

Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg  
p.A. Dr. Johann Hinteregger  
Sindelargasse 37  
1100 Wien

*Re: Ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung/-bericht Flughafen Wien  
Verfahren nach der UVP-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft*

### **Erläuterungen zur Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg zum ex post-UVB,**

dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vorgelegt, um den Forderungen der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend den Grundsätzen der UVP-Richtlinie der EU (85/337/EWG i.d.g.F.) nachzukommen

Die Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg schließt sich der Stellungnahme des Vereins Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden an, fügt diese als Anlage 1 im Anhang bei und ergänzt diese mit den folgenden Ausführungen:

#### **1. Lärmzonen laut Evaluierungsberichten<sup>1</sup> und Lärmmessungen am Laaerberg:**

In den folgenden Abbildungen und Tabellen wird die Fluglärmsituation am Laaerberg dargestellt, die im UVB nicht erfasst wird, obwohl sowohl nach der Frequenz, wie auch nach den Lärmmessungen der BI Lärmschutz Laaerberg zumindest unzumutbare Belästigungen an der Grenze zu laut WHO-Richtlinie gesundheitsschädlichen Tageslärmpegeln vorliegen und daher eine absolute Begrenzung der täglichen Landeanflüge erforderlich ist.

##### *1.1 Lärmzonen*

So geht etwa aus den folgenden Darstellungen der Lärmzonen nach Sidney eindeutig hervor, dass eine stetig steigende Belastung der Wohnbevölkerung in Wien unter anderem im Bereich der Westeinflugschneise (zur Piste 11) festzustellen ist. **So hat sich die Kernzone<sup>2</sup> von 2004 bis 2008 um etwa 1,5 km stadteinwärts ausgeweitet**, wie aus den Abb. LZ2004 bis LZ2008 ersichtlich.

Für die Jahre davor fehlen solche Darstellungen, aber offenbar hat die FWAG die Synergieeffekte der uvp-pflichtigen Ausbauten für die exzessive Steigerung des Flugverkehrs nützen können, und zwar zu Lasten der widerrechtlich nicht in die Genehmigungsverfahren eingebundenen Wohnbevölkerung.

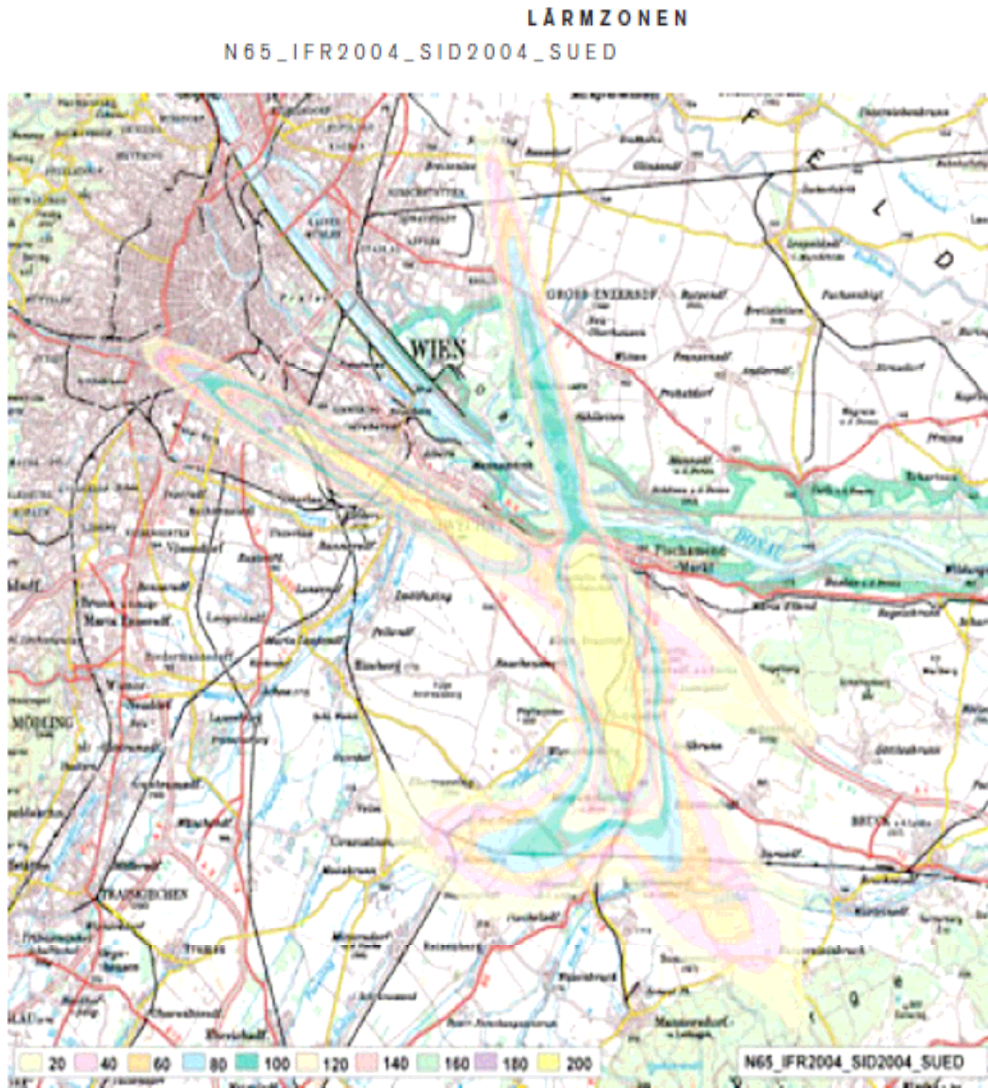
---

<sup>1</sup> Evaluierungsberichte 2004 bis 2008 des Dialogforums Flughafen Wien; Lärmmessungen mit 2 Stationen der DFLD (<http://www.eans.de/Mess.php?Lan=G&RegNr=661> ); Vergleichsmessungen mobil: ZT Kath; FWAG

<sup>2</sup> mehr als 200 Überflüge pro Tag mit mindestens 65 dBA tagsüber

Betrachtet werden in den folgenden Abbildungen LZ2004 bis LZ2008<sup>3</sup> primär die Darstellungen der Lärmzonen für die Landungen auf Piste 11. Diese Zonen erstrecken sich in Form einer „Lärmellipse“ in nordwestliche Richtung über das Stadtgebiet von Wien von der Stadtgrenze zu Schwechat im Osten bis in den Bereich des Westbahnhofs. Die Anflugschneise selbst geht in diese Richtung zum westlichen Stadtrand von Wien und anschließend über den Wienerwald weiter.

Abb. LZ 2004: Lärmzonen nach Sidneywertung (= Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> tagsüber ist hier gelb markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2004 bis etwa zur Kreuzung der Bitterlichstraße mit der Ostbahn; eine exakte Ablesung ist wegen der schlechten Auflösung der kartographischen Darstellung im digitalen Evaluierungsbericht 2004 schwer möglich.

<sup>3</sup> Die Abbildungen wurden den Evaluierungsberichten des Vereins Dialogforum Flughafen Wien entnommen.

Abb. LZ 2005: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$ dB<sub>A</sub> tagsüber ist hier blaßgrün markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2005 bis in das *Erholungsgebiet Laaer Wald* (Böhmischer Prater); eine exakte Ablesung ist wegen der schlechten Auflösung der kartographischen Darstellung im digitalen Evaluierungsbericht 2005 schwer möglich.



Abb. LZ 2006: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> tagsüber ist hier violett markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2006 erstmals bis knapp über die Südosttangente über das Erholungsgebiet Laaer Wald (Böhmischer Prater) hinaus! Beim Anflug von Norden auf Piste 16 erstreckt sich die Kernzone dagegen vom Flughafen bis zur A4, also bis etwa zum Südrand des Nationalparks Donauauen.

Abb. LZ 2007: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> tagsüber ist hier pink markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone 2007 bis zur Südosttangente über das Erholungsgebiet Laaer Wald (Böhmischer Prater) hinaus. Die Reduktion gegenüber 2006 wird durch eine geringere Zahl von Landeanflügen 2007 bewirkt. Beim Anflug von Norden auf Piste 16 erstreckt sich die Kernzone wiederum vom Flughafen bis zur A4, also bis etwa zum Südrand des Nationalparks Donauauen.



Abb. LZ 2008: Lärmzonen nach Sidneywertung (Anzahl Überflüge mit  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> bei Tag)



Evaluierungsbericht 2008, Seite 41

dialogforum  
Flugplatz wien

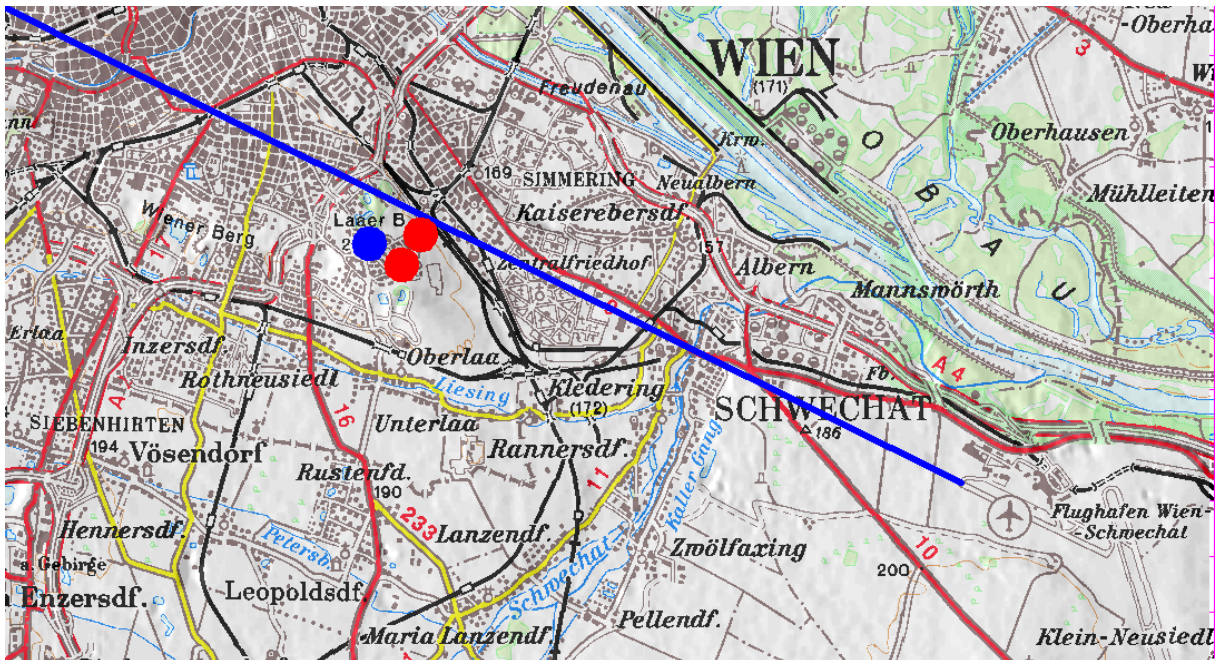
Die Lärmzone mit mehr als 200 Überflügen  $\geq 65$  dB<sub>A</sub> tagsüber ist diesmal blau markiert. Am Laaerberg reicht diese Kernzone stadteinwärts im Jahr 2008 wieder über die Südosttangente hinaus und deckt das Erholungsgebiet Laaer Wald (Böhmischer Prater) wie schon 2006 und 2007. Dieses Jahr ist durch eine Rekordzahl von Landeanflügen auf die Piste 11 gekennzeichnet (mehr als 18.000 Instrumentenanflüge (IFR), rund 20.000 erfasste Anflüge inklusive General Aviation!).

Beim Anflug von Norden auf Piste 16 ergibt sich für die Ausdehnung der Kernzone keine wesentliche Änderung.

## 1.2 Lärmmessungen am Laaerberg

Die folgenden Abbildungen MESS1 und MESS2 zeigen die Lage der Messpunkte der BI Laaerberg (Auswertung der Lärmmessungen durch die DFLD<sup>4</sup> in Deutschland) und ihre Lage relativ zur Anflugschneise auf die Piste 11. Der südwestlichere Punkt präsentiert die Stelle in der Sindelargasse, der andere die in der Vettersgasse. Blau ist in Abb. MESS1 die Lage der mobilen Messeinrichtung des Flughafens markiert, die hier nur sporadisch für jeweils 3 Wochen aufgestellt wird. Die blaue Linie entspricht dem Verlauf der Anflugschneise.

Abb. MESS1: Lage der Messpunkte der BI Lärmschutz Laaerberg (rot) und der mobilen Messeinrichtung des Flughafens am Laerwald (blau)



Die Anordnung der Messpunkte der BI auf etwa gleicher Höhe zur Anflugschneise, aber mit verschiedener Distanz ermöglicht durch die synchrone Aufzeichnung der Lärmkurven die Identifikation der Überflüge (synchrone Lärmspitzen an beiden Messpunkten, die anderen Umgebungslärm ausschließen lassen).

Die Abb. MESS2 verdeutlicht nochmals die Lage der Messpunkte im Bereich der aus dem Evaluierungsbericht entnommenen Lärmzone. So wie auch die mobile Messstelle des Flughafens misst die weiter entfernte Stelle im Schnitt um etwa 3-5 dB niedrigere Werte, als die näher an der Centerline situierte Stelle in der Vettersgasse. Dies wurde durch eine in der Vogenthalgasse / Ecke Vettersgasse aufgestellte mobile Messeinrichtung des Flughafens im Sommer 2009 bestätigt, mit der auch die FWAG vom 4. – 10.6.2009 Parallelmessungen zu ihrer Messeinrichtung am Laerwald durchführte, bei denen ebenfalls entsprechend höhere Lärmspitzen mit jener Station gemessen wurden.. Daher wird die tatsächliche Lärmbelastung im näheren Bereich der Centerline mit dem mobilen Standort der FWAG am Laerwald (Klemens-Dorn-Gasse) **nicht repräsentativ** erfasst.

<sup>4</sup> Deutscher Fluglärmdienst e.V.  
Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. und der UECNA, sowie Betreiber von EANS

<http://www.dfld.de/DFLD>



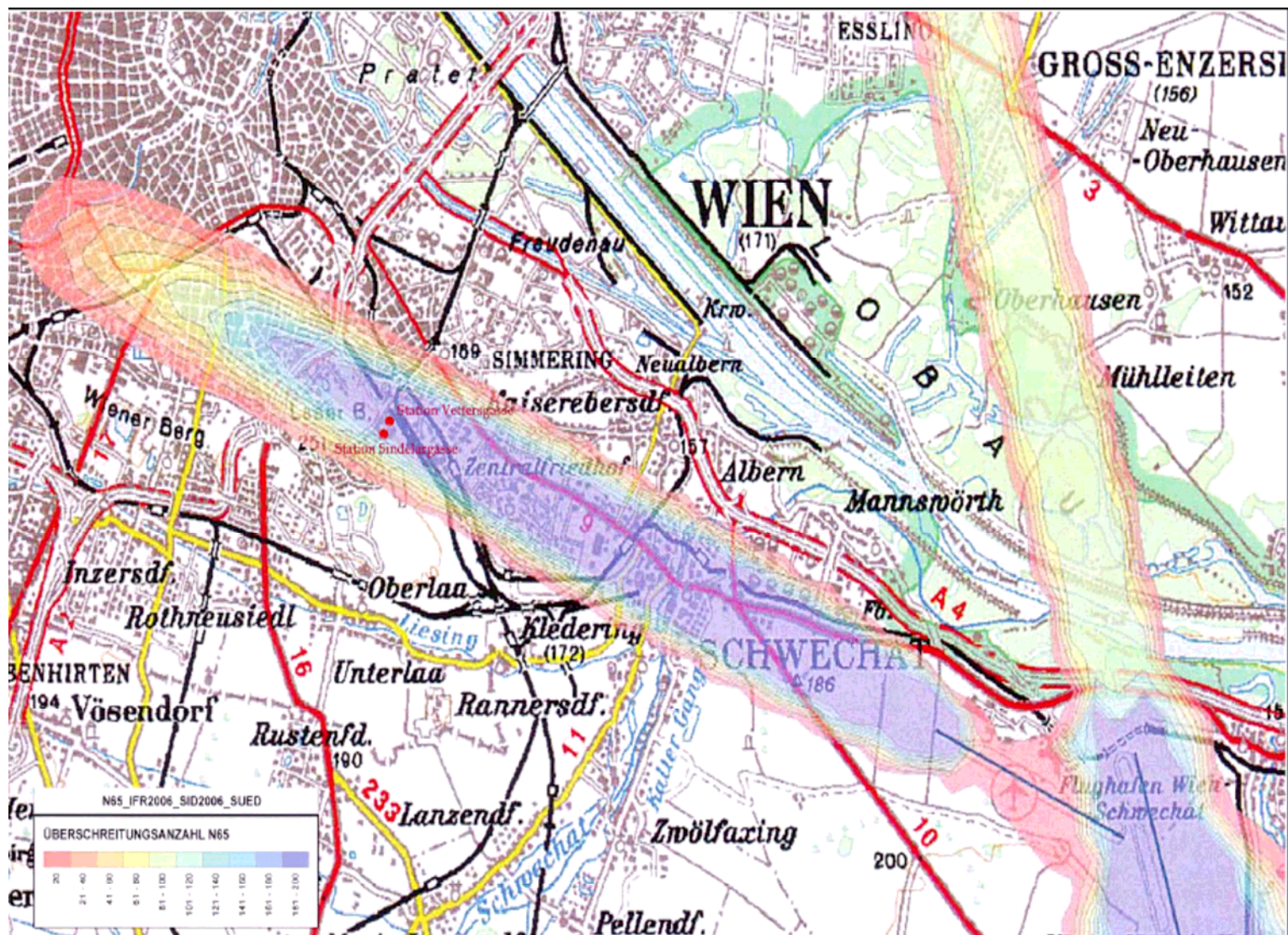


Abb. MESS2: Lage der Stationen Sindelargasse und Vettergasse (rote Punkte) im Vergleich zu den Fluglärmmzonen der Landungen auf Piste 11



**Tab. Mess1: Überflugs- und Lärmdaten Vettersgasse zu verschiedenen Tagen 2008 und 2009**

**Wien/Vettersgasse (Montag, 03.11.2008)**

Anz. erkannter Überflüge (aufgeschlüsselt nach 5 dB<sub>A</sub> großen Maximalpegelbereichen)

Von dB <sub>A</sub>	Bis dB <sub>A</sub>	Anzahl Tag	Anzahl Tagesrand	Anzahl Nacht
55	- 60	---	---	0
60	- 65	---	0	0
65	- 70	21	5	0
70	- 75	134	26	0
75	- 80	115	12	0
80	- 85	12	2	0
	≥85	1	0	0

**Dauerschallpegel bei 328 erfassten Überflügen**

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eq3</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	64.7	65.0	65.0
L <sub>Evening</sub>	61.9	62.4	62.4
L <sub>Night</sub>	----	47.6	47.6
L <sub>den</sub>	63.5	64.1	62.9

**Wien/Vettersgasse (Mittwoch, 04.11.2009)**

Anz. erkannter Überflüge (aufgeschlüsselt nach 5 dB<sub>A</sub> großen Maximalpegelbereichen)

Von dB <sub>A</sub>	Bis dB <sub>A</sub>	Anzahl Tag	Anzahl Tagesrand	Anzahl Nacht
55	- 60	---	---	0
60	- 65	---	0	0
65	- 70	67	10	0
70	- 75	130	20	0
75	- 80	70	13	0
80	- 85	6	1	0
	≥85	0	0	0

**Dauerschallpegel bei 317 erfassten Überflügen**

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eq3</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	62.6	63.2	63.2
L <sub>Evening</sub>	61.0	61.5	61.5
L <sub>Night</sub>	----	45.3	45.3
L <sub>den</sub> <sup>5</sup>	61.7	62.5	61.2

<sup>5</sup> L<sub>den</sub> nach EU-Richtlinie ([European Environmental Noise Directive 2002/49/EC](#))

**Wien/Vettersgasse (Sonntag, 29.11.2009)**

Anz. erkannter Überflüge (aufgeschlüsselt nach 5 dB<sub>A</sub> großen Maximalpegelbereichen)

Von dB <sub>A</sub>	Bis dB <sub>A</sub>	Anzahl Tag	Anzahl Tagesrand	Anzahl Nacht
55	- 60	---	---	0
60	- 65	---	0	0
65	- 70	24	1	0
70	- 75	39	5	0
75	- 80	32	0	0
80	- 85	4	0	0
≥85		0	0	0

**Wien/Vettersgasse (Sonntag, 29.11.2009)**

**Dauerschallpegel bei 105 erfassten Überflügen**

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eq3</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	58.7	59.2	59.2
L <sub>Evening</sub>	51.8	53.4	53.4
L <sub>Night</sub>	----	45.0	45.0
L <sub>den</sub>	56.4	58.3	57.4

**Wien/Vettersgasse (Freitag, 20.11.2009)**

Anz. erkannter Überflüge : **Null**

Wien/Vettersgasse (Freitag, 20.11.2009)

**Dauerschallpegel bei 0 erfassten Überflügen**

	L <sub>den</sub> Nur Überflüge	L <sub>den</sub> Gesamtlärm	L <sub>eq3</sub> Gesamtlärm
L <sub>Day</sub>	----	48.7	48.7
L <sub>Evening</sub>	----	48.8	48.8
L <sub>Night</sub>	----	47.7	47.7
L <sub>den</sub>	----	54.3	48.4

Die der Tabelle MESS1 zugrundeliegenden Rohdaten wurden mit einer etwa 1,5 m über Boden fixierten Sonde gemessen, um die Immission im Freiraum (Ohrhöhe) zu erfassen<sup>6</sup>. Bei Vergleichsmessungen durch das autorisierte ZT-Büro Kath mit einer in 4 m Höhe angebrachten Sonde (so wie auch die FWAG misst), ergeben sich im Mittel 5 dB Differenz zwischen den DFLD-Daten und den Daten von Kath. Das Gutachten hierzu ist als Anlage 2 beigefügt.

Die Analyse der Beispiele zeigt, dass der Fluglärm für die Bewertung der Immission im Freiraum bei Frequenzen im Bereich von 300 Überflügen einen L<sub>den</sub> von 60 dB überschreitet, und bei rund 100 Überflügen tagsüber ein L<sub>den</sub> von 55 dB erreicht bzw. überschritten wird, also der Grenzbereich laut WHO-Guideline<sup>7</sup> für Freiraumlärm zur Tageszeit bereits bei dieser

<sup>6</sup> Vgl. ÖAL-Richtlinie 36 Blatt 1, p.16

<sup>7</sup> WHO Guidelines for Community Noise: [http://www.ruidos.org/Noise/WHO\\_Noise\\_guidelines\\_4.html](http://www.ruidos.org/Noise/WHO_Noise_guidelines_4.html)



Überflughäufigkeit nicht mehr eingehalten wird und eine erhebliche (unzumutbare) Belästigung („serious annoyance“) vorliegt.

Dass der Gesamtlärm im allgemeinen in der Größenordnung des Fluglärms liegt, erklärt sich aus der  $L_{den}$ -Berechnung; da nachts nicht geflogen wird, ist der Nachtwert Null; Dagegen erfolgt für den Umgebungslärm der normkonforme Zuschlag von 10 dB für die Nachtzeit, sodass sich hierdurch eine insgesamt höhere Belastung ergibt; für einen exakten Vergleich müsste auch beim Gesamtlärm nur  $L_{de}$  herangezogen werden, was aber in der DFLD-Software nicht vorgesehen ist.

Neben der Berechnung der Tagesäquivalente spielen aber auch die Lärmspitzen und die pulsierenden Lärmereignisse eine wesentliche Rolle für die Gesundheitsschädigung und die Belästigung. Wesentlich ist hier neben der ständigen Alarmierung (Stress) auch die Frage der Latenzzeit für die Normalisierung der Stresshormone. Diese wird jedenfalls bei den an Flugtagen häufig zu beobachtenden Überflügen in Abständen von weniger als 2 Minuten jedenfalls nicht erreicht; hier wäre nach der Dauer der Lärmwahrnehmung auch eine Begrenzung der stündlichen Flugereignisse in gleichmäßigen Abständen erforderlich, um krankmachenden Dauerstress zu vermeiden. Am Laaerberg ist diese Latenzzeit zwischen zwei Fluglärmereignissen mit mindestens 4 Minuten anzusetzen. Tatsächlich treten Stundenspitzen zwischen 30 bis 40 Überflügen an Flugtagen auf, und üblich sind jedenfalls hohe Frequenzen zu den Tagesrändern und zu Mittag (wenn Babies und Kleinkinder schlafen müssen). Ein Beispiel vom 9.6.2009 sei in der Tabelle MESS2 dargestellt, weil an diesem Tag auch die Vergleichsmessungen in der oben erwähnten mobilen Station der FWAG stattfanden.

*Tabelle MESS2: Gegenüberstellung der Überflugserfassung Station Vetersgasse und mobile Station der FWAG am 9.6.2009, 12h – 13h<sup>8</sup>*

Wien/Vetersgasse (Dienstag, 09.06.2009)

Wahrscheinliche Überflüge

**12:** 12:01, 12:03, 12:04, 12:06, 12:07, 12:09, 12:10, 12:11, 12:13  
 12:14, 12:15, 12:17, 12:18, 12:19, 12:20, 12:22, 12:24, 12:26  
 12:27, 12:28, 12:30, 12:31, 12:33, 12:35, 12:36, 12:38, 12:39  
 12:41, 12:42, 12:43, 12:45, 12:55, 12:57

**Summe: 33**

FWAG-Erfassung:

09.06.2009	12:02:15	28	73	82,5	12:02:27 B7377	R11
09.06.2009	12:03:55	33	74,5	83,5	12:04:12 A319	R11
09.06.2009	12:05:31	18	64,5	74,7	12:05:36 FK100	R11
09.06.2009	12:06:59	15	62,6	71	12:07:06 CANRJ	R11
09.06.2009	12:08:10	17	66,9	75,7	12:08:20 DH840	R11
09.06.2009	12:09:25	19	67,7	75,9	12:09:33 FK100	R11
09.06.2009	12:10:53	24	70,7	80,2	12:11:03 A320	R11
09.06.2009	12:11:59	29	68,7	78,7	12:12:18 DH840	R11
09.06.2009	12:13:27	16	64	72,5	12:13:30 CANRJ	R11
09.06.2009	12:14:35	19	64,5	74,5	12:14:47 DH830	R11
09.06.2009	12:15:59	19	65,2	74,5	12:16:09 DH840	R11
09.06.2009	12:17:04	26	73,2	82,7	12:17:19 A319	R11
09.06.2009	12:18:23	24	66	76,4	12:18:33 FK100	R11
09.06.2009	12:19:39	21	68,2	76,7	12:19:47 DH830	R11
09.06.2009	12:20:58	19	68	76,5	12:21:07 FK70	R11
09.06.2009	12:23:25	16	64	72,9	12:23:35 C525	R11
09.06.2009	12:26:31	22	64,5	74,5	12:26:44 CANRJ	R11
09.06.2009	12:28:04	30	70,2	79,7	12:28:15 DH830	R11
09.06.2009	12:29:43	24	65,9	75,5	12:29:56 FK70	R11
09.06.2009	12:31:06	30	67,2	76,9	12:31:24 DH830	R11
09.06.2009	12:32:15	11	66,5	72,5	12:32:20 A319	R11
09.06.2009	12:32:31	27	68,7	78,9	12:32:45 A319	R11
09.06.2009	12:34:12	28	72,7	80	12:34:23 B7378	R11
09.06.2009	12:35:35	28	74,5	83,7	12:35:48 B7373	R11
09.06.2009	12:37:28	20	69	78,2	12:37:33 C560	R11
09.06.2009	12:37:56	10	66,4	73	12:38:02 C560	R11
09.06.2009	12:38:50	21	67	75,9	12:38:56 FK70	R11
09.06.2009	12:40:15	20	68,4	76	12:40:28 DH840	R11
09.06.2009	12:43:10	24	68,4	78,4	12:43:29 E145	R11
09.06.2009	12:44:47	27	70	79,7	12:45:01 DH840	R11
09.06.2009	12:54:24	24	71,4	79,9	12:54:32 J328	R11
09.06.2009	12:56:25	24	68,2	78,7	12:56:36 DA90	R11
09.06.2009	12:57:17	10	64,5	71,2	12:57:20 DA90	R11
						<b>Summe: 33</b>

<sup>8</sup> Quelle: <http://www.eans.de/Mess.php?Lan=G&RegNr=661>; 9.6.2009 bzw. Messdaten der FWAG-Mobilstation



Auch bei diesem Vergleich wird der hohe Erfassungsgrad der Station in der Vetttersgasse bestätigt, so wie auch in einem direkten Vergleich mit der Flugspurenaufzeichnung der Austrocontrol<sup>9</sup> (vgl. Tabelle MESS3).

*Tabelle MESS3: Flugspurenaufzeichnungen und Erfassung durch die Station Vetttersgasse am Beispiel der Landeanflüge vom 14. – 30. Nov. 2009*

	Landeanflüge auf Piste R11 14. - 30. Nov. 2009		L <sub>den</sub> nach EU- Richtlinie
Datum	Landeanflüge gemäß Flugspuren	Landeanflüge gemäß Messstation Vetttersgasse	Lden Fluglärm
15.	22	24	49,3
16.	35	36	53,6
17.	124	111	53,7
18.	32	34	53,3
19.	30	34	51,8
20.	0	0	0
21.	0	1	30,7
22.	0	1	30,1
23.	0	2	32,1
24.	0	4	38,9
25.	54	54	53,4
26.	29	29	50,8
27.	0	0	0
28.	0	2	32,9
29.	107	105	56,4
30.	209	205	60,6

Weitere Lärmstatistiken für die Vetttersgasse können auf der Website der EANS ab dem Messbeginn dieser Station am 23.1.2008 abgefragt werden<sup>10</sup>.

Die Situation in Wien wird im UVB absolut vernachlässigt und aufgrund der Lärmberechnungen mit einem über 12 Monate gemittelten Lärmäquivalent auch geschönt. Es ist absurd, Ereignisse, die witterungsbedingt an rund 110 Tagen eines Jahrs stattfinden über 365 Tage zu mitteln. Diese Methode dient nur dem Flughafen und benachteiligt die betroffene Bevölkerung.

Zur fachlich ungenügenden Beurteilung der Fluglärmsituation im UVB wird auch auf den als Anlage 3 beigefügten Bericht des Ziviltechnikers Kath verwiesen, sowie auf die Stellungnahme der Physikerin Buschbeck (Anlage 4).

<sup>9</sup> [www.flugspuren.at/](http://www.flugspuren.at/)

<sup>10</sup> <http://www.eans.de/Mess.php?Lan=G&RegNr=661>

## **2. Verletzung von Grundrechten**

Massiver Flugbetrieb führt zu einer Entwertung der betroffenen Liegenschaften, die nicht entschädigt wird. Damit findet eine de facto Enteignung von Eigentum statt, die zugunsten eines Unternehmens passiert, das sich ungehemmtes wirtschaftliches Wachstum zum Ziel setzt und dieses Ziel mit der Umsetzung seines Masterplans 2015 seit 1998 konsequent verfolgt. Neben der Entwertung betroffener Liegenschaften liegt etwa am Laaerberg und in anderen Flugsicherheitszonen auch eine direkte Einschränkung der Grundstücksnutzung durch ein grundbücherlich verankertes Servitut vor, wonach eine Beschränkung der möglichen Gebäudehöhen in diesen Zonen verbüchert wurde. Weder wurden die Liegenschaftseigentümer um ihr Einverständnis gefragt, noch wurde hierfür eine Entschädigung angeboten.

Durch die Erteilung von Einzelgenehmigungen für ein als Gesamtprojekt im Rahmen einer UVP zu behandelndes Vorhaben wurden und werden die betroffenen Nachbarn um ihre Parteistellung und ihre Einspruchsmöglichkeiten gebracht. Konsequenterweise wurde dieses Procedere als Verletzung des EU-Rechts klassifiziert und eine ex-post UVP auferlegt. Hier wird nun in Form eines UVB versucht, eine Alibiaktion zu setzen und somit die Betroffenen wiederum um ihre Parteistellung zu bringen, wodurch auch der sonst im Instanzenzug des Verwaltungsverfahrens mögliche Zugang zu einem unabhängigen Gericht verwehrt wird.

Völlig außer Acht bleibt, dass die Grenzen des Wachstums für ein Wirtschaftsunternehmen jedenfalls mit der Vermeidung unzulässiger, schädlicher Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung festzulegen sind. Dieses Faktum wird bei der von Politik und Behörde gestützten Geschäftsentwicklung des Flughafens grob vernachlässigt, die tatsächlichen Auswirkungen werden stets verharmlost, und Rechtsverletzungen durch die Umgehung der UVP-Pflicht von den Behörden in Kauf genommen.

## **3. Umwelt- und Gesundheitsschädigung**

Die nachteiligen Auswirkungen der Zunahme der Flugbewegungen auf die Umwelt werden im UVB bagatellisiert. So wird etwa die Rolle des terrestrischen Verkehrsaufkommens vernachlässigt, das proportional und kausal mit dem Flugverkehr in der Region um den Flughafen (Zubringerfunktion) steigt. Negiert wird dabei auch, dass hierdurch breitflächig Belastungen mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen in einem vom BMFLuW als feinstaubbelastetem Sanierungsgebiet eingestuftem Bereich erhöht werden.

Zu derartigen Auswirkungen führt die Medizinerin Dr. Jutta Leth (Zwölfaxing) in einer Stellungnahme zum UVB u.a. folgendes aus:

Die medizinisch relevanten Folgen der bereits durchgeführten Kapazitätserweiterungen des Flughafens Wien werden unter anderem aus folgenden Gründen nicht adäquat eingeschätzt:

### **Thematik Lärm**

- Die betroffene Bevölkerungsgruppe wird erheblich unterschätzt
- Der Bericht stützt sich in der Beurteilung auf wissenschaftlich überholte und zum Teil auch fachlich zweifelhafte Studien und lässt die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung völlig außer Acht.



- Die von der WHO entwickelten Standards (Guidelines for Community Noise) werden nicht berücksichtigt und die als unbedenklich betrachteten Grenzwerte werden um Dimensionen zu hoch angesetzt.
- Vor allem die Ortschaften in unmittelbarer Nähe des Flughafens sind Einzelschall-Spitzenpegeln ausgesetzt, die weit über jeder gesundheitsneutralen Intensität liegen und den Aufenthalt im Freien für die Bevölkerung fast unmöglich machen (siehe Messergebnisse Zwölfaxing). Es wird auch die Möglichkeit, über Lärmschutzmaßnahmen entsprechende Linderung zu erzielen, dramatisch überschätzt.
- Entsprechend neuester Lärmforschungsergebnisse sind nicht über Monate gemittelte Durchschnittswerte für die Beurteilung der medizinischen Folgen heranzuziehen, sondern Spitzenschallpegel und Überflugfrequenz.
- Die derzeitigen Beschränkungen der Nachtflüge sind völlig unzureichend.

#### **Thematik Luftschadstoffe**

- Das Ausmaß der Exposition gegenüber Luftschadstoffen wird in erheblicher Weise unterschätzt, indem systematisch Unterschätzungen anderer Fachbeiträge kritiklos übernommen werden, im Gegensatz zu relevanter wissenschaftlicher Literatur (z.B. werden die Risiken von Substanzen mit Unit-Risk-Werten nie reflektiert bzw. ist das gewählte Irrelevanzkriterium völlig unadaptiert aus dem Straßenverkehr übernommen worden, was weder in Bezug auf das Emissionsspektrum noch auf Masse bzw. Partikelzahl in dieser Form übertragbar ist).
- **Es wurden keinerlei Messungen zu den lungengängigen - und daher von der Ärztekammer als besonders gefährlich eingestuft - Feinstaubpartikeln PM 2,5 durchgeführt - wobei die Anzahl die Gefährlichkeitsstufe ausdrückt**
- Es wurde keine Stellungnahme zur Langzeitexposition bzw. chronischen Exposition der Bevölkerung genommen, ebenso nicht zu den zahlreichen anderen Emittenten der Region und entsprechenden Kumulationseffekten der Belastungen für die Bevölkerung.
- Es wurde weder die Vorbelastung der Region erhoben, noch erfolgte eine zusammenfassende Darstellung von Kumulations- und Interaktionseffekten, auch hat man nicht versucht, Fremdstoffwechselwirkungen im menschlichen Organismus zu überprüfen.

#### **4. Keine Synopse der Auswirkungen der Einzelprojekte**

Der ex post-UVB behandelt die bisherigen uvp-pflichtigen Ausbauten wiederum als Einzelprojekte und es unterbleibt dadurch eine Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen. Somit wird auch hier durch die fortgesetzte Aufsplitterung der Sinn einer Umweltverträglichkeitsprüfung verfehlt. Hierzu wird auf die Stellungnahme von Univ.-Prof. Schopf der Technischen Universität Wien verwiesen, die als Anlage 5 beigefügt wird.

Insbesondere werden hierdurch auch die kumulierten Einflüsse auf den Naturraum, das Grundwasser und andere Schutzgüter nicht in ihrer Gesamtheit auf Basis des Masterplans 2015 bewertet, was die Zielsetzung einer Umweltverträglichkeitsprüfung klar verfehlt.

## 5. Resumé

Aufgrund des dargelegten Sachverhalts erscheinen die von der BI Lärmschutz Laaerberg bzw. den Unterzeichnern der Stellungnahme gestellten Anträge und Forderungen gerechtfertigt und die Behörde wird ersucht, diesen im Vorschreibungsweg Rechnung zu tragen, sowie einen Bescheid über die Zuerkennung der Parteistellung als Nachbarn bzw. als Bürgerinitiative zu erlassen, und die Antragsteller vom Fortgang des Verfahrens in Kenntnis zu setzen. Als Wiener Betroffene beantragen wir insbesondere:

- Einhaltung der WHO-Grenzwerte von max. 55 LAeq[dB] über 16 Stunden am Tag und max. 40 LAeq[dB] über 8 Stunden in der Nacht (im Freien, tagesbezogen); Berücksichtigung der Einzelereignisse und des Grundlärmpegels für die Beurteilung der Lärmbelastung und -begrenzung entsprechend WHO-Empfehlung und wirksame Gegenmaßnahmen bei Überschreitungen; somit Verringerung der Lärmbelastung auf ein nicht gesundheitsschädliches bzw. zumutbares Ausmaß im gesamten Stadtgebiet
- Gekurvter Landeanflug auf Piste 11 analog dem Anflugverfahren auf den John F. Kennedy Flughafen mit Scheitelpunkt der Anflugkurve auf Höhe Zentralfriedhof; absolute Deckelung der Anflüge auf die Piste 11 mit den Landezahlen von 1998
- Abschaffung sämtlicher „Incentives“, die den Flugverkehr anlocken (insbesondere des „Transfer Incentive“ zur Steigerung der Zahl der Umsteigepassagiere); keine Forcierung der Drehkreuz-Funktion des Flughafens Wien.

Für die BI Lärmschutz Laaerberg

Dr. Johann Hinteregger

Wien am 2. Dez. 2009



## ANHANG

### **Anlagenverzeichnis:**

#### *Anlage 1:*

Stellungnahme des Vereins Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden zum ex-post UVB des Flughafens Wien

#### *Anlage 2:*

Dipl. Ing. Kath Ziviltechniker GmbH:  
Schallpegelmessungen Vetttersgasse 17, 1100 Wien

#### *Anlage 3:*

Dipl. Ing. Kath Ziviltechniker GmbH:  
Bericht über die Sichtung der Unterlagen „Ex – Post“ – Umweltverträglichkeitsbericht

#### *Anlage 4:*

Dr. Brigitte Buschbeck: Stellungnahme zum “EX-POST-  
Umweltverträglichkeitsbericht” Flughafen Wien. Fachbereich Lärm, 03.100.

#### *Anlage 5:*

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Josef Michael Schopf: Stellungnahme betreffend  
„EX-POST-UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT FLUGHAFEN WIEN“