

An die Niederösterreichische Landesregierung, Abteilung Umweltrecht

**Stellungnahme zur
Umweltverträglichkeitsprüfung der Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich**

**Parallelpiste 11R/29L
(Verhandlung am 29.Aug.2011)**

Dr. Brigitte Buschbeck, Krobothgasse 13, 1230 Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Bewohnerin von Liesing erhebe ich Einspruch zur Errichtung der Parallelpiste 11R/29L, da ich die Befürchtung habe, dass dieses Projekt mich unzumutbar belästigen wird und in meiner Gesundheit beeinträchtigen wird.

Ich spreche in meinem Namen und werde in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“, Beilage 1 unter der vergebenen lfd Nr.535 geführt, sowie im Namen meiner Kinder (mit deren Vollmacht) Franziska Buschbeck, mit lfd Nr.535 und DI. Herbert Buschbeck, mit lfd Nr.534, beide wohnhaft in Goldhammergasse 12, 1230 Wien, alle protokolliert unter RU4-U-302/ON (Vorlage Leth(Fritz)).

Meine Einwände beziehen sich größten Teils auf den Fluglärm, aber im 2. Teil melde ich auch Einsprüche gegen die Umweltschädigung bezüglich „Klima“ im Hinblick auf den großen Energiebedarf und folglich auf die CO₂ Produktion an, denn der Umweltschutz ist Gemeinschaftsinteresse, geht uns alle an.

Dr. Brigitte Buschbeck

Dr. Brigitte Buschbeck

Amt der NÖ Landesregierung

25. AUG. 2011

RU4-U-302/288 Beilagen
Bearbeiter

Dr. Breyer

Zusammenfassung:

1.)Fluglärm:

Die im Projekt vorgestellten und von den Gutachten eher optimistisch beurteilten Lärmschutzmaßnahmen, sowie die „Bedingungen, Maßnahmen, Auflagen, sind unzureichend. Sie stützen sich weitgehend auf ein medizinisches Gutachten, das von uns in Zweifel gezogen und beeinsprucht wird. Das untersuchte und beurteilte Gebiet ist zu eng gefasst, Belästigungen durch den nicht ortsüblichen Fluglärm werden nicht behandelt. Die Abflugrouten der projektierten Piste 11R/29L führen in relativ geringer Höhe über das dichtest bewohnte Gebiet im südlichen Wien und das Niederösterreichischen Umland. Sie vermindern durch den Fluglärm im Wienerwald (Biosphärenpark) dessen Erholungswert in einem untolerablen Maß. Ebenfalls beeinsprucht wird die unzureichende Behandlung von Alternativen zur Parallelpiste 11R/29L (Variantenvergleich).

2.)Klima:

Die Realisierung des Projekts würde einen unverhältnismäßig hohen Energieverbrauch hervorrufen und daher die CO₂ Erzeugung durch das am Flughafen getankte Kerosin um bis zu ca 2 mio Tonnen/Jahr in die Höhe treiben. Das ist den Klimazielen von Österreich entgegengesetzt, daher ist das Projekt nicht umweltverträglich und daher abzulehnen.

Einwände zum Fachbereich Fluglärm im einzelnen:

1.) Die der UVE zugrunde liegenden 371.000 (Jahr 2020) bzw. 415.000 (Jahr 2025) prognostizierten Flugbewegungen sind unrichtig. Da § 6 UVP-G Abs. 1f die Bestanddauer des Vorhabens fordert, ist für die UVP das ausgelastete Projekt (lt. Vergleich mit ähnlichen Europäischen Flughäfen) mit mindestens 500.000 Flugbewegungen jährlich zu beurteilen und nicht nur eine Teilauslastung davon! Bei Bewilligung des Projekts mit den maximal 415.000 Flugbewegungen könnte die FWAG ohne weitere UVP die Flugbewegungen/Jahr auf 500.000 erhöhen. Daher ist die Beurteilung des eingereichten Projekts viel positiver, als mit der wirklichen Endauslastung. Eine Beurteilung auf Grund der technisch möglichen Endauslastung wird gefordert.

2.) Die Behandlung des Variantenvergleichs ist in den Einreichungsunterlagen und in den Gutachten (in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ S171 und im Teilgutachten Lärmschutz) unbefriedigend und wird beeinträchtigt. Das belegt schon die Diskrepanz zwischen folgenden Zahlen für die Betroffenen im Nullszenario in der Nacht mit $L_n \geq 45$ dB(A): im Variantenvergleich sind es 2882-3085 Personen, der Evaluationsbericht 2008 weist hingegen schon 7876 Personen auf. Der Variantenvergleich FB 04.110“ ist vom 20.02.2007, er wurde bis heute nicht wiederholt, obwohl mit den neuen Prognosen in Rev.05 mit viel mehr Flugbewegungen und anderen Flugroutenbelegungen, sowie mit einem anderen Flugzeugmix, völlig andere Lärmzonen zu erwarten sind. Gemäß § 12 Abs. 4 Z 4 des UVP-G 2000 wird auch vom Gutachter verlangt, neben dem Unterbleiben des Vorhabens auch die Vor- und Nachteile der Alternativen zu prüfen. Diese Prüfung fehlt aber.

3.) Die Antwort des Gutachters in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ auf S55 bezüglich des Vergleichs mit der Anotec-Studie wird beeinträchtigt. Die von uns angesprochenen ausgeprägten Unterschiede der Prognosen über die Abnahme der vom Nachtlärm Betroffenen bei Null-Wachstum der Flugbewegungen zwischen der FWAG und der Anotec-Studie sind sehr groß und durch unterschiedliche Rechenmodelle nicht erklärbar, sonst hätten Rechenmodelle überhaupt keinen Aussagewert. Die zugrunde liegenden Annahmen sind ja vergleichbar. Auch in der Rev.05 ist die Prognose für die Anzahl der Betroffenen im Nullszenario 2020, für $L_n > 45$ dB(A) mit 5421 Personen anzweifelbar optimistisch, wenn im Jahr 2008 laut Evaluationsbericht der FWAG schon 7875 Personen betroffen waren. Dies umso mehr, als die Anzahl der Flugbewegungen sich im gleichen Zeitraum wesentlich, nämlich auf 335.000/Jahr erhöhen sollen. Ein ähnlicher Optimismus wird auch bei der Berechnung der Prognoseszenarien 2020u und 2025u zu erwarten sein, daher sind diese optimistischen Aussagen in Zweifel zu ziehen. Der Gutachter geht darauf nicht ein.

4.) Es fehlen Lärmkarten für die Gebiete mit L_n , L_d , L_{den} ab 40dB die laut HYENASTudie bereits gesundheitsgefährdend sind (Darstellung von L_{day} fehlt überhaupt). Deren Darstellung wird nachgefordert!

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

Das medizinische Gutachten wird aber von uns angezweifelt.

ii.) Eine weitere Antwort des Gutachters besagt: „Unabhängig davon sind Lärmkarten mit $L_n < 45$ dB(A) sowie $L_{DEN} < 55$ dB(A) in der Regel nicht sinnvoll, da bei derartig kleinen Geräuschpegeln der Fluglärm in der Regel nicht der dominierende Geräuschanteil ist.“

Da der Fluglärm nicht ortsüblich und ungleichmäßig ist und große Spitzenschallpegel aufweist, wird er trotzdem vielfach als unzumutbar störend wahrgenommen, er dringt auch in die vom Verkehrslärm abgewandten Parks und ruhige Gärten. Darüber hinaus weist das Frequenzspektrum tiefe

Frequenzen unter 100 Hz auf und hat eine bedrohliche und medizinisch bedenkliche Wirkung, die besonders zu berücksichtigen ist (WHO).

Neue medizinische Studien, z.B. die von Prof. Dr.E.Greiser und Dipl.-Ing.C Greiser „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm,“ 2009, zeigen, dass medizinisch relevante Beeinträchtigungen schon unter $L_{eq} 40 \text{ dB(A)}$ beginnen. Das wird nicht berücksichtigt. iii.) Belästigungen treten schon unter medizinisch relevanten Pegeln auf. Die widmungsgemäße Gartenbenützung ist oft nicht mehr möglich, Grundentwertungen aufgrund der zu erwarteten Zunahme des Fluglärms drohen. Daher ist schon aus diesem Grund das gewählte Untersuchungsgebiet zu klein. Vom Gutachter wurde keine Aussage gemacht, ob die Immissionsbelastungen gemäß § 17 Abs. 2 Z 2 des UVP-G 2000 diesbezüglich minimiert sind, oder die dinglichen Rechte der Nachbarn gefährdet sind. Die obige Forderung nach Ausweitung und Beurteilung eines größeren Gebietes wird somit erneuert.

5.) Das Kriterium für die Nacht 13×68 oder 1×80 widerspricht den Kriterien des ÖAL 3 Blatt 1, wonach schon medizinische bedenkliche Einflüsse auftreten, wenn $L_{A,S,max,Flug} + 10\log(N) \geq 75 \text{ dB}$ ist, N = Anzahl der Überflüge, $L_{A,S,max,Flug}$ ist ein gemittelter Wert über die Maximalpegel der Überflüge, siehe ÖAL 3/1.

Das in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ LÄR 6.5“ angeführte Argument, dass „vom lärmmedizinischen Sachverständigen keine weiteren Forderungen erhoben worden sind“ wird nicht anerkannt, da wir das lärmmedizinische Gutachten beeinspruchen.

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

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

7.) Das Nullszenario 2020 ist zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der UVE zur 3. Piste nicht genehmigt (Im Konzept der FWAG für die Erstellung eines ex-post UVB ist 2003 als Prognose-Nullfall konkretisiert)! Das gilt auch zum jetzigen Zeitpunkt der Verhandlung, 29.08.2011, der Einwand wird erneuert.

8.) UVP-G §6 (1) Z4 wird durch Folgendes verletzt: Die Verteilung der Flugbewegungen auf Pisten u. Flugrouten ist nicht fixiert, somit können Gebiete wesentlich mehr belastet werden, als in der UVE dargestellt. (Keine Rechtssicherheit gegeben) Zitat aus 02.110, Punkt 6.2.2: „Pistenbelegung: Die Zuweisung von Pisten für Starts und Landungen (Pistenbelegung) erfolgt durch die Flugsicherung und nicht durch die Flughafenbetreiber (Austro Control GmbH, siehe dazu die sonstigen Unterlagen, Einlage 30.04“

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

8#) Ferner erheben wir Einspruch, dass die neue Pistenbelegung sowie Flugrouten vom Gutachter nicht (gemäß § 17 Abs. 2 Z 2) hinterfragt wurde, da es in Rev.05 K4-1 nur lapidar heißt: „Im Zuge der Erstellung der ergänzenden Unterlage wurden die Flugrouten für den Prognosezeitpunkt durch die Flugsicherungsbehörde Austro Control auf Basis der bestehenden Flugrouten (Stand 31.12.2009) aktualisiert“ weiter heißt es in K4-8, Bauordnung: „Bevölkerungsstrukturelle Analyse – Betroffene: die Darstellung der Auswirkungen auf Betroffene nach medizinischen Vorgaben erfolgt ausschließlich in Anwendung der Vorgaben des Fachbereiches Medizin und Umwelthygiene entsprechend der Methodik der UVE Einreichung“

1. die „medizinischen Vorgaben“ und das medizinische Gutachten wird angezweifelt und beeinsprucht.
2. Aufgrund der geplanten beträchtlichen Zunahme der Flugbewegungen auf einzelnen Flugrouten ist eine neue Situation für die Immissionen gegeben, die in Bezug auf eine Minimierung der Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter... Gesundheit, Eigentum, sonstige dingliche Rechte, erhebliche Belästigungen“ neu zu untersuchen wäre.

Die Auskunft in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ LÄR 12.1 ist unzureichend. In den Unterlagen K4.1 und K4.4 wurden zwar umfangreiche Lärmberechnungen gemacht, aber keine Minimierung im Sinne § 17 Abs. 2 Z 2 vorgenommen.

9.) Ein Überprüfungs- und Regelmechanismus zur Einhaltung zugesagter Lärmzonenbeschränkung fehlt und wird hiermit nachgefordert. Dieser Einwand wurde in den Gutachten nicht behandelt. Da derzeit nicht einmal die in der so genannten „Mediation“ zugesagten prozentuellen Beschränkungen auf bestimmten Flugrouten eingehalten werden (z.B. über Liesing), ist eine Verbindlichkeit derzeit nicht gegeben. Daher wird diese Forderung erneut gestellt.

10.) Die Darstellung, dass der Fluglärm zu Grunde liegt und tolerabel ist, und dass durch den ortsüblichen Lärm die Überschreitung erfolgt, ist FALSCH. (siehe VwGH Erkenntnis 2001/05/0212 vom 16.12.2003)
Es wurde dazu nur eine unzureichende Erwidern der Gutachter gefunden (LÄR 16.23 in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“)
Der ortsübliche Lärm ist der Grundlärm der in den meisten Fällen der Norm S 5021 entspricht (z.B. bei Baukategorie 3 ist das Limit 55 dB/Tag und 45 dB/Nacht)
Dazukommender impulshaltiger Fluglärm ergibt eindeutige Überschreitung.
Gegen diese Zusatzbelastung wird Einspruch erhoben.
Auch eine Stellungnahme des Gutachters dazu ist erforderlich

11.) Frequenzbewertung fehlt und wird hiermit nachgefordert (siehe VwGH Erkenntnis 2001/05/0212 vom 16.12.2003)
Dies wurde in „03Anhang fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ missverständlich behandelt und nur die (für Fluglärm unzutreffende) A-Bewertung erwähnt.
Ereignisse (Überflüge) sind aber alle unbewertet, d.h. ohne Zuschläge für Tonhaltigkeit. Niederfrequente Anteile sind durch FFT (Frequenzanalyse) leicht darzustellen.
Ein Zuschlag für die Tonhaltigkeit eines typischen Fluggeräusches wird gefordert, ferner wird ein zusätzlicher Zuschlag für die ungleichmäßige Zeitabfolge der Fluggeräusche verlangt (siehe auch WHO Forderungen für die Beurteilung von niederfrequenten und ungleichmäßigen Geräuschen).

12.) Auch die Belästigungen, mit Angabe der Anzahl der belästigten Personen, sind zu untersuchen und darzustellen und zu berücksichtigen, insbesondere der Unterschied zwischen der Variante Parallelpiste zu 11/29 und Parallelpiste zu 16/34
Vom Gutachter ist gemäß § 17 UVP-G 2000 folgende Frage zu beantworten:
„gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die..... zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?“
Diese Frage wurde vom Gutachter aus unserer Sicht ungenügend beantwortet, da z.B. die geplante Lärmbelastung durch die Startroute über das südliche Stadtgebiet von Wien und das NÖ Umland nicht behandelt wurde. Insbesondere wurden vom Gutachter keine Angaben über eine Vermeidung, bzw. Minimierung der Anzahl von Belästigten in den verschiedenen Varianten verlangt.

13.) Liesing ist das Gebiet mit den meisten Beschwerden und daher schon jetzt mit den meisten durch den Fluglärm Belästigten, eines der am dichtesten besiedelten Gebiete. Ausgerechnet dort will man die Anzahl der Überflüge der startenden Flugzeuge in Rev05 gegenüber Rev.0 um einen Faktor bis zu 4 erhöhen. Das bedeutet eine Erhöhung des Leq um ca 6 dB und ist nicht als „mäßig“ (Gutachten Prof. Schaffert) zu bezeichnen. Hier wird auf die erhöhte Anzahl der direkt über das Stadtgebiet von Wien startenden Flugzeuge nicht eingegangen.
Lärmmedizinische Kriterien des gegenwärtigen Gutachters (Prof. Scheuch) werden angezweifelt. Ebenfalls beeinträchtigt wird die Beurteilung in „Ergänzung_K1_Zusammenfassung der Rev.05, Tabelle1-1, Fluglärm.“

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

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

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

Begründung: EU-RL, 2002_49_EG v. 25.6.2002,

Einleitung, „In Erwägung nachstehender Gründe“, Punkt 8:

„.....wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind.“

Artikel 8 Aktionspläne, (1) b) : Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Einwände zum Fachbereich Klima:

1.) Der Energiebedarf des Projekts, aufgeschlüsselt nach Energieträgern wird erneut gefordert. Im UVP-G stand schon zum Zeitpunkt der ursprünglichen Einreichung 2008 unter Umweltverträglichkeitserklärung § 6 (1):

„Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten...“

e) Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Energieträgern“

Dies wurde u.a. von der „BI Dr.Fritz, Laufnr. 16, BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste, Dr. Martin, Laufnr. 160, sowie Vorlage Leth (Fritz), Laufnr. 159 gefordert und nicht beantwortet, denn die Tabellen in UVE 01.100 enthalten nur den Strom und Erdgasbedarf, aber nicht den Energiebedarf durch den Treibstoffbedarf (KFZ und LFZ), der den Hauptteil ausmacht.

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

Ferner erfordert das Kumulationsprinzip, dass auch die gesammte Anlage beurteilt wird

2.) Zu den CO₂ Emissionen wird vom Projektwerber folgendermaßen argumentiert:

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

„Abb.1: Relationen der CO₂-Äquivalente zu den Gesamtemissionen von Wien und Niederösterreich (Abbildung 4.19-2 aus der Ergänzung Klima K4-18 vom Juli 2010)
Man erkennt natürlich deutlich, dass eine Steigerung des Flugverkehrs eine Steigerung der CO₂ Emissionen bewirkt.“

Die Änderung zwischen Nullszenario und Planszenario 2025 beträgt weniger als 1%.
Diese Erhöhung der CO₂ Emissionen führt aus fachlicher Sicht zu keinen lokal- oder regional-klimatisch nachweisbaren Auswirkungen.“

Wir beeinspruchen diese Argumentation, denn:

1. Durch das Kumulationsprinzip ist die ganze Anlage zu beurteilen und nicht nur ein Vergleich mit einem Nullszenario,
2. das Nullszenario2020 ist nicht bewilligt, daher sind Vergleiche damit hinfällig;
3. es geht im Einwand um die klimaschädigende Wirkung und nicht um „lokal- oder regional-klimatisch nachweisbaren Auswirkungen“;
4. das Gebiet Wien + NÖ als Vergleichsgebiet mit 19.592 km² ist zu groß gewählt, wenn das Gebiet der CO₂ Emissionen so stark begrenzt ist, nämlich auf nur ca 500 - 900 km² (entspricht einem Umkreis von ca 13 – 17 km, gemäß dem LTO Zyklus, unter 915m Flughöhe).
5. Ferner ist der Vergleich in Abb.1 nicht nachvollziehbar, da die Gesamtemissionen in Wien + NÖ auch lebensnotwendige Vorgänge (z.B. heizen, Lebensmittel) beinhalten, der Flugverkehr auch höchst unnötige Reisen, wie z.B. nach Innsbruck für einen Skitag fliegen. Man könnte höchstens mit dem sonstigen Verkehr vergleichen.
6. Ein Vergleich der CO₂ Erzeugung aus dem LTO Zyklus („Landing and take off“ bis 915m Höhe) und auf Grund der getankten Treibstoffmenge am Flughafen mit der CO₂ Erzeugung des gesamten Wiener Straßenverkehrs zeigt die Klimaschädlichkeit des Projektes:



