

Name: Fischer Martin Dr., als Vertreter der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West

Anschrift: Esslinggasse 17, 1010 Wien

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:

Die Kanzlei Heger & Partner vertritt die Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West. Am Montag haben Sie bereits zu den allgemeinen Aspekten der UVP meine Kollegin Dr. Heger gehört.

Eine grundsätzliche Frage: Wie werden die Antworten der Gutachter protokolliert?

Zum Fachbeitrag Lärmschutz

1. Die UVP-Richtlinie der Europäischen Union stellt den **Schutz der Lebensqualität** an den Anfang. Dieses Schutzgut wird im Verfahren missachtet, an keiner Stelle wird die Lebensqualität auch nur erwähnt.

Die **unzumutbare Belästigung** der Wohnbevölkerung durch den Fluglärm hat bisher weder der Projektwerber noch die UVP-Behörde thematisiert. Das bisherige Verfahren kennt auch keine diesbezüglichen Lärmgrenzwerte.

Im UVP-Verfahren ist aber – neben der Frage der Gesundheitsgefährdung – auch zu beurteilen, wie normal empfindende Kinder und Erwachsene durch die Änderungen unzumutbar belästigt werden.

Dieses UVP-Verfahren begnügt sich aber mit der Fragestellung, ab wann Menschen verlässlich krank werden. Das ist nicht das von der UVP-Richtlinie und dem UVP-Gesetz geforderte hohe Schutzniveau.

Wenn Sie nicht weiter auf dem Niveau eines umweltpolitischen Entwicklungslandes bleiben wollen, müssen Sie, sehr geehrte Damen und Herrn vom Flughafen und von der UVP-Behörde, das Schutzniveau in diesem Verfahren deutlich erhöhen!

24

2. Der Tenor im gesamten Verfahren ist, **Wien ist fluglärmfrei**, in Wien gibt es keinen Fluglärm. Diese Behauptung ist, mit Verlaub, Blödsinn:

- Der Landeanflug auf die alte Piste 11L geht vom äußersten Zipfel im Westen quer durch die Stadt.
- Etwa die Hälfte aller Beschwerden über Fluglärm kommt aus dem „fluglärmfreien“ Wien.
- Das Bezirksparlament von Meidling, mitten in Wien gelegen, hat vor einem Jahr einstimmig eine Resolution gegen den Fluglärm beschlossen.
- Im Wiener Stadtgebiet hat sich eine Unzahl an Bürgerinitiativen gebildet, die gegen den Fluglärm ankämpfen.

Glauben Sie wirklich, diesen Menschen ist fad und sie spielen Fluglärm, damit sie etwas zu tun haben?

Umso absurder ist das gegenständliche Projekt [*Beilage*]: Neben die Lärmpiste 11L wird eine parallele Piste 11R gelegt, deren Pistenachse direkt über Schloss Schönbrunn und mitten durch Favoriten, Meidling und Hietzing führt. Durch die Lärmkorridore, die sich auch noch überlappen, wird die Belastung der Wiener nicht nur einzementiert, sondern verdoppelt.

3. Die bisherige Beurteilung der Lärmzonen geht davon aus, dass auf der neuen Piste 11R der **Curved Approach** möglich ist und niemals gerade angefliegen werden wird.

In einem der Gutachten zur Luftfahrttechnik und zum Flugbetrieb lese ich aber, dass der Curved Approach weder Gegenstand der UVE, noch der Beurteilung durch die UVP-Behörde ist. Dieser Curved Approach soll erst nach Fertigstellung der gegenständlichen Piste definiert werden, und zwar im Rahmen eines „Betriebskonzeptes“.

Ich war leider gestern nicht anwesend, daher bitte ich um Aufklärung: Ist der Curved Approach rechtskräftiger Gegenstand der erhofften Genehmigung oder ist er nur eine unverbindliche Absichtserklärung des Flughafens?

Beat Zimmermann hat in seinem Gutachten ganz klar ausgeführt, dass die Einrichtung des Curved Approach nach den derzeitigen Vorstellungen des Flughafens jedenfalls nicht geht. Was passiert, wenn sich so ungefähr im Jahr 2020, 2025 herausstellt, dass der Curved Approach gar nicht möglich ist, weil er zum Beispiel auf anderen Flughäfen laufend zu Beinahe-Unfällen oder gar Abstürzen führt? Wird dann die Piste vor Inbetriebnahme stillgelegt wie Zwentendorf? – Wohl nicht.

Es muss als Alternative davon ausgegangen werden, dass die Piste 11R schlussendlich ausschließlich im **Straight Approach** befliegen werden kann. Ob dies im Sichtflug erfolgt oder mithilfe eines im Nachhinein ohne UVP genehmigten Instrumentenlandesystems sei dahingestellt. Ein Geradeaus-Parallelbetrieb der

beiden Pisten 11L und 11R ergibt aber genau diese sich überlappenden Lärmkorridore quer durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien: [Beilage] Der Flughafen hat immer behauptet, dass es diesen Lärmteppich niemals geben wird.

Es müssen daher müssen zusätzliche Lärmzonen (samt Belästigungszonen) kartiert und beurteilt werden.

4. Die **Lärmgrenzen**, auf die sich Flughafen und UVP-Behörde stützen, sind **willkürlich**. Sie entbehren jeglicher rechtlicher und sachlicher Grundlage:

In der Mediation wurden mit Anrainern und Bürgerinitiativen Lärmgrenzwerte vereinbart. Diese wurden nicht übernommen.

Lärmgrenzwerte in den medizinischen Sachverständigengutachten – nicht übernommen.

Lärmgrenzwerte der einschlägigen Ö-Normen oder der WHO-Richtlinien – nicht übernommen.

Die Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung ist eine untaugliche Richtschnur: Sie ist nur zur Sanierung von bereits bestehenden Lärmbelastungen gedacht und nicht zur Vorbereitung und Genehmigung neuer Projekte. Für neue Projekte und für neu geschaffene Lärmbelastungen sind die Grenzwerte zu hoch gegriffen.

Darum sind auch etwa in den parlamentarischen Materialien zum Bundes-Umgebungslärmschutz-Gesetz für den Nahbereich „neuer Flughäfen“ niedrigere Lärmgrenzwerte angekündigt als für Flughafen-Sanierungsgebiete. Auch diese Grenzwerte sind niedriger als die, die der Flughafen und die UVP-Behörde als angemessen ansehen.

5. Die bisher vorgesehenen Maßnahmen und Auflagen zum Lärmschutz sind **ausschließlich objektseitige Maßnahmen**, sogenannte „bauliche Schallschutzmaßnahmen“.

Das heißt, wer außerhalb der Lärmgrenzen wohnt und von Fluglärm betroffen ist, hat Pech gehabt.

Und wer innerhalb der Lärmgrenzen wohnt, wird eingebunkert. Wer ins Freie geht ist selber schuld und sollte möglichst rasch wieder zurück in den Bunker. Ich weiß nicht, wie das bei den Freiflächen von Kindergärten gedacht ist – Gibt es da Glasglocken oder Gartenverbot? Bekommen die Kindergärtnerinnen dann eine Bunkerzulage?

Nicht einmal für Sanierungsgebiete sieht die Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung solche objektseitigen Maßnahmen vor. Vielmehr sind dort etwa Maßnahmen zum Infrastrukturbetrieb oder Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung vorgesehen. Umso mehr müssen derartige Maßnahmen und Auflagen bei der Neuschaffung einer lärm erzeugenden Betriebsanlage berücksichtigt und auferlegt werden.

Diese mit **§ 145b LuftfahrtG** eingeführte Möglichkeit, Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, vorzunehmen, ist nicht nur sinnwidrig, sondern **verfassungswidrig**.

6. § 3a Abs 7 UVP-G enthält **Kumulierungsvorschriften**: Im Rahmen eines Änderungsprojektes sind auch die Auswirkungen des dadurch geänderten (Gesamt-) Vorhabens zu beurteilen. Wenn nötig, sind auch Auflagen für die schon betriebenen Anlagenteile aufzuerlegen.

Eine Auseinandersetzung mit den **Lärmauswirkungen der bisherigen Pisten 11/29 16/34** sowie Maßnahmen zu deren Ausgleich finden sich aber weder in der UVE noch im UVGA oder den Einzelgutachten. Die Gutachten sind daher diesbezüglich zu ergänzen.

Zum Fachbeitrag Luftreinhaltetechnik

Das **Teilgutachten Luftreinhaltetechnik** von Ing. Helmut Kager ist in sich **widersprüchlich und unstimmig**. Offenbar wurden mehrere Gutachten zusammengefasst.

Darüberhinaus geht Ing. Kager von **veralteten Daten** aus, um den IST-Zustand darzustellen. Das ist nicht lege artis:

- Er verwendet Immissionsmessungen aus den Jahren 1999 und 2000. Damit übersieht er die umfangreichen Ausbauten und Kapazitätserweiterungen der letzten zehn Jahre.
- Er verwendet Wetterdaten aus dem Jahr 2002.

Das Teilgutachten zur Luftreinhaltetechnik wäre daher entweder durch den bisherigen Gutachter zu überarbeiten und zu aktualisieren oder durch einen neu zu bestellenden anderen Gutachter gänzlich neu zu erstellen.

Der Vollständigkeit halber darf ich daran erinnern, dass es die Luftschadstoffe waren, die am Londoner Flughafen Heathrow die dritte Piste verhindert haben. Dasselbe Schicksal könnte die dritte Piste in Wien ereilen.

Zum Fachbeitrag Umwelthygiene

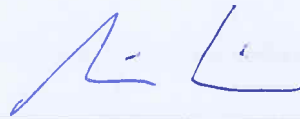
Die nach dem Luftfahrtgesetz mögliche und beim Bau der Dritten Piste vorgesehene Einbunkerung von Menschen führt zu Einschränkungen der psychosozialen Fähigkeiten der Betroffenen. Die Folgen für die psychosoziale Entwicklung sind unabsehbar, das geht von Abschottung und Rückzug zu

Fernsehen und Computer über soziale Störungen bis hin zum klassischen Bunkerkoller, den ich bisher nur aus dem militärischen Bereich kenne.

Im gesamten Verfahren fehlt eine **Analyse und Beurteilung der psychosozialen Folgen der Einbunkerung von Menschen**, insbesondere von Kindern und Jugendlichen.

Aus dem bisherigen Verfahrensstand ergibt sich, dass dem gegenständlichen Projekt gemäß § 17 Abs 5 UVP-G die **Genehmigung zu versagen** ist.

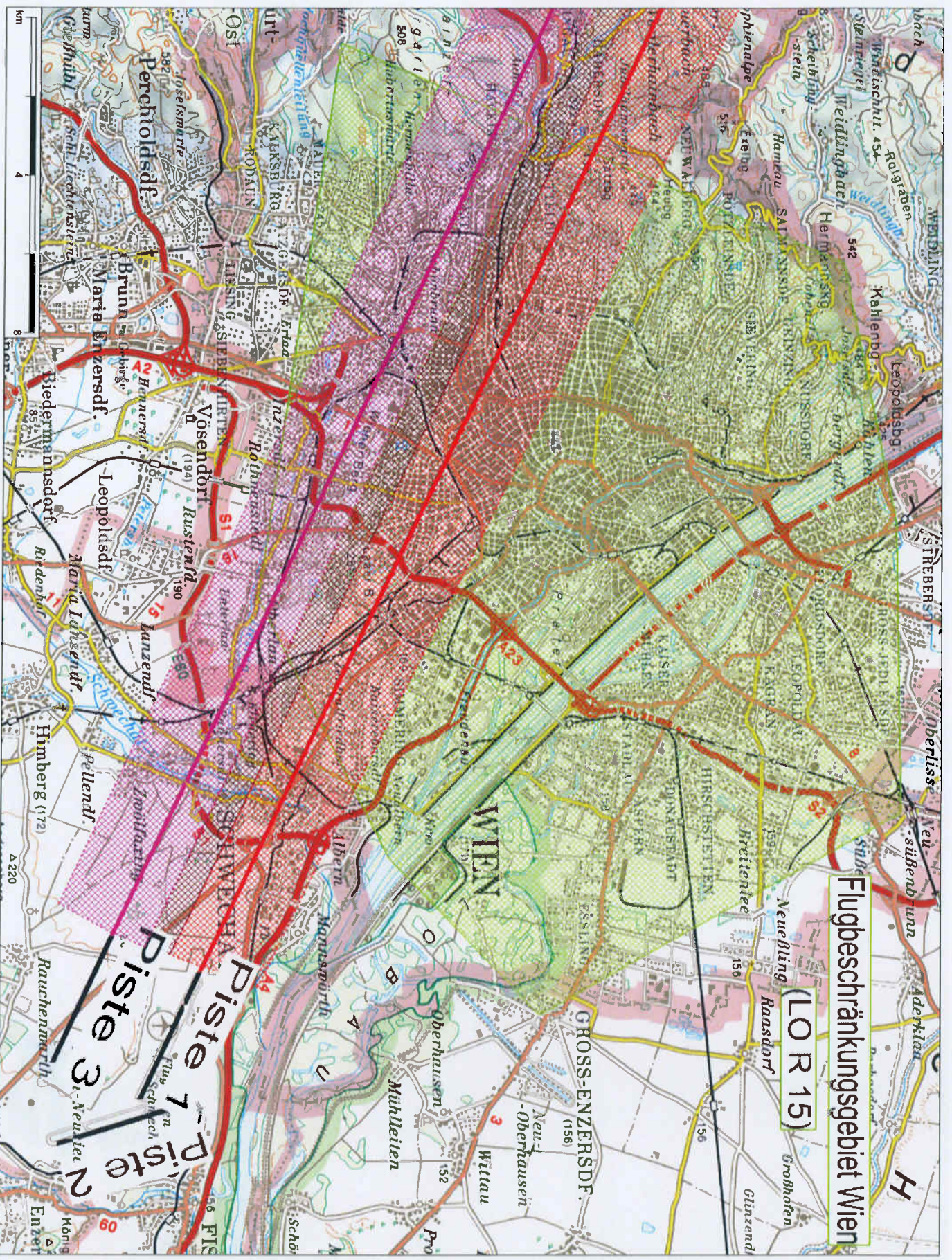
Schwechat , am 31. August 2011

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, cursive letters that appear to be 'A.L.' or similar initials.

(eigenhändige Unterschrift)

Flugbeschränkungsgebiet Wien

(LOR 15)



LEL