



DIPL. ING. KATH
ZIVILTECHNIKER GMBH
ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN
3002 PURKERSDORF, WIENERSTRASSE 7
TEL 02231/64224 FAX DW 18
E-MAIL: OFFICE@ZT-KATH.AT

Flughafen Schwechat - UVB

Bericht über die Sichtung der Unterlagen

"Ex- post" - Umweltverträglichkeitsbericht

zugänglich auf

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughaefen/verfahren/index.html>

GZ. 4445/09-b

Purkersdorf, 2009-11-30



DIPL.-ING. KATH
ZIVILTECHNIKER GMBH
ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN
3002 PURKERSDORF
WIENER STR. 7 ☎ 02231/64224

1 Einleitung

Zum Fachbeitrag Lärm des Ex-post Umweltverträglichkeitsberichtes des Flughafens Wien, datiert mit 31. Juli 2009, veröffentlicht auf der Homepage des BMVIT, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughafen/verfahren/index.html>, wird im Besonderen zu den Ausführungen betreffend Fluglärm Stellung genommen.

2 Allgemeines zur Form der Unterlagen

Die vorgelegte Untersuchung ist sehr umfangreich und wegen zahlreicher Querverweise nicht in allen Bereichen übersichtlich.

Da sie (zumindest unserem Büro) **nur über eine Verlinkung im Internet zugänglich** ist, war eine Sichtung bzw. Bewertung der Inhalte des "Fachbeitrages Lärm" vorerst erschwert.

Probleme traten vor allem im Zusammenhang mit den zugeordneten Plänen im A0-Format (manche Pläne auch größer) bzw. eingefügten Textseiten im A3- Format auf.

Die detaillierte Sichtung im Zuge eines durch Fluglärm betroffenen durchschnittlichen österreichischen Haushalts wäre in diesem Zusammenhang sicherlich mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Eine EDV- Ausstattung in Form von Farb-A3-Drucker und A0-Plotter ist bei Privathaushalten auch heute noch keinesfalls der Regelfall.

3 Beurteilungskriterien für Wohnbereiche lt. UVB 2009

3.1 Allgemeines

Zur Bestimmung von Relevanz und Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung und unzumutbarer Belästigung werden die Beurteilungskriterien der UVE Parallelpiste 11R/29L herangezogen.

Es handelt sich hierbei offensichtlich um jene Beurteilungskriterien, die in der "Mediation" vereinbart wurden und mit denen der Flughafen Wien im derzeit laufenden Verfahren versucht, die Bewilligung für den Bau einer dritten Start- und Landepiste zu erlangen.

Es sind diese Beurteilungskriterien als "frei vereinbart" einzustufen, sie entsprechen jedenfalls nicht den von der Weltgesundheitsorganisation vorgegebenen Grenzwerten und sind behördlich nicht approbiert.

Überdies sind die Beurteilungskriterien der UVE Parallelpiste 11R/29L ebenso wie die Mediationsunterlagen nicht frei einzusehen und somit als nicht zugänglich einzustufen

3.2 Ansätze des Flughafens im UVB - 2009

In der Einleitung des UVB Fachbeitrages über Lärm wird beschrieben, dass in dieser Untersuchung die "Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf den Siedlungsraum für den Planfall" dargestellt werden.

Genauere Beurteilungskriterien werden in der Folge nur mehr für "Wohnobjekte" und "lärmsensible Objekte" definiert, Freiraum wird generell nicht als Schutzgut bezeichnet oder behandelt.

An Wohnobjekten werden in der Folge folgende "**Beurteilungswerte**" herangezogen:

- Lden: 65 dB außen
- Tag: Leq 62 dB außen
- Nacht: Ln 55 dB außen
- Maximalpegelhäufigkeitskriterium Nacht: 1 * 65 dB innen bzw. 13 * 53 dB innen

3.3 zur Höhe der Beurteilungswerte

Dazu wird unsererseits **folgendes zur Höhe der "Beurteilungswerte"** angemerkt:

- Es werden beispielsweise **an Bundesstraßen** im Zeitraum Tag bei **Grenzwerten** von 60 dB, im Zeitraum Nacht bei 50 dB bereits Schallschutzmaßnahmen untersucht. Auch der Freiraum wird dort in der Regel mit untersucht bzw. können sogar Schallschutzmaßnahmen gegebenenfalls auch auf Freiraum ausgelegt werden. Bei der Untersuchung für den Flughafen hingegen wird der Freiraum generell nicht als Schutzgut behandelt oder näher ausgewiesen.
- Bei **niederösterreichischen Landesstraßen** können für eine Beurteilung auch strengere **Immissionsgrenzwerte** herangezogen werden. In der Richtlinie "Lärmschutz an Landesstraßen" werden in Abhängigkeit von den bestehenden Belastungen Grenzwerte von 60 (oder auch 55 dB) bei Tag bzw. 50 (oder auch 45 dB) in der Nacht herangezogen.
- In **Gewerberechtlichen Verfahren** wird vergleichsweise durch Amtssachverständige der Länder vom Ersteller schalltechnischer Unterlagen immer wieder gefordert, auch Gartenbereiche oder ähnliche Aufenthaltsbereiche im Freien zu untersuchen, häufig werden dafür eigene Schallschutzmaßnahmen gefordert. Es werden hier **auch Widmungsmaße** (z.B. 55 dB bei Tag oder 45 dB in der Nacht, für Wohngebiete) **untersucht**.
- Die **seitens des Flughafens Schwechat vorgelegten Werte** (die zuvor für Wohngebiete aufgelistet wurden) liegen doch **in deutlich höherer Größenordnung**, damit in einer Größenordnung, **die bei Straßen vor Gültigkeit des UVP- Gesetzes** angewendet wurde und mit Einführung des UVP-Gesetzes gewissermaßen "abgeschafft" wurde. Die Werte selbst wurden offensichtlich im "Mediationsverfahren" zwischen nicht näher ersichtlichen Partnern vereinbart und sind nicht nachvollziehbar.

3.4 zu den Kategorien der Beurteilung bzw. zum Zeitraum Abend

Ebenso wird unsererseits **folgendes zur den untersuchten Kategorien der Schutzgüter des Fachbereichs Lärm** angemerkt:

Freiraum wird im "Umweltverträglichkeitsbericht" **offensichtlich nicht als besonders zu beschreibendes Schutzgut angesehen**, ebenso

Bürogebäude und andere vergleichbare Einrichtungen, in denen sich Menschen tagsüber über längere Zeit regelmäßig aufhalten oder in denen konzentriertes Arbeiten in ruhiger Umgebung erforderlich ist.

Für **Wohnräume** werden in der die Beurteilung folgende Annahmen beschrieben:

Bei Tag: geschlossene Fenster (hinsichtlich der Lüftung soll "Stoßlüftung zumutbar" sein)

Am Abend: keine Angaben über die angewendeten Beurteilungskriterien

In der Nacht: keine Angabe über die angewendeten Beurteilungskriterien,

für **Schlafräume**:

Bei Tag: keine Angabe über die angewendeten Beurteilungskriterien

Am Abend: keine Angabe über die angewendeten Beurteilungskriterien

In der Nacht: gekippte Fenster, Kriterium: "Außenpegel minus 15 dB",

Als **Objekte mit "lärmsensibler Nutzung"** werden

- Kindergärten, Schulen, Horte ab Ld 55 dB außen (Schutzgut Klassenzimmer und Ruheräume)
- Krankenhäuser, Tag 30 dB innen (55 dB außen, geschlossene Fenster), Nacht 30 dB innen (55 dB außen, geschlossene Fenster) sowie
- Pflegeheime: Nacht 30 dB innen, (45 dB außen, gekippte Fenster) angesehen.

"Normales Wohnen" in Wohngebäuden wird offensichtlich **nicht als "lärmsensible Nutzung" angesehen**, so dass sich beispielsweise für Kinder im Kindergartenalter folgende wenig plausible Beurteilung ergibt:

- Kinder tagsüber **im Kindergarten**: Beurteilungskriterium 55 dB außen, im Raum erfolgt Beurteilung unter Annahme geschlossener Fenster.
- Kinder tagsüber **zu Hause betreut**: Beurteilungskriterium 62 dB außen, im Raum erfolgt die Beurteilung unter Annahme geschlossener Fenster.

Ebenso wird in einer Beurteilung in dieser Form wohl nicht berücksichtigt, dass Kleinkinder oder Volksschulkinder meist deutlich vor 22 Uhr einschlafen können sollten. Für ein Schlafbedürfnis dieser Altersgruppe im Zeitraum Abend (19:00 - 22:00), das zudem ja keinesfalls auf Kinder beschränkt ist, werden keine angepassten Beurteilungskriterien formuliert, der **Zeitraum Abend als solcher reduziert sich** mangels strengerer Beurteilungskriterien (als für den Zeitraum Tag) in der Untersuchung letztendlich auf **eine Eingangsgröße in der Bildung des Lden**, ansonsten werden am "Abend" offensichtlich dieselben Beurteilungskriterien wie am "Tag" herangezogen.

Die heute als "Stand des Wissens" anzusehende, interdisziplinär erarbeitete **Richtlinie 3 des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung ÖAL** fordert aber auch für Fluglärm ausdrücklich eine **getrennte Untersuchung für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht**, selbstverständlich nicht als Selbstzweck **sondern in Hinblick auf eine adäquate Beurteilung** (z.B. "Abend" = "Nacht + 5 dB").

4 Untersuchungsbereich lt. UVB 2009

Auffällig erscheint, dass hinsichtlich des **Westens und Südens Wiens** kaum bzw. keine Angaben zur Fluglärmbelastung ersichtlich sind.

Wenn diese dicht bevölkerten und direkt überflogenen Siedlungsbereiche tatsächlich nicht relevant durch Fluglärm betroffen sein sollten, so wäre doch mindestens eine entsprechende Dokumentation zu erwarten gewesen.

Auch in den **westlichen Bezirken Wiens** werden die **Höhenzüge des Wienerwaldes** beim Landeanflug relativ knapp überflogen. Hierzu sind keine näheren Angaben ersichtlich.

Bereits wenige hundert Meter **westlich von Kledering** liegen Wohnsiedlungen deutlich höher als an dem wiennah situierten untersuchten Einzelpunkt in Kledering (Immissionsort SE019 der Untersuchung des Flughafens) und damit **möglicherweise näher** zu anfliegenden Luftfahrzeugen (vor allem Landeanflug zur Piste 11 des Flughafens) als es bei dem angeführten Einzelpunkt der Fall ist.

- Eine **Aussage zu diesen Bereichen** ist in den Umweltunterlagen nicht ersichtlich.
- Es ist auch **nicht ersichtlich, ob diese Bereiche überhaupt dahingehend näher untersucht wurden.**

In den meisten Kartierungen im Zuge der Texte scheinen diese intensiv bewohnten Großstadtbereiche überhaupt nicht in den Planausschnitten auf obwohl sie selbstverständlich für eine Beurteilung relevant sind

Purkersdorf, 2009-11-30
DI.Kath ZT-GmbH



DIPL.-ING. KATH
ZIVILTECHNIKER GMBH
ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN
3002 PURKERSDORF
WIENER STR. 7 ☎ 02231/64224