

Name: HORAK Viktor, BI gegen Abfluglärm Liesing

Anschrift: 1230 Wien, Schuppengasse 10

Stellungnahme zum Vorhaben Parallelpiste 11R/29L, Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich, gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000

Im Zuge der Verhandlung wurde von mir Folgendes mündlich vorgetragen:

Öffentliche Anhörung

Flugverkehrsprognose, Luftfahrttechnik (z.B. Flugsicherung)

Überparteiliche 'Bürgerinitiative gegen Abfluglärm Liesing'

Vorstellung:

Sehr geehrte Vertreter der UVP Behörde, sehr geehrte Gutachter, sehr geehrte Damen und Herren

Mein Name ist Viktor Horak, Sprecher der BI gegen Abfluglärm Liesing . Die BI gegen Abfluglärm Liesing hat Parteienstellung in diesem UVP Verfahren erlangt. Wie ich bereits in meiner allgemeinen Stellungnahme ausgeführt habe ist für die BI gegen Abfluglärm Liesing das UVP Projekt 3. Piste aus heutiger Sicht als NICHT umweltverträglich einzustufen.

Neben schwerwiegenden Verfahrensfehlern und fehlenden Auflagen sind in dem UVP Verfahren wesentliche Punkte nicht Bestandteil des UVP Verfahrens und in den darin erstellten Gutachten enthalten.

1.)An- und Abflugrouten müssen Bestandteil des UVP Verfahrens sein

Mit der beantragten 3. Piste ist zwangsläufig eine enorme Kapazitätserweiterung des Flughafens Wien verglichen mit dem derzeitigen 2- Pistensystem verbunden.

Darüber hinaus wird durch die Führung der geplanten 3. Piste als Parallelpiste zur bereits bestehenden Piste 11/29 eine grundlegende Systemänderung notwendig, damit die angestrebte zusätzliche Kapazitätsaufstockung betreffend Flugbewegungen gegenüber kreuzenden Pisten erzielt werden kann.

Daher ist es unbedingt notwendig, die bestehenden An- und Abflugrouten den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Als Folge davon ist es unabdingbar, die An- und Abflugrouten einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen und in der Folge zumindest entsprechende Auflagen auszuarbeiten, an die sich dann die Austro Control bei der Festlegung der Routen und deren Belegung halten muß.

→ Die BI gegen Abfluglärm Liesing fordert daher, daß die An- und Abflugrouten für alle 3 Pisten Gegenstand des UVP Verfahrens sein müssen und nicht nur das Betonband der geplanten 3. Piste.

2.) Lt. Verkehrsprognose Konzentration des Abflugverkehrs über Wien Liesing durch Verdreifachung der Starts über Abflugroute KOVEL und LANUX

Nachdem die beantragte 3. Piste parallel zur bestehenden Piste 29 in dieselbe Richtung führen soll, werden 3 mal so viele Abflüge über das dicht bewohnte Erholungsgebiet im Süden Wiens geführt.

Das bestätigt die nachträglich eingereichte Verkehrsprognose vom Juli 2010 wo die Anzahl der Abflüge von derzeit ca. 13.000 Flugbewegungen im Jahre 2020 auf ca. 30.500 und 2025 auf 32.600 steigen werden. ALSO 3 MAL SO VIELE STARTS ÜBER LIESING.

Verursacht wird das durch die Verlegung aller Starts, die bis jetzt statt von RWY29 zumindest zum Teil über RWY 34 gestartet sind, die jedoch nach Inbetriebnahme der 3. Piste für die Routen KOVEL, LANUX, zur Gänze von RWY 34 auf die Pisten 29L oder 29R verlegt werden.

Das bedeutet eine Stilllegung der Piste 34 für diese Flüge und volle Belastung des Südens von Wien und NÖ.

Durch die 3. Piste Verdreifachung der derzeitigen Start-Zielwerte über Liesing!

Starts über Liesing (gerundet)	Starts pro Jahr	%-Anteil an allen Starts
Zielwert / Sollwert, derzeit (wie in der Mediation vereinbart)	9.200	6,9
Istwert 2010/11 (tatsächlich überflogen in den letzten 12 Monaten): überzogen	13.000	9,8
Planszenario für das Jahr 2020 (Prognose lt. UVP-Einreichung): durch Verdoppelung der Flugrouten über Liesing und durch zusätzliche Frequenzerhöhung	30.500	16,4
Planszenario für das Jahr 2025, (Prognose lt. UVP-Einreichung): weitere Frequenzerhöhung	32.600	15,7

Zusammengestellt aus den Daten der FWAG

Frage an Gutachter:

Warum wurde die im Mediationsvertrag vereinbarte Verschiebung von 40% der Abflüge von RWY 29 auf RWY 34 bei der Planung der 3. Piste wieder rückgängig gemacht wodurch Liesing dramatisch mehr belastet wird?

3.) Kapazitätserweiterung der Lärmzonen durch Einsatz größerer Maschinen

Strategischer Umstieg auf größere Maschinen – z.B.: Airbus 320 statt Canadair Jet bedeuten schon heute:

- Mehr Passagiere pro Flugbewegung in 1 Flugzeug

- Lautere Maschine weil schwerer und größer
- Weniger Flugbewegungen für mehr Passagiere → geringere LEQ durch weniger Flugbewegungen innerhalb der LEQ Grenzwerte innerhalb der jeweiligen Lärmzone
- Juli 2011 verglichen zu Juli 2010: Passagiere + 6,0 %
Flugbewegungen -2,2 %
- → in der Folge Potential für mehr Flugbewegungen mit lauterer Maschinen innerhalb der LEQ Grenzwerte der Lärmzonen durch Ausnutzen der entstandenen Bewegungsreserven.

→ Stärkere Lärmbelastung als mehr Flugbewegungen mit kleineren Flugzeugen

4.) Piste 11R ohne Curved Approach für Landungen nicht nutzbar

Das Landeverfahren 'Curved Approach', das eine Voraussetzung für die Nutzung der Piste 11R für Landungen im 3-Pistensystem ursprünglich darstellen sollte, kann realistisch in absehbarer Zeit nicht eingesetzt werden, weil:

- a) Nachdem die Positionierung der Anflugrouten für den Curved Approach und damit die betroffenen Gebiete für die Piste 11R noch nicht definiert sind, ist eine Beurteilung im Sinne der Umweltverträglichkeit und Lärmbelastung nicht machbar.
- b) Die meisten Fluggeräte sind noch nicht mit dem notwendigen Equipment für den Curved Approach ausgerüstet.
- c) Sinken und Geschwindigkeit abbauen bedeutet → möglicherweise lauter durch notwendige Schubkorrekturen in der Kurve, als vergleichsweise im Geradeausanflug.
- d) Keine Erfahrung in der Praxis mit Lärm- und Umweltbelastung der mittels Curved Approach überflogenen Gebiete.

Frage an die Gutachter:

Wurde die Einschränkung für Landungen auf 11R deswegen von 'Ausschließlich mit Curved Approach' auf 'Ausschluss von Geradeausanflügen' umdefiniert um ein Schlupfloch für eine Umgehung zu schaffen solange Curved Approach nicht möglich ist?

→ Ausschluss von Geradeausanflügen auf 11R → kein gleichwertiger Ersatz für zwingende Beschränkung auf Curved Approach

Dieses Verbot von Geradeausanflügen auf die Piste 11R schließt Anflüge über dicht verbaute Gebiete nicht aus, solange nicht Umgehungen des Verbotes durch alternative Techniken wie z.B. Sichtanflüge oder Vectoring explizit verboten werden.

→ Daher fordert die BI gegen Abfluglärm Liesing, daß die UVP Behörde mittels Auflage verhindert, daß durch alternative Methoden wie Sichtanflüge oder Vectoring das Geradeausanflugverbot umgangen wird und Landungen auf 11R doch dicht bewohnte Gebiete belastet werden, solange der Curved Approach nicht zufriedenstellend und umweltverträglich eingesetzt werden kann.

→ Die BI gegen Abfluglärm Liesing fordert daher, daß Anflüge auf die Piste 11R ausschließlich im Curved Approach durchgeführt werden dürfen. Voraussetzung für den Einsatz des Curved Approach für Piste 11R ist, daß die Umweltverträglichkeit und Lärmentlastung für den Curved Approach für die betroffenen Gebiete sicher gestellt wurde.

Nachdem die Positionierung der Anflugrouten für den Curved Approach für die 3. Piste und damit die betroffenen Gebiete noch nicht definiert sind, die belastet werden, ist eine Beurteilung im Sinne der Umweltverträglichkeit und Lärmbelastung durch die 3. Piste nicht möglich..

Die BI gegen Abfluglärm Liesing wendet ein, daß deswegen keine Umweltverträglichkeit für das Vorhaben besteht, nachdem der Curved Approach wesentlicher Bestandteil für die Nutzung der 3. Piste ist und dafür zum heutigen Stand keine Umweltverträglichkeit aus den oben genannten Gründen möglich ist.

Frage an die Gutachter:

Wie kann ein Projekt, konkret die 3. Piste, als umweltverträglich eingestuft werden wenn:

- Keine Details zur Positionierung der Curved Approachroute bekannt sind
- Angaben zur Länge und Kurvenradius des Curved Approach fehlen
- Lärmangaben zum Curved Approach fehlen
- Keine Möglichkeit zur Einschätzung der Betroffenenheiten und Anzahl der Betroffenen besteht.

Zusammenfassung:

→ Nachdem der Curved Approach auf 11R eine Voraussetzung für die Nutzung für Landungen darstellt, jedoch damit ein wesentlicher Bestandteil für die Nutzung der 3. Piste nicht gegeben ist, weil zum heutigen Stand wichtige Details zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit wie

- Positionierung der Curved Approach Routen für 11R
- Möglichkeit zur Einschätzung der Betroffenenheiten

- Erfahrungen für den Einsatz von Curved Approach Verfahren
- Möglichkeit zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit in der Praxis

für den Curved Approach fehlen, sind die Voraussetzungen für die Nutzung der Parallelpiste 11R/29L und damit des gesamten Vorhabens nicht gegeben.

Es ist daher das gesamte Projekt als nicht umweltverträglich zu beurteilen.

Die Behörde möge

das Projekt 3. Piste solange aussetzen bis die Positionierung des Curved Approach möglich wird und somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung zulässt und der Curved Approach für 11R als einzige Anflugmethode zu genehmigen ist.

Die Behörde möge

Auflagen für die An- und Abflugrouten in das UVP Verfahren einbinden und in der Folge entsprechende Auflagen erteilen um eine Entlastung der dicht bewohnten Gebiete unter den An- und Abflugrouten sicher zu stellen.

Flugverkehrsprognose, Luftfahrttechnik – Anträge und Einsprüche von BI gegen Abfluglärm Liesing – Sprecher: Viktor Horak

1.) Prognosewerte stellen keine Maximalwerte dar.
Feststellung von V. Horak:

Das heisst dass die Prognosewerte noch weit mehr überschritten werden können.

Frage: Welche Maximalwerte hat der Flughafen für das 3-Pistensystem eingereicht?

Jedes Unternehmen muss die maximale Produktionsgröße bewilligt bekommen.

So auch der Flughafen.

2.) Viktor Horakj: auf das Verlangen von VH die An- und Abflugrouten müssen im UVP Verfahren eingeschlossen.

3.) Antwort von SV Hunger: Pistenbelegung wird noch ausgearbeitet – Auswirkungen auf Routenbelegung

Frage bleibt offen wie das Gutachten verändert, sondern nur auf Prognosen

Frage von V.Horak :

Wie kann die Umweltverträglichkeit JETZT geprüft werden wenn wenn Belegungen erst definiert werden?

4.) Antrag dass bei Windstille die Abflugroute Kovel und Lanux ausgehend von Piste 29 links oder rechts soll bei Windstille auf Piste 34 verlegt werden

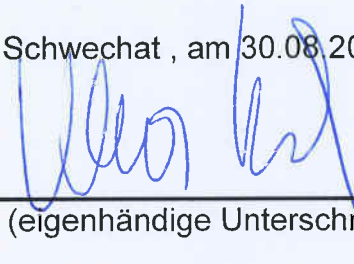
Lt. SV Zimmermann werden Flugzeuge für Curved Approach 70% bis 80% ausgerüstet sein.

Ergänzend zum Vortrag von Hrn. DI Hutter, der in seinem Vortrag sagte, dass die Prognose 2007 in der Folge auf eine Prognose 2009 verändert wurde.

Stellungnahme von V. Horak:

1. Prognose wurde dann lt. UVP Verhandlungsleitung nicht beurteilt, sondern die Prognose für 2009. Wodurch eine Prognose verwendet wurde, die nicht öffentlich gemäß UVP-Gesetz aufgelegt wurde.

Schwechat , am 30.08.2011



(eigenhändige Unterschrift)