

Auswirkungen einer 3. Piste - und Tricks in der Umweltverträglichkeitsprüfung

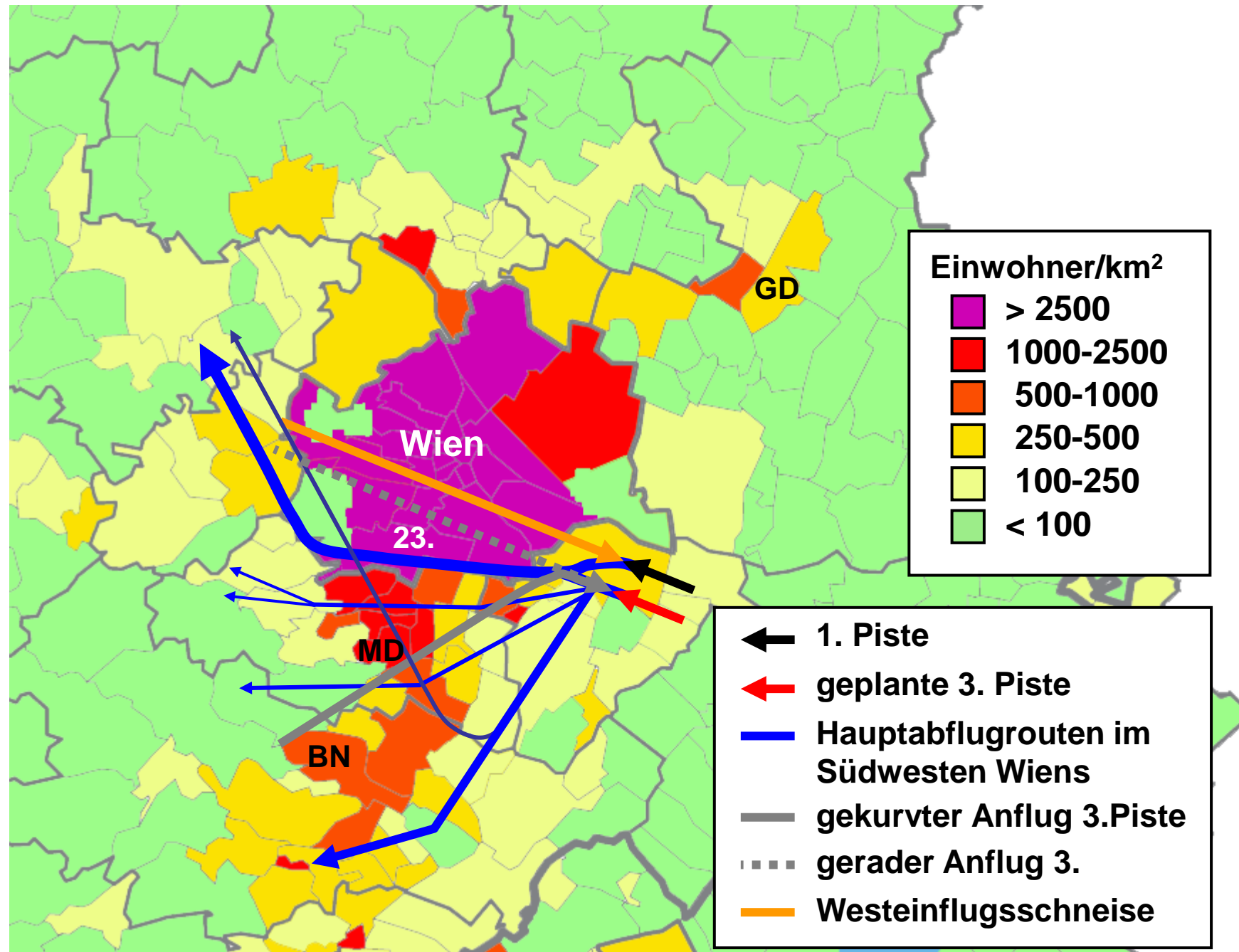
Infoabend 23.4.2015

Dr. Martin Tögel

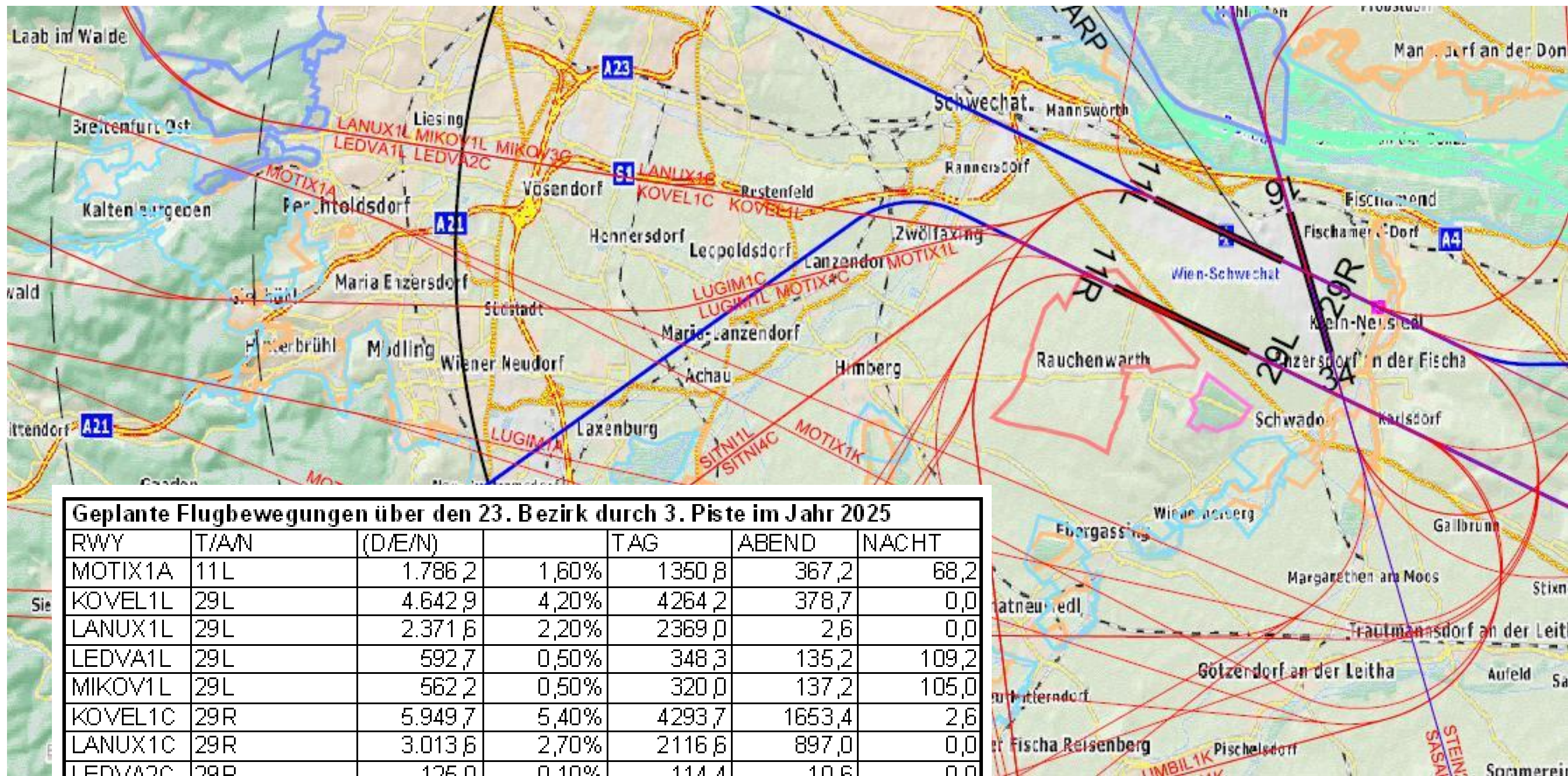
BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“



Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Wiener Zentralraum und dessen dicht besiedelte Süden ist umweltunverträglich



Auswirkungen einer 3. Piste auf den 23. Bezirk entsprechend „Umweltverträglichkeitserklärung“

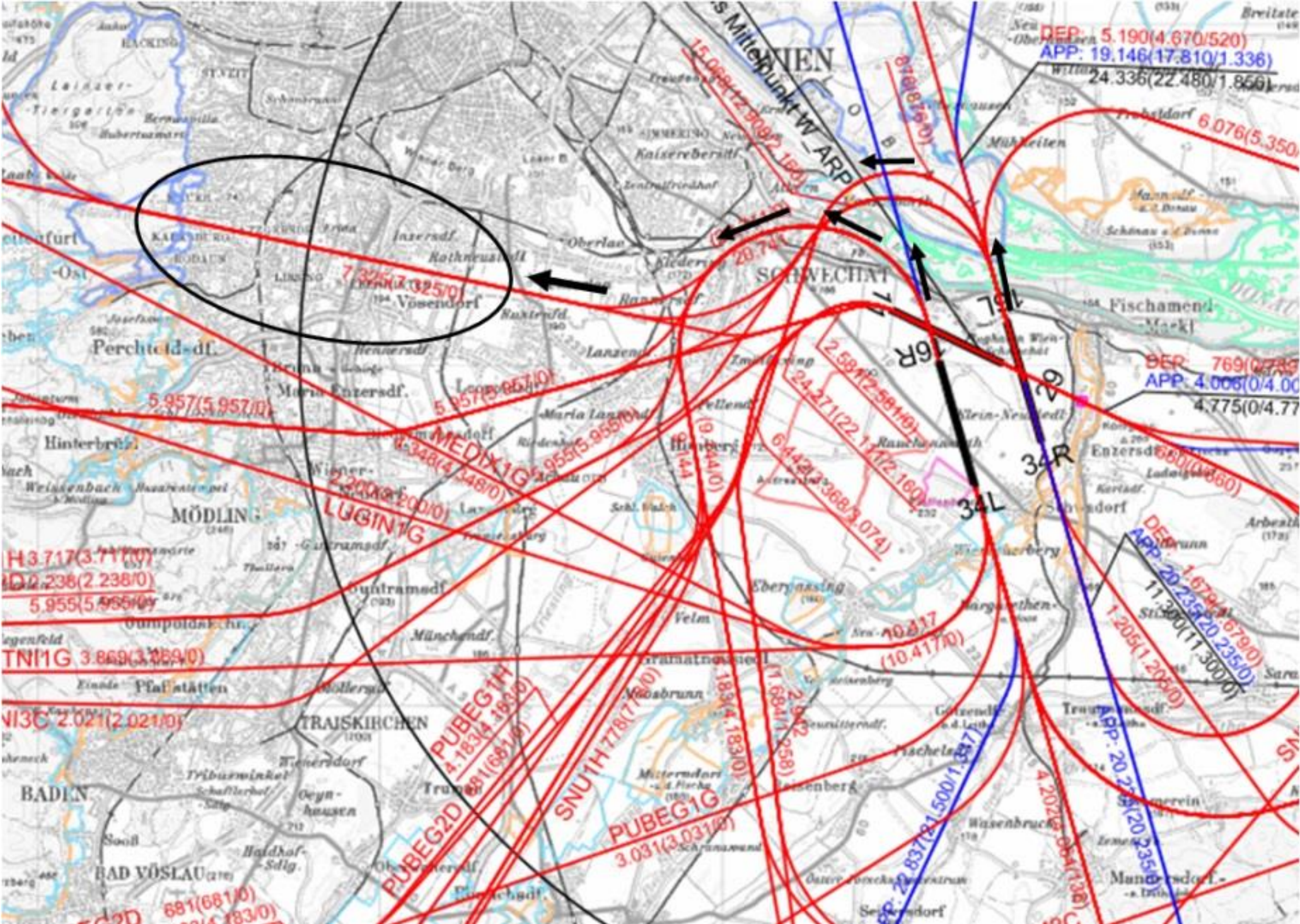


Geplante Flugbewegungen über den 23. Bezirk durch 3. Piste im Jahr 2025							
RWY	T/AN	(D/E/N)		TAG	ABEND	NACHT	
MOTIX1A	11L		1.786,2	1,60%	1.350,8	367,2	68,2
KOVEL1L	29L		4.642,9	4,20%	4.264,2	378,7	0,0
LANUX1L	29L		2.371,6	2,20%	2.369,0	2,6	0,0
LEDVA1L	29L		592,7	0,50%	348,3	135,2	109,2
MIKOV1L	29L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

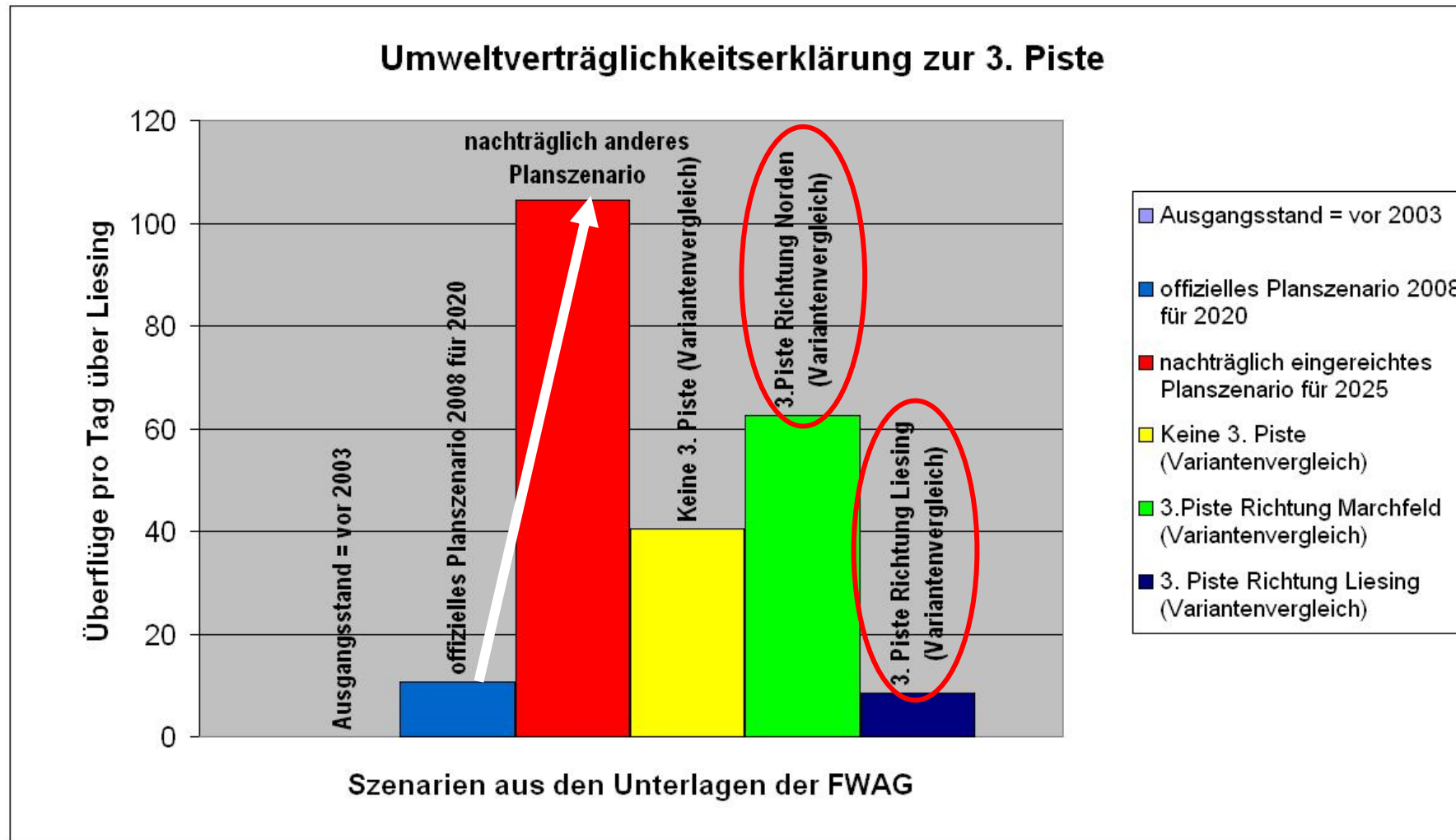
**Vervierfachung
100 Starts/Tag!**



Irreführender Variantenvergleich zur 3. Piste baut auf einer absurden Flugroutenverwendung auf



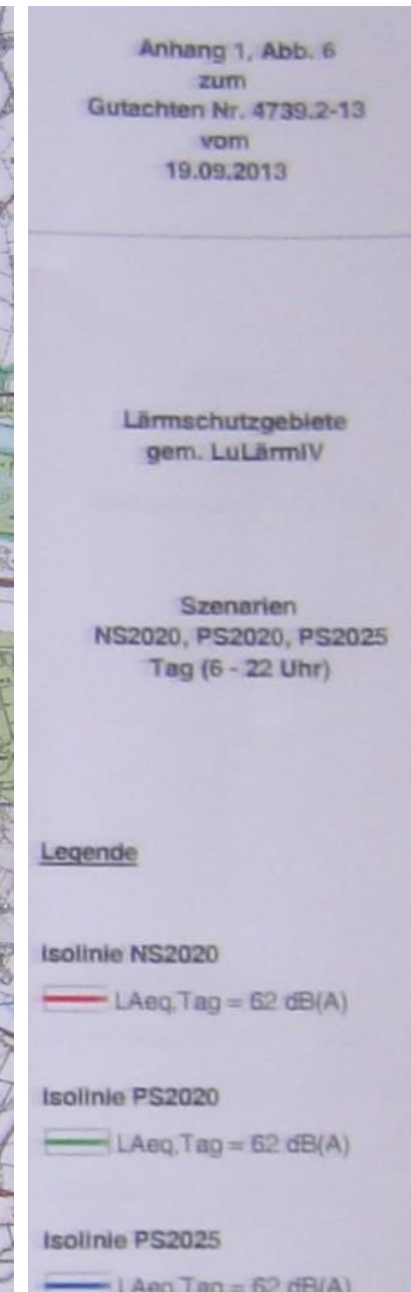
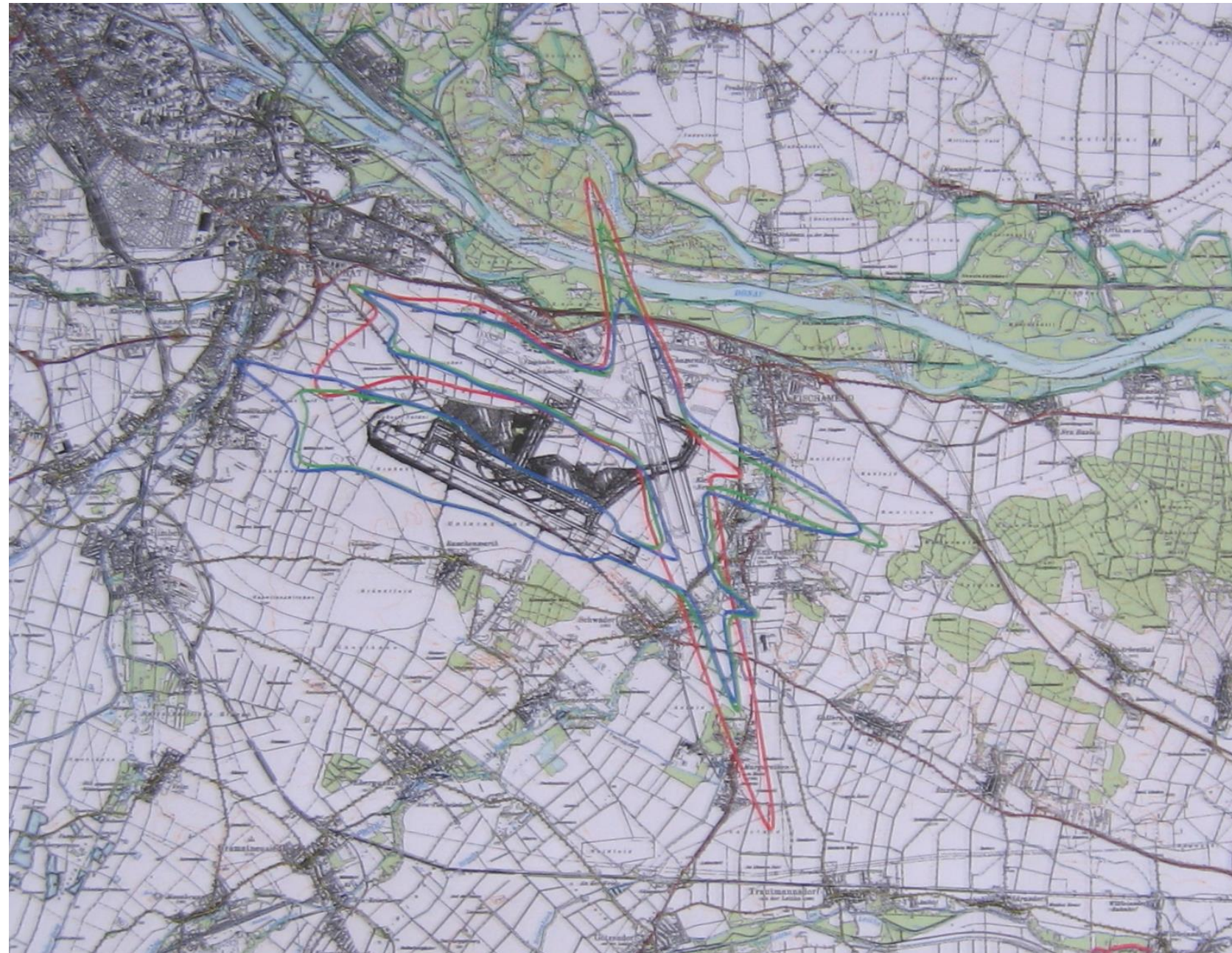
So wird bei der Umweltverträglichkeits-Prüfung zur 3. Piste geschummelt



- Variantenvergleich: Piste Richtung Norden mehr Starts über Liesing?!
- nach Möglichkeit Parteienstellung zu erlangen neues Planszenario mit rund 10 mal mehr Starts = neues Projekt ohne öffentliche Auflage?!
- Falsches Nullszenario statt Stand 2003, um so wie von der Regierung versprochen, die kumulativen Folgen der bisherige Ausbauten ungeingeschränkt zu berücksichtigen!



Gutachten im Auftrag des Umweltsenats für die 3. Piste – Fluglärm nur in Flughafennähe?



Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs – 31. Oktober 2012

Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingter unzumutbarer Belästigung der Nachbarn durch Fluglärm – ImmissionsSchwellwerte unterhalb derer Fluglärm nicht gewertet wird:

- 62 dBA Dauerschallpegel unter Tags
= 150 * mehr Überflüge als Schwellwert für Gesundheitsschädlichkeit
- 52 dBA Dauerschallpegel in der Nacht
= weit mehr als die WHO empfiehlt: 40 dBA, für Fluglärm müsste der Wert noch deutlich niedriger sein.
- 6 * 68 dBA Spitzenschallpegel in der Nacht
= im Schnitt bis zu 6 mal aufwecken, WHO empfiehlt 60 dBA für normalen Lärm, tieffrequenter Lärm etwa 13 dB weniger
- Werden diese Werte überschritten ist objektseitiger Schallschutz vorgesehen. – Es reicht wenn der Flughafen dann Schallschutzfenster finanziert, hinter denen sich die Betroffenen dann nach Möglichkeit aufzuhalten haben.

