

**Stellungnahme zum "EX-POST-Umweltverträglichkeitsbericht" Flughafen  
Wien. Fachbereich Lärm, 03.100.**

Dr. Brigitte Buschbeck

**I. Zusammenfassung der grundlegenden Kritikpunkte:**

Der gesamte Fachbeitrag Lärm, 03.100 beruht auf unrichtigen Voraussetzungen: Einerseits ist das Prognoseszenario „Planfall“ durch eine zu niedrig angesetzte Anzahl von möglichen Flugbewegungen und ferner durch einen zu hoch bewerteten Effekt der Flottenmodernisierung in seiner Lärmbelastung unterschätzt.

Andererseits ist beim „Nullfall“ der Effekt der Flottenmodernisierung ganz weggelassen. Ebenso sind andere (von den Ausbauten unabhängige) mögliche Lärm mindernde Effekte, die durchgeführt wurden oder noch werden, nicht berücksichtigt. Das Nullszenario ist also in seiner Lärmbelastung überschätzt. Damit wird auch ein korrekter Vergleich Planszenario-Nullszenario unmöglich.

Daher sind sämtliche Tabellen, Lärmkarten, Vergleiche, die auf diesen Voraussetzungen aufbauen, unrichtig. Lärmzonenkarten sind unrichtig. Schlüsse über die Einhaltung von Grenzwerten/Schwellenwerten sind unrichtig. Eine Prüfung durch unabhängige Gutachter und eine umfassende Berichtigung wird verlangt!  
Lärmmindernde Maßnahmen, wie die Beschränkung der absoluten Anzahl von Überflügen und/oder das Umfliegen von sensiblen oder dicht besiedelten Gebieten werden verlangt.

**II. Begründung dieser grundlegenden Kritikpunkte:**

- 1.) Der Fachbeitrag Lärm 03.100 geht im Planszenario von einer Endauslastung im Jahr 2020 von 270.000 Flugbewegungen aus. Dem gegenüber wird in einer Stellungnahme der Technischen Universität Wien (Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik vom 16.7.08, erstellt von Prof. Dr. Schopf) belegt, dass schon das 2-Pistensystem wesentlich mehr Flugbewegungen zulässt. Zitat: „...Die vom Flughafen veröffentlichten IFR-Flugbewegungen für 12 Monate rollierend (06/2007-05/2008) zeigen mit 287.753 Flugbewegungen, dass im 2-Pisten-System mehr möglich ist...“. Es wird in dieser Studie weiters belegt, dass im Planszenario bis zu 335.000 Flugbewegungen möglich wären. Tatsächlich werden für 2020 auch von der Flughafen Wien AG auf Grund der prognostizierten Passagierzahlen wesentlich mehr als 270.000 Flugbewegungen erwartet, wie dies aus der Präsentation zum 3. Quartal 2009 der Flughafen Wien AG urkundlich hervorgeht.
- 2.) →Das Planszenario im Fachbeitrag Lärm 03.100 geht von unrichtigen Voraussetzungen über die Einführung von neuen, leiseren Flugzeuggruppen aus. Technisch eventuell mögliche Verbesserungen werden für das Jahr 2020 als bereits realisiert vorausgesetzt, ohne auch Prognosen für den kommerziellen Sektor untersucht zu haben.  
→Die stärksten Zweifel an der Realitätsbezogenheit des angenommenen Flugzeugmixes für 2020 entstehen durch einen Vergleich mit einer von der EU in Auftrag gegebenen Studie über die Entwicklung des Fluglärms in Europa: „Study on Current and Future Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports“, Final Report, ANOTEC Consulting, S.L. Doc.nr. PANO12-4-0, 10-11-2003,

die sehr genau die zukünftige Entwicklung des Flugzeugmixes unter Berücksichtigung ökonomischer Aspekte untersucht. Sie kommt z.B. zu völlig anderen Prognosen für das Abnehmen der Anzahl der vom Lärm Betroffenen als das Planszenario, wonach die Anzahl der Überflüge nach 2010 nicht mehr zunimmt.

Während im Beispiel: „Rückgang der Anzahl Betroffener in der Fluglärmszone  $L_n(\text{Nacht}) > 45 \text{ dB(A)}$  bei gleich bleibendem Luftverkehr in 10 Jahren“ die Anotec Studie -5% angibt, sind es bei der Flughafen Wien AG zwischen den Jahren 2010 ( FB 04.110, der UVE zur 3.Piste ) und 2020 ( FB02.110 der UVE ) -50 %, so hin zehn mal so viel !!

### **III. Einige weitere spezielle Kritikpunkte:**

Es werden hier nur einzelne Punkte herausgegriffen, da eine genauere Beurteilung im Einzelnen (z.B. bei den lärmsensiblen Punkten) auf Grund des unter I. und II. erwähnten Defizits oft nicht möglich ist.

**1.) Zu Einleitung, Aufgabestellung**(Seite 3): In der Stellungnahme der Kommission in Beantwortung des Europäischen Bürgerbeauftragten Dr. P. N. Diamandouros wird von einer EX-POST UVP gesprochen, der sich auch Spanien und Italien unterziehen mussten. Auch wenn jetzt von der Flughafen Wien AG von einem EX-POST UVB gesprochen wird, **darf das Recht der einsprechenden BIs und Personen usw gegenüber einer echten UVP nicht verringert werden. Das heißt: Auch eine Ex Post UVP hat die Mitwirkungsrechte Betroffener zu wahren.**

**2.) Zu Untersuchungsrahmen**(Seite 3,4): obwohl zunächst von schädlichen und belästigenden Auswirkungen ausgegangen wird, wird der Untersuchungsrahmen dann eine Seite weiter nur definiert als „jener örtliche Raum, der von möglichen erheblichen Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt betroffen sein kann“ . **Wir verlangen, den räumlichen Rahmen so festzulegen, dass auch belästigende Auswirkungen sichtbar werden und weiters Maßnahmen zu setzen, um auch diese Auswirkungen zu verringern.**

(Seite 4): „Als Prognosejahr wird das Jahr 2020 festgelegt“

**Aber manche Lärmkarten beziehen sich nur auf das Jahr 2010. Wir verlangen einen identen Endzeitpunkt.**

**3.) Zur Wirksamkeit von Maßnahmen**(Seite 15): Sie wird nur danach beurteilt, wie sie sich auf die Immissionen in Innenräumen in einem sehr beschränkten Gebiet um den Flughafen auswirken. **Auch der Außenraum inklusive Wienerwald, Donauauen, Grünruhelagen müssen untersucht werden. Die Auswirkungen auf die Ballungszentren Wien und Umgebung müssen untersucht werden. Belästigungen müssen berücksichtigt werden. Lärm-mindernde Maßnahmen müssen ergriffen werden, wie z.B das Umfliegen dicht besiedelter Gebiete!**

Das Naherholungsgebiet Wienerwald hat seit 2003 eine wesentliche Lärmverschlechterung durch den Fluglärm erlitten, es ist ein sonst ruhiges Gebiet, sonstigen Verkehrslärm gibt es dort in weiten Teilen nicht. **Diese Verschlechterung im südlichen Wienerwald zwischen Nullfall und Planfall ist mit Hilfe des Sydney-Modells darzustellen, die Anzahl der Überflüge in diesem „Biosphärenpark“ ist zu reduzieren.**

**EU-RL; 2002\_49EG „ruhige Gebiete in Ballungsräumen“ ist zu beachten!**

4.) **Die verwendeten Schwellenwerte (Seiten 17-22)** sind für Fluglärm viel zu hoch, die Werte der WHO liegen um mindestens 10 dB(A) darunter, das wäre 1/10 der Anzahl der Überflieger. Für nächtlichen Fluglärm wurden kürzlich die anzustrebenden Werte auf  $L_n=40$  dB(A) herabgesetzt. Aus neueren Studien geht hervor, dass schon ab 40 dB(A) medizinisch relevante Beeinträchtigungen (z.B. Erhöhung des Blutdrucks) zu erwarten sind.

Laut Auskunft Sachverständiger und nach Vorgaben der WHO ist Lärm, wenn tiefe Frequenzen wesentlich sind, mit Zuschlägen zu versehen. Zusätzlich ist bei intermittierendem Lärm ebenfalls ein Zuschlag für die Beurteilung wichtig. Die A-Bewertung ist nur für leise Geräusche gültig! Die Herabsetzung der Schwellenwerte auf die von der WHO angestrebten Werte wird gefordert, sowie die Berücksichtigung, dass Fluglärm tiefe Frequenzen aufweist und gepulst auftritt.

**5.) Maximalpegelhäufigkeiten für die Nacht (Seite 22, Karten 12, 13):**

Die Festlegung der Maximalpegelhäufigkeiten für die Nacht bei  $13 \times 68$  dB +  $1 \times 80$  dB, so wie die auf Karten 12 und 13 angegebenen Pegelhäufigkeiten außen, gewähren nicht einen effektiven Gesundheitsschutz. Sie entsprechen nicht dem Schutzziel von ÖAL 3/1. Strengere Kriterien sind nach heutigen Erkenntnissen der Medizin gefordert.

Das Deutsche Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (vom 1. Juni 2007), sieht in Artikel 1 „Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“, §2 „Errichtung von Lärmschutzbereichen“, (2), 1. neue Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des §4 Abs.1 Nr.1 und 2 vor:

„Nacht-Schutzzone bis zum 31. Dezember 2010:  $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$ “

“Nacht-Schutzzone ab 1. Januar 2011:  $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$ “

Eine ähnlich strenge Regelung wird auch für die Umgebung unseres Flughafens Wien gefordert!

**6.) Krankenhäuser, Kindergärten, Schulen:** geschlossene Fenster zu verlangen ist unzumutbar!

Zahlreiche sensible Gebiete wie Krankenhäuser, Schulen und Kindergärten sind heute schon durch krankmachenden Fluglärm betroffen.

Auch hier gilt, auf Grund des unter I. und II. erwähnten Defizits, dass die Lärmsituation für den Planfall grob unterschätzt wird.

Speziell bei Kindergärten und Schulen ist der Außenraum zu untersuchen: Kinder wollen und müssen(!) im Freien spielen können! Es werden auch außen Lärm mindernde Aktionen verlangt, wie z.B. Überflugsbeschränkungen, Verlegung der Flugrouten.

7.) Im Übrigen verweisen wir auf die Kritikpunkte in unserer „Stellungnahme zu den Fachbeiträgen Fluglärm 02.110 und zusammenfassende Lärmdarstellung 02.160 und zum UVE Variantenvergleich Fluglärm 04.110 der Firma Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH“, insbesondere auf die Punkte 19,20 und 21.