswirkungen, wie sie an Tagen mit zahlreichen Überflügen stattfinden durch Tage mit niedriger Lärmbelastung rechnerisch kompensiert und das

Fluglärmproblem dadurch unzulässig verniedlicht. Dass umso mehr, als die Betroffenen keinen Einfluss darauf haben und keine brauchbare Information darüber erhalten, bei welchen Wetterlagen wo geflogen wird und wie Sonn- und Feiertage berücksichtigt werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.1.1.7 Die Pläne der Flugrouten für den Planfall sind nicht auffindbar

Im Beitrag 03.100 5.5.1 wird auf das Dokument 02.202 verwiesen.

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

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

Der Umweltverträglichkeitsbericht ist formal unvollständig.

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

Im Beitrag 03.100 sind keine Lärmkarten zu finden, welche die Differenz zwischen ortsüblichem 635Lärm und der zu erwartenden Verschlechterung durch Fluglärm darstellen.

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

Der Umweltverträglichkeitsbericht ist für 2003 bei weitgehend fluglärmmfreien Gebieten wie Liesing um Differenzkarten zwischen Umgebungslärm und Fluglärm zu ergänzen. Bei absehbaren Überschreitungen des Umgebungslärms durch den Fluglärm sind die Flugrouten entsprechend zu korrigieren.

3.1.1.9 Ein objektiver Vergleich der Anzahl der von Fluglärm Betroffenen zwischen den Flugrouten vor 2004 und nach 2004 fehlt

Im Fachbeitrag 03.100 fehlt jeder objektive Vergleich, wie sich die Flugroutenänderungen auf die Anzahl der insgesamt vom Fluglärm Betroffenen ausgewirkt hat. Weiters sind die Kriterien so gefasst, dass es nur für die unmittelbare Nähe des Flughafens Differenzlärmmkarten gibt, die aber nicht einmal jenen Bereich abdeckt, in denen der Flughafen Lärmschutzmaßnahmen finanziell fördert.

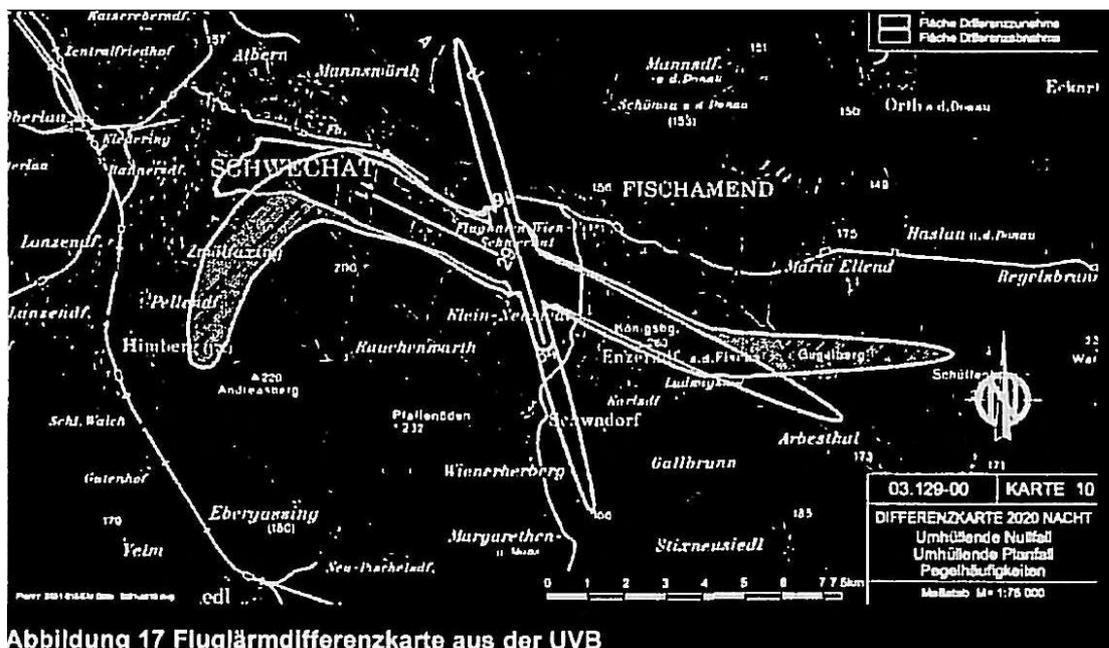


Abbildung 17 Fluglärmdifferenzkarte aus der UVB

Das ist umso erstaunlicher, als in der Planvariante dicht besiedelte Gebiete überflogen werden, die in der Nullvariante fluglärmmfrei waren.

Die Differenzlärmmkarten im Umweltverträglichkeitsbericht sind so zu erweitern, dass damit auch der Wiener Raum - insbesondere Liesing - vollständig erfasst wird. Weiters ist auch die Anzahl der durch die Änderungen der Flugrouten von Verbesserungen und Verschlechterungen betroffenen Personen auf diesen Bereich auszudehnen. Selbstverständlich sind bis auf die Anzahl der Überflüge und die Flugrouten dafür die gleichen Kriterien für den Planfall und den Nullfall anzuwenden, sowie tieffrequenter Lärm und topographische Faktoren zu berücksichtigen.

### 3.1.2 Schlussfolgerungen aus den unvollständigen und fehlerhaften Lärmberechnungen

Die Berechnungen der Lärmentwicklung im vorliegenden UVB beruhen nicht nur auf der Ignoranz gegenüber tieffrequentem Lärm und topographischen Gegebenheiten, die Umweltauswirkungen werden u.a. durch einseitige Annahmen für den Planfall verharmlost.

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

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### Fachgebiet Lärm

Die Berechnungen der Fluglärmmzonen und Immissionspunkte der Prognose Nullfall und Prognose Planfall 2020 erfolgten entsprechend den Regulativen der ÖAL Richtlinie 24. Die dabei zugrunde gelegten

- Flugbewegungszahlen,
- die Aufteilung der verschiedenen Luftfahrzeugtypen in Luftfahrzeuggruppen gemäß ÖAL Richtlinie 24,
- die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugrouten mit deren tageszeitlichen Verteilung, sowie
- die Geometrie der Flugrouten  
basierten exakt auf den Vorgaben des Dokuments 02.000 Verkehrsentwicklung Flugbewegungen.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	$L_{DEN}$	$L_{night}$
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

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

#### **Einwand 11.19**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

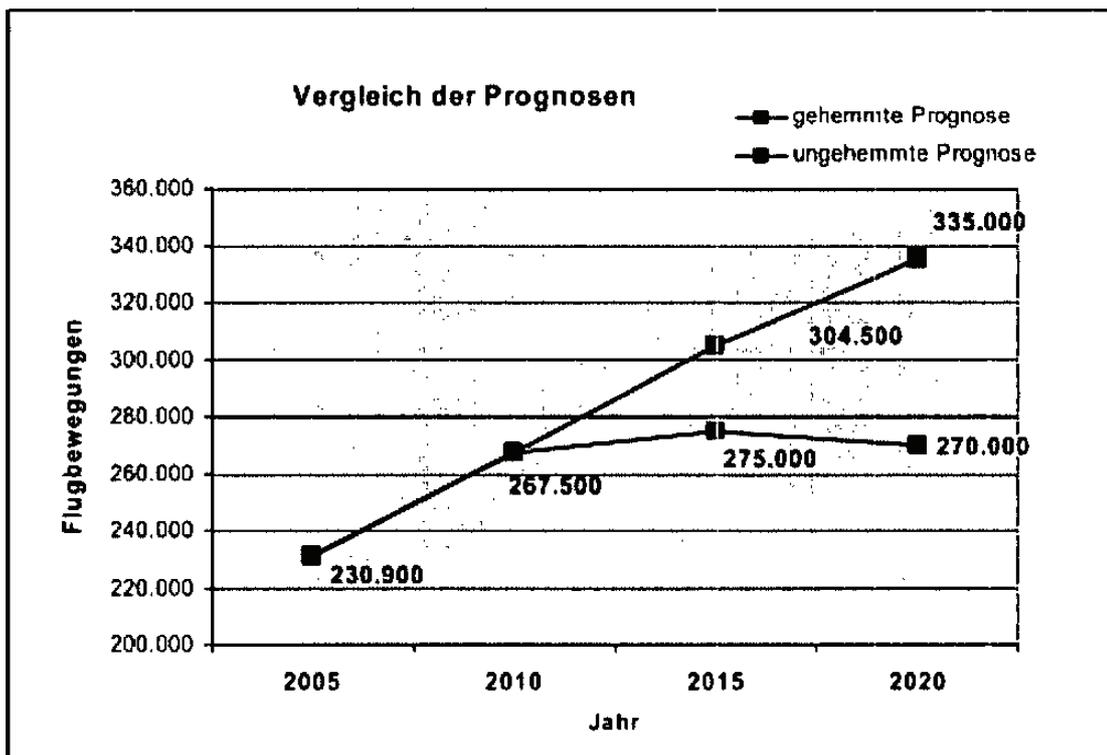


Abbildung 5 Prognose Flugbewegungen (gehemmt und ungehemmt)

### Abbildung 18 Flugbewegungen laut UVB

Da auch im Fachbeitrag 02.200 unter dem Punkt 2.2.1 zu lesen ist, dass bei der Betrachtung von umweltrelevanten Themen für Auswirkungsanalysen zumeist eine Art „Worst-Case“ angesetzt wird, scheint es keinen nachvollziehbaren Grund zu geben, warum in dem

vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht mit mehr oder weniger willkürlich vorgegeben Prognosezahlen der Flughafen Wien AG operiert wird, welche nicht geeignet sind, die tatsächlich möglichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erfassen.

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

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

Zitat:

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

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

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

### 3.2.3 Bei der Ermittlung der Umweltauswirkungen werden die Sichtflüge ignoriert

Im Fachbeitrag 02.200 findet sich unter Punkt 23.1 die folgende Feststellung: „In diesen Prognosezahlen von Flugbewegungen werden jedenfalls jene Luftfahrzeuge nicht berücksichtigt, welche mittels Sichtflugverfahren am Flughafen starten oder landen.“

Tabelle 4 Entwicklung im Sichtflugverkehr

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

#### Abbildung 19 Sichtflugverkehr laut UVB

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

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

### 3.2.4 Schlussfolgerungen aus den falsch angesetzten Flugbewegungen

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

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

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

Konkret betrifft das unter anderem auch Emissionen wie Feinstaub, CO<sub>2</sub> und Stickoxide, deren detaillierte Bewertung alleine schon auf Grund der falschen Flugbewegungen derzeit nicht möglich ist.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

Des Weiteren erscheint es nicht zielführend, ein Flughafenpistensystem losgelöst von der restlichen bodenseitigen Infrastruktur sowie von europäischen und internationalen Grundbedingungen und der bestehenden Nachfrage hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu bewerten. Limitierende Faktoren welche über ein Jahr gesehen Berücksichtigung finden müssten sind zumindest die vorhandenen Flughafenslots sowie die vorherrschenden Windrichtungen und der damit in Betrieb befindlichen Pistenrichtungen.

Eine Trennung von IFR und VFR Verkehr ist für manche Punkte sinnvoll, jedoch nicht immer anwendbar. In diesem Fall muss gesagt werden, dass insgesamt richtiger Weise IFR und VFR Verkehr für die Gesamtflugbewegungszahl zusammengezählt werden müsste. Jedoch der zugrunde gelegten Lärmberechnung wiederum, stimmt die Aufteilung von IFR und VFR wiederum. VFR hat auf Grund der zulässigen Anflugverfahren am Flughafen Wien komplett andere Anflugrichtungen und -höhen, sodass es zu keiner Vermischung von IFR und VFR kommen kann.

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

#### **Einwand 11.20**

##### 3.3.1 Die Notwendigkeit der Flughafenerweiterungen wurde nur unzureichend geprüft

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

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

##### 3.3.2 Mögliche Alternativen zum Ausbau des Flughafens wurden nur unzureichend geprüft

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

Möglichen Alternativstandorte und ihre Umweltauswirkungen fehlen im UVB Bericht.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### *Fachgebiet Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild*

Es ist nicht Aufgabe des UVB festzustellen ob ein öffentliches Interesse am Ausbau des Flughafens besteht. Aufgabe ist hingegen die Feststellung von maßgeblichen umweltrelevanten Auswirkungen durch die betrachteten Einzelprojekte, sowie deren Gesamtwirkung und eine allfällige Erarbeitung von Maßnahmen maßgebliche Auswirkungen zu vermeiden, vermindern oder einen Ausgleich zu schaffen. Der vorgelegte Umweltverträglichkeitsbericht legt dar, dass keine derartigen maßgeblichen Umweltwirkungen aus Sicht des Fachgebiets Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild durch die betrachteten Einzelprojekte, sowie deren Gesamtwirkung gegeben sind und daher keine entsprechenden Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Erwiesenermaßen zählen Infrastrukturprojekte wie z.B. der Flughafen Wien – Schwechat zu attraktiven Unternehmensstandorten, bilden einen Motor für die Region der sich nicht nur auf die Beschäftigungszahlen, sondern auch auf den Tourismus auswirkt.

Die Suche nach Alternativstandorten ist nicht Teil des gegenständlichen UVB.

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

### **Einwand 11.21**

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

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

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

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

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

#### Stellungnahme UVP-Koordination

Der vorgelegte Umweltverträglichkeitsbericht wurde von unabhängigen Sachverständigen geprüft und für die Beurteilung umweltrelevanter Wirkungen der durch die Kommission vorgegebenen Einzelprojekte als Ausreichend erachtet.

Die durch die Behörde zur Verfügung gestellte Prüffrist entspricht jener Frist, welche auch durch §9 des UVP-Gesetzes als Auflagefrist für Umweltverträglichkeitserklärungen festgelegt ist. Allfällig vorgelegte Ergänzungen zur vorliegenden Stellungnahme nach Ende der Auflagefrist können daher nicht berücksichtigt werden.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### Stellungnahme der Behörde

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an

privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens.

Die Auswahl und die tägliche Belegung von An- und Abflugrouten stehen in keinem Zusammenhang mit einem oder mehreren Projekt, welche diesem UVB zugrunde liegen.

#### Fachgebiet Lärm

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Für den Raum Liesing sind aufgrund der erreichten Flughöhen der Luftfahrzeuge keine relevanten Immissionsbeiträge zu erwarten. Die Prognoserechnungen weisen für diesen Raum Zusatzbelastungen auf welche um mehrere Größenordnungen unter den Bagatelleschwellen des angewandten Schwellwertkonzeptes zur luftchemischen Immissionsbeurteilung liegen.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf den technischen Fachbeiträgen ist davon auszugehen, dass es zu keinen Gesundheitsschäden kommen kann.

## **5 Anträge**

### **5.1 Antrag auf Parteistellung im „UVB-Verfahren“**

#### **Einwand 11.22**

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

### **5.2 Anträge im „UVB-Verfahren“**

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

- ein Nachtflugverbot (im Raum Wien im Zeitraum zwischen 19h-9h)
- ein generelles Startverbot über dicht besiedeltes Gebiet,
- verpflichtende lärmschonende Anflugverfahren und

- die Einstellung aller Flugrouten (Starts auf STO4C, LANUX1C, KOVEL1C, MOTIX1C, SNU2C usw. sowie Landungen), deren Lärmauswirkungen den Wiener Bezirk Liesing betreffen

Weiters schließt sich die BI „Liesing gegen Fluglärm“ gemäß §19 UVP Gesetz den ablehnenden Stellungnahmen, Äußerungen und Anträgen aller anderen am Verfahren teilnehmenden Personen und Verfahrensparteien an, soweit dies nicht mit den eigenen Ausführungen inkompatibel sind und soweit diese nicht den Interessen der Liesinger Bevölkerung - insbesondere in Bezug auf eine Einstellung der Flugrouten über Liesing – widersprechen.

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens.

Die Auswahl und die tägliche Belegung von An- und Abflugrouten stehen in keinem Zusammenhang mit einem oder mehreren Projekt, welche diesem UVB zugrunde liegen.

##### Fachgebiet Lärm

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

## Literaturverzeichnis

[1] Lärm als Preisfaktor auf dem Immobilienmarkt, TU Wien, Ao. Univ. Prof. Wolfgang Fellmayr, 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

## Stellungnahme Nr.: 12

Von: Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden

Adresse:

Vertreten durch: HEGER & PARTNER, Rechtsanwälte

Esslinggasse 17/9

1010 Wien

Datum Stellungnahme: 02.12.2009

Ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung/-bericht Flughafen Wien

Verfahren nach der UVP Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft

Beigeschlossen übermitteln wir Ihnen nachfolgende Unterlagen:

- Die Stellungnahme des Vereins Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden samt Beilagen 1a, 1b, 2, 3 und 4;
- Die Unterschriften von mehr als 850 Menschen, die sich der Stellungnahme angeschlossen haben, in Kopie. Originale können in unserer Kanzlei eingesehen werden.

Ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung /-bericht Flughafen Wien

Verfahren nach der UVP-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft

### STELLUNGNAHME

zum ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vorgelegt, um den Forderungen der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend den Grundsätzen der UVP-Richtlinie der EU (85/337/EWG i.d.g.F.) nachzukommen

## INHALT

1. Verfahren ex-post UVB – Verletzung der Verfahrensgrundsätze der UVP-RL
2. Gegenstand des ex-post UVB – Verletzung der inhaltlichen Grundsätze der UVP-RL
  - 2.1. Aufgliederung in 15 Einzelprojekte statt der geforderten Gesamtbetrachtung – realer Untersuchungsgegenstand:  
Kapazitätserhöhung um mindestens 70.000 Flugbewegungen
  - 2.2. Wien und der Nationalpark Donau-Auen wurden in die Prüfung nicht einbezogen
  - 2.3. Zwischenzeitig erfolgte weitere Ausbauten wurden nicht einbezogen
  - 2.4. Fehlende Untersuchung alternativer Lösungsmöglichkeiten – falsche Prognoseansätze
  - 2.5. Gesamteindruck UVB
3. Die Übernahme von Projektteilen aus der „Mediation“ ist ungültig, die Quasi-Fortsetzung der „Mediation“ im Dialogforum ebenfalls
4. Fluglärmbelastung
  - 4.1. Inhalt UVB – Fachbeitrag Lärm – realitätsferne, nicht nachvollziehbare Ansätze
  - 4.2. Anzuwendende Grenzwerte und Beurteilungskriterien
    - 4.2.1. Kriterien der UVP-Richtlinie
    - 4.2.2. Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO)
    - 4.2.3. Kriterien nach dem österreichischen UVP-Gesetz
5. Landeanflüge über Wien und Wienerwaldgemeinden – Westeinflugschneise
  - 5.1. Charakteristika der Westeinflugschneise
  - 5.2. Lärmmessungen in Wien zeigen schwere und schwerste Belastungen auf
  - 5.3. Gekurvter Anflug ermöglicht Umfliegen von Wien
6. Das Umweltproblem Flughafen Wien ist zu einem Gutteil künstlich geschaffen – Tarifpolitik – Noise Charge
7. Flugbewegungen: Nicht nachvollziehbare und / oder falsche Ausgangsdaten
8. Die Behauptung im UVB, es bestünde keine UVP-Pflicht nach österreichischem Recht ist unhaltbar
9. Anträge

### Einwand 12.1

#### 1. Verfahren ex-post UVB – Verletzung der Verfahrensgrundsätze der UVP-RL

In der Einleitung des „UVB“, veröffentlicht auf der Homepage des Verkehrsministeriums, heißt es:

*„Als Kompromiss wurde mit der Europäischen Kommission vereinbart, einen „ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht“ (kurz ex-post-UVB) zu erstellen und diesen einer behördlichen Prüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend den Grundzügen einer UVP gemäß UVP-Richtlinie 85/337/EWG (nicht einer UVP gemäß österreichischem UVP-Gesetz) zu unterziehen.“*

Nähere Vorschriften zu dem Verfahren sind weder im UVB noch im Begleittext oder in der Kundmachung zu finden.

Der parlamentarischen Anfragebeantwortung durch Verkehrsministerin Bures vom Juli 2009 kann man entnehmen, dass die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen, die sich aus dem „UVB-Verfahren“ ergeben, gemäß § 78 LFG („LFG“) vom Flughafen zu beantragen sei. Tut der Flughafen dies nicht, so seien aufsichtsbehördliche Aufträge gemäß § 141 LFG bescheidmäßig vorzuschreiben. Bestehende Bescheide, die von Ausgleichsmaßnahme betroffen sind, würden entweder aufgrund von Anträgen der Flughafen Wien AG gemäß § 78 LFG oder im Wege aufsichtsbehördlicher Aufträge gemäß § 141 LFG abgeändert oder ersetzt werden.

Dazu ist auszuführen:

§ 141 LFG sieht ein behördliches Aufsichtsverfahren ohne Beteiligung der Öffentlichkeit vor, eine Anfechtung durch die betroffene Öffentlichkeit ist nicht möglich. Die Flughafen Wien AG kann allerdings einen Bescheid, der auf Grundlage dieser Gesetzesstelle ergeht, anfechten. § 78 LFG stellt die Rechtsgrundlage für die Beantragung von Bewilligungen für die Errichtung von Bodeneinrichtungen dar. Umweltbezogene Ausgleichsmaßnahmen können nach dieser Gesetzesstelle nicht beantragt werden.

Ausgehend von diesen rudimentären Informationen zum Verfahren des „UVB“ muss auf eine **Verletzung der Verfahrensgrundsätze der UVP-RL** geschlossen werden. Und zwar:

1. Die UVP-Richtlinie sieht in Art. 10a vor, dass der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit der Anfechtung einer im Rahmen einer UVP ergangenen Entscheidung einzuräumen ist. Das haben der EuGH und mit noch größerer Nachdrücklichkeit die Generalanwältin Eleanor Sharpston in der Rechtsache C-263/08 (Urteil vom 2. Juli 2009) klargestellt, indem letztere sogar darauf verwies, dass das Ergebnis nicht anders gewesen wäre, wenn es Artikel 10a der geänderten Richtlinie nicht gäbe. Denn – so führt die Generalanwältin weiter aus – die Rechtsprechung des Gerichtshofs hat in zahlreichen Fällen festgestellt, dass die Mitgliedstaaten keine Verfahrensbestimmungen erlassen dürfen, die die Ausübung der durch die Gemeinschaftsrechtsordnung verliehenen Rechte unmöglich machen; die Richtlinie 85/337, durch die ein System der Umweltverträglichkeitsprüfung eingeführt wird und Rechte verliehen werden, sähe sich ihrer Wirkungen beraubt, wenn das nationale Verfahrenssystem nicht den Zugang zu den Gerichten gewährleisten würde.

Das „UVB-Verfahren“ räumt dieses Anfechtungsrecht offensichtlich nicht ein.

2. Gemäß Art. 9 UVP-RL ist die Entscheidung der Behörde samt Begründung und unter Angabe der Ausgleichsmaßnahmen der Öffentlichkeit bekanntzugeben. Auch dies scheint nicht vorgesehen zu sein (und wäre Voraussetzung für die Anfechtungsmöglichkeit).
3. Gemäß Art. 6 UVP-RL erhält „die betroffene Öffentlichkeit ... in effektiver Weise die Möglichkeit sich an den umweltbezogenen Entscheidungsverfahren ... zu beteiligen.“ Eine Einsichtnahme in die Unterlagen des UVB in Papierform ist nicht vorgesehen. Die Dateien haben einen derart großen Umfang (insgesamt 246 MB), dass der Versuch sie herunterzuladen selbst einen leistungsstarken Computer blockiert. Somit ist der ungehinderte Zugang zu den Daten und Unterlagen des ex-post-UVB nicht gewährleistet und Art. 6 UVP-RL nicht erfüllt.
4. Gemäß Art. 8 UVP-RL sind die Ergebnisse der Anhörungen und eingeholten Angaben durch die Behörden im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Selbst wenn es sich aufgrund des „ex-post“ Charakters des UVB nicht um ein Genehmigungsverfahren handelt, so müssen erforderliche Auflagen – seien diese objektseitig oder auch betriebsbeschränkend – im Sinne der UVP-RL der Flughafen Wien AG und der Austro Control GmbH rechtsverbindlich auferlegt werden. Der diesbezügliche rechtliche Mechanismus fehlt im UVB-Verfahren.

*Ministerialrat Dr. Rolf Neidhart*

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass im BMVIT für den UVB Ministerialrat Dr. Rolf Neidhart zuständig ist. Er hat ein offensichtliches Naheverhältnis zum Flughafen Wien – fast alle kapazitätssteigernden Ausbaumaßnahmen wurden in Bescheidform mit seiner Unterschrift bewilligt – und er ist der Vertreter des Verkehrsministeriums im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG. Es mutet etwas befremdend an, dass gerade Dr. Neidhart nun für den

UVB zuständig ist, obwohl gerade sein Handeln ursächlich für das gegenständliche Verfahren war. Umgekehrt erklärt sich damit auch die inhaltliche Leere des UVB trotz kolportierter „Verbesserungsaufträge“.

### Stellungnahme der Behörde

Nachdem fest stand, dass das BMVIT das Verfahren gemäß der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchführen soll, wurde die Angelegenheit der - gemäß der Geschäftseinteilung des BMVIT - als Aufsichts- und Baubehörde für die sechs österreichischen Verkehrsflughäfen zuständigen Abteilung II/FFBL übertragen. Leiter dieser Abteilung ist Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart, der auch als vom BMVIT entsandter Staatskommissär an den Sitzungen des Aufsichtsrates der FWAG teilzunehmen hat.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der oben angeführten zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Im Übrigen hat die EK am 14.12.2009 - gemäß einer Pressemeldung vom selben Tag - Vorwürfe des EU-Ombudsmannes zurückgewiesen, wonach es Mängel im laufenden Vertragsverletzungsverfahren im Zusammenhang mit dem Ex-post-UVB des Flughafens Wien gäbe. Die EK könne die vom Ombudsmann kritisierten Mängel nicht erkennen. Insbesondere die Kritik daran, dass die Behörde, welche die Baubewilligungen erteilt habe, auch das gegenständliche Verfahren durchführe, konterte die EK mit dem Hinweis, dass dies der österreichischen Gesetzeslage entspreche; diese wiederum sei mit der UVP-RL vereinbar. Weiters sei nach Meinung der EK in gegenständlicher Angelegenheit auch die Anrufung der nationalen Gerichte möglich, was der Judikatur des EuGH Rechnung trage.

## **2. Gegenstand des ex-post UVB – Verletzung der inhaltlichen Grundsätze der UVP-RL**

Auch inhaltlich liegen deutliche Verletzungen der UVP-RL vor.

### **Einwand 12.2**

#### **2.1 Aufgliederung in 15 Einzelprojekte statt der geforderten Gesamtbetrachtung – realer Untersuchungsgegenstand: Kapazitätserhöhung um mindestens 70.000 Flugbewegungen**

Der UVB befasst sich nicht mit der Änderung des Flughafens als ein Projekt im Sinne der UVP-RL und wie dies der Europäische Gerichtshof im Urteil vom 28. Februar 2008 (RS C-2/07) zum Flughafen Lüttich verlangt. Betrachtet werden 15 Einzelprojekte im Wesentlichen im Hinblick darauf, wie viel Fläche das einzelne Objekt verbraucht und wie es baulich gestaltet ist. Schon anlässlich der Vorlage des „Konzepts für die Erstellung eines ex-post Umweltverträglichkeitsberichtes“ an die EU-Kommission im März 2008 führte Univ.-Prof Dr. J. Michael Schopf (Technische Universität Wien) zu der Beschreibung der einzelnen Objekte

in diesem Konzept für den UVB aus: „Zusammenfassend wirkt das Konzept vordergründig, allein durch seinen Umfang, stichhaltig. Allerdings täuscht die Aufbereitung über die mäßige Tiefe der Ausführungen und die tatsächlichen Kapazitätserweiterungen hinweg und führt (zumindest in diesem Stadium) zu einer Verharmlosung der Problematik der Kapazitätserweiterung am Flughafen Wien.“ (**Beilage 1a**).

Schließlich fasst Univ.-Prof Dr. J. Michael Schopf seine Stellungnahme zum UVB vom 5. November 2009 zusammen wie folgt (**Beilage 1b**):

„Die zentralen Fragestellungen können wie folgt beantwortet werden:

- Die vorgesehenen Maßnahmen weisen eine deutliche kapazitätserweiternde Wirkung für den Flughafen bzw. seine Teilsysteme auf.
- Durch den seriellen Prozessablauf beim Betrieb eines Flughafens stellen prinzipiell alle Maßnahmen eine Kumulierung mit den anderen Projekten dar, außer es handelt sich um reine Sanierungsmaßnahmen - oder weitere Optimierungen. Aber selbst bei Sanierungsmaßnahmen, z.B. der Pistenbefestigung, ist eine einschlägige Wirkung nicht auszuschließen, wenn dadurch etwa die Belastbarkeit und die Serviceintervalle erhöht werden können.
- Der Bericht behandelt alle Maßnahmen isoliert und geht nicht auf Kumulationseffekte ein. In der Realität ordnen sich die Maßnahmen einem Gesamtkonzept unter, das für die Steigerung der Gesamtkapazität des Flughafens steht. Die Maßnahmen wären daher als ein Gesamtpaket zu behandeln.
- Der UVB vermeidet bei der Beschreibung der Einzelprojekte, diese als gemeinsam wirkendes Gesamtpaket darzustellen, und wählt damit einen nicht adäquaten Gesamtzugang.“

Durch diese Einzelprojektbetrachtung – den einzelnen Objekten sind ja keine Auswirkungen zuzuordnen – bleiben die eigentlich wichtigen Aspekte der Richtlinie, wie Wahl des Standortes, Größe des Projekts, Kumulierung, Belästigungen, Unfallrisiko, Schwere, Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit, Reversibilität der Auswirkungen (Art.2(1); Art.4(3) iVm. Anhang III UVP-RL), unterbeleuchtet:

1. Kapazitätsangaben fehlen, ebenso Angaben zur Kumulierung der Auswirkungen. Aus dem Fachbeitrag „Verkehrsentwicklung – Flugbewegungen“ kann man ableiten, dass die relevante Kapazitätssteigerung mindestens 70.000 Flugbewegungen beträgt. Vor allem um diese Auswirkungen sollte es im UVB gehen. Der UVB ist in diesem Punkt ein Rückschritt gegenüber dem bei der EU-Kommission ursprünglich vorgelegten Konzept für den UVB, das Kapazitäten und Kumulierungen zumindest in Ansätzen behandelte und dem eine Kapazitätssteigerung infolge der Ausbauten von mindestens 70.000 Flugbewegungen klar zu entnehmen war.
2. Der UVB befasst sich nicht mit der Standortfrage des Projekts, er blickt immer nur auf die Lage des einzelnen Ausbaubektes. So wird überspielt, dass die Lage des Flughafens Wien in unmittelbarer Nähe zu dicht besiedeltem Gebiet und zum Nationalpark Donau-Auen für die Entwicklung eines Flughafendrehkreuzes mehr als ungünstig ist.
3. Der UVB befasst sich nicht mit den Unfallrisiken bei Starts und Landungen, obwohl diese zum wesentlichen Teil über dicht und dichtest besiedeltes Gebiet erfolgen. Die öffentliche Warnung des inzwischen pensionierten Direktors der Wiener Feuerwehr

Perner, möglichst wenige Flugzeuge über den dicht bewohnten Raum fliegen zu lassen (Tageszeitung „Die Presse“ vom 13. September 2001) wird ignoriert. Es heißt „Grundsätzlich besteht durch die Projekte kein erhöhtes Unfallrisiko.“ Lediglich beim Air Cargo Center verweist man auf den Gefahrgutumschlag am Boden, der aber – so der UVB – unter entsprechenden Auflagen vorgenommen wird.

4. Schließlich heißt es im Fachbeitrag „Luft und Klima“: „Die Emissionen, die eventuell den zu beurteilenden Projekten zuzurechnen sind, wirken sich in der Regel in irrelevantem Ausmaß und nur im Einzelfall geringfügig auf die Luftqualität im Untersuchungsraum aus.“
5. Fluglärmbelastung wird nur in unmittelbarer Nähe zum Flughafen wahrgenommen (Fachbeitrag Lärm), jedoch nicht einmal dort als relevant eingestuft. Eine „Belästigung“ im Sinne der UVP-RL kommt im UVB nicht vor.

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Das Konzept, nach welchem die Abfassung des Ex-post-UVB erfolgte, wurde im Übrigen – vor Beginn der Erstellung des Berichtes - von der EK ausdrücklich akzeptiert.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### Fachgebiet Luftfahrttechnik

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist

es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

Die umgesetzten Maßnahmen waren notwendig, um einen sicheren und reibungslosen Betrieb am Flughafen Wien, auf Grund der stetig steigenden Nachfrage zu gewährleisten und nicht, um eine zusätzliche Nachfrage zu ermöglichen.

### Fachgebiet Lärm

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfasst der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq}$  50 dB am Tag und  $L_{eq}$  40 dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel  $LA_{eq}$  – Tag und dem  $LA_{eq}$  - Nacht (siehe Beilagen 1 und 2).

### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB werden Die Emissionen an Luftschadstoffen und klimarelevanten Spurengasen als keineswegs vernachlässigbar dargestellt. Die immissionsseitigen Auswirkungen des UVB Prognose-Planfalles sind aber bereits für nächstgelegene Wohnbereiche der Anrainergemeinden in Bezug zu nationalen Grenzwertregelungen als irrelevant bis geringfügig anzusehen. Der Terminus „irrelevant“ ist in zahlreichen Leitfäden für UVP-Verfahren definiert und stellt somit keine Bagatellisierung der immissionsseitigen Auswirkungen dar.

## Einwand 12.3

### 2.2. Wien und der Nationalpark Donau-Auen wurden in die Prüfung nicht einbezogen

Im Mahnschreiben der EU-Kommission vom 21. März 2007 heißt es:

*„Die Auswirkungen der Flughafenerweiterung betreffend gestiegener Lärm- und Luftbelastung auf das Stadtgebiet von Wien und auf das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Donau-Auen östlich von Wien“ erfordern eine Umweltverträglichkeitsprüfung.“*

Der UVB befasst sich nicht mit den Auswirkungen der Flughafenerweiterung betreffend die gestiegene Lärm- und Luftbelastung auf das Stadtgebiet von Wien und auf den Nationalpark Donau-Auen. Laut UVB beschränken sich die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf die unmittelbare Umgebung des Flughafens. Indem das Vorhandensein von Fluglärm über Wien schlichtweg negiert wird, erspart sich der Flughafen im UVB einen großen Teil der Arbeit und Prüfungspflichten. Tatsächlich hat schon 1998 der damalige Wiener Umweltstadtrat Svihalek darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Fluglärmsituation über Wien zu treffen sind (Beilage 2). 1998 war die Fluglärmbelastung Wiens jedoch vergleichsweise gering, die Landeanflüge machten etwa die Hälfte aus, noch gab es die 2004 eingeführte Starterroute nicht.

Die Ignoranz gegenüber dem Nationalpark Donau-Auen ist grob EU-rechtswidrig. Der Nationalpark Donau-Auen wurde in die Liste der Gebiete von gemeinschaftswelter Bedeutung in der kontinentalen biogeographischen Region gemäß Art 4 der FFH-RL aufgenommen<sup>1</sup> und zählt damit zu den besonders schutzwürdigen Gebieten.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag und dem LAeq - Nacht (siehe Beilagen 1 und 2).

---

<sup>1</sup> Entscheidung der Kommission 2004/798/EU vom 7. Dezember 2004 gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Verabschiedung der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region, ABl 2004 L 382, 1.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfasst der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

*Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

*Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

*Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq}$  50 dB am Tag und  $L_{eq}$  40 dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

*Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel  $LA_{eq}$  – Tag und dem  $LA_{eq}$  - Nacht (siehe Beilage 1 und 2).

*Fachgebiet Pflanzen, Tiere, Lebensräume*

Die Einzelvorhaben des im gegenständlichen UVB geprüften Vorhabens bestehen ausschließlich aus baulichen Änderungen bestehender Anlagen am Flughafengelände landside und airside. Änderungen im Betrieb des Flughafens einschließlich Flugbetrieb waren nicht Gegenstand der zu prüfenden Projekte und sind aus diesen auch nicht ableitbar.

## Einwand 12.4

### 2.3. Zwischenzeitig erfolgte weitere Ausbauten wurden nicht einbezogen

Aus den Geschäftsberichten 2007 und 2008 ergibt sich, dass – unabhängig vom Skylink – die Ausbauten am Flughafen ständig weitergehen und enorme Geldmengen in den Dauerausbau der Kapazitäten fließen, und zwar in Bereiche, die von der ex-post UVP nicht erfasst sind und für die auch sonst keine UVP geplant ist.

Der Geschäftsbericht 2007 zeigt u.a. Folgendes auf:

Weiterführung der Vorfelderweiterung Nordost (EUR 15,6 Mio 2007, EUR 23,4 Mio im Jahr 2006), Gepäcksortieranlage (EUR 11,9 Mio – hier handelt es sich vermutlich nicht um die Skylinksortieranlage, diese wird nämlich gesondert als solche bezeichnet), Ausbau Bahnhof Flughafen, Entwässerung Flugbetrieb, Enteisungsmittelbefüllungsanlage.

Auch ein Infrastrukturgebäude Nordost um EUR 2,8 Mio. wurde im Jahr 2006 errichtet, das bisher nirgends aufscheint.

Im Geschäftsbericht 2008 kann man aus Seite 163 folgende Investitionen entnehmen: in die „Feuerwache“ EUR 15 Mio., in Checkpoints Ost/West/GAC und Betriebsgebäude EUR 6 Mio., in die Weiterführung der Vorfelderweiterung Nordost EUR 5,6 Mio., im Segment „Handling“ EUR 8,8 Mio., in den Vorplatz VIE-Skylink EUR 8,4 Mio., in die Sicherstellung der Elektroversorgung EUR 4,7 Mio., in das Airportlogistik Center Nord EUR 7,7 Mio.

Laut Ausführungen auf Seite 63 des Geschäftsberichts 2008 wurde das Airportlogistikcenter Nord 1 als Superädifikat fertig gestellt und das Airportlogistikcenter Nord 2 im Jänner 2009 in Betrieb genommen.

Auch diese Bauten scheinen in dem ex-post UVB nicht auf.

Dem Geschäftsbericht 2008 kann man entnehmen, dass für das Jahr 2009 Investitionen in Höhe von EUR 443 Mio. geplant sind, davon EUR 309 Mio. für „Terminals“ (unklar ob dies nur den Skylink betrifft).

Die geplanten Investitionen 2009 bis 2013 umfassen zahlreiche kapazitätsrelevante Positionen:

- Kernzonengestaltung EUR 36 Mio.
- „Sonstiges“ EUR 57 Mio.
- Vorfelder, Rollwege EUR 25 Mio.
- kommerzielle Projekte (Officepark 3, Parkierung) EUR 99 Mio.

Der Flughafen hat also die Zeit der Verhandlungen mit der EU-Kommission dafür genutzt, neue irreversible Fakten ohne Umweltverträglichkeitsprüfung zu schaffen.

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

## Einwand 12.5

### 2.4. Fehlende Untersuchung alternativer Lösungsmöglichkeiten – falsche Prognoseansätze

Anhang IV zur UVP-RL verlangt die Prüfung anderweitiger Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen. Dieses Erfordernis wurde in mehrfacher Hinsicht verletzt:

1. Anstelle des geforderten Vergleichs: „Prognoseszenario mit den im UVB beschriebenen Ausbauten (Planfall)“ versus „Prognoseszenario ohne diese Ausbauten (Nullfall)“, hat man teilweise den Vergleich „zwei Pisten im Jahr 2020“ versus „drei Pisten im Jahr 2020“ angestellt (siehe Fachbeitrag Verkehrsentwicklung – Flugbewegungen). Im Fachbeitrag „Maßnahmen“ werden Nachtflugregelungen im Dreipistensystem dargelegt. Die dritte Piste ist aber bekanntlich nicht Gegenstand dieses Verfahrens.
2. Zum Thema „geprüfte Alternativen“ begnügt sich der Projektwerber mit folgender lapidarer Aussage: „Die Standorte der Einzelprojekte wurden unter zum Teil denkbaren Alternativen und Standortvarianten nach Abwägung ökonomischer, ökologischer sowie sozialer Gesichtspunkte am bestehenden Standort Flughafen Wien ausgewählt. Dies erfolgte auf Basis und in laufender Fortschreibung eines im Jahr 1998 erstellten Masterplans für den Flughafen Wien. Alternative Standorte für den Flughafen Wien sowie prinzipiell alternative Entwicklungskonzepte wurden im Rahmen des durchgeführten Mediationsverfahrens diskutiert und die gewählte Entwicklungsrichtung als zielführend erkannt.“
3. Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, wie zum Beispiel Deckelung von Überflügen (in absoluten Zahlen), Verschwenken von Pisten, Verbot lauter Flugzeuge, wurden nicht geprüft.
4. Die Kooperationsmöglichkeiten mit dem nur eine Autostunde entfernten Flughafen Bratislava wurden nicht geprüft.
5. Der Curved Approach, der selbst nach Angaben im UVB bereits in einigen Ländern praktiziert wird und ein Umfliegen des dicht besiedelten Gebietes bei der Landung ermöglichen würde, wird im UVB sporadisch im Hinblick auf Zukunftsszenarien herangezogen. So wird zum Beispiel im Fachbeitrag „Lärm“ auf Seite 92 für den Nullfall der Geradeauslandeanflug unterstellt, während im Planfall mit den Ausbauten ein Curved Approach angenommen wird. Die Gründe für die Differenzierung liegen im Dunkeln. Aber gerade für die Piste 11, auf die der Landeanflug über ganz Wien führt, wird der Curved Approach in keinem der Szenarien in Erwägung gezogen. Dies offensichtlich, weil in der „Mediation“ die Einzementierung des Landeanflugs über Wien auf Dauer politisch vereinbart wurde.

#### Stellungnahme UVP-Koordination

Vornehmliches Ziel des vorgelegten UVB und der darauf basierenden Begutachtung ist die Feststellung umweltrelevanter Wirkungen durch die Einzelprojekte bzw. deren kumulative Wirkung. Nachdem diese Projekte weitgehend realisiert sind bzw. sich in Bau befinden ist eine Alternativen- oder Standortprüfung, wie sie der Gesetzgeber für UVP-Verfahren vorsieht, für diese Projekte nicht sinnvoll.

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Luftfahrttechnik

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

## Einwand 12.6

### 2.5. Gesamteindruck UVB

Wenngleich enorm umfangreich, so ist der UVB letztlich inhaltsleer und enthält kaum Neues. Er verwendet im Wesentlichen das Material, das in der „Mediation“ (2001-2005) ausgearbeitet wurde und rechtlich irrelevant ist, sowie die Unterlagen aus der UVE für die 3. Piste. Vielfach hat man sich nicht einmal die Mühe gemacht, die geplante 3. Piste aus den Unterlagen herauszustreichen und die Überlegungen auf das bestehende 2-Pistensystem zu beschränken. Zwischen Texten und darin verwiesenen Plänen bestehen Widersprüche.

Nicht leicht verständlich sind die verschiedenen Basisjahre: Für den genehmigten Istzustand werden die Jahre 1999, 2003 und stellenweise 1998 angesetzt. Warum gerade das eine oder andere Jahr angewendet wird, lässt sich nicht immer erschließen.

Der Grundtenor ist, dass alles bestens ist beziehungsweise immer besser wird und Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich sind, da in der „Mediation“ ohnehin schon umfassend vorgesorgt wurde.

Im Fachbeitrag „Flugbewegungen“ wird die Problematik der von den Starts und Landungen ausgehenden Auswirkungen mit Argumenten der folgenden Art heruntergespielt: Durch die steigende Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung würde es weniger Flugbewegungen geben (dem gegenüber etwas unverständlich die Ausführungen im selben Beitrag, dass der Flughafen Wien eine dritte Piste braucht); die Flugzeuge würden immer leiser werden, bis 2020 würde pro Flugbewegung der Maximalpegel um 10 dB verringert sein. Schließlich würde die Austrian Airlines eine massive Umflottung auf leise Flugzeuge vornehmen.

Im Fachbeitrag „Lärm“ erfährt man ebenfalls, dass es keine relevanten Auswirkungen gäbe oder wenn, dann im lächerlichen Ausmaß der Dichtung von 3 (!) Türen bzw. Fenstern.

In der Beschreibung der Einzelprojekte wird zwar zugegeben, dass ziemlich viel Fläche versiegelt, d.h. zubetoniert wurde. Insgesamt sei aber „durch die Ausführung der Einzelprojekte mit einem positiven Einfluss auf die Grundwasserqualität zu rechnen“ (Fachbeitrag Geologie und Hydrogeologie).

Im Beitrag Luft und Klima wird sogar mutig festgestellt, dass in der Realität gegenüber den dargestellten Daten geringere Emissionswerte durch die Luftfahrzeuge zu erwarten sind. Und dies, obwohl projektbezogene Maßnahmen zur Emissionsminderung laut diesem

Bericht sowieso nicht erforderlich sind, denn schon jetzt seien die Emissionen vernachlässigbar.

Und so weiter ...

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Das BMVIT war am Mediationsverfahren nicht beteiligt. Die Luftfahrtbehörden sind im Rahmen ihrer Verfahren auch nicht an die dort getroffenen Vereinbarungen gebunden, da es sich um rein zivilrechtliche Vereinbarungen handelt. Dies gilt auch für die von den Luftfahrtbehörden herangezogenen Sachverständigen.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post UVB werden Die Emissionen an Luftschadstoffen und klimarelevanten Spurengasen als keineswegs als vernachlässigbar dargestellt. Die immissionsseitigen Auswirkungen des UVB Prognose-Planfalles sind aber bereits für nächstgelegene Wohnbereiche der Anrainergemeinden in Bezug zu nationalen Grenzwertregelungen als irrelevant bis geringfügig anzusehen. Der Terminus „irrelevant“ ist in zahlreichen Leitfäden für UVP-Verfahren definiert und stellt somit keine Bagatellisierung der immissionsseitigen Auswirkungen dar.

#### Fachgebiet Grundwasser

Es wird auf die Ausführungen zu Einwand 8.4 verwiesen.

### **3. Die Übernahme von Projektteilen aus der „Mediation“ ist ungültig, die Quasi-Fortsetzung der „Mediation“ im Dialogforum ebenfalls**

#### **Einwand 12.7**

Immer wieder verweist der UVB auf die Ergebnisse der „Mediation“ und gibt ihr den Charakter der Quasi-Verbindlichkeit. Tatsächlich ist die „Mediation“ für den UVB irrelevant. Dieses vom Flughafen frei erfundene Verfahren hat keine rechtliche Relevanz, insbesondere hat es nicht verbindliche Umweltauflagen erteilt und kann auch solche nicht erteilen. Die in der „Mediation“ vereinbarten Beurteilungskriterien für Lärmbelastungen sind willkürlich und ohne jede Grundlage festgesetzt. Die „Mediation“ und insbesondere das „Dialogforum“ haben sich ausdrücklich dem „ungehemmten Wachstum des Flughafens“ verschrieben.

#### Stellungnahme der Behörde

Das BMVIT war am Mediationsverfahren nicht beteiligt. Die Luftfahrtbehörden sind im Rahmen ihrer Verfahren auch nicht an die dort getroffenen Vereinbarungen gebunden, da es sich um rein zivilrechtliche Vereinbarungen handelt. Dies gilt auch für die von den Luftfahrtbehörden herangezogenen Sachverständigen.

### **4. Fluglärmbelastung**

#### **4.1. Inhalt UVB – Fachbeitrag Lärm – realitätsferne, nicht nachvollziehbare Ansätze**

#### **Einwand 12.8**

Der Fachbeitrag Lärm im UVB weist folgende wesentliche Inhalte auf:

#### *Untersuchungsraum*

Der Fachbeitrag Lärm bezieht in seine Betrachtung nur die unmittelbare, eng angrenzende Umgebung des Flughafens ein. Wien und die Donau-Auen finden keine Beachtung. Weder in Wien noch in den Donau-Auen werden Immissionspunkte betrachtet. Umgelegt auf die Westeinflugschneise, wo jährlich rund 18.000 Flugzeuge den Landeanflug über Wien nehmen, heißt dies, dass die Lärmemission erst etwa 4000 Meter vor der Landung einzusetzen scheint (die Landebahn selbst ist 3500 Meter lang).

#### *Relevante Werte*

Die Beurteilungswerte sind frei angesetzt (sie scheinen aus der „Mediation“ zu stammen, diesbezügliche Angaben fehlen) und beziehen sich ausschließlich auf Innenräume. Das Leben des Menschen im Freien, insbesondere in zur Erholung bestimmten Gebieten wie den Donau-Auen, scheint es aus der Sicht des Flughafens nicht zu geben.

#### *Ergebnis*

Der Fachbeitrag Lärm kommt zu dem beachtenswerten Ergebnis, dass sich zwischen 1999 und 2003 die Fluglärmzonen sogar verringert haben und dies bei – wie an derselben Stelle angegeben – 18 % Steigerung der Flugbewegungen. Schließlich wird immerhin festgestellt, dass in Klein-Neusiedl, Margarethen am Moos und am Katharinenhof die Beurteilungswerte überschritten werden, bei den lärmsensibeln Objekten (Schulen, Kindergärten, etc.) kommt

man sogar zu dem Ergebnis, dass die Dichtheit von drei der aufgenommenen Fenster beziehungsweise Türen verbessert werden muss.

Wien und die Donau-Auen kommen im Fachbeitrag Lärm nicht vor, obwohl sie von Überflügen schwer belastet sind (siehe Punkt 5). Die Ergebnisse des UVB hinsichtlich der Lärmauswirkungen auf die Umwelt sind somit völlig realitätsfern, sodass von falschen, das heißt dem menschlichen Lärmempfinden nicht entsprechenden Beurteilungsansätzen ausgegangen werden muss.

## **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

### Fachgebiet Lärm

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfasst der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq} 50$  dB am Tag und  $L_{eq} 40$  dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Den Untersuchungen im Fachbeitrag Lärm liegen außerordentlich umfangreiche Untersuchungen, Berechnungen und Analysen zugrunde. Es wurden sämtliche schalltechnisch relevanten Schallquellen für die Berechnungen des Prognose Nullfalles 2020 und Prognose Planfalles 2020 berücksichtigt. Auf Basis der vorgegebenen Beurteilungskriterien wurden der Untersuchung alle schalltechnisch relevanten Parameter für die Ableitung von etwaig notwendigen Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Die den Berechnungsergebnissen zugrunde gelegten abgeleiteten Schallschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung wurden vollständig und nachvollziehbar ausgearbeitet.

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

## 4.2. Anzuwendende Grenzwerte und Beurteilungskriterien

### Einwand 12.9

#### 4.2.1. Kriterien der UVP-Richtlinie

Die UVP-Richtlinie enthält selbst keine Grenzwerte. Sie gibt „Belästigungen“ als erhebliche Auswirkungen an (Anhang IV der UVP-RL). Weiters verweist die UVP-RL in der Präambel auf den Schutz der Umwelt und der Lebensqualität.

Die Auslegung dieser Kriterien und die Beurteilung der national zur Anwendung gebrachten Grenzwerte erfolgt entsprechend der ständigen Rechtsprechung des EuGH vertragsautonom und nach Ziel und Zweck der Richtlinie, gegebenenfalls unter Rückgriff auf die nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten und auf Grenzwerte internationaler Organisationen.

#### UVB Koordination

Es wird auf die fachliche Beurteilung der Vorhabenswirkungen zu den einzelnen Schutzgütern verwiesen. Angewandte Ziel-, Richt- und Grenzwerte entsprechen dabei der gängigen UVP Praxis.

### Einwand 12.10

#### 4.2.2. Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO)

Internationale Vorgaben, auf die sowohl die EG-Kommission als auch die österreichischen Behörden gerne und regelmäßig verweisen, sind die von der Weltgesundheitsorganisation WHO entwickelten Standards („*Guidelines for Community Noise*“). Diese Empfehlungen besagen zusammengefasst Folgendes:

1. Die WHO-Grenzwerte von max. 55 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel (LAeq[dB]) über 16 Stunden am Tag im Freien und max. 45 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel (LAeq[dB]) über 8 Stunden in der Nacht im Freien sind einzuhalten.  
Das Regionalbüro der WHO für Europa gab jüngst bekannt, dass es für die Nacht den neuen Grenzwert von 40 Dezibel (dB) angenommen hat, da nächtliche Lärmbelastung eindeutig mit gesundheitlichen Schäden in Verbindung steht. Die WHO hebt die Schädlichkeit von Fluglärm neuerlich besonders hervor.
2. Einzelschallereignisse in der Nacht dürfen 60 Dezibel Maximalpegel im Freien nicht übersteigen.
3. Wenn einzelne Lärmereignisse stattfinden, wie bei Flugzeuglärm, sollen zusätzlich zum LAeq,T auch Maße von Einzelereignissen, wie der maximale Lärmpegel (LAm<sub>ax</sub>) zur Anwendung kommen. Die Anzahl der Lärmereignisse (= Überflüge) ist zu beachten, da die WHO auf die besondere Gesundheitsschädlichkeit starker Lärmschwankungen bei „intermittent noise“ hinweist.
4. In Gebieten mit geringem Grundlärmpegel sind die Grenzwerte herabzusetzen, der LAm<sub>ax</sub> soll 45 dB nicht übersteigen.

Die WHO setzt den Tag (geteilt in 16 Stunden Tageszeit und 8 Stunden Nachtzeit) als relevanten Zeitraum für die Grenzwerte an und nicht über längere Zeiträume gemittelte Werte, die mit dem menschlichen Lärmempfinden nichts zu tun haben. Weiters verlangt die WHO um 5-10 Dezibel niedrigere Grenzwerte für den Abend.

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

In schalltechnischer Hinsicht ist somit festzustellen, dass für die Beurteilung von Flugverkehrslärm wie im ggst Ex-post UVB, so wie für Straßen- und Schienenverkehrslärm national wie auch international einzelne Tage für sich kein Beurteilungskriterium darstellen. So wie auch bei den von der WHO publizierten

Richtwerten sind die vorgegebenen Immissionsrichtwerte, Schwellenwerte oder Grenzwerte jeweils auf ein Jahr bezogen, also Jahresmittelwerte.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen ist nach dem momentanen Stand der medizinischen Wissenschaft davon auszugehen, dass es zu keiner Gesundheitsgefährdung kommen kann.

### **Einwand 12.11**

#### 4.2.3. Kriterien nach dem österreichischen UVP-Gesetz

Selbst wenn das ex-post UVP/B-Verfahren „nach den Grundsätzen der UVP-RL“ abzulaufen hat, ist dennoch und nicht zuletzt aufgrund Art. 18 B-VG [Legalitätsgrundsatz] zur Lückenschließung das nationale Recht, sohin das UVP-Gesetz heranzuziehen.

§ 17 Abs 3 UVP-G sieht seit Herbst 2006 vor, dass für Flughäfen (und deren Änderung) „die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c [UVP-G] nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen“ ist<sup>2</sup>.

Mit derselben Novelle wurde § 145b dem Luftfahrtgesetz hinzugefügt, um die Grundlage für diese besonderen Immissionsschutzvorschriften zu schaffen:

„(1) Für Vorhaben, die Flughäfen (§ 64) betreffen und die einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, bedürfen, gelten ergänzend zu den Bestimmungen des UVP-G 2000 die nachstehenden Bestimmungen.

...

(3) Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung Immissionsschwellenwerte und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzulegen. ...“

Die in § 145b Abs 3 LFG vorgesehene Verordnung wurde bisher (Stand November 2009) nie erlassen<sup>3</sup>, wohl weil den oben genannten WHO-Grenzwerten widersprechende Grenzwerte untunlich, die Übernahme der WHO-Grenzwerte aber der Klientel des § 145b LFG nicht dienlich gewesen wären. Damit bestehen aber keine „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ iSd § 17 Abs 3 UVP-G, sodass die allgemeinen Vorschriften zur Lückenfüllung herangezogen werden müssen – deren Anwendung gerade § 145b LFG aushebeln hätte sollen.

---

<sup>2</sup> Laut *Holoubek/Potacs* (Hrsg), Handbuch des öffentlichen Wirtschaftsrechts I2 (2007) 1034 eine „Lex Flughafen Wien“, bei der die Frage der sachlichen Rechtfertigung der Abweichung im Raum steht, weil „ganz offensichtlich ... die Sorge im Raum [stand], dass zumindest ein Flughafenprojekt den bis dahin geltenden allgemeinen Immissionsschutz-Vorschriften (insbesondere § 17 Abs 2 Z 2 UVP-G) nicht entsprechen könnte“.

<sup>3</sup> Ein Besprechungsprotokoll vom 14. April 2008 nennt als geplanten Inkrafttretenstermin für diese VO Ende 2008 (<http://www.aiatirol.at/Dokumente/Schriftverkehr/UVP%20Grenzwertfestlegung%20Flugverkehr.pdf>).

§ 17 Abs 2 Z 2 lit. c UVP-G verweist bei der Frage, ob eine „unzumutbare Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen“ vorliegen, auf § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung.

Dieser § 77 Abs 2 GewO lautet:

„Ob Belästigungen der Nachbarn ... zumutbar sind, ist danach zu beurteilen, wie sich die ... verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.“

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

## Einwand 12.12

### 4.2.4 Bericht über die Sichtung der Unterlagen des UVB-Fachbeitrages Lärm durch den Sachverständigen

Der Sachverständige der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH kommt in seiner Stellungnahme (**Beilage 3**) im Wesentlichen zu folgendem Ergebnis:

- Die Beurteilungskriterien sind als „frei vereinbart“ einzustufen, sie sind behördlich nicht approbiert, sind nicht frei einzusehen und somit als nicht zugänglich einzustufen.
- Diese so genannten „Beurteilungswerte“ sind nicht stimmig mit den für Bundesstraßen und für gewerberechtliche Verfahren angewendeten Immissionsgrenzwerten, sie liegen weit darüber.
- Freiraum wird nicht als besonders zu beschreibendes Schutzgut angesehen.
- Normales Wohnen in Wohngebäuden wird nicht als lärmsensible Nutzung angesehen, sodass es beispielsweise für Kinder im Kindergartenalter zu nicht plausiblen Beurteilungen kommt.
  - Eine adäquate Beurteilung ist auch deshalb nicht möglich, da nach heutigem Stand des Wissens die Zeiträume in Tag, Abend und Nacht zu unterteilen sind, was der Fachbeitrag Lärm offensichtlich ebenfalls unterlässt.
- Der Untersuchungsbereich ist unvollständig, dicht besiedelte stark überflogene Gebiete werden nicht einbezogen.

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Hinsichtlich der zugrunde gelegten Beurteilungskriterien folgendes festzustellen:

- In Österreich gibt es kein Lärmschutzgesetz, welches die zulässigen bzw. zumutbaren Geräuschimmissionen im Hinblick auf die Belästigung bzw. gesundheitliche Gefährdung von Schallimmissionen regeln würde. Fragen des Lärmschutzes waren bisher rechtlich gesehen eine Annexmaterie und damit für die einzelnen Verkehrsträger im Bereich des Flugverkehrs, des Straßenverkehrs und Schienenverkehrs sowie im Bereich des Gewerbes und der Industrie, bei Freizeiteinrichtungen, in der Raumordnung sowie im Nachbarschaftsbereich, auch unterschiedlich geregelt.
- Auf Grund der komplexen Wirkungsmechanismen von Schallimmissionen und den überlagernden Moderatorvariablen, wurde in Österreich eine Ausweisung von allgemein gültigen gesetzlich festgelegten Grenzwerten, noch nicht durchgeführt. Es wurden lediglich spezifische wirkungsbezogene Schwellen-, Richt-, und Immissionsgrenzwerte entwickelt.
- Die zulässigen Lärmbelastungen (Schallimmission) im Straßenverkehr und für neue Schienenstrecken werden durch nationale gesetzlich festgelegte Immissionsgrenzwerte geregelt.
- Für den Flugverkehr gelten derzeit internationale Übereinkommen. Die zulässige Geräuschemission von Flugzeugen ist dabei im Rahmen der International Civil Aviation Organisation (ICAO, Annex 16) geregelt. In Österreich legt die Zivilluftfahrzeuglärmzulässigkeits-Verordnung (ZLZV) die höchstzulässige Geräuschemission von Flugzeugen fest.
- Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	$L_{DEN}$	$L_{night}$
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfasst der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq}$  50 dB am Tag und  $L_{eq}$  40 dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

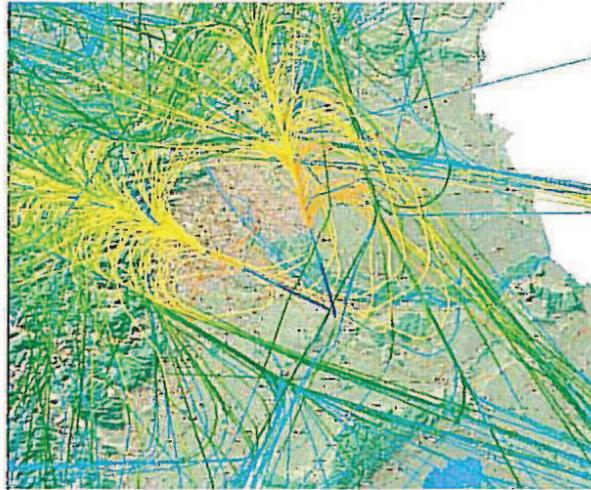
Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

## 5. Landeanflüge über Wien und Wienerwaldgemeinden – Westeinfugschneise

### Einwand 12.13

#### 5.1. Charakteristika der Westeinfugschneise

Mit der Wahl des Anflugs auf die Piste 11 vom westlichsten Teil der Stadt über das gesamte Stadtgebiet von Wien wird für den Landevorgang der längste Weg über dicht besiedeltes Gebiet, über mehrere Spitäler, unzählige Kindergärten und Schulen gewählt. Im Bereich des „Auffädels“ der Anflüge entstehen schwere Fluglärmkonzentrationen nicht nur in Wien, sondern auch in den Wienerwaldgemeinden.



Es handelt sich dabei um eine auf die NS-Zeit zurückgehende Anflugroute, die in der Vergangenheit jedoch eher zurückhaltend verwendet wurde. Als die Zahl der Überflüge in den 60-iger Jahren zunahm, wurde der Bau der 2. Piste damit begründet, dass der Landeanflug über Wien dadurch vermieden werden solle. Anlässlich der dramatischen Ereignisse in New York am 11. September 2001 zitierte die Tageszeitung „Die Presse“ am 13.09.2001 den damaligen Direktor der Wiener Feuerwehr Perner wie folgt: „Wir drängen seit langem die Verantwortlichen des Wiener Flughafens, dass möglichst wenige Flugzeuge über den dicht bewohnten Raum fliegen“. Dennoch wurde die Belastungssteigerung weiter getrieben. Ab 1999 – die Piste 11 war gerade auf Topkapazität gebracht worden (einschließlich einer Verlängerung um 500m Richtung Wien) – ging der Fluglärmterror richtig los. In den Jahren 1999 und 2000 titelten die Zeitungen beispielsweise: „Fluglärm über Wien: Grüne verlangen Nachtflugverbot“ (Kurier 20. Juli 1999), „Fluglärm über dem Wiener Stadtgebiet und kein Ende“ (Kurier 5. August 1999), „Zwist um laute Flugzeuge“ (Standard 20. Juli 1999), „Viel Lärm über Wien!“ (Kurier 23. Juni 2000), „'Mediation' gegen Fluglärm“ (Die Presse 18. Juli 2000), „Flughafen: Keine Lösungen gegen Lärm“ (Wiener Zeitung 20. August 2000), „Proteste gegen Fluglärm über der Stadt“ (Standard 20. Juni 2000), „Mit Unterschriften gegen den Fluglärm über Wien“ (Kurier 20. Juni 2000), „Kommt Ausbaustopp für den Airport Wien?“ (Die Krone 20. Mai 2000).

All dies ließ die Verantwortlichen völlig ungerührt. In der „Mediation“ wurde schließlich der als ungeschriebenes Gesetz geltende Grundsatz aufgegeben, dass nur bei Südostwind über Wien geflogen werden dürfe. In der „Mediation“ kam es nämlich zu einer politischen Fluglärmteilung zwischen Wien und Niederösterreich, die vorsieht, dass immer, außer bei starkem Westwind, über Wien gelandet werden darf.

### Zahl der Landeanflüge 1991-2008 auf die Piste 11 (Westeinflugschneise)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
absolut	3.288	5.544	6.169	6.624	6.846	9.103	7.293	9.547	18.270
in % aller Landungen	7,2	10,4	10,5	10,4	9,5	11,8	9,3	11,6	21,3

---

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
absolut	14.395	13.304	14.384	14.118	17.040	15.636	16.018	13.872	18.378
in % aller Landungen	15,4	14,3	15,4	14,3	15,2	12,5	12,4	10,9	13,98

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Lärm

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag und dem LAeq - Nacht (siehe Beilagen 1 und 2).

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

## Einwand 12.14

### 5.2. Lärmmessungen in Wien zeigen schwere und schwerste Belastungen auf

Seit Anfang 2008 betreiben Wiener(innen) ihre eigenen Lärmmessstationen, da die Behörden Wien auf Grundlage von abstrakten Berechnungen des Flughafens schon vor dem UVB offiziell für fluglärmfrei erklärt haben. Diese Messstellen werden im Netzwerk des Deutschen Fluglärmdienstes e.V. (DFLD) betrieben ([www.dfld.de](http://www.dfld.de)). Besonders sorgfältig wird von der Bürgerinitiative „Lärmschutz Laaerberg“ die Messstelle in der Vettersgasse in 1100 Wien, unmittelbar beim Laaer Wald, betrieben. Die Messstelle liegt etwa 12 km von der Landebahn 11 entfernt. Die Messungen in der Vettersgasse wurden von der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH überprüft. Das Gutachten des Sachverständigen beurteilt die Messungen nach sorgfältiger Prüfung wie folgt:

**Der bestehende Messpunkt an der Vettersgasse 17, dessen Ergebnisse im Netzwerk des DFLD via Internet abgerufen werden können, weist (auf Datenbasis) im Mittel um fünf Dezibel höhere Maxima und Mittelwerte aus, als der Vergleichsmesspunkt mit dem geeichten Messgerät in 4,0 m Höhe über Gelände misst.**

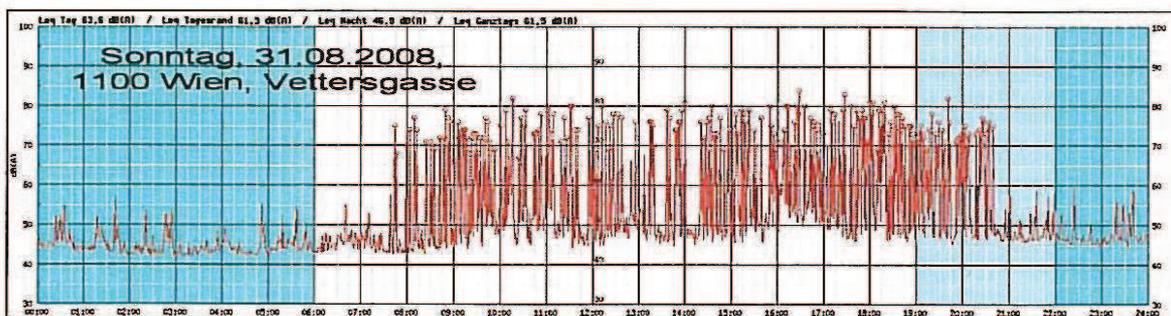
**Wenn die Differenz von 5 dB – analog einer „Kalibrierkonstanten“ – von den im Internet ausgewiesenen Werten abgezogen wird, entsprechen die sich ergebenden Schallpegelwerte mit sehr guter Näherung den A-bewerteten Schallpegelwerten, die bei Benützung eines geeichten Messgeräts im Gartenbereich in einer Höhe von 4,0 m über Gelände gemessen werden.**

**Die Messergebnisse der bestehenden Messstelle am Messpunkt Vetttersgasse 17 sind unter Berücksichtigung der ermittelten „Kalibrierkonstanten“ von „5 dB Abzug“ für die Beurteilung der Schallpegelbelastung über lange Zeiträume (z.B. die bislang vorliegenden Messergebnisse dieser automatischen Messstation) damit auch für die Beurteilung hinsichtlich der Überschreitung von Schwellenwerten oder Richtwerten bei weitem ausreichend genau.**

Das Sachverständigengutachten ist beigelegt (Beilage 4).

An die Messwerte in der Vetttersgasse kommt man wie folgt heran: [www.fluglaerm10.at](http://www.fluglaerm10.at) – „Lärm wird sichtbar“ – bei „Messstellen“ die Vetttersgasse aussuchen.

Die Messstelle Vetttersgasse zeigt verheerende Ergebnisse: Die Grundregeln der WHO, nämlich Grenzwerte von max. 55 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 16 Stunden am Tag und max. 45 (neuerdings 40) Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 8 Stunden in der Nacht, werden hinsichtlich des Grenzwertes für den Tag deutlich überschritten. So wurde zum Beispiel im Jahr 2008 der Grenzwert von 55 Dezibel an mehr als 70 Tagen überschritten, an weiteren 30 Tagen lagen die Messwerte knapp unter dem WHO-Grenzwert. Dazu kommt erschwerend hinzu, dass sich die Lärmbelastung aufgrund der Windverhältnisse auf Schönwettertage konzentriert.



Ein Beispiel für eine Fluglärmmessung am Standort Vetttersgasse

Beachtet man die Forderung der WHO, bei niedrigem Grundlärmpiegel die Grenzwerte herabzusetzen und intermittierenden Lärm – wie dies Fluglärm ist – möglichst zu reduzieren, so sieht das Ergebnis noch dramatischer aus. Alle (einstigen) Grünruhelagen in der Westeinfugschneise, wie sie beispielsweise in Penzing, Hietzing, Meidling, Ottakring, Favoriten zu finden sind, sind vom Fluglärm in ihrer Qualität vernichtet, ebenso ruhige Innenhöfe und Parks im dicht verbauten Gebiet. Eine Regeneration des Menschen im Freien ist in der Westeinfugschneise etwa an einem Drittel der Tage des Jahres und zwar typischerweise an Schönwettertagen nicht mehr möglich.

Die Grenzwerte der WHO wurden zum Schutz der Gesundheit entwickelt, umso mehr muss eine unzumutbare Belästigung im Sinne der Gewerbeordnung und eine „Belästigung“ im Sinne der UVP-RL vorliegen.

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Lärm

Nach Prüfung des ggst. Messberichts der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH / Wien, über „Schallpegelmessungen Vergleichsmessungen – Fluglärm – Messpunkt Vetttersgasse 17 in 1100 Wien“ vom 15.10.2009 (GZ. 4445/09) ist in schalltechnischer Hinsicht folgendes festzustellen:

1. Der ggst. Messbericht erfüllt nicht die Grundanforderungen an den Messbericht gemäß Pkt. 6 der ÖNORM S 5004 – Messung von Schallimmissionen – Ausgabe 1.12.2008. Es ist nicht nachvollziehbar warum zwar die von Dipl.-Ing. Kath verwendeten Messgeräte und der Messpunkt (mit Foto) beschrieben sind, jedoch keine Angaben über die bestehende Messanlage in der Vetttersgasse 17 aufscheinen. Es wurden weder das Messgerät, noch die Lage des Messpunktes normgemäß beschrieben. Auch fehlen die Angaben über den Abstand zwischen den zu vergleichenden Messpunkten sowie eine nachvollziehbare Beschreibung von akustisch relevanten Rahmenbedingungen (z.B.: Freifeldbedingungen, Reflexionen, Schirmungen, Einhaltung von Mindestabständen bei Fassaden,...). Dadurch sind die auf Basis der Messungen ermittelten Ergebnisse und Ableitungen von vorne herein mit einem erheblichen Mangel behaftet und nicht schlüssig nachvollziehbar.

2. Als Ergebnis der Vergleichsmessungen (489 Vorbeiflugereignisse aus 40 Stunden an drei Messtagen) wurde festgestellt, dass die mit dem geeichten Messsystem von Dipl.-Ing. Kath beim Messpunkt in 4m Höhe ermittelten Messwerte im Mittel um 5 Dezibel niedrigere Maxima und Mittelwerte aufwiesen als bei zu vergleichenden Messpunkt in der Vetttersgasse. Daraus wurde ableitend festgestellt, dass die Messergebnisse der bestehenden Messstelle am Messpunkt Vetttersgasse 17 unter Berücksichtigung eines 5 dB Abzuges (= „Kalibrierkonstante“) auch für die Beurteilung hinsichtlich der Überschreitung von Schwellenwerten oder Richtwerten bei weitem genau wären.

In schalltechnischer Hinsicht ist zum vorliegenden Ergebnis und dessen Ableitung festzustellen, dass der ermittelte 5 dB Unterschied zwar mathematisch begründbar sein kann, jedoch auf Basis der vorliegenden Messdaten diesen Unterschied als akustisch generalisierte „Kalibrierkonstante“ zu definieren, völlig unhaltbar ist.

Der 5 dB Unterschied wurde durch eine Mittelwertbildung der maximalen Schallpegel der Vorbeiflugereignisse die bei den beiden Messpunkten auftraten ermittelt. Der maximale Schallpegel  $L_{Amax}$  ist im ggst. Fall in schalltechnischer Hinsicht die lauteste Sekunde eines Schallereignisses.

Die ermittelten unterschiedlichen Zahlenwerte der maximalen Schallpegel an den drei Messtagen wurden jeweils in Form von Stundenmittelwerten zusammengefasst und lagen wiederum gemittelt als Tageswerte im Bereich von jeweils 5 dB.

Bei schalltechnisch differenzierter Betrachtung der Tabellen auf den Seiten 9 bis 18 (jeweils Spalte G) des ggst. Messberichtes ist festzustellen, dass die maximalen Schallpegel bei der gleichzeitigen Messung der Vorbeiflüge durchgehend z.T. erhebliche Unterschiede aufweisen, die keine akustischen Artefakte sein können und schalltechnisch nicht nachvollziehbar bzw. im ggst. Messbericht schlüssig und plausibel geklärt worden sind.

Die gesamte Streubreite der unterschiedlichen bei den zwei Messpunkten gemessenen maximalen Schallpegel beträgt 13,2 dB. In schalltechnischer Hinsicht ist nicht nachvollziehbar warum z.B. am 23.7.09 um 14:59:54 Uhr bei der bestehenden

Messstation in der Vetttersgasse ein maximaler Schallpegel von 71 dB und bei der sich im Nahbereich befindlichen Vergleichsmessstation (Dipl.-Ing. Kath) ein um 10 dB geringerer Wert gemessen worden ist. Beim darauffolgenden Vorbeiflugereignis um 15:01:31 Uhr wurden bei der bestehenden Messstation 80 dB und der Vergleichsmessstation ein um 5 dB niedrigerer Wert aufgezeichnet. Am gleichen Tag um 15:45:18 Uhr wurde bei der bestehend Messstation ein maximaler Schallpegel von 75 dB gemessen und bei der Vergleichsmessstation ein um 1,6 dB geringerer Wert. Beim nächsten Vorbeiflug um 15:47:12 Uhr betrug der maximale Schallpegel bei der bestehenden Messstation 83 dB während bei der Vergleichsmessstation ein um 7,5 dB niedrigerer Wert gemessen worden ist. Demgegenüber wurden beim Vorbeiflug am 27.7.09 um 09:45:30 Uhr bei beiden Messstationen die gleichen maximalen Schallpegel von 68 dB aufgezeichnet. Am 2.8.09 wurde um 08:22:00 Uhr bei der Vergleichsmessstation ein maximaler Schallpegel von 79 dB und demgegenüber bei der bestehenden Messstation in der Vetttersgasse ein um 3,2 dB höherer Wert.

Derartig erhebliche Unterschiede der maximalen lautesten Sekunden von Vorbeiflugereignissen sind in schalltechnischer Hinsicht nicht plausibel und nachvollziehbar.

3. Bei den Vergleichsmessungen sollte überprüft werden inwieweit die bei der bestehenden Messanlage in der Vetttersgasse gemessenen Schallpegel mit den Messergebnissen eines geeichten Schallpegelmessgerätes übereinstimmen. Dieser Vergleich wurde anhand der Differenz der bei den zwei Messpunkten gemessen maximalen Schallpegel von 489 Vorbeiflugereignissen durchgeführt.

Somit wurden für den Vergleich und der abgeleiteten sog. „5 dB Kalibrierkonstanten“ die lautesten 489 Sekunden (= 8,15 min) in den drei Messtagen herangezogen.

Ungeachtet der nicht nachvollziehbaren erheblichen Pegelschwankungen ist es für eine in schalltechnischer Hinsicht haltbaren Vergleichsmessung erforderlich, zumindest die bei den zwei Messpunkten ermittelten Schallereignispegel SEL der 489 Vorbeiflugereignisse heranzuziehen. Der Schallereignispegel ist in schalltechnischer Hinsicht der auf 1 Sekunde bezogene energieäquivalente Dauerschallpegel LAeq, der auch die gesamte Dauer des Schallereignisses und den maximalen Schallpegel beinhaltet.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass der vorliegende Messbericht der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH weder den Grunderfordernissen der ÖNORM S 5004 entspricht noch der ermittelte 5 dB Unterschied zwischen den zwei Messpunkten („Kalibrierkonstante“) in schalltechnischer Hinsicht nachvollziehbar und haltbar ist.

4. Gemäß ÖNORM S 5004 ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass in Österreich Schallpegelmessanlagen und Prüfschallquellen im amtlichen und rechtsgeschäftlichen Verkehr, im Gesundheitswesen, im Umweltschutz sowie im Verkehrs- und Sicherheitswesen grundsätzlich der gesetzlichen Eichpflicht unterliegen und diese mindestens alle zwei Jahre einer Nacheichung durch dafür befugte Institutionen zu unterziehen sind.

In schalltechnischer Hinsicht ist zu bemerken, dass das bestehende Messsystem zur Messung des Fluglärms in der Vetttersgasse weder kalibrierbar noch eichfähig ist. Vom Deutschen Fluglärmdienst e.V., der die Messdaten der Messanlage in der Vetttersgasse im Internet veröffentlicht, wird darüber hinaus in den Erläuterungen zu den Lärm-Messungen eindeutig darauf hingewiesen, dass bei der Verwendung von

nicht kalibrierten Messgeräten, die Messungen nicht mit amtlichen Lärmmessungen, verglichen werden sollen.

Insofern ist auch die im Messbericht getroffene Feststellung, dass unter Berücksichtigung der ermittelten Kalibrierkonstanten die Messergebnisse der bestehenden Messstelle in der Vettlersgasse „...für die Beurteilung hinsichtlich der Überschreitung von Schwellenwerten oder Richtwerten bei weitem hinreichend genau...“ sind, als sehr problematisch anzusehen und entsprechend den normgemäßen eindeutigen Vorgaben nicht haltbar.

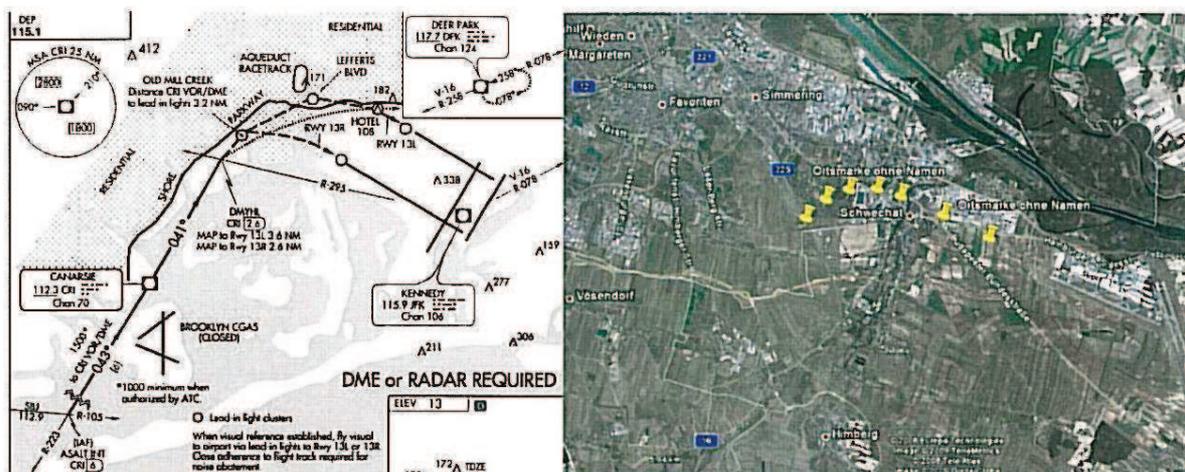
### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Gesundheitsbelastung kommt.

## Einwand 12.15

### 5.3. Gekurvter Anflug ermöglicht Umfliegen von Wien

Die Belastung und Gefährdung von Wien ist nicht notwendig. Würde man das Anflugverfahren wie am John F. Kennedy Flughafen (New York) verwenden, so könnte man im Sichtflugverfahren das Stadtgebiet von 95% der Landungen entlasten. Ein Einschwenken auf die Landepiste wäre sogar noch nach dem Zentralfriedhof möglich.



links: Curved Approach auf den New Yorker John F. Kennedy Flughafen  
rechts: Derselbe Curved Approach konservativ  
von einem pensionierten AUA-Piloten auf den Flughafen Wien umgelegt

2002 versprach der Chef der Austro Control, Johann Zemsky, für das Jahr 2007 den „curved approach“ für die Piste 11, um Wien von den Landeanflügen zu entlasten (ORF-Meldung vom 3.9.2002). Heute will keiner der Verantwortlichen mehr etwas davon hören, da dem Flughafen in der „Mediation“ der Wiener Luftraum zur Expansion zugesprochen wurde.

## Gutachterliche Stellungnahme(n)

### Fachgebiet Luftfahrttechnik

An- und Abflugverfahren sollten der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt, den Anforderungen an Piloten und Luftfahrzeuge sowie der anrainenden Bevölkerung Rechnung tragen. Oberste Priorität hat in diesem Bezug der sichere und reibungslose Betrieb von Luftfahrzeugen im An- und Abflugverfahren. Aus diesem Grund sind diese Verfahren derzeit so ausgelegt, damit die Anforderungen an den Faktor Mensch, welche zu der Hauptunfallursachen (Pilotenfehler) zählt, möglichst gering gehalten werden. Schwer zu bewältigende An- und Abflugverfahren (z.B. steiler Gleitwinkel, gekurvter Endanflug) erhöhen die Fehleranfälligkeit und das Risiko für Menschen in der Luft und am Boden. Die derzeitigen An- und Abflugverfahren versuchen auch in gewissen Maß die Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung zu berücksichtigen.

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche sowohl Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens.

Die Auswahl, der Verlauf und die tägliche Belegung von An- und Abflugrouten stehen in keinem direktem Zusammenhang mit einem oder mehreren Projekt, welche diesem UVB zugrunde liegen.

## Einwand 12.16

### **6. Das Umweltproblem Flughafen Wien ist zu einem Gutteil künstlich geschaffen – Tarifpolitik – Noise Charge**

Die prognostizierte Nachfrage nach den Leistungen des Flughafens, mit der die Ausbauten gerechtfertigt werden, ist durch Billigpreis- und Incentivepolitik künstlich geschaffen.

Zu der vom Verkehrsministerium zu genehmigenden allgemeinen Tarifordnung bestehen Ausnahmen, die sogenannten „Incentives“. Airlines können sozusagen neben der allgemeingültigen Tarifordnung einen „Deal“ mit dem Flughafen machen und „Incentives“ eingeräumt bekommen, insbesondere

- Transfer Incentive: Rückvergütung der Flughafengebühr an Airlines von € 10,- für jeden Transferpassagier;
- Langstrecken Incentive für (besonders belastende) Maschinen über 125 Tonnen;
- günstige Regionaltarife;
- Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent zwecks Förderung der Ost-West-Hub-Funktion;
- sonstige Individualvereinbarungen mit Airlines, um sie zu ködern.

Die zuletzt genannten Individualvereinbarungen mit Airlines sind ebenso wirksam wie undurchsichtig und waren auch der Anlass für den Wechsel von Sky-Europe nach Wien und der Anfang vom Ende der AUA.

Zusätzlich zur Tarificentivpolitik wirbt der Flughafen unter anderem über Agenturen Airlines aktiv an, in den Jahren des Booms mit großem Erfolg.

Die im UVB angeführte Noise Charge ist eine neue Idee, der bisher jegliche rechtliche Grundlage fehlt. Mangels Zugänglichkeit der Bemessungskriterien ist ihre Zielsetzung nicht bekannt. Soll sie der Gewinnoptimierung des Flughafens oder der Reduzierung des Fluglärms dienen? Auch ist unbekannt, inwieweit die Noise Charge durch Incentives wieder ausgeglichen werden kann.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche unter anderem Kapazitätsdeckelungen im Flugverkehr, Geänderte Gebühren, Nachtflugverbote für einzelne Anflugrouten als auch Höchstmengen (in %) für Starts- und Landungen in Bezug auf Pistenrichtungen vorsieht. Inhalte oder Änderungen dieses Vertrages sind ausschließlich durch die Vertragspartner vorzunehmen. Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens. Die grundsätzliche Vorgangswiese von „incentives“ und privatrechtliche Vereinbarungen zwischen Flughäfen und oder Umlandgemeinden mit Fluggesellschaften ist international üblich und daher wird diese Möglichkeit seitens der Flughafen Wien AG auch genutzt.

### **Einwand 12.17**

#### **7. Flugbewegungen: Nicht nachvollziehbare und / oder falsche Ausgangsdaten**

Im Fachbeitrag „Verkehrsentwicklung – Flugbewegungen“ werden als Grundlage für die Bearbeitung des UVB die Flugbewegungszahlen gegenübergestellt wie folgt:

Jahr 2003: 212.192

Jahr 2020 : 270.000

Die angegebene Basiszahl von 212.192 Flügen für das Jahr 2003 ist nicht nachvollziehbar, egal wie sehr man sich müht, die verschiedenen im UVB ohne stimmige Erklärung verwendeten Flugbewegungszahlen (GA-Flüge, GAC-Flüge, IFR-Flüge, VFR-Flüge) korrekt zu addieren oder zu subtrahieren. Der Geschäftsbericht 2003 der Flughafen Wien AG und alle bisher erfolgten Veröffentlichungen zu den Flugbewegungen geben für das Jahr 2003 197.089 Flugbewegungen (gesamt) an. Somit ist anstelle der überhöhten Zahl von 212.192 Flügen die offizielle Zahl von 197.089 anzusetzen.

Aber auch die Zahl 270.000 Flugbewegungen für das Prognosejahr 2020 ist in Zweifel zu ziehen, denn sie stellt keine Kapazitätsangabe dar, sondern lediglich eine Schätzung, wie viele Flugbewegungen der Flughafen glaubt im Jahr 2020 zu haben.

Die reale Kapazität im Zweipistensystem liegt jedoch weit über 270.000 Flugbewegungen pro Jahr. Gemäß Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf (Technische Universität Wien) vom 16. Juli 2008 (diese Stellungnahme wurde anlässlich der Einreichung des Projektes für den Bau der 3. Piste am Flughafen Wien verfasst und der UVP-Behörde vorgelegt) können mit den vorhandenen Kapazitäten bis zu 335.000 Flugbewegungen abgewickelt werden. Die Stellungnahme verweist im Übrigen darauf, dass am Flughafen Wien bereits 287.753 Flugbewegungen binnen 12 Monaten abgewickelt wurden, nämlich konkret zwischen Juni 2007 und Mai 2008, und dies ohne Wirksamwerden des neuen Terminals Skylink.

Somit sind die Flugbewegungszahlen gegenüber zu stellen wie folgt:

Jahr 2003: 197.089

Jahr 2020 : 287.753 (mindestens und ohne Wirksamwerden des Skylink)

Differenz: rund 90.000 Flugbewegungen.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Jene Flugbewegungszahlen, welche dem UVB zu Grunde liegen, entsprechen auch jenen, die seitens der Flughafen Wien AG im UVP Verfahren zur 3. Piste am Flughafen Wien eingereicht wurden. Der angesprochene Unterschied in den Flugbewegungszahlen ist mit großer Wahrscheinlichkeit auf die Trennung von Linien- und Bedarfsflugverkehr zurückzuführen. Der im überwiegenden Maße im GAC (Zentrum für allgemeine Luftfahrt) Bereich des Flughafen Wien abgewickelte private und gewerbliche Luftverkehr wird in den meisten Fällen gesondert ausgewertet.

Die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien unterliegt neben dem Angebot an bodenseitiger Infrastruktur auch noch anderen europäischen und internationalen Grundvoraussetzungen. Auf Grund der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 und dem Wegfall einiger Luftverkehrsunternehmen ging die Verkehrsnachfrage am Flughafen Wien zurück. Eine genaue Prognose ist auf Grund dieser Gegebenheiten für die nächsten Jahre nicht möglich.

Des Weiteren erscheint es nicht zielführend, ein Flughafenpistensystem losgelöst von der restlichen bodenseitigen Infrastruktur sowie von europäischen und internationalen Grundbedingungen und der bestehenden Nachfrage hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu bewerten. Limitierende Faktoren welche über ein Jahr gesehen Berücksichtigung finden müssten sind zumindest die vorhandenen Flughafenslots sowie die vorherrschenden Windrichtungen und der damit in Betrieb befindlichen Pistenrichtungen.

### **Einwand 12.18**

#### **8. Die Behauptung im UVB, es bestünde keine UVP-Pflicht nach Österreichischem Recht ist unhaltbar**

Im UVB findet sich mehrfach die Aussage, für die Ausbauten am Flughafen Wien der letzten 10 Jahr bestünde nach nationalem Recht keine UVP-Pflicht. Der UVB sei von der EU-Kommission verlangt, nach nationalem Recht sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch nicht erforderlich.

Gemäß UVP Gesetz ist ein UVP-Verfahren für ein Vorhaben durchzuführen, wenn die Summe der Kapazitätssteigerungen 20.000 Flugbewegungen über einen Fünfjahreszeitraum ausmacht. Wird ein solches Vorhaben später geändert, dann hat eine UVP stattzufinden, wenn zusätzlich zu den 20.000 Flugbewegungen durch diese mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen zu rechnen ist. Kapazitätssteigernde Maßnahmen sind zu kumulieren. Die Genehmigung der Änderung hat auch das bereits genehmigte Vorhaben soweit zu umfassen, als es zur Wahrung der Umweltinteressen erforderlich ist.

Nach eigenen Angaben des Flughafen Wien ist eine Kapazitätssteigerung von mindestens 70.000 Flugbewegungen pro Jahr kausal auf die Ausbauten zurückzuführen. Dabei ist der Skylink noch nicht einmal wirksam geworden.

Doch eigentlich erübrigen sich diese Ausführungen. Die Damen und Herren in der niederösterreichischen Landesregierung, im Verkehrsministerium und am Flughafen wissen auch so genau, dass die Ausbauten am Flughafen Wien das österreichische UVP-Recht verletzen.

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

## 9. ANTRÄGE

### Einwand 12.19

#### I. Antrag auf Parteistellung im „UVB-Verfahren“:

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

#### II. Anträge im „UVB-Verfahren“

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

1. Einhaltung der WHO-Grenzwerte von max. 55 LAeq[dB] über 16 Stunden am Tag und max. 40 LAeq[dB] über 8 Stunden in der Nacht (im Freien, tagesbezogen); Berücksichtigung der Einzelereignisse und des Grundlärmpegels für die Beurteilung der

- Lärmbelastung und -begrenzung entsprechend WHO-Empfehlung und wirksame Gegenmaßnahmen bei Überschreitungen; solche wirksame Gegenmaßnahmen haben Entschädigungen der schwer Betroffenen einzuschließen, deren Höhe einen Wegzug aus dem fluglärmverseuchten Gebiet und Schaffung gleichwertigen Wohnraums ermöglicht;
2. Landeanflug auf Piste 11 analog dem Anflugverfahren auf den John F. Kennedy Flughafen mit Scheitelpunkt der Anflugkurve auf Höhe Zentralfriedhof – gekurvtes Umfliegen des Stadtgebietes; Bis dahin absolute Deckelung der Anflüge auf die Piste 11 mit den Landezahlen von 1998;
  3. Abschaffung sämtlicher „Incentives“, die den Flugverkehr anlocken (insbesondere des „Transfer Incentive“ zur Steigerung der Zahl der Umsteigepassagiere);
  4. Landeverbot für laute Maschinen, so z.B. der Kategorie Tupolew-154.

#### Stellungnahme der Behörde

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde bereits ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche über das Maß von behördlichen Vorschriften hinaus, Zugeständnisse auch im Bereich von An- und Abflugverfahren sowie in der Deckelung von An- und Abflügen bezogen auf das Pistensystem vorsieht.

Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens. Auf Grund der vorgelegten Flugbewegungen sind aus luftfahrttechnischer Sicht sowie zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt keine zusätzlichen Maßnahmen aus derzeitiger Sicht erforderlich.

Die grundsätzliche Vorgangswiese von „incentives“ und privatrechtliche Vereinbarungen zwischen Flughäfen und oder Umlandgemeinden mit Fluggesellschaften ist international üblich und würde bei einem Verbot zu einer Wettbewerbsverzerrung für den Flughafen Wien führen.

##### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen

Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen sowie der Umsetzung de Maßnahmenpaketes kann es im Jahr 2020 zu keinen Gesundheitsbelastungen kommen.

- Beilage 1a: Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf (Technische Universität Wien) zum „Konzept für die Erstellung eines ex-post Umweltverträglichkeitsberichtes“ an die EU-Kommission vom 28. November 2008
- Beilage 1b: Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf zum UVB vom 5. November 2009
- Beilage 2: Presse-Information zur Fluglärm-Enquete vom 29. Juni 1998 des damaligen Wiener Umweltstadtrates Fritz Svihalek
- Beilage 3: Bericht über die Sichtung der Unterlagen zum UVB der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH vom 30.1 1.2009
- Beilage 4: Schallpegelmessungen, Vergleichsmessungen Vetttersgasse 1100 Wien der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH vom 15. Oktober 2009

**Die Beilagen zu Stellungnahme 12 finden sich im Anhang dieser Anlage zum Schlussbericht**

#### **Gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten der TU-Wien**

##### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist

es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

Schnellabrollwege auf der Piste 16/34 dienen auch der verkürzten Rollzeit von Luftfahrzeugen am Boden, wodurch neben einem geringeren Zeitverlust für Passagiere auch seitens der Luftfahrzeuge Treibstoff und Triebwerkslärm im Rollvorgang eingespart werden kann.

## Stellungnahme Nr.: 13

Von: Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg

p.A. Dr. Johann Hinteregger

Adresse: Sindelargasse 37, 1100 Wien

Datum Stellungnahme: 02.12.2009

*Re: Ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung/-bericht Flughafen Wien*

*Verfahren nach der UVP-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft*

**Erläuterungen zur Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg zum Ex-post-UVB**, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vorgelegt, um den Forderungen der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend den Grundsätzen der UVP-Richtlinie der EU (85/337/EWG i.d.g.F.) nachzukommen.

### Einwand 13.1

Die Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg schließt sich der Stellungnahme des Vereins Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden an, fügt diese als Anlage 1 im Anhang bei und ergänzt diese mit den folgenden Ausführungen:

#### Stellungnahme UVP-Koordination

Es wird auf die Beantwortung der Stellungnahme 12 „Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden“ verwiesen.

## 1. Lärmzonen laut Evaluierungsberichten<sup>4</sup> und Lärmmessungen am Laaerberg:

In den folgenden Abbildungen und Tabellen wird die Fluglärmsituation am Laaerberg dargestellt, die im UVB nicht erfasst wird, obwohl sowohl nach der Frequenz, wie auch nach den Lärmmessungen der BI Lärmschutz Laaerberg zumindest unzumutbare Belästigungen an der Grenze zu laut WHO-Richtlinie gesundheitsschädlichen Tageslärmpegeln vorliegen und daher eine absolute Begrenzung der täglichen Landeanflüge erforderlich ist.

### Einwand 13.2

#### 1.1 Lärmzonen

So geht etwa aus den folgenden Darstellungen der Lärmzonen nach Sidney eindeutig hervor, dass eine stetig steigende Belastung der Wohnbevölkerung in Wien unter anderem im Bereich der Westeinfugschneise (zur Piste 11) festzustellen ist. **So hat sich die Kernzone<sup>5</sup> von 2004 bis 2008 um etwa 1,5 km stadteinwärts ausgeweitet**, wie aus den Abb. LZ2004 bis LZ2008 ersichtlich.

Für die Jahre davor fehlen solche Darstellungen, aber offenbar hat die FWAG die Synergieeffekte der uvp-pflichtigen Ausbauten für die exzessive Steigerung des Flugverkehrs nutzen können, und zwar zu Lasten der widerrechtlich nicht in die Genehmigungsverfahren eingebundenen Wohnbevölkerung.

Betrachtet werden in den folgenden Abbildungen LZ2004 bis LZ2008<sup>6</sup> primär die Darstellungen der Lärmzonen für die Landungen auf Piste 11. Diese Zonen erstrecken sich in Form einer „Lärmellipse“ in nordwestliche Richtung über das Stadtgebiet von Wien von der Stadtgrenze zu Schwechat im Osten bis in den Bereich des Westbahnhofs. Die Anflugschneise selbst geht in diese Richtung zum westlichen Stadtrand von Wien und anschließend über den Wienerwald weiter.

Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dBA tagsüber ist hier gelb markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2004 bis etwa zur Kreuzung der Bitterlichstraße mit der Ostbahn; eine exakte Ablesung ist wegen der schlechten Auflösung der kartographischen Darstellung im digitalen Evaluierungsbericht 2004 schwer möglich.

---

<sup>4</sup> Evaluierungsberichte 2004 bis 2008 des Dialogforums Flughafen Wien; Lärmmessungen mit 2 Stationen der DFLD (<http://www.eans.de/Mess.php?Lan=G&RegNr=661>); Vergleichsmessungen mobil: ZT Kath; FWAG

<sup>5</sup> mehr als 200 Überflüge pro Tag mit mindestens 65 dBA tagsüber

<sup>6</sup> Die Abbildungen wurden den Evaluierungsberichten des Vereins Dialogforum Flughafen Wien entnommen.

Abb. LZ 2005: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



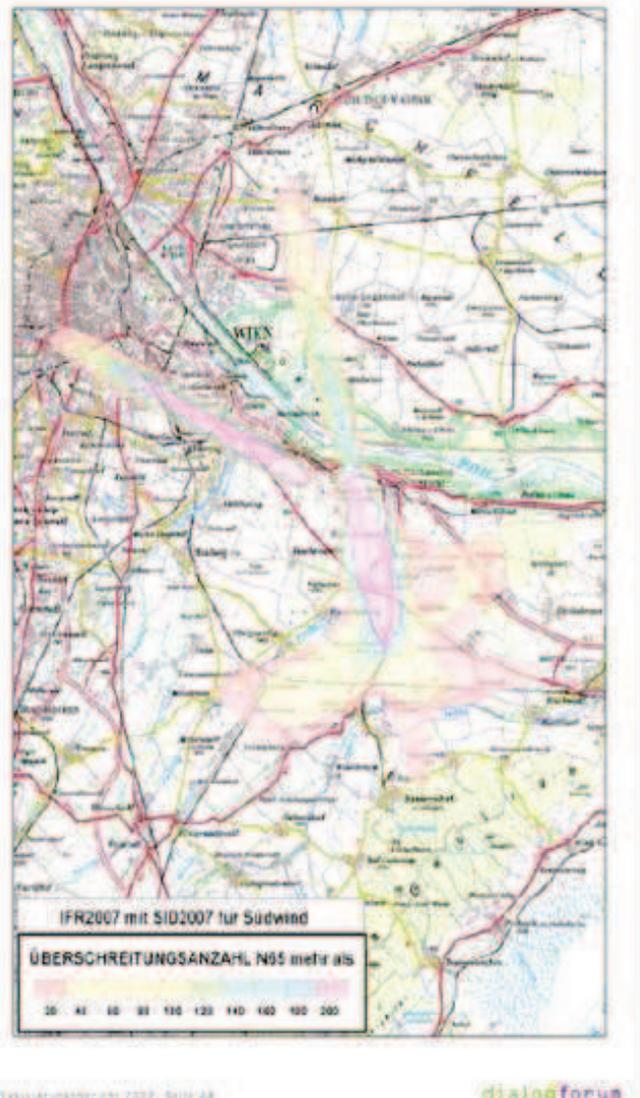
Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$ dB<sub>A</sub> tagsüber ist hier blaßgrün markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2005 bis in das *Erholungsgebiet Laaer Wald* (Böhmischer Prater); eine exakte Ablesung ist wegen der schlechten Auflösung der kartographischen Darstellung im digitalen Evaluierungsbericht 2005 schwer möglich.

Abb. LZ 2006: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



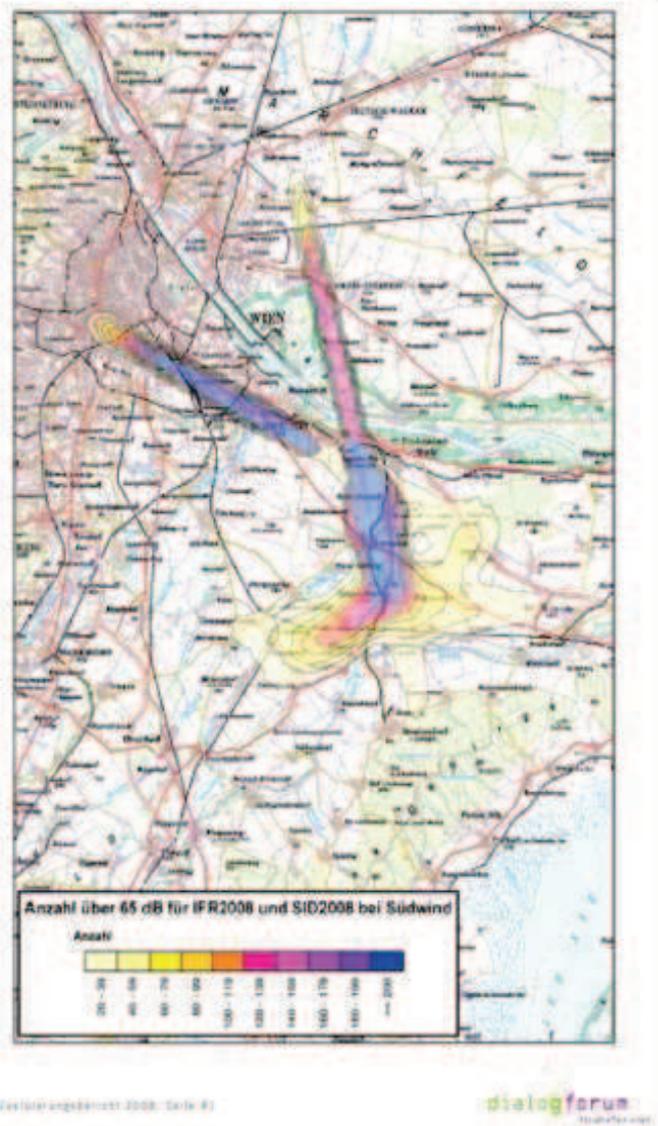
Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> tagsüber ist hier violett markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2006 erstmals bis knapp über die Südosttangente über das *Erholungsgebiet Laaer Wald* (Böhmischer Prater) hinaus! Beim Anflug von Norden auf Piste 16 erstreckt sich die Kernzone dagegen vom Flughafen bis zur A4, also bis etwa zum Südrand des Nationalparks Donauauen.

Abb. LZ 2007: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> tagsüber ist hier pink markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2007 bis zur Südosttangente über das Erholungsgebiet Laaer Wald (Böhmischer Prater) hinaus. Die Reduktion gegenüber 2006 wird durch eine geringere Zahl von Landeanflügen 2007 bewirkt. Beim Anflug von Norden auf Piste 16 erstreckt sich die Kernzone wiederum vom Flughafen bis zur A4, also bis etwa zum Südrand des Nationalparks Donauauen.

Abb. LZ 2008: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> tagsüber ist diesmal blau markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone stadteinwärts im Jahr 2008 wieder über die Südosttangente hinaus und deckt das Erholungsgebiet Laaer Wald (Böhmischer Prater) wie schon 2006 und 2007. Dieses Jahr ist durch eine Rekordzahl von Landeanflügen auf die Piste 11 gekennzeichnet (mehr als 18.000 Instrumentenanflüge (IFR), rund 20.000 erfasste Anflüge inklusive General Aviation!).

Beim Anflug von Norden auf Piste 16 ergibt sich für die Ausdehnung der Kernzone keine wesentliche Änderung.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Lärm

Die Entwicklung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen zeigen bei keiner der 14 von der Flughafen Wien AG betriebenen Fluglärmmessstationen

zwischen den Jahren 2000 und 2009 eine schalltechnische relevante Zunahme der energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq – Tag und dem LAeq - Nacht ( siehe Beilagen 1 und 2).

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

## Einwand 13.3

### 1.2 Lärmmessungen am Laaerberg

Die folgenden Abbildungen MESS1 und MESS2 zeigen die Lage der Messpunkte der BI Laaerberg (Auswertung der Lärmmessungen durch die DFLD4 in Deutschland) und ihre Lage relativ zur Anflugschneise auf die Piste 11. Der südwestlichere Punkt präsentiert die Stelle in der Sindelargasse, der andere die in der Vettersgasse. Blau ist in Abb. MESS1 die Lage der mobilen Messeinrichtung des Flughafens markiert, die hier nur sporadisch für jeweils 3 Wochen aufgestellt wird. Die blaue Linie entspricht dem Verlauf der Anflugschneise.

Abb. MESS1: Lage der Messpunkte der BI Lärmschutz Laaerberg (rot) und der mobilen Messeinrichtung des Flughafens am Laaerwald (blau)



Die Anordnung der Messpunkte der BI auf etwa gleicher Höhe zur Anflugschneise, aber mit verschiedener Distanz ermöglicht durch die synchrone Aufzeichnung der Lärmkurven die

Identifikation der Überflüge (synchrone Lärmspitzen an beiden Messpunkten, die anderen Umgebungslärm ausschließen lassen).

Die Abb. MESS2 verdeutlicht nochmals die Lage der Messpunkte im Bereich der aus dem Evaluierungsbericht entnommenen Lärmzone. So wie auch die mobile Messstelle des Flughafens misst die weiter entfernte Stelle im Schnitt um etwa 3-5 dB niedrigere Werte, als die näher an der Centerline situierte Stelle in der Vettersgasse. Dies wurde durch eine in der Vogenthalgasse / Ecke Vettersgasse aufgestellte mobile Messeinrichtung des Flughafens im Sommer 2009 bestätigt, mit der auch die FWAG vom 4. – 10.6.2009 Parallelmessungen zu ihrer Messeinrichtung am Laerwald durchführte, bei denen ebenfalls entsprechend höhere Lärmspitzen mit jener Station gemessen wurden. Daher wird die tatsächliche Lärmbelastung im näheren Bereich der Centerline mit dem mobilen Standort der FWAG am Laerwald (Klemens-Dorn-Gasse) **nicht repräsentativ** erfasst.

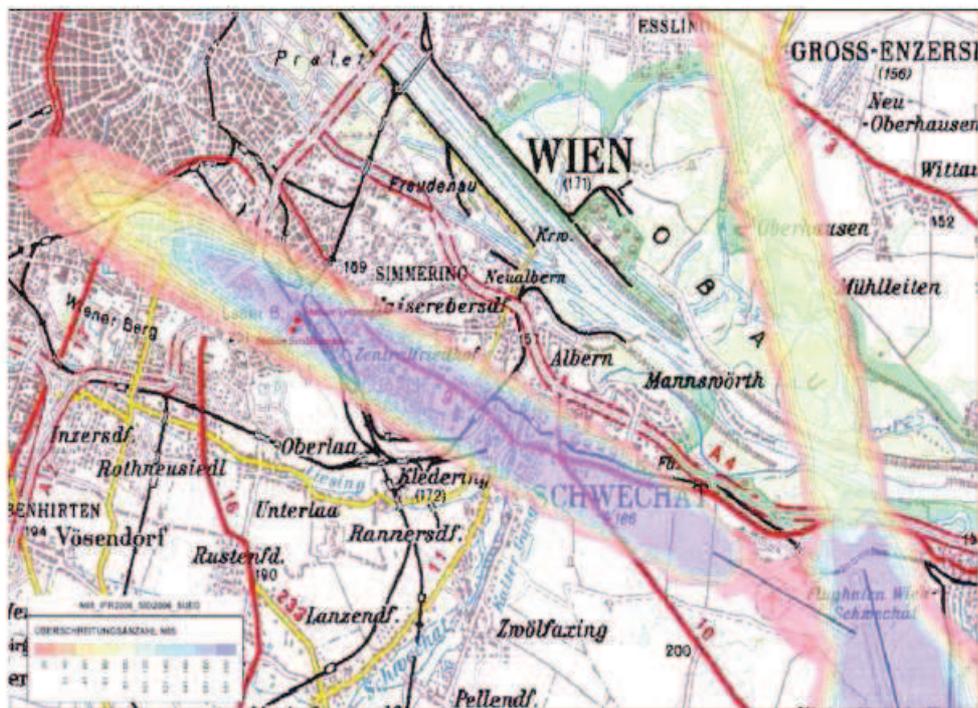


Abb. MESS2: Lage der Stationen Sindelargasse und Vettersgasse (rote Punkte) im Vergleich zu den Fluglärmmzonen der Landungen auf Piste 11

Tab. Mess1: Überflugs- und Lärmdaten Vetttersgasse zu verschiedenen Tagen 2008 und 2009

Wien/Vetttersgasse (Montag, 03.11.2008)

Anz. erkannter Überflüge (aufgeschlüsselt nach 5 dB<sub>A</sub> großen Maximalpegelbereichen)

Von dB <sub>A</sub>	Bis dB <sub>A</sub>	Anzahl Tag	Anzahl Tagesrand	Anzahl Nacht
55	- 60	---	---	0
60	- 65	---	0	0
65	- 70	21	5	0
70	- 75	134	26	0
75	- 80	115	12	0
80	- 85	12	2	0
≥85		1	0	0

Dauerschallpegel bei 328 erfassten Überflügen

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eq,3</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	64.7	65.0	65.0
L <sub>Evening</sub>	61.9	62.4	62.4
L <sub>Night</sub>	---	47.6	47.6
L <sub>den</sub>	63.5	64.1	62.9

Wien/Vetttersgasse (Mittwoch, 04.11.2009)

Anz. erkannter Überflüge (aufgeschlüsselt nach 5 dB<sub>A</sub> großen Maximalpegelbereichen)

Von dB <sub>A</sub>	Bis dB <sub>A</sub>	Anzahl Tag	Anzahl Tagesrand	Anzahl Nacht
55	- 60	---	---	0
60	- 65	---	0	0
65	- 70	67	10	0
70	- 75	130	20	0
75	- 80	70	13	0
80	- 85	6	1	0
≥85		0	0	0

Dauerschallpegel bei 317 erfassten Überflügen

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eq,3</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	62.6	63.2	63.2
L <sub>Evening</sub>	61.0	61.5	61.5
L <sub>Night</sub>	---	45.3	45.3
L <sub>den</sub>	61.7	62.5	61.2

7

<sup>7</sup> L<sub>den</sub> nach EU-Richtlinie (European Environmental Noise Directive 2002/49/EC)

Wien/Vettersgasse (Sonntag, 29.11.2009)  
Anz. erkannter Überflüge (aufgeschlüsselt nach 5 dB<sub>A</sub> großen Maximalpegelbereichen)

Von dB <sub>A</sub>	Bis dB <sub>A</sub>	Anzahl Tag	Anzahl Tagesrand	Anzahl Nacht
55	- 60	---	---	0
60	- 65	---	0	0
65	- 70	24	1	0
70	- 75	39	5	0
75	- 80	32	0	0
80	- 85	4	0	0
≥85		0	0	0

Wien/Vettersgasse (Sonntag, 29.11.2009)  
Dauerschallpegel bei 105 erfassten Überflügen

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eqT</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	58.7	59.2	59.2
L <sub>Evening</sub>	51.8	53.4	53.4
L <sub>Night</sub>	---	45.0	45.0
L <sub>den</sub>	56.4	58.3	57.4

Wien/Vettersgasse (Freitag, 20.11.2009)  
Anz. erkannter Überflüge : Null  
Wien/Vettersgasse (Freitag, 20.11.2009)  
Dauerschallpegel bei 0 erfassten Überflügen

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eqT</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	---	48.7	48.7
L <sub>Evening</sub>	---	48.8	48.8
L <sub>Night</sub>	---	47.7	47.7
L <sub>den</sub>	---	48.4	48.4

Die der Tabelle MESS1 zugrundeliegenden Rohdaten wurden mit einer etwa 1,5 m über Boden fixierten Sonde gemessen, um die Immission im Freiraum (Ohrhöhe) zu erfassen<sup>8</sup>. Bei Vergleichsmessungen durch das autorisierte ZT-Büro Kath mit einer in 4 m Höhe angebrachten Sonde (so wie auch die FWAG misst), ergeben sich im Mittel 5 dB Differenz zwischen den DFLD-Daten und den Daten von Kath. Das Gutachten hierzu ist als Anlage 2 beigefügt.

Die Analyse der Beispiele zeigt, dass der Fluglärm für die Bewertung der Immission im Freiraum bei Frequenzen im Bereich von 300 Überflügen einen L<sub>den</sub> von 60 dB überschreitet, und bei rund 100 Überflügen tagsüber ein L<sub>den</sub> von 55 dB erreicht bzw. überschritten wird, also der Grenzbereich laut WHO-Guideline<sup>9</sup> für Freiraumlärm zur Tageszeit bereits bei dieser Überflughäufigkeit nicht mehr eingehalten wird und eine erhebliche (unzumutbare) Belästigung („serious annoyance“) vorliegt.

Dass der Gesamtlärm im allgemeinen in der Größenordnung des Fluglärms liegt, erklärt sich aus der L<sub>den</sub>-Berechnung; da nachts nicht geflogen wird, ist der Nachtwert Null; Dagegen

<sup>8</sup> Vgl. ÖAL-Richtlinie 36 Blatt 1, p.16

<sup>9</sup> WHO Guidelines for Community Noise: [http://www.ruidos.org/Noise/WHO\\_Noise\\_guidelines\\_4.html](http://www.ruidos.org/Noise/WHO_Noise_guidelines_4.html)

erfolgt für den Umgebungslärm der normkonforme Zuschlag von 10 dB für die Nachtzeit, sodass sich hierdurch eine insgesamt höhere Belastung ergibt; für einen exakten Vergleich müsste auch beim Gesamtlärm nur  $L_{de}$  herangezogen werden, was aber in der DFLD-Software nicht vorgesehen ist.

Neben der Berechnung der Tagesäquivalente spielen aber auch die Lärmspitzen und die pulsierenden Lärmereignisse eine wesentliche Rolle für die Gesundheitsschädigung und die Belästigung. Wesentlich ist hier neben der ständigen Alarmierung (Stress) auch die Frage der Latenzzeit für die Normalisierung der Stresshormone. Diese wird jedenfalls bei den an Flugtagen häufig zu beobachtenden Überflügen in Abständen von weniger als 2 Minuten jedenfalls nicht erreicht; hier wäre nach der Dauer der Lärmwahrnehmung auch ein Begrenzung der stündlichen Flugereignisse in gleichmäßigen Abständen erforderlich, um krankmachenden Dauerstress zu vermeiden. Am Laaerberg ist diese Latenzzeit zwischen zwei Fluglärmereignissen mit mindestens 4 Minuten anzusetzen. Tatsächlich treten Stundenspitzen zwischen 30 bis 40 Überflügen an Flugtagen auf, und üblich sind jedenfalls hohe Frequenzen zu den Tagesrändern und zu Mittag (wenn Babies und Kleinkinder schlafen müssen). Ein Beispiel vom 9.6.2009 sei in der Tabelle MESS2 dargestellt, weil an diesem Tag auch die Vergleichsmessungen in der oben erwähnten mobilen Station der FWAG stattfanden.

Tabelle MESS2: Gegenüberstellung der Überflugerfassung Station Vetersgasse und mobile Station der FWAG am 9.6.2009, 12h – 13h<sup>10</sup>

Wien/Vetersgasse (Dienstag, 09.06.2009)

Wahrscheinliche Überflüge

12:12:01, 12:03, 12:04, 12:06, 12:07, 12:09, 12:10, 12:11, 12:13  
12:14, 12:15, 12:17, 12:18, 12:19, 12:20, 12:22, 12:24, 12:26  
12:27, 12:28, 12:30, 12:31, 12:33, 12:35, 12:36, 12:38, 12:39  
12:41, 12:42, 12:43, 12:45, 12:55, 12:57

Summe: 33

FWAG-Erfassung:

09.06.2009	12:02:15	28	73	82,5	12:02:27 B7377	R11
09.06.2009	12:03:55	33	74,5	83,5	12:04:12 A319	R11
09.06.2009	12:05:31	18	64,5	74,7	12:05:36 FK100	R11
09.06.2009	12:06:59	15	62,6	71	12:07:06 CANRJ	R11
09.06.2009	12:08:10	17	66,9	75,7	12:08:20 DH840	R11
09.06.2009	12:09:25	19	67,7	75,9	12:09:33 FK100	R11
09.06.2009	12:10:53	24	70,7	80,2	12:11:03 A320	R11
09.06.2009	12:11:59	29	68,7	78,7	12:12:18 DH840	R11
09.06.2009	12:13:27	16	64	72,5	12:13:30 CANRJ	R11
09.06.2009	12:14:35	19	64,5	74,5	12:14:47 DH830	R11
09.06.2009	12:15:59	19	65,2	74,5	12:16:09 DH840	R11
09.06.2009	12:17:04	26	73,2	82,7	12:17:19 A319	R11
09.06.2009	12:18:23	24	66	76,4	12:18:33 FK100	R11
09.06.2009	12:19:39	21	68,2	76,7	12:19:47 DH830	R11
09.06.2009	12:20:58	19	68	76,5	12:21:07 FK70	R11
09.06.2009	12:23:25	16	64	72,9	12:23:35 C525	R11
09.06.2009	12:26:31	22	64,5	74,5	12:26:44 CANRJ	R11
09.06.2009	12:28:04	30	70,2	79,7	12:28:15 DH830	R11
09.06.2009	12:29:43	24	65,9	75,5	12:29:56 FK70	R11
09.06.2009	12:31:06	30	67,2	76,9	12:31:24 DH830	R11
09.06.2009	12:32:15	11	66,5	72,5	12:32:20 A319	R11
09.06.2009	12:32:31	27	68,7	78,9	12:32:45 A319	R11
09.06.2009	12:34:12	28	72,7	80	12:34:23 B7378	R11
09.06.2009	12:35:35	28	74,5	83,7	12:35:48 B7373	R11
09.06.2009	12:37:28	20	69	78,2	12:37:33 C560	R11
09.06.2009	12:37:56	10	66,4	73	12:38:02 C560	R11
09.06.2009	12:38:50	21	67	75,9	12:38:56 FK70	R11
09.06.2009	12:40:15	20	68,4	76	12:40:28 DH840	R11
09.06.2009	12:43:10	24	68,4	78,4	12:43:29 E145	R11
09.06.2009	12:44:47	27	70	79,7	12:45:01 DH840	R11
09.06.2009	12:54:24	24	71,4	79,9	12:54:32 J328	R11
09.06.2009	12:56:25	24	68,2	78,7	12:56:36 DA90	R11
09.06.2009	12:57:17	10	64,5	71,2	12:57:20 DA90	R11
						Summe: 33

10

Auch bei diesem Vergleich wird der hohe Erfassungsgrad der Station in der Vetersgasse bestätigt, so wie auch in einem direkten Vergleich mit der Flugspurenaufzeichnung der Austrocontrol<sup>11</sup> (vgl. Tabelle MESS3).

<sup>10</sup> Quelle: <http://www.eans.de/Mess.php?Lan=G&RegNr=661>; 9.6.2009 bzw. Messdaten der FWAG Mobilstation

Tabella MESS3: Flugspurenaufzeichnungen und Erfassung durch die Station Vetttersgasse am Beispiel der Landeanflüge vom 14. – 30. Nov. 2009

	Landeanflüge auf Piste R11 14. - 30. Nov. 2009		L <sub>den</sub> nach EU- Richtlinie
Datum	Landeanflüge gemäß Flugspuren	Landeanflüge gemäß Messstation Vetttersgasse	Lden Fluglärm
15.	22	24	49,3
16.	35	36	53,6
17.	124	111	53,7
18.	32	34	53,3
19.	30	34	51,8
20.	0	0	0
21.	0	1	30,7
22.	0	1	30,1
23.	0	2	32,1
24.	0	4	38,9
25.	54	54	53,4
26.	29	29	50,8
27.	0	0	0
28.	0	2	32,9
29.	107	105	56,4
30.	209	205	60,6

Weitere Lärmstatistiken für die Vetttersgasse können auf der Website der EANS ab dem Messbeginn dieser Station am 23.1.2008 abgefragt werden<sup>12</sup>.

Die Situation in Wien wird im UVB absolut vernachlässigt und aufgrund der Lärmberechnungen mit einem über 12 Monate gemittelten Lärmäquivalent auch geschönt. Es ist absurd, Ereignisse, die witterungsbedingt an rund 110 Tagen eines Jahrs stattfinden über 365 Tage zu mitteln. Diese Methode dient nur dem Flughafen und benachteiligt die betroffene Bevölkerung.

Zur fachlich ungenügenden Beurteilung der Fluglärmsituation im UVB wird auch auf den als Anlage 3 beigefügten Bericht des Ziviltechnikers Kath verwiesen, sowie auf die Stellungnahme der Physikerin Buschbeck (Anlage 4).

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Lärm

Nach Prüfung des ggst. Messberichts der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH / Wien, über „Schallpegelmessungen Vergleichsmessungen – Fluglärm – Messpunkt Vetttersgasse 17 in 1100 Wien“ vom 15.10.2009 (GZ. 4445/09) ist in schalltechnischer Hinsicht folgendes festzustellen:

1. Der ggst. Messbericht erfüllt nicht die Grundanforderungen an den Messbericht gemäß Pkt. 6 der ÖNORM S 5004 – Messung von Schallimmissionen –

<sup>11</sup> [www.flugspuren.at/](http://www.flugspuren.at/)

<sup>12</sup> <http://www.eans.de/Mess.php?Lan=G&RegNr=661>

Ausgabe 1.12.2008. Es ist nicht nachvollziehbar warum zwar die von Dipl.-Ing. Kath verwendeten Messgeräte und der Messpunkt (mit Foto) beschrieben sind, jedoch keine Angaben über die bestehende Messanlage in der Vetttersgasse 17 aufscheinen. Es wurden weder das Messgerät, noch die Lage des Messpunktes normgemäß beschrieben. Auch fehlen die Angaben über den Abstand zwischen den zu vergleichenden Messpunkten sowie eine nachvollziehbare Beschreibung von akustisch relevanten Rahmenbedingungen (z.B.: Freifeldbedingungen, Reflexionen, Schirmungen, Einhaltung von Mindestabständen bei Fassaden,...). Dadurch sind die auf Basis der Messungen ermittelten Ergebnisse und Ableitungen von vorne herein mit einem erheblichen Mangel behaftet und nicht schlüssig nachvollziehbar.

2. Als Ergebnis der Vergleichsmessungen (489 Vorbeiflugereignisse aus 40 Stunden an drei Messtagen) wurde festgestellt, dass die mit dem geeichten Messsystem von Dipl.-Ing. Kath beim Messpunkt in 4m Höhe ermittelten Messwerte im Mittel um 5 Dezibel niedrigere Maxima und Mittelwerte aufwiesen als bei zu vergleichenden Messpunkt in der Vetttersgasse. Daraus wurde ableitend festgestellt, dass die Messergebnisse der bestehenden Messstelle am Messpunkt Vetttersgasse 17 unter Berücksichtigung eines 5 dB Abzuges (= „Kalibrierkonstante“) auch für die Beurteilung hinsichtlich der Überschreitung von Schwellenwerten oder Richtwerten bei weitem genau wären.

In schalltechnischer Hinsicht ist zum vorliegenden Ergebnis und dessen Ableitung festzustellen, dass der ermittelte 5 dB Unterschied zwar mathematisch begründbar sein kann, jedoch auf Basis der vorliegenden Messdaten diesen Unterschied als akustisch generalisierte „Kalibrierkonstante“ zu definieren, völlig unhaltbar ist.

Der 5 dB Unterschied wurde durch eine Mittelwertbildung der maximalen Schallpegel der Vorbeiflugereignisse die bei den beiden Messpunkten auftraten ermittelt. Der maximale Schallpegel  $L_{Amax}$  ist im ggst. Fall in schalltechnischer Hinsicht die lauteste Sekunde eines Schallereignisses.

Die ermittelten unterschiedlichen Zahlenwerte der maximalen Schallpegel an den drei Messtagen wurden jeweils in Form von Stundenmittelwerten zusammengefasst und lagen wiederum gemittelt als Tageswerte im Bereich von jeweils 5 dB.

Bei schalltechnisch differenzierter Betrachtung der Tabellen auf den Seiten 9 bis 18 (jeweils Spalte G) des ggst. Messberichtes ist festzustellen, dass die maximalen Schallpegel bei der gleichzeitigen Messung der Vorbeiflüge durchgehend z.T. erhebliche Unterschiede aufweisen, die keine akustischen Artefakte sein können und schalltechnisch nicht nachvollziehbar bzw. im ggst. Messbericht schlüssig und plausibel geklärt worden sind.

Die gesamte Streubreite der unterschiedlichen bei den zwei Messpunkten gemessenen maximalen Schallpegel beträgt 13,2 dB. In schalltechnischer Hinsicht ist nicht nachvollziehbar warum z.B. am 23.7.09 um 14:59:54 Uhr bei der bestehenden Messstation in der Vetttersgasse ein maximaler Schallpegel von 71 dB und bei der sich im Nahbereich befindlichen Vergleichsmessstation (Dipl.-Ing. Kath) ein um 10 dB geringerer Wert gemessen worden ist. Beim darauffolgenden Vorbeiflugereignis um 15:01:31 Uhr wurden bei der bestehenden Messstation 80 dB und der Vergleichsmessstation ein um 5 dB niedrigerer Wert aufgezeichnet. Am gleichen Tag um 15:45:18 Uhr wurde bei der bestehend Messstation ein maximaler Schallpegel von 75 dB gemessen und bei der Vergleichsmessstation ein um 1,6 dB geringerer Wert. Beim nächsten Vorbeiflug um 15:47:12 Uhr betrug der maximale Schallpegel bei der bestehenden Messstation 83 dB während bei der Vergleichsmessstation ein um 7,5 dB niedrigerer Wert gemessen worden ist. Demgegenüber wurden beim

Vorbeiflug am 27.7.09 um 09:45:30 Uhr bei beiden Messstationen die gleichen maximalen Schallpegel von 68 dB aufgezeichnet. Am 2.8.09 wurde um 08:22:00 Uhr bei der Vergleichsmessstation ein maximaler Schallpegel von 79 dB und demgegenüber bei der bestehenden Messstation in der Vetttersgasse ein um 3,2 dB höherer Wert.

Derartig erhebliche Unterschiede der maximalen lautesten Sekunden von Vorbeiflugereignissen sind in schalltechnischer Hinsicht nicht plausibel und nachvollziehbar.

3. Bei den Vergleichsmessungen sollte überprüft werden inwieweit die bei der bestehenden Messanlage in der Vetttersgasse gemessenen Schallpegel mit den Messergebnissen eines geeichten Schallpegelmessgerätes übereinstimmen. Dieser Vergleich wurde anhand der Differenz der bei den zwei Messpunkten gemessenen maximalen Schallpegel von 489 Vorbeiflugereignissen durchgeführt.

Somit wurden für den Vergleich und der abgeleiteten sog. „5 dB Kalibrierkonstanten“ die lautesten 489 Sekunden (= 8,15 min) in den drei Messtagen herangezogen.

Ungeachtet der nicht nachvollziehbaren erheblichen Pegelschwankungen ist es für eine in schalltechnischer Hinsicht haltbaren Vergleichsmessung erforderlich, zumindest die bei den zwei Messpunkten ermittelten Schallereignispegel SEL der 489 Vorbeiflugereignisse heranzuziehen. Der Schallereignispegel ist in schalltechnischer Hinsicht der auf 1 Sekunde bezogene energieäquivalente Dauerschallpegel LAeq, der auch die gesamte Dauer des Schallereignisses und den maximalen Schallpegel beinhaltet.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass der vorliegende Messbericht der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH weder den Grunderfordernissen der ÖNORM S 5004 entspricht noch der ermittelte 5 dB Unterschied zwischen den zwei Messpunkten („Kalibrierkonstante“) in schalltechnischer Hinsicht nachvollziehbar und haltbar ist.

4. Gemäß ÖNORM S 5004 ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass in Österreich Schallpegelmessanlagen und Prüfschallquellen im amtlichen und rechtsgeschäftlichen Verkehr, im Gesundheitswesen, im Umweltschutz sowie im Verkehrs- und Sicherheitswesen grundsätzlich der gesetzlichen Eichpflicht unterliegen und diese mindestens alle zwei Jahre einer Nacheichung durch dafür befugte Institutionen zu unterziehen sind.

In schalltechnischer Hinsicht ist zu bemerken, dass das bestehende Messsystem zur Messung des Fluglärms in der Vetttersgasse weder kalibrierbar noch eichfähig ist. Vom Deutschen Fluglärmdienst e.V., der die Messdaten der Messanlage in der Vetttersgasse im Internet veröffentlicht, wird darüber hinaus in den Erläuterungen zu den Lärm-Messungen eindeutig darauf hingewiesen, dass bei der Verwendung von nicht kalibrierten Messgeräten, die Messungen nicht mit amtlichen Lärmmessungen, verglichen werden sollen.

Insofern ist auch die im Messbericht getroffene Feststellung, dass unter Berücksichtigung der ermittelten Kalibrierkonstanten die Messergebnisse der bestehenden Messstelle in der Vetttersgasse „...für die Beurteilung hinsichtlich der Überschreitung von Schwellenwerten oder Richtwerten bei weitem hinreichend genau...“ sind, als sehr problematisch anzusehen und entsprechend den normgemäßen eindeutigen Vorgaben nicht haltbar.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	$L_{DEN}$	$L_{night}$
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

In schalltechnischer Hinsicht ist somit festzustellen, dass für die Beurteilung von Flugverkehrslärm wie im ggst Ex-post UVB, so wie für Straßen- und Schienenverkehrslärm national wie auch international einzelne Tage oder Wochen für sich kein Beurteilungskriterium darstellen. So wie auch bei den von der WHO publizierten Richtwerten sind die vorgegebenen Immissionsrichtwerte, Schwellenwerte oder Grenzwerte jeweils auf ein Jahr bezogen, also Jahresmittelwerte.

## 2. Verletzung von Grundrechten

### Einwand 13.4

Massiver Flugbetrieb führt zu einer Entwertung der betroffenen Liegenschaften, die nicht entschädigt wird. Damit findet eine de facto Enteignung von Eigentum statt, die zugunsten eines Unternehmens passiert, das sich ungehemmtes wirtschaftliches Wachstum zum Ziel setzt und dieses Ziel mit der Umsetzung seines Masterplans 2015 seit 1998 konsequent verfolgt. Neben der Entwertung betroffener Liegenschaften liegt etwa am Laaerberg und in anderen Flugsicherheitszonen auch eine direkte Einschränkung der Grundstücksnutzung durch ein grundbücherlich verankertes Servitut vor, wonach eine Beschränkung der möglichen Gebäudehöhen in diesen Zonen verbüchert wurde. Weder wurden die Liegenschaftseigentümer um ihr Einverständnis gefragt, noch wurde hierfür eine Entschädigung angeboten.

Durch die Erteilung von Einzelgenehmigungen für ein als Gesamtprojekt im Rahmen einer UVP zu behandelndes Vorhaben wurden und werden die betroffenen Nachbarn um ihre Parteistellung und ihre Einspruchsmöglichkeiten gebracht. Konsequenterweise wurde dieses Procedere als Verletzung des EU-Rechts klassifiziert und eine ex-post UVP auferlegt. Hier wird nun in Form eines UVB versucht, eine Alibiaktion zu setzen und somit die Betroffenen wiederum um ihre Parteistellung zu bringen, wodurch auch der sonst im Instanzenzug des Verwaltungsverfahrens mögliche Zugang zu einem unabhängigen Gericht verwehrt wird.

Völlig außer Acht bleibt, dass die Grenzen des Wachstums für ein Wirtschaftsunternehmen jedenfalls mit der Vermeidung unzulässiger, schädlicher Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung festzulegen sind. Dieses Faktum wird bei der von Politik und Behörde gestützten Geschäftsentwicklung des Flughafens grob vernachlässigt, die tatsächlichen Auswirkungen werden stets verharmlost, und Rechtsverletzungen durch die Umgehung der UVP-Pflicht von den Behörden in Kauf genommen.

#### Stellungnahme der Behörde

Die angesprochenen „grundbücherlich verankerten Bauhöhenbeschränkungen“ basieren auf § 90 LFG (Ersichtlichmachung der Zugehörigkeit von Grundstücken zur Sicherheitszone eines Flugplatzes im Grundbuch). Behauptete allfällige Wertminderungen sind - wie schon eingangs festgestellt - auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen.

Das gegenständliche Verfahren wurde bisher exakt entsprechend der zwischen der Republik Österreich (vertreten durch das Bundeskanzleramt) und der EK getroffenen Vereinbarung betreffend den Ex-post-UVB des Flughafens Wien durchgeführt und wird auch weiter gemäß dieser Vereinbarung geführt werden. Im Rahmen des Verfahrens erfolgt eine Prüfung des Ex-post-UVB - unter Berücksichtigung der Stellungnahmen - durch unabhängige Sachverständige. Diese erstellen auch einen Schlussbericht.

Die Vollziehung der Bestimmungen des UVP-G obliegt nicht den für die Erteilung von Bewilligungen gemäß §§ 78 und 79 LFG zuständigen Luftfahrtbehörden (BMVIT, Bezirksverwaltungsbehörden).

### 3. Umwelt- und Gesundheitsschädigung

#### Einwand 13.5

Die nachteiligen Auswirkungen der Zunahme der Flugbewegungen auf die Umwelt werden im UVB bagatellisiert. So wird etwa die Rolle des terrestrischen Verkehrsaufkommens vernachlässigt, das proportional und kausal mit dem Flugverkehr in der Region um den Flughafen (Zubringerfunktion) steigt. Negiert wird dabei auch, dass hierdurch breitflächig Belastungen mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen in einem vom BMFLuW als feinstaubbelastetem Sanierungsgebiet eingestuftem Bereich erhöht werden.

#### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

##### Fachgebiet Verkehr

Zur Abschätzung vorhabensrelevanter Wirkungen wurde die Verkehrsentwicklung im Verkehrsnetz um den Flughafen mittels eines Nullfalls 2020 und eines Planfalls 2020 abgeschätzt. Planfall 2020 berücksichtigt die gegenständlichen 15 Einzelprojekte mit deren Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen.

Basis für die Abschätzung der Planfälle sind das zukünftige Passagieraufkommen, die Entwicklung des Beschäftigtenverkehrs, sowie infrastrukturelle und angebotsseitige Maßnahmen am und im Umfeld des Flughafens.

Gegenständlicher ex-post UVB zeigt somit die umweltrelevanten Wirkungen der 15 Einzelprojekte auf das Verkehrsnetz im und im Einzugsbereich des Flughafens. Entsprechend der Beurteilungen aus den Fachgebieten Luftschadstoffe und Lärm ergibt sich keine Notwendigkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen. So kann das bestehende bzw. das in Planung oder Bau befindliche Verkehrsnetz die durch die Vorhaben zu erwartenden Verkehrssteigerungen ohne erhebliche Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung der Anrainer aufnehmen. Die seitens des Einwenders geforderte Ertüchtigung des öffentlichen Verkehrs kann daher aufgrund der vorliegenden Expertise nicht gefordert werden, wenngleich eine solche zur Minderung der Umweltbelastungen generell wünschenswert wäre.

##### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

Im Ex-post-UVB wurden den Prognoserechnungen die Emissionen des gesamten Flugverkehrs sowie des Airsideverkehrs und Landsideverkehrs im Nahbereich des Flughafens und nicht nur jene den 15 Projekten zuzurechnenden Verkehrssteigerungen die zugrundegelegt. Die Ergebnisse der Immissionsprognosen weisen Zusatzbelastungen in den Anrainergemeinden auf welchen ein in Bezug zu den Grenzwertregelungen irrelevantes bis geringfügiges Ausmaß nicht überschreiten. Bei der luftchemischen Beurteilung wurde der Sachverhalt, dass das Wiener Umland durch die Verordnung des BMFLFUW über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-Gesetz 2000 (BGBl. II Nr. 483/2008) als belastetes Gebiet hinsichtlich PM<sub>10</sub> und das Stadtgebiet von Wien als belastetes Gebiet hinsichtlich PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> eingestuft durch Anwendung des Schwellwertkonzeptes Rechnung getragen wurde.

#### Einwand 13.6

Zu derartigen Auswirkungen führt die Medizinerin Dr. Jutta Leth (Zwölfaxing) in einer Stellungnahme zum UVB u.a. folgendes aus:

Die medizinisch relevanten Folgen der bereits durchgeführten Kapazitätserweiterungen des Flughafens Wien werden unter anderem aus folgenden Gründen nicht adäquat eingeschätzt:

### Thematik Lärm

- Die betroffene Bevölkerungsgruppe wird erheblich unterschätzt
- Der Bericht stützt sich in der Beurteilung auf wissenschaftlich überholte und zum Teil auch fachlich zweifelhafte Studien und lässt die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung völlig außer Acht.
- Die von der WHO entwickelten Standards (Guidelines for Community Noise) werden nicht berücksichtigt und die als unbedenklich betrachteten Grenzwerte werden um Dimensionen zu hoch angesetzt.
- Vor allem die Ortschaften in unmittelbarer Nähe des Flughafens sind Einzelschall-Spitzenpegeln ausgesetzt, die weit über jeder gesundheitsneutralen Intensität liegen und den Aufenthalt im Freien für die Bevölkerung fast unmöglich machen (siehe Messergebnisse Zwölfaxing). Es wird auch die Möglichkeit, über Lärmschutzmaßnahmen entsprechende Linderung zu erzielen, dramatisch überschätzt.
- Entsprechend neuester Lärmforschungsergebnisse sind nicht über Monate gemittelte Durchschnittswerte für die Beurteilung der medizinischen Folgen heranzuziehen, sondern Spitzenschallpegel und Überflugsfrequenz.
- Die derzeitigen Beschränkungen der Nachtflüge sind völlig unzureichend.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Lärm

Bei der ggst. Lärmuntersuchung umfasst der Untersuchungsraum jene Bereiche bei Wohnobjekten und Objekten mit lärmsensibler Nutzung, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen auftreten können:

#### *Flugverkehrslärm:*

(Prognose Null- und Prognose Planfall 2020), ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatenursprung, ein Quadrat von 60 km Seitenlänge. Entsprechend den zugrunde gelegten Beurteilungswerten von  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) und  $L_n = L_{night} = 55$  dB wurde der Untersuchungsraum mit  $L_{den} = 55$  dB und  $L_n = 45$  dB festgelegt.

#### *Bodenlärm*

Bereich, in welchem mögliche, schalltechnisch erhebliche Auswirkungen durch die 15 Projekte vor allem in den umliegenden Siedlungsgebieten auftreten.

#### *Straßen- und Schienenverkehrslärm*

Umhüllende aus der Lärmkontur  $L_{eq} 50$  dB am Tag und  $L_{eq} 40$  dB in der Nacht. (Fläche: ca. 380 km<sup>2</sup>).

#### *Immissionspunkte*

Zusätzlich zur Lärmzonenberechnung wurden Schallimmissionen bei insgesamt 303 Immissionspunkten festgelegt. Für das Untersuchungsgebiet beim Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden darüber hinaus in 29 Ortschaften in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen noch weitere Immissionspunkte positioniert.

Die räumliche Dimensionierung des der Untersuchung zugrunde gelegten Gebietes ist für die Ermittlung der möglichen, schalltechnisch erheblichen Auswirkungen als ausreichend anzusehen ist.

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter ( $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_{d_{16h}}$ ,  $L_n$ ) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz– Bundes-LärmG- vom 4.7.2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung– Bundes-LärmV- vom 5.4.2006, wurden gesetzliche Regulative für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten von je nach Lärmverursacher unterschiedlichen Schwellenwerten festgelegt.

	$L_{DEN}$	$L_{night}$
Flugverkehrslärm	65 dB	55 dB
Straßenverkehrslärm	60 dB	50 dB
Schienenverkehrslärm	70 dB	60 dB
Industrie- und Gewerbelärm	55 dB	50 dB

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Durch die Aktionspläne werden jedoch keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV vom 5.4.2006, liegt den zu ermittelnden Lärmindizes der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 zugrunde, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt.

Bei der ggst. Lärmuntersuchung wurde demgegenüber wiederum durch den zugrunde gelegten Beurteilungszeitraum von 6 verkehrsreichsten Monaten, ein wesentlich strengerer Maßstab angelegt.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen sowie der Umsetzung de Maßnahmenpaketes kann es im Jahr 2020 zu keinen Gesundheitsbelastungen kommen.

## Einwand 13.7

### Thematik Luftschadstoffe

- Das Ausmaß der Exposition gegenüber Luftschadstoffen wird in erheblicher Weise unterschätzt, indem systematisch Unterschätzungen anderer Fachbeiträge kritiklos übernommen werden, im Gegensatz zu relevanter wissenschaftlicher Literatur (z.B. werden die Risiken von Substanzen mit Unit-Risk-Werten nie reflektiert bzw. ist das gewählte Irrelevanzkriterium völlig unadaptiert aus dem Straßenverkehr übernommen worden, was weder in Bezug auf das Emissionsspektrum noch auf Masse bzw. Partikelzahl in dieser Form übertragbar ist).
- **Es wurden keinerlei Messungen zu den lungengängigen - und daher von der Ärztekammer als besonders gefährlich eingestuft - Feinstaubpartikeln PM 2,5 durchgeführt - wobei die Anzahl die Gefährlichkeitsstufe ausdrückt**
- Es wurde keine Stellungnahme zur Langzeitexposition bzw. chronischen Exposition der Bevölkerung genommen, ebenso nicht zu den zahlreichen anderen Emittenten der Region und entsprechenden Kumulationseffekten der Belastungen für die Bevölkerung.
- Es wurde weder die Vorbelastung der Region erhoben, noch erfolgte eine zusammenfassende Darstellung von Kumulations- und Interaktionseffekten, auch hat man nicht versucht, Fremdstoffwechselwirkungen im menschlichen Organismus zu überprüfen.

### Gutachterliche Stellungnahme(n)

#### Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima

- Von einer Unterschätzung der projektrelevanten Auswirkungen gegenüber Luftschadstoffen kann keinesfalls ausgegangen werden, da im UVB nicht die Zunahme gegenüber dem Prognose Nullfall betrachtet wurde, sondern der Auswirkungsanalyse das gesamte Flugverkehrsaufkommen 2020 zugrunde gelegt wurde.
- Die europäischen und nationalen Grenzwertregelungen sehen keine immissionsseitige Begrenzung der Partikelanzahl sondern nur der Massenkonzentration vor. Daher wurden die Untersuchungen wie Immissionsmessungen und Prognosen auf diese Regelungen abgestimmt.
- Im Laufe des etwa 10 jährigen Beweissicherungsprogramms wurden auch PM 2,5 Messungen (2007) durchgeführt. Der Anteil der PM 2,5 Fraktion lag bei 74% der PM 10 Fraktion und betrug im Jahresmittel  $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Österreichweit liegt der Anteil der PM 2,5 Fraktion zwischen 70% und 80% der PM 10 Fraktion. Die PM 2,5 Belastung am Flughafen Wien ist daher als unauffällig zu bezeichnen und gewährleistet auch die Einhaltung des Ziel- bzw. Grenzwertes (ab 2015) von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Nachdem für die PM 10 Zusatzbelastungen weit unter der Bagatelleschwelle prognostiziert wurden gilt dies jedenfalls auch für die Teilfraktion des PM 2,5.

### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf den umfangreichen Daten der technischen Fachbeiträge kann aus umweltmedizinischer Sicht eine Gesundheitsgefährdung im Prognosejahr 2020 ausgeschlossen werden.

## **Einwand 13.8**

### **4. Keine Synopse der Auswirkungen der Einzelprojekte**

Der Ex-post-UVB behandelt die bisherigen uvp-pflichtigen Ausbauten wiederum als Einzelprojekte und es unterbleibt dadurch eine Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen. Somit wird auch hier durch die fortgesetzte Aufsplitterung der Sinn einer Umweltverträglichkeitsprüfung verfehlt. Hierzu wird auf die Stellungnahme von Univ.-Prof. Schopf der Technischen Universität Wien verwiesen, die als Anlage 5 beigefügt wird.

Insbesondere werden hierdurch auch die kumulierten Einflüsse auf den Naturraum, das Grundwasser und andere Schutzgüter nicht in ihrer Gesamtheit auf Basis des Masterplans 2015 bewertet, was die Zielsetzung einer Umweltverträglichkeitsprüfung klar verfehlt.

### Stellungnahme UVB-Koordination

Bei den im UVB behandelten Einzelprojekten handelt es sich nicht um UVP Pflichtige Ausbauten. Bei der Genehmigung dieser Projekte wurden die in Österreich gültigen Rechtsvorschriften ausnahmslos eingehalten, dies wird auch durch die EK nicht in Frage gestellt.

In den im UVB vorgelegten Bewertungen der Umweltauswirkungen der betrachteten Projekte wird ausreichend auf allfällige kumulative Wirkungen eingegangen. Die wird fachspezifisch durch die seitens der Behörde beigezogenen unabhängigen Sachverständigen bestätigt. Demnach liegen auch bei kumulativer Betrachtung der Umweltauswirkungen aus den Einzelprojekten keine erheblichen Umweltbelastungen vor.

## **5. Resümee**

### **Einwand 13.9**

Aufgrund des dargelegten Sachverhalts erscheinen die von der BI Lärmschutz Laaerberg bzw. den Unterzeichnern der Stellungnahme gestellten Anträge und Forderungen gerechtfertigt und die Behörde wird ersucht, diesen im Vorschreibungsweg Rechnung zu tragen, sowie einen Bescheid über die Zuerkennung der Parteistellung als Nachbarn bzw. als Bürgerinitiative zu erlassen, und die Antragsteller vom Fortgang des Verfahrens in Kenntnis zu setzen. Als Wiener Betroffene beantragen wir insbesondere:

- Einhaltung der WHO-Grenzwerte von max. 55 LAeq[dB] über 16 Stunden am Tag und max. 40 LAeq[dB] über 8 Stunden in der Nacht (im Freien, tagesbezogen); Berücksichtigung der Einzelereignisse und des Grundlärmpegels für die Beurteilung der Lärmbelastung und -begrenzung entsprechend WHO-Empfehlung und wirksame Gegenmaßnahmen bei Überschreitungen; somit Verringerung der Lärmbelastigung auf ein nicht gesundheitsschädliches bzw. zumutbares Ausmaß im gesamten Stadtgebiet

- Gekurvter Landeanflug auf Piste 11 analog dem Anflugverfahren auf den John F. Kennedy Flughafen mit Scheitelpunkt der Anflugkurve auf Höhe Zentralfriedhof; absolute Deckelung der Anflüge auf die Piste 11 mit den Landezahlen von 1998
- Abschaffung sämtlicher „Incentives“, die den Flugverkehr anlocken (insbesondere des „Transfer Incentive“ zur Steigerung der Zahl der Umsteigepassagiere); keine Forcierung der Drehkreuz-Funktion des Flughafens Wien.

### **Gutachterliche Stellungnahme(n)**

#### Fachgebiet Lärm

Die dem ggst. Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegten Beurteilungskriterien sind in schalltechnischer Hinsicht auch mit der Vorgabe von zu erreichenden Ziel-Innenpegeln während des Tages und der Nacht, den ermittelten schalltechnischen Parameter (Lden, Ld, Ld<sub>16h</sub>, Ln) sowie festgelegten Maximalpegelhäufigkeitskriterien ein wesentlich strengerer Maßstab als in Österreich derzeit rechtlich vorgegeben ist.

Die dem Fachbeitrag Lärm zugrunde gelegte Zunahme der Flugbewegungen im Prognose Planfall 2020 zeigt im Untersuchungsergebnis, dass auf Basis der festgelegten Beurteilungskriterien und abgeleiteten Maßnahmen entsprechend dem derzeit sich in Umsetzung befindlichen Lärmschutzprogramms der Flughafen Wien AG in schalltechnischer Hinsicht von keiner erheblichen Belastung auszugehen ist.

#### Fachgebiet Humanmedizin

Basierend auf diesen umfangreichen Lärmuntersuchungen ist eine Gegenüberstellung mit den medizinisch-wissenschaftlichen Ergebnissen aufschlussreich und ausreichend durchführbar gewesen.

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Seitens der Flughafen Wien AG wurde bereits ein privatrechtlicher Vertrag am Ende eines Mediationsverfahrens mit Anrainer- und Umlandgemeinden abgeschlossen, welche über das Maß von behördlichen Vorschriften hinaus, Zugeständnisse auch im Bereich von An- und Abflugverfahren sowie in der Deckelung von An- und Abflügen bezogen auf das Pistensystem vorsieht.

Die Behörde bzw. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist an diese privatrechtlichen Vereinbarungen nicht gebunden. Genauso wenig, wie an privatrechtlich vereinbarte Änderungen oder Ergänzungen nach Abschluss des Mediationsverfahrens. Auf Grund der vorgelegten Flugbewegungen sind aus luftfahrttechnischer Sicht sowie zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt keine zusätzlichen Maßnahmen aus derzeitiger Sicht erforderlich.

Die grundsätzliche Vorgangswiese von „incentives“ und privatrechtliche Vereinbarungen zwischen Flughäfen und oder Umlandgemeinden mit Fluggesellschaften ist international üblich und würde bei einem Verbot zu einer Wettbewerbsverzerrung für den Flughafen Wien führen.

## ANHANG

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1: Stellungnahme des Vereins Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden zum ex-post UVB des Flughafens Wien
- Anlage 2: Dipl. Ing. Kath Ziviltechniker GmbH:  
Schallpegelmessungen Vetttersgasse 17, 1100 Wien
- Anlage 3: Dipl. Ing. Kath Ziviltechniker GmbH:  
Bericht über die Sichtung der Unterlagen „Ex – Post“ –  
Umweltverträglichkeitsbericht
- Anlage 4: Dr. Brigitte Buschbeck: Stellungnahme zum “EX-  
POSTUmweltverträglichkeitsbericht”  
FlughafenWien. Fachbereich Lärm, 03.100.
- Anlage 5: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Josef Michael Schopf: Stellungnahme  
betreffend  
„EX-POST-UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT FLUGHAFEN WIEN“

**Die beilagen zu Stellungnahme 13 finden sich im Anhang dieser Anlage zum Schlussbericht**

### **Gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten der TU-Wien**

#### Fachgebiet Luftfahrttechnik

Die Verkehrsentwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien (Personen und Fracht) zeigt, dass Kapazitätserhöhungen am Flughafen Wien durch die umgesetzten Maßnahmen nicht ersichtlich sind und daher Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Flugbetriebes nicht erforderlich machen.

Auf Grund der stetigen Nachfrage seit Ende der 90er Jahre an Flughafenslots (am Beginn der Flugplanperiode zugewiesenes Zeitfenster zum Landen oder Starten eines Flugzeuges) am Flughafen Wien vor allem durch sogenannte „Low-Cost-Carrier“ musste die bodenseitige Infrastruktur laufend dem aktuellen Bedarf angepasst werden. Flughafenslots und deren Vergabe in Europa unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 (zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009) über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft. Aus diesem Grund ist es einem einzelnen Flughafen in Europa nicht möglich, Flugverkehr am Flughafen rein durch Ausbau der bodenseitigen Infrastruktur zu steigern. Die grundsätzliche Vergabe von Flughafenslots hängt auch von der zur Verfügung stehenden Kapazität in der Luft wesentlich ab.

Schnellabrollwege auf der Piste 16/34 dienen auch der verkürzten Rollzeit von Luftfahrzeugen am Boden, wodurch neben einem geringeren Zeitverlust für Passagiere auch seitens der Luftfahrzeuge Treibstoff und Triebwerkslärm im Rollvorgang eingespart werden kann.

## Beilagen Fachgebiet Lärm

### Beilage 1

**Flughafen Wien**  
**Entwicklung des LAeq - TAG bei den Fluglärmmessstationen - Jahre 2000 - 2009**

Messpunkt	Tag (06:00-22:00 Uhr) energieäquivalenter Dauerschallpegel - LAeq in Dezibel (dB)							
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	DIFFERENZ zu 2008
Wien-Donaustadt	45,2	43,5	44	44,4	45	45,7	44,5	-1,2
Groß-Enzersdorf	52	50,3	51,7	52,1	52,6	53,2	52	-1,2
Fischamend	46,4	41,5	33,2	36	35,1	32,5	31,6	-0,8
Kleinneusiedl	1 )	55,8	54,8	54,5	55	54,6	54,3	-0,4
Enzersdorf/Fischa	57,5	55,9	55,3	55,7	56	57	55,6	-1,4
Schwadorf	58,5	56,7	56,2	55,8	55,8	56,7	55,5	-1,2
Margarethen/Moos	60,3	60,9	61,3	61,3	61,9	61,5	61,7	0,3
Rauchenwarth	43,7	40,2	35,9	34,4	34,6	34,1	31,8	-2,3
Zwölfaxing	55,6	54,7	54,2	54	54	53,2	51,9	-1,3
Schwechat	1 )	57,3	56,2	56,7	55,9	57,3	56,4	-0,9
Wien-Simmering 5)	53,5	53,5	52,2	52,4	52,3	54	52,4	-1,6
Himberg	2 )	47,6	47	46,5	46,5	45,9	45,3	-0,6
Karlsdorf	2 )	43,3	41,1	40,7	40,5	41,5	38,2	-3,3
Maria Lanzendorf 3)	45	45,8	45,2	44,5	46,8	48,5	48,1	-0,3
Wien Liesing 4)						39,3	37,8	-1,5

*Erklärungen:*

- 1) kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004
  - 2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb
  - 3) Ende September Verlegung Messpunkt
  - 4) ab 11. April 2008 zusätzliche Messstelle in Wien Liesing
  - 5) ab November 2009 neue Standorte
- Quelle: FWAG (2010)

Quelle: Dialogforum Flughafen Wien - 5. Evaluierungsbericht 2009

Beilage 2

**Flughafen Wien**  
**Entwicklung des LAeq - NACHT bei den Fluglärmmessstationen - Jahre 2000 - 2009**

Messpunkt	Nacht (22:00-06:00 Uhr) energieäquivalenter Dauerschallpegel - LAeq in Dezibel (dB)							DIFFERENZ zu 2008
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Wien-Donaustadt	39,6	36,6	38,3	39,2	38,5	40,6	39,8	-0,9
Groß-Enzersdorf	46,2	44,7	45,8	46,8	46,1	47,9	46,1	-1,8
Fischamend	42	37,6	35,5	37,3	35,9	35,3	34,7	-0,6
Kleinneusiedl	1 )	56,3	57,2	57,3	57,8	57,3	57,1	-0,2
Enzersdorf/Fischa	42,8	37,3	39,1	40,2	37,8	39,5	38,5	-1
Schwadorf	43,6	36,6	38,5	40,5	37,5	38,9	38	-0,9
Margarethen/Moos	43,8	39,5	42,5	39,6	41,8	44	38,8	-5,3
Rauchenwarth	37,8	34,2	32,3	32,2	33,3	33	34,3	1,3
Zwölfaxing	43,7	43	43,6	43,7	42,8	41,7	39,9	-1,9
Schwechat	1 )	43	39,4	40,4	37,3	37,2	34,3	-2,9
Wien-Simmering 5)	43	38,6	32,2	33,1	27,7	28,7	27,4	-1,4
Himberg	2 )	34,6	35,1	34,9	35,8	35	33,4	-1,6
Karlsdorf	2 )	40,3	40	39,9	39,3	39,3	39,2	-0,1
Maria Lanzendorf 3)	22,5	24,9	22,3	24,5	24,7	26,6	23	-3,6
Wien Liesing 4)						19,3	11,1	-8,2

*Erklärungen:*

- 1) kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004
  - 2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb
  - 3) Ende September Verlegung Messpunkt
  - 4) ab 11. April 2008 zusätzliche Messstelle in Wien Liesing
  - 5) ab November 2009 neue Standorte
- Quelle: FWAG (2010)

Quelle: Dialogforum Flughafen Wien - 5. Evaluierungsbericht 2009

Beilage 3

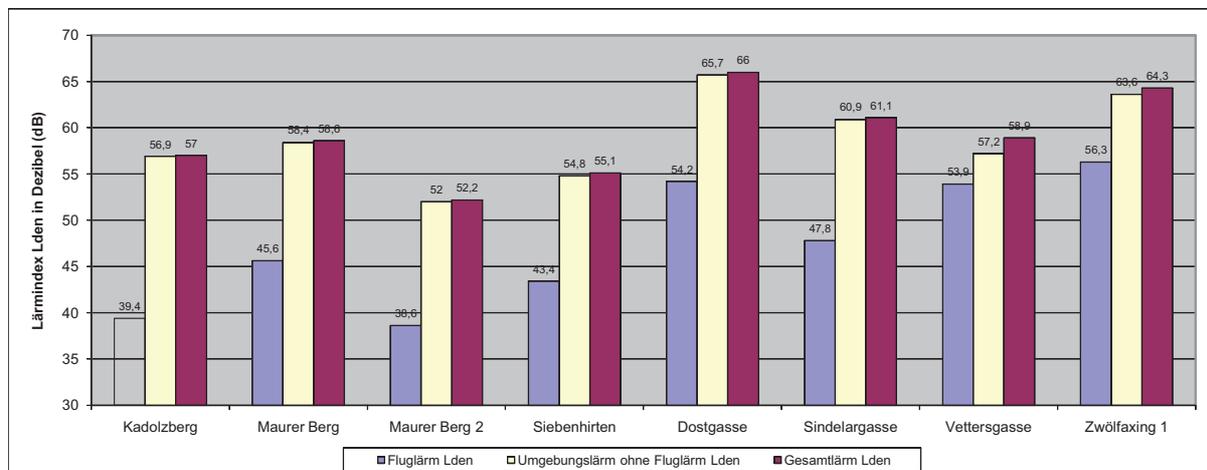
Yearly statistics  
Zwölfaxing 1, 2009  
Noise Indicator

Month	Aircraft noise				Total noise			
	L <sub>Day</sub>	L <sub>Evening</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>den</sub>	L <sub>Day</sub>	L <sub>Evening</sub>	L <sub>Night</sub>	L <sub>den</sub>
January	53,4	53,4	40,6	53,9	60,6	58,7	53,8	62,3
February	54,6	54,7	41,2	55	62,6	57,9	55	63,6
March	55,7	55,6	42,8	56,1	64,5	60,8	58,5	66,4
April	59,3	56,4	44,6	58,7	64,4	60,2	51,8	63,8
May	----	----	----	----	----	----	----	----
June	----	----	----	----	----	----	----	----
July	----	----	----	----	----	----	----	----
August	----	----	----	----	----	----	----	----
September	----	----	----	----	----	----	----	----
October	----	----	----	----	----	----	----	----
November	----	----	----	----	----	----	----	----
December	----	----	----	----	----	----	----	----
<b>Ø Year (4 8 Month)</b>	<b>56,4</b>	<b>55,2</b>	<b>42,6</b>	<b>56,3</b>	<b>63,3</b>	<b>59,6</b>	<b>55,5</b>	<b>64,3</b>

	L <sub>den</sub> (dB)	L <sub>day</sub> (dB)
Umgebungsärm ohne Fluglärm	63,6	62,3
Fluglärm	56,3	56,4
Differenz	7,3	5,9
Faktor	5,3x	3,9x

Beilage 4

	Fluglärm L <sub>den</sub>	Umgebungsärm ohne Fluglärm L <sub>den</sub>	Gesamtärm L <sub>den</sub>
Kadolzberg	39,4	56,9	57
Maurer Berg	45,6	58,4	58,6
Maurer Berg 2	38,6	52	52,2
Siebenhirten	43,4	54,8	55,1
Dostgasse	54,2	65,7	66
Sindelargasse	47,8	60,9	61,1
Vettersgasse	53,9	57,2	58,9
Zwölfaxing 1	56,3	63,6	64,3



## **Anhänge zu Stellungnahmen 12 und 13**

**Beilagen zu Stellungnahme 12**

**Beilagen zu Stellungnahme 13**