

## Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

[obrist.oberhausen@aon.at](mailto:obrist.oberhausen@aon.at)

Tel.: 0215/3179

An das Bundesverwaltungsgericht  
[einlaufstelle@bvwg.gv.at](mailto:einlaufstelle@bvwg.gv.at)

Erdbergerstraße 192 – 196  
1030 Wien

Oberhausen am, 14.3.2014

Betr.: Geschäftszahl (GZ) **W109 2000179-1/2Z**

Stellungnahme zum:

**“Gutachten Nr.4739.2-13** zur Klärung der Schallemissionen  
der BeSB GMBH Berlin, Schalltechnisches Büro vom 19.09.2013“

---

Guten Tag!

Die Darstellung der Auswirkungen, von den durch Flugzeuge verursachten Schallemissionen beim Überflug unserer Gemeinde- bzw. Wohngebiete, erscheint uns im oben genannten Gutachten, nicht korrekt zum Ausdruck gebracht und wird in manchen Fällen völlig fehlweisend erläutert. Wir ersuchen daher um Kenntnisnahme und Beachtung unserer nachfolgenden Stellungnahme:

Abgesehen vom kurzen Stück der B3 durch Groß-Enzersdorf zu Hauptverkehrszeiten, ist man, wann und wo immer man in unserer Großgemeinde im Freien steht, im Wesentlichen nur mit zwei Arten von Schallemissionen konfrontiert.

Entweder empfindet man eine ruhige, selten unangenehm berührende Wahrnehmung von Tönen, Klängen, Stimmen und anderen Lebensimpulsen; oder es herrscht **einzig und allein unbeherrschtes Fluglärmgedröhne**, über und buchstäblich in ALLEM!

Die groben und unübersehbaren Unterschiede zwischen den tatsächlich vorhandenen Schallemissionen und den in den Gutachten ausgewiesenen Belastungen, gründen sich auf Berechnungsmethoden, die in ihrer verwendeten Form völlig ungeeignet sind, die wirklichen Belastungen denen die Menschen durch die Überflüge ausgesetzt sind wiederzugeben.

Das liegt in erster Linie daran, weil die Gutachter in ihren Beurteilungen nahezu ausschließlich **Mittelwerte als Grundlage für ihre Bewertungen heranziehen**, die sich noch dazu auf Messungen stützen, bei denen in der Regel Flugzeuggeräusche unterhalb eines dB-Wertes (z.B. 55 bis 60 dB(A)) bzw. bei kürzerem überschreiten des Ansprechpegels als z.B. 10 sek. als Fluglärmquelle unbeachtet bleiben **und sogar völlig fehlweisend dem örtlichen Grundgeräuschpegel hinzugerechnet werden!!!**

Das Ergebnis sind Berechnungen die jeden Zusammenhang zur Wirklichkeit verloren haben.

**Die betroffenen Menschen dagegen leiden besonders unter den Spitzenwerten  
und unter der hohen Überflughäufigkeit und nicht unter einem fiktiven Durchschnittswert!**

## Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

[obrist.oberhausen@aon.at](mailto:obrist.oberhausen@aon.at)

Tel.: 0215/3179

Es ist peinigend, ununterbrochen mehrere Stunden lang, vom späten Nachmittag, bis in die Nacht hinein, alle zwei bis drei Minuten, **unvorbereitet und ungeschützt**, einem Überflug von weit über 60 dBA ausgesetzt zu sein.

**Es zerstört unwiderruflich, den zur Erholung von den Anstrengungen des Tages vorgesehenen Tagesabschnitt, und eine „artgerechte“ Einschlafmöglichkeit für Kinder!**

Wird dieser in den genannten Stunden entstandene Lärm jedoch als Durchschnittswert über den ganzen Tag verteilt umgerechnet, (wie in den Gutachten praktiziert) ergibt sich selbstverständlich ein niedriger Zahlenwert der einen kaum nennenswerten Störfaktor aufweist.

Mit den, in den vorgelegten Gutachten verwendeten Meßmethoden, werden z.B. 10 Überflüge einer Boeing 747 als gleichwertig mit 100 (Einhundert) Überflügen eines Airbus A-320 in einem Zeitraum von 4 Stunden (240 Minuten) gewertet.

In der Praxis ist es einfach völlig undenkbar, dass sich jemand bei freier Wahl und Verwendung der genannten Flugzeugtypen, dafür entscheiden würde, innerhalb eines gleichlangen Zeitraumes, lieber alle 2,5 Minuten von einem Flugzeug überflogen zu werden, anstatt alle 25 Minuten.

Doch es gibt noch viel schwerer wiegende Fehler im aktuellen Gutachten.

Zwar wird immer wieder von „worst case“ gesprochen, doch wenn es dann darum geht die tatsächliche Belastung der Menschen zu benennen, greift man niemals zu den tatsächlich erzeugten Spitzenwerten sondern bedient sich gezielt, verharmlosender Durchschnittsrechnungen, basierend auf Zahlen, die ihrerseits wieder aus Durchschnittswerten gewonnen wurden.

Das wirkliche Leben ist anders! Es gibt Tage an denen täglich über 70% bis 100% aller Landungen, während einer Vielzahl von Stunden in kurzen Zweiminutenabständen **einzig und allein auf nur einer Landebahn erledigt werden!**

Diese Tage, diese Nächte; sind zerstört und es ist für die Gesundheit der betroffenen Menschen völlig unerheblich, ob es im Nachhinein gelingt, mit einer geschickten Zahlenauswahl ohne jede Berücksichtigung von Worstcase-szenarien, auf nicht und niemals stattfindenden Durchschnittswerten aufgebaute Berechnungen, eine ausgesprochen lebenswerte Grünruhelage unter den Start- und Landeschnitten herauszurechnen.

**BeSB GMBH BERLIN Blatt 21 / 24 zum Gutachten Nr. 4739.2-13 vom 19.09.2013**

.....“Die Anzahl der Flugbewegungen ist somit so gering,  
**dass in der mittleren Nacht weniger als 6 Lärmereignisse stattfinden,“ .....**

**Im wirklichen Leben der Menschen gibt es schlicht gesprochen, niemals eine mittlere Nacht als Auszug einer durchschnittlichen Anzahl von Flugbewegungen, eines durchschnittlichen Halbjahres.**

Einer Aufstellung „des Flughafens“ für die 21. Bezirkskonferenz Gänserndorf (im Rahmen des Dialogforums) zufolge, kommt **es in manchen Nächten zu mehr als 40 Überflügen pro Nacht** und die Anzahl von Überflügen/Flugbewegungen

in der >>>einzelnen<<< Nacht ist vertraglich NICHT begrenzt!

## Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

[obrist.oberhausen@aon.at](mailto:obrist.oberhausen@aon.at)

Tel.: 0215/3179

**Vertraglich abgesichert dürfen in jeder Nacht des Jahres beliebig viele Flugbewegungen durchgeführt werden wenn die Gesamtzahl von derzeit 4700 Flugbewegungen im Jahr nicht überschritten wird.**

**Aber selbst dann gibt es noch ein elegantes Schlupfloch, denn eine Überschreitung darf grundsätzlich stattfinden, muß aber im Laufe der nächsten 5 (fünf) Jahre ausgeglichen werden.**

Kongresse und Großereignisse die eine größere Anzahl von nächtlichen Flugbewegungen erfordern, können also seitens des Flughafens mühelos bedient werden, denn vertraglich limitiert ist einzig und allein die Gesamtanzahl der Flugbewegungen für ein ganzes Jahr.

Das heißt, egal ob es in einzelnen Nächten 20, 30, 40, 50 oder mehr Flugbewegungen gibt, zum Jahresende wird es immer zu einem erträglich scheinenden Durchschnittswert reichen und wenn nicht, hat man weitere fünf Jahre vor sich, die Durchschnittswerte auszugleichen.....

Kohl, Fluglärm, Seite 18:

Felduntersuchungen zeigen, dass die Gestörtheit um so größer ist, wenn das Schallereignis nicht bloß tagsüber, **sondern auch am Abend, in der Nacht, am Wochenende auftritt, wo in besonderem Maß Ruhe erwartet wird.** Große Bedeutung kommt dem Übergangsstadium zwischen Tag und Nacht zu, indem der körpereigene Tagesrhythmus stärker als sonst für Umweltreize empfänglich ist.

**Diese Umstände werden in keinsten Weise beachtet!**

Es bleibt auch unbeachtet, dass der Fluglärm dort wo **die Ruhelage im Freien einen wesentlichen Bestandteil der Wahrnehmung ausmacht**, wie z. B. einem Gebiet zur vorwiegenden Freizeitnutzung oder eines Nationalparks, dass der Fluglärm dort, eine weitaus größere Störung darstellt als in Gebieten mit einem höheren Grundgeräuschpegel.

Kohl, Fluglärm, Seite 20

An erster Stelle der beeinträchtigten Tätigkeiten (durch Fluglärm) steht die **Kommunikation**.

Ungestörte Kommunikation erfolgt bei einem Pegel von etwa 55 dB(A).

**Solange der Pegel des störenden Schalls 10 dB (A) unter diesem Wert bleibt**

(also nicht höher steigt als 45 dB (A) wird die Sprachverständlichkeit nicht beeinträchtigt.

Obwohl bei Starts und Landungen entlang der uns betreffenden Routen oder bei Durchstartmanövern jede Flugbewegung einen weit höheren Schallpegel als 60 dB erreicht, (mit Spitzen bis über 80 dB) findet die dadurch entstehende Behinderung der Kommunikation keine Erwähnung in diesem Gutachten.

**BeSB GMBH BERLIN Blatt 22 / 24 zum Gutachten Nr. 4739.2-13 vom 19.09.2013**

Die Geräuschbelastung in Gross-Enzersdorf ist im Verfahren bereits insoweit berücksichtigt worden, als ein geknickter Anflug auf die Piste 16 vorgesehen ist, wodurch ein direkter Überflug des Ortskerns von Gross-Enzersdorf vermieden wird. Dies führt zu einer Minderung der nächtlichen Geräuschbelastung in Gross-Enzersdorf. Es ist vorgesehen, diese Maßnahme unabhängig vom Ausbau des Flughafens einzuführen. Wie ein Vergleich zwischen den 3 betrachteten Szenarien zeigt, ändert sich das Ausmaß der Betroffenheit in diesem Gebiet durch den Ausbau kaum. So ergibt sich für das Prognosejahr 2020 im Nullszenario ohne Ausbau sogar eine höhere Geräuschbelastung (größere Ausdehnung der Isolinien) als im Szenario mit Ausbau des gleichen Jahres.

## Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

[obrist.oberhausen@aon.at](mailto:obrist.oberhausen@aon.at)

Tel.: 0215/3179

Diese Darstellung der Auswirkungen und der Wahrscheinlichkeit einer Einführung eines „geknickten Anfluges“, ist

**völlig falsch und wird weder „vom Flughafen“ noch Austro Control in Betracht gezogen!**

Durch einen geknickten Anflug Cu 16 in der geplanten Form, gibt es garantiert nicht weniger Betroffene sondern bestenfalls nur andere betroffene Menschen.

Vor allem deswegen **weil das mit geknicktem Anflug betroffene Gebiet ein Wohngebiet ist, welches derzeit verstärkt ausgebaut wird.**

Andererseits, wie viel Wahrheitsgehalt hat die Ankündigung eines geknickten Anfluges auf Piste 16 ? Ich habe bei der 22. Bezirkskonferenz Gänserndorf, am 24.2.2014 an die Vertreter des Flughafens und der Austro Control die Frage gerichtet, ob es richtig wäre, dass

**ein geknickter Anflug auf die Piste 16 vorgesehen ist.**

**Von den anwesenden Herren, wurde es –erstaunlicherweise- NICHT bestätigt!!!**

Zur stets ausgewogenen Darstellung der Verkehrs- und Lärmverteilung im Gutachten, ohne bemerkenswerte Spitzenwerte und der Möglichkeit solches im wirklichen Tagesgeschehen wiederzufinden folgendes:

Mir wurde überzeugend und glaubhaft vom Vertreter der Austro Control bei der der (22. Bezirkskonferenz Gänserndorf, am 24.2.2014) versichert, dass bei der täglichen Verkehrsverteilung bei den Landungen, es nicht nur im von mir geäußerten Interesse als Betroffener und Sprecher unserer BI läge, dass die Landungen –bei entsprechenden Wetterbedingungen- während des ganzen Tages, so gleichmäßig wie möglich zwischen Piste 11 und Piste 16 verteilt werden sondern es auch von Vorteil für die Airlines, die Lotsen und den Flughafen wäre, weswegen man dem immer zu entsprechen versucht.

**Dennoch ist es in der Regel so, daß vorwiegend eine der beiden Pisten benutzt wird ohne den Verkehr gleichmäßig zwischen beiden Pisten aufzuteilen.**

Wenn dem so ist, dass die Verteilung eher oder sehr einseitig zwischen den Pisten geschieht, würde dies an unüberwindbaren Umständen wie z.B. zu starkem Andrang von ankommenden Flugzeugen, schlechter Sicht und / oder anderen unbeeinflussbaren Umständen liegen die eine gleichmäßige Verkehrsverteilung verhindern würden, ist die Beurteilung des Austro Control- Repräsentanten.

Allein daraus ist ersichtlich, dass die Formulierung wie sie im Gutachten verwendet wird:

**Die Anzahl der Flugbewegungen ist somit so gering,**

**dass in der mittleren Nacht weniger als 6 Lärmereignisse stattfinden**

völlig wirklichkeitsfremd ist, weil es selbst dann, wenn es alle Beteiligten möchten und sich gemeinsam darum bemühen, es im täglichen Fluggeschehen derzeit einfach nicht machbar ist an den einzelnen Tagen oder Nächten das Fluggeschehen gleichmäßig zu verteilen und selbst **eine gleichmäßige Verteilung für kürzere Zeitabschnitte wie Wochen oder Monate unrealisierbar ist.**

Alle diesbezüglichen Verträge und Abmachungen werden deswegen in der Regel auf den Zeitraum eines Jahres oder noch länger abgeschlossen.

Es gilt ja auch Schwankungen auszugleichen, die z. B. aufgrund von geplanten oder unvorhergesehenen Renovierungsarbeiten entstehen und oft zur Folge haben, dass eine Piste für Tage oder Wochen, völlig für sowohl Start als auch Landungen unbenutzbar ist und aller Verkehr auf der verbliebenen Piste abgewickelt wird.

## Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

[obrist.oberhausen@aon.at](mailto:obrist.oberhausen@aon.at)

Tel.: 0215/3179

Und wie aus den Evaluierungsberichten ersichtlich ist, werden selbst in den langen Zeiträumen die zum Erreichen der Zielvorgaben vorgegeben sind, diese oft verfehlt, denn die geschmeidigen Zahlen die im Gutachten ausgebreitet werden, haben kein Gegenstück in der wirklichen Welt.

Aber selbst unter der Annahme die Behauptung, die:

.....“Anzahl der Flugbewegungen ist somit so gering,  
**dass in der mittleren Nacht weniger als 6 Lärmereignisse stattfinden“....**

wäre nicht nur ein realitätsfremder Rechenwert, sondern würde den Tatsachen entsprechen, sind die im Gutachten daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen, nicht richtig.

Wenn nämlich tatsächlich **weniger als 6 Lärmereignisse** pro Nacht stattfinden und nicht mehr, ist es doch unerlässlich eine Interessensabwägung zwischen dem

**Ruhebedürfnis vieler tausender der davon Betroffenen /  
und (laut Gutachten) dem Bedarf einiger weniger Flugreisenden**

zu treffen, die ausgerechnet in der Nacht, zwischen 23:30 bis 05:30, extremen Lärm in der Stille der Nacht verursachend, von Wien abfliegen oder dort ankommen wollen.

Beachtet man anständigerweise den Zeitpunkt des Ereignisses und berücksichtigt auch die Tatsache das Personen mit erhöhter Empfindlichkeit nicht von den Überlegungen ausgeschlossen werden sollen, kommt man unweigerlich zum Ergebnis, dass **es nicht im öffentlichen Interesse liegen kann**, wegen (laut Gutachten) einiger weniger Flugreisenden, jede Nacht das Risiko einzugehen, dass davon Zehntausende in ihrem wohlverdienten Schlaf gestört werden.

Daraus folgt unserer Ansicht nach, dass zur Einstufung der Lärmbelastung das Schwergewicht auf die, die Menschen tatsächlich belastenden Umstände zu legen ist, wie z.B. die ständig wiederkehrenden Spitzenbelastungen, und das diese, nicht in verharmlosende Durchschnittswerte umgerechnet werden dürfen, um dann aus diesen niedrigen Werten auf die Gesamtbelastung zu schließen.

Wobei es in diesem Zusammenhang zu erwähnen gilt, dass würde man so wie der Flughafen für die Airlines und die Fluggesellschaften für die Passagiere, immer das Bestmögliche zur Verfügung stellen, es im übrigen Europa durchaus üblich ist, die Fluglärm-betroffenen besser zu stellen als es die in den Gutachten verwendeten Richtlinien erlauben.

**In Dänemark werden bei den Fluglärm-berechnungen an Wochenenden (Samstag und Sonntag) für den Tag zusätzlich +5 dB eingesetzt.**

**In Finnland legt man den Berechnungen des “durchschnittlichen“ Tages, die 3 verkehrsreichsten Monate des Jahres zu Grunde** und nicht doppelt so viele wie bei uns üblich.

**In Holland ist die Grenze für die Nacht-Lärm-Zone 26 dB.**

Innerhalb dieser Zone müssen Schlafräume derart gedämmt sein, dass 26 dB nicht überschritten werden **und an den Zonenlinien sind zur Überwachung Fluglärm-messanlagen installiert.**

## Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf

[obrist.oberhausen@aon.at](mailto:obrist.oberhausen@aon.at)

Tel.: 0215/3179

Um klare Verhältnisse zu schaffen, meinen wir, wäre es demnach notwendig:

- Feststellung ob es tatsächlich beabsichtigt ist die Piste 16 „geknickt“ anzufliegen.
- Berücksichtigung der tatsächlich durch den Flugverkehr verursachten Belastungen für den menschlichen Organismus, mittels **Erhebung der Schallcharakteristik, Häufigkeit und Schwere von Spitzenbelastungen**.
- **Beachtung der Tatsache**, dass oft tagelang die Anzahl der Flugbewegungen in einer Ein- oder Abflugschneise **weit über den Zielwerten liegt und oft lange Zeit hindurch sogar zwischen 70 und 100 Prozent aller Landungen auf nur einer Landebahn durchgeführt werden**.
- Anerkennung des Umstandes, dass die gleiche Anzahl von Überflügen an einem Tag nicht gleichwertig gewichtet werden kann, unabhängig davon ob sie z. B. nur am Abend stattfinden oder über den ganzen Tag verteilt sind, bloß weil der Durchschnittswert des Tages der gleiche ist.
- **Rücksichtnahme auf die Tatsache das Lärmpausen, kürzer als drei Minuten, vom Körper als Dauerlärm wahrgenommen werden.** (und auf die dadurch herbeigeführten Folgen)
- Zur Erfüllung oben genannter Punkte, stationäre Lärmmessstationen an den meist ausgesetzten Stellen der betroffenen Orte in der Großgemeinde.
- **Mehr Augenmerk auf die Auswirkungen durch die „ständige Bedrohung“ vor den immer unangekündigten und unvorhersehbaren Starts oder Landungen bzw. Überflügen.**

Wir lehnen die Verwendung dieses Gutachten wegen der oben vorgebrachten Punkte, **als ungeeignet zur Darstellung der auf unserem Gemeindegebiet anfallenden Belastungen, durch den Zweckveranlasser Flughafen Wien, hervorgerufenen Fluglärms ab**, und ersuchen höflichst um Berücksichtigung der von uns vorgebrachten Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen



A. Obrist.

**Bürgerinitiative Lärmschutz  
Großgemeinde Groß-Enzersdorf**  
2301 Oberhausen, Feldgasse 25  
[www.fliegeralarm.org](http://www.fliegeralarm.org)