

Beilage ucpm004 zur Verhandlungsschrift

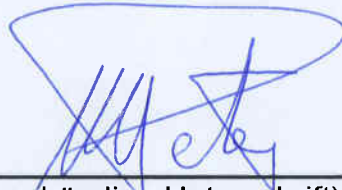
Name: PETER Manfred Dr. / BI für ein lebenswertes Schwadorf und Rauchenwarth

Anschrift: Feldgasse 9, 2432 Schwadorf

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:  
Es wird auf die beiliegende Stellungnahme verwiesen.

Schwechat , am 31. August 2011



(eigenhändige Unterschrift)

## BÜRGERINITIATIVE FÜR EIN LEBENSWERTES SCHWADORF UND RAUCHENWARTH

Zum Block 3, Lärmschutz, Luftreinhaltetechnik, Meteorologie und Umwelthygiene gibt die BI Schwadorf – Rauchenwarth folgende Stellungnahme ab:

Das Motto unserer Stellungnahme lautet: vermeidbaren Lärm vermeiden, unvermeidbaren Lärm dämmen.

1. Der im Projekt vorgesehene Lärmschutzdamm im Bereich der zu verlegenden B 10 Strecke ist bis zur Einmündung in die bestehende B 10 zu errichten.

Wie auch in den Projektunterlagen enthalten, ist mit der Inbetriebnahme der 3. Piste eine Zunahme des Verkehrs auf allen Straßen rund um den Flughafen zu erwarten. Da die B10 durch die Verlegung näher an die Gemeinde Rauchenwarth heranrückt, ist eine zusätzliche Beeinträchtigung Rauchenwarths durch den Verkehrslärm der B 10 gegeben. Daher kann auf die Errichtung eines Lärmschutzdamms nicht verzichtet werden, wie dies im UVP Gutachten angeregt wird.

2. Der im Projekt vorgesehene Lärmschutzdamm am Ostrand der Gemeinde Rauchenwarth ist jedenfalls zu errichten und in seiner Breite und Höhe so zu dimensionieren, dass er sowohl einen maximalen Schutz der Gemeinde vor dem von der 3. Piste verursachten Lärm gewährt als auch mit einer Bepflanzung, die den Lärmschutzzweck unterstützt, ein optisch verträgliches Aussehen gewinnt.

Die Schutzwirkung eines Lärmschutzdamms am gegen den Flughafen gerichteten Ortsrand Rauchenwarths zur Eindämmung des von der 3. Piste verursachten Lärms wird von einschlägigen Sachverständigen bestätigt. Dieser Damm hat neben der Zweckkomponente auch eine optische Komponente. Seine Dimensionierung in Breite und Höhe ist so vorzusehen, dass er die größtmögliche Lärmschutzwirkung entfalten kann. Zusätzlich soll eine Bepflanzung möglich sein, welche die Lärmschutzwirkung unterstützt und dem Damm den Anblick eines bewaldeten Hügels verleiht. Der im Projekt vorgesehene Damm ist darauf zu überprüfen, ob er diesen Anforderungen entspricht. Diese Forderung gilt für alle projektierten Lärmschutzdämme.

3. Errichtung von Luftgüte- und Lärmmessstationen in Schwadorf und Rauchenwarth.

Um die nachhaltige Auswirkung der 3. Piste und der von ihr verursachten Zunahme des Flug- und Autoverkehrs auf die Umwelthygienische Situation in Schwadorf und Rauchenwarth feststellen zu können, sollen an dafür geeigneten Positionen Messstellen für Luftgüte und Lärm errichtet werden.

4. Die neue Piste ist so einzutiefen, dass sie idealerweise auf derselben Seehöhe liegt wie die bestehende Piste 29/11.

Gemäß dem Projekt ist das Höhenniveau der 3. Piste um 27 m höher als das der parallel bestehenden Piste 29/11. Das bedeutet, dass alle Flugzeuge beim Anrollen von der Park- und Abfertigungsebene auf die neue Piste diese Höhendifferenz zu überwinden haben. Das erfordert zusätzliche Antriebsenergie, was – ganz abgesehen von dem zusätzlichen Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß – auch zusätzlichen Bodenlärm bedeutet. Da die 3. Piste mit der durch sie ermöglichten Steigerung der Flugbewegungen ohnehin schon eine Zunahme der Lärmbeeinträchtigung der Umgebung des Flughafens bewirkt, sollte vermeidbarer Lärm auch tatsächlich vermieden werden. Die Errichtung der 3. Piste auf demselben Höhenniveau wie die bestehende Piste 29/11 würde die Überwindung einer

Höhendifferenz und den dadurch verursachten zusätzlichen Bodenlärm vermeiden. Außerdem würde das die Erreichung des Kyoto-Ziels nicht in noch weitere Ferne rücken.

5. Ich komme zum letzten Punkt und der befasst sich mit der B 10 am östlichen Ende der 3. Piste. Insofern trifft es sich gut, dass das Land Niederösterreich als Straßenerrichter Miteinreicher des Projekts ist. Wir verlangen eine Verlegung der B 10 am östlichen Ende der neuen Piste, vom Ort aus gesehen, hinter den in diesem Bereich vorgesehenen Lärmschutzdamm als zusätzliche Lärmschutzmaßnahme.

Bisher wurde, wenn dieses Thema zur Sprache kam, vom Projektwerber stetes eingewendet, dass ihn die B10 in dem Bereich, wo sie nicht aus raumtechnischen Gründen verlegt werden muss, nichts angehe. Die intensive Beschäftigung mit diesem Thema in den letzten Wochen hat uns aber zu der Überzeugung gebracht, dass diese Argumentation unzutreffend ist.

Alle Verkehrsprognosen sagen eine Steigerung des Verkehrs infolge der Inbetriebnahme der 3. Piste auch auf der B 10 voraus. Auch wenn zutreffen mag, dass Prognosen schwierig sind, besonders wenn sie die Zukunft betreffen, sagt einem auch der Hausverstand, dass mit der Steigerung des Passagieraufkommens von jetzt 20 Mio. Personen auf 30 Mio. Personen pro Jahr eine Zunahme des Straßenverkehrs einhergeht, von dem auch die B10 betroffen sein wird. Über die Problematik der zu erwartenden Überlastung von S1 und A 4 und dem dadurch zu erwartenden Ausweich- und Umgehungsverkehr wurde schon mehrfach gesprochen.

Zusätzlicher Straßenverkehr bedeutet zusätzlichen Verkehrslärm. Da die prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens eine Folge der Inbetriebnahme der 3. Piste sind, sind sie von dieser kausal verursacht. Der Projektwerber bekennt sich ja auch sonst zu den von seinem Projekt kausal verursachten Beeinträchtigungen und setzt auch Maßnahmen dagegen, wie Lärmschutzdämme, Lärmschutzfenster und ähnliches. Es ist daher nur recht und billig, wenn er sich auch zu dem von seinem Projekt kausal verursachten Straßenverkehrslärm bekennt und auch dagegen Maßnahmen setzt.

Und er tut das auch! Denn der im Projekt enthaltene Lärmschutzbegleitdamm entlang der Verlegungsstrecke der B 10 kann geradezu als Präzedenzfall einer solchen Maßnahme betrachtet werden. Die B10 rückt dort näher an die Ortschaft Rauchenwarth heran, der Verkehr nimmt durch die 3. Piste zu, wodurch zusätzliche Beeinträchtigungen durch das Projekt verursacht werden. Diese sollen durch den vorgesehenen Lärmschutzdamm im möglichen Ausmaß gemindert werden.

Nicht anders ist es aber am anderen Ende der 3. Piste. Der durch sie zusätzlich kausal verursachte Verkehr rückt hier aber nicht näher an die Ortschaft heran, sondern fährt mitten durch sie hindurch und entfaltet da seine beeinträchtigende Wirkung. Wir haben jetzt schon 20.000 Fahrzeuge täglich, bei unfallbedingten Sperren von S1 oder A4 bis zu 30.000. Eine weitere Zunahme dieses Verkehrs durch die Inbetriebnahme der 3. Piste ist den Schwadorfer Bürgerinnen und Bürgern nicht zumutbar. Dadurch erreicht die Belastung Schwadorfs durch Verkehrslärm ein absolut unzumutbares Ausmaß.

Eine Verlegung der B 10 etwa vom Bereich der jetzigen Kompostieranlage der Fa. Lengel entlang des südlichen Endes der Fläche der neuen Piste am östlichen Ortsrand von Schwadorf außerhalb der dort vorgesehenen Lärmschutzdämme, bis zu einer Einbindung in die Begleitstraße zur Götzendorfer Spange ist daher eine Maßnahme gegen den vom Projekt 3. Piste kausal verursachten Verkehrslärm im Sinne des § 1 Z 2 UVPG.