

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

zum Umweltverträglichkeitsgutachten und der
UVE Rev. 05 betreffend das Vorhaben

Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG

Verfasser

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

Postfach 11

1238 Wien

liesing@fluglaerm.at



Martin Tögel
Dr. Martin Tögel,
Ryserg. 39, 1230 Wien

Persönlich überreicht

Amt der NÖ Landesregierung

25. AUG. 2011

RU4

Bearbeiter

Beilagen

Stempel

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Karl Schiebl'.

Karl Schiebl

Haideng.12, 1230 Wien

Stellungnahme der UVR-Verbandsleiter
zu "Klärung gegen Fluglärm und die 3. Phase"
zum Umweltverträglichkeitsgutachten und der
UVE Rev. 02 betreffend das Vorhaben
Planfestlegung für ZSL Flughafen Wien AG

Persönlich überreicht

An die UVR-Verbandsleiter
UVR-Verband
UVR-Verband
UVR-Verband

Verbandsleiter
UVR-Verband
UVR-Verband
UVR-Verband



UVR-Verband
UVR-Verband
UVR-Verband

UVR-Verband
UVR-Verband
UVR-Verband

4	NACHHALTIGE UMWELTEINWIRKUNGEN DER GEPLANTEN 3. PISTE DIE DAS EIGENTUM ODER SONSTIGE DINGLICHE RECHTE DER NACHBARINNEN SCHÄDIGEN	35
4.1	Beeinträchtigung der Nutzung von Grundstücken und Wohnraum durch Fluglärm	35
4.2	Entwertung von Grundstücken durch Fluglärm	35
5	GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG DURCH FLUGLÄRM UND LUFTSCHADSTOFFE	37
5.1	Überschreitung gesundheitsgefährdender Schallpegel durch die Flugbewegungen und das erhöhte sonstige Verkehrsaufkommen	37
5.1.1	Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110	37
5.1.2	Weitere allgemeine Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110	44
5.1.2.1	Unrealistische Flugroutennutzung als Berechnungsgrundlage stellt die gesamte UVE in Frage	44
5.1.2.2	Bei realistischer Betrachtung dürfte die Piste 16R/34L die weniger umweltunverträgliche Piste sein.	48
5.1.2.3	Für Liesing fehlen sämtliche Angaben in den Lärmkarten	48
5.1.2.4	Aussagekräftige Beschwerdestatistiken fehlen	48
5.1.2.5	Trend zu größeren Flugzeugen wurde nicht berücksichtigt	49
5.1.2.6	Eine Abschätzung der Lärmauswirkungen ist auf Grund der fehlenden Umgebungslärmkarten nicht möglich	51
5.1.2.7	Der Abend wird nicht oder nicht immer als eigener Zeitbereich ausgewiesen	51
5.1.2.8	Zu 02.110 – 6.2.3 Nachtflugregelung	52
	Ausnahmen von der Nachtflugregelung für die Zeit von 22:00-22:30 beschneiden die ohnehin mit 8h für Kinder zur kurz bemessene Nacht zusätzlich und sind daher als umweltunverträglich einzustufen.	52
5.1.3	Weitere Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110	53
5.1.3.1	Zu 02.110 – 5.3 Lärmsensible Nutzung	53
5.1.4	Zusammenfassung der Kritik an den UVE Lärmbeiträgen für den Bereich Liesing	53
5.2	Gesundheitsgefährdende erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen	54
5.2.1	02.410 Zum Fachbeitrag Immissionsberechnung	54
5.2.1.1	Zu 02.410 – 2.1.6, Modellierung der Quellen	54
5.2.1.2	Zu 02.410 – 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes	55
5.2.1.3	Zu 02.410 – 2.3.4, Darstellung der Restbelastung – Immissionsberechnung für das Vorhaben zum Prognosezeitpunkt 2020	56
5.2.2	Zu 02.430 Fachbeitrag Luftschadstoffe	56
5.2.2.1	Zu 02.430 – 1.2, Aufgabenstellung Fachbeitrag	56
5.2.2.2	Zu 02.430 – 2.2, Emissionsanalyse	56
5.2.2.3	Zu 02.430 – 2.3, Immissionsanalyse	57
5.2.2.4	Zu 02.430 – 3.2.6, Schwebstaub (TSP, PM10);	57
5.2.2.5	Zu 02.430 – 4.1.1, Beschreibung der Untersuchungsszenarien	57
5.2.2.6	Zu 02.430 – 4.1.3, Abgrenzung des Untersuchungsraumes	58
5.2.2.7	Zu 02.430 – 4.1.4, Emissionsarten	58
5.2.2.8	Zu 02.430 – 4.1.5, Modellierung des Flugbetriebes	60
5.2.2.9	Zu 02.430 – 4.4.2, Vorgehensweise	60
5.2.2.10	Zu 02.430 – 4.4.2, Beurteilungsschlüssel	60
5.2.2.11	Zu 02.430 – 4.4.4, Immissionszusatzbelastung – Kurzzeitwerte	60
5.2.2.12	Zu 02.430 – 4.5, Auswirkungen auf die Ozonsituation im Untersuchungsraum	61

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

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

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

11 ANLAGENVERZEICHNIS 103

1 Einleitung

1.1 Beschreibung des Dokuments

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

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

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

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

1.2 Gliederung des Dokuments

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

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

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

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

