

Mag.<sup>a</sup> Brigitte und Mag. Martin Krenn  
Kranichgasse 47  
2320 Schwechat  
Email: brigitte-krenn@aon.at  
EINSCHREIBEN

An die Niederösterreichische Landesregierung  
p.A. Amt der NÖ Landesregierung  
Abteilung Umweltrecht (RU4)  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten

**Betrifft:**

**RU4-U-302**

**Stellungnahme und Einwendungen**

**gemäß § 19 Abs 1 Z 1, iVm § 9 Abs. 5 und iVm § 24h Abs 1 Z 2 lit a und c UVP-G  
betreffend dem Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG;  
Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 1.3.2007.**

**I. Stellungnahme**

Wir sind gem. § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 Nachbarn betreffend dem Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG, Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 01.03.2007, da wir in 2320 Schwechat wohnen und somit in jenem räumlichen Bereich, in dem es zum Zeitpunkt der Genehmigung nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zu nachteiligen Einwirkungen iSd in § 19 Abs 1 UVP-G 2000 geregelten Art kommt.

Das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG; Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 01.03.2007 zu GZ: RU 4-U-302 (im Folgenden als „Vorhaben“ bezeichnet) widerspricht den Umweltschutzvorschriften Österreichs, Niederösterreichs und der Europäischen Union. Des weiteren verstößt das bisherige Verfahren gegen die Bestimmungen des AVG.

**II. Einwendungen**

Als durch ein infolge des größeren Kreises seiner Auswirkungen vom gegenständlichen Vorhaben massiv betroffene Nachbarn erheben wir daher binnen offener Frist zu dem Vorhaben folgende Einwendungen:

- 1. In den UVE-Unterlagen wurde die Gesamt-Kapazität eines 3-Pisten-Systems 2020 aufgrund unvollständiger Fakten und Zahlen der Vorbelastungen ermittelt. Die UVE entspricht daher nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit.**

**Zur Untermauerung wird eine Stellungnahme der TU Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (TU Wien Institut f. Verkehrsplanung u. Verkehrstechnik, Stellungnahme\_UVP\_VIE, 17.07.2008), vorgelegt. Die zu erwartende exorbitante Erhöhung der Flugbewegungen steigert massiv die Lärmbelastung in mittelbarer und unmittelbarer Umgebung unserer Liegenschaft und führt zu einer unzumutbaren Belästigung im Sinne des § 17 Abs 2 Z c UVP-G.**

Die unzumutbaren Lärmbelastungen betreffen uns insbesondere, da unsere Liegenschaft unmittelbar von den Lärm-Immissionen aus den alten und neuen Flugkorridore für Starts 29R, Starts 34, Starts 29L und Landungen 11R und zusätzlich noch von den Lärm-Immissionen aus dem Betrieb der Autobahn S1 und des massiven regionalen Straßenverkehrs betroffen sein wird.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt als Richtwerte im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes, am Tag immissionsseitig 55 dB und in der Nacht 45 dB einzuhalten.

Die in der Bundes-LärmV 2006 beschlossenen Schwellenwerte – unserer Ansicht nach eine bedenkliche „Anlassgesetzgebung“ für den Flughafen Wien - für den zivilen Flugverkehr  $L_{den}$  65 dB und  $L_{night}$  55 dB entsprechen weder der empfohlenen Richtlinie der WHO noch sind sie für unsere tatsächlichen örtlichen Verhältnisse zumutbar.

Außerdem wird bei Anwendung der Schwellenwerte der Bundes-LärmV 2006 übersehen, dass dieses Umgebungslärmschutzgesetz die Erhebung des Lärms zum Zwecke der Sanierung bestehender Anlagen zum Ziel hat. Bei Genehmigung neuer Anlagen – wie beim antragsgegenständlichen Vorhaben – jedoch die Werte der WHO heranzuziehen (WHO 1999) sind.

## **2. Unrichtige Lärmzonenberechnung**

Auf S. 27 des Fachbeitrages 02.110 wird unter Bezugnahme auf die Lärmzonen folgendes ausgeführt:

„Für die Berechnungen mit INM sind als Eingabedaten nachstehende Daten erforderlich. 1) Angaben über den Flugplatz, wie Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes, Koordinaten der Pistenendpunkte, die Höhe des Flugplatzes, die durchschnittliche Tagestemperatur, die durchschnittliche Luftfeuchtigkeit und Luftdruck und optional Daten des umliegenden Geländes. Die Berechnungen wurden mit einer durchschnittlichen Tagestemperatur von 15°C und einer durchschnittlichen Luftfeuchtigkeit von 70% angesetzt. Die Lärmzonen beziehen sich auf Flugplatzniveau.“

Die Lärmzonendarstellung ist unrichtig, da die Lärmzonen nichts über die tatsächlichen Belastungen an einzelnen Tagen mit höherer Luftfeuchtigkeit und höheren Tagestemperaturen aussagen. Es ist amtsbekannt, dass an schwülen, heißen Sommertagen oder an Tagen mit Inversionswetterlage mit einer dichten Wolkendecke Fluglärm besonders laut ist. Wir sind daher durch das projektierte Vorhaben unzumutbar belästigt.

## **3. Bestandsszenario 2003**

Das Messverfahren der von der Konsenswerberin betriebenen Lärmmeßeinrichtung ist – insbesondere für die Unterscheidung in Flugverkehrs- oder Fremdgeräusch – näher zu beschreiben. Weiters sind die für das Jahr 2003 gemessenen Werte den rechnerisch ermittelten Werten des Bestandsszenarios 2003 gegenüberzustellen.

So wird auf Seite 40 im Fachbeitrag 02.110 bei der Lärmzonendarstellung  $L_{den}$  für das Bestandsszenario 2003 der Messpunkt SW030 innerhalb der 60 dB  $L_{den}$ -Zone dargestellt. Dagegen spricht, dass der Wert  $L_{den}$  (00:00 bis 24:00 Uhr) der Messreihe Nr.2003-07/04

der Konsenswerberin vom 18.07.2003 10.00 Uhr bis 07.08.2003 05.00 Uhr einen Leq für Flugverkehr von 53,3 dB am Messpunkt Schwechat Andromedaweg ergibt. Desgleichen liegt in der Lärmzonendarstellung auf Seite 41 im Fachbeitrag 02.110 bei der Lärmzonendarstellung Ln für das Bestandsszenario 2003 der Messpunkt SW030 innerhalb der 50 dB Leq-Zone. In oben zitierter Messreihe Nr.2003-07/04 beträgt der Wert am Messpunkt Andromedaweg 41,6 dB Nacht-Leq. Der Andromedaweg befindet sich nur unweit des Messpunktes SW030, soweit dieser auf Übersichtskarten verortet werden konnte. Weiters muss hier angeführt werden, dass oben genannte Messreihe Nr. 2003-07/04 von Mitte Juli bis in den August hinein durchgeführt wurde und daher innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate stattgefunden hat. Des weiteren fanden in diesem Zeitraum 89,1 % der Starts auf Piste 29 statt, was einen überdurchschnittlichen Wert im Verhältnis zum Jahreswert darstellt.

Für den Kurvenflug sind die Unterschiede zwischen Mess- und Rechenwerten darzustellen. Insbesondere der Höhendrehpunkt bei Starts Piste 29 soll 1 bis 2 dB höhere Messwerte als Rechenwerte ergeben. Dies ist auch auf das Null- und Planszenario 2020 anzuwenden.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist daher unvollständig und bietet keine Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, sondern gefährdet unsere Gesundheit in größerer Weise als von der Konsenswerberin dargestellt.

- 4. Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G ist im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung des Schutzguts Mensch möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 führen. Eine unzumutbare Belästigung im Sinne des § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 Abs 2 GewO 1994 stellt u.a. die Belästigung der Nachbarn / Nachbarinnen durch Lärm dar.**

**Die exorbitant wachsende Anzahl der Flugbewegungen und damit die Belästigung durch den Fluglärm, ist aber in der UVE nicht verbindlich auf bestimmte An- und Abflugwege festgelegt und daher ist eine konkrete Ermittlung des künftigen Sachverhalts unmöglich.**

Die schwerwiegendsten Auswirkungen des Flugverkehrs, der Fluglärm und die Luftschadstoffe, können in den UVE-Unterlagen örtlich nicht verbindlich zugeordnet werden. Die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts, ob infolge der Immissionsbelastungen durch Lärm eine sekundäre Lärmwirkung (Belästigung) zu erwarten oder nicht zu erwarten wäre, ist konkret nicht möglich.

Die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse künftiger Immissionsbelastungen betreffend unsere Liegenschaft sind für uns infolge der Unterlassung konkreter Zuordnung von Flugrouten nicht abschätzbar. Die negativen Auswirkungen des Vorhabens durch die zu erwartenden hohen Immissionen von Lärm und Luftschadstoffe sind für mich nicht überprüfbar und ist daher eine unzumutbare nachbarliche Immissionsbelästigung durch das Vorhaben nicht auszuschließen.

Die UVE entspricht nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit. Da infolge der mangelhaften Zuordnung der Flugrouten eine willkürliche Handhabung der Bewegungsverteilungen auf die Flugrouten, im Sinne aktueller wirtschaftlichen Wünsche der Projektbetreiber ermöglicht wird, stellt dies einen gravierenden Mangel in der UVE dar. FB Flugrouten und Pistenbelegungen 1B, 30.04, 776\_1\_1 Info Flugrouten, Seite 2 Abs. 5: „Dabei bzw. bei den in diesem Dokument angesprochenen Maßnahmen (Routenfestlegungen, Pistenverteilungen) in einem künftigen Pistensystem handelt es sich nicht um formal bindende Festlegungen.“

Dass die dargestellte Lärmbelastung nur eine Annahme ist, zeigen weiters die Zielwerte, die im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ des Mediationsverfahrens Flughafen Wien am 27. Mai 2003 beschlossen wurden. Diese geben Zielwerte für die Pistenbelegung über den Jahresdurchschnitt an (vgl. Evaluierungsbericht 2006 des Dialogforum Flughafen Wien, Umsetzung des Teilvertrages, S. 6).

Vor allem in den Bereichen Starts Piste 29 und Landungen Piste 34 werden jährlich die Zielwerte des Teilvertrages überschritten. Diese Ungenauigkeit für die Pistenbelegung setzt sich dann bei der Belegung der SIDs fort, und so sind für das Prognoseszenario für die SID-Belegungen auch auf Grund der unterschiedlichen Pistenbelegung andere Werte zu erwarten, als diese hier dargestellt werden.

<b>Piste (ARR/DEP)</b>	<b>Zielwert</b>	<b>IST 2006</b>
<b>Landungen (ARR)</b>		
Piste 11	11,5 %	12,4 %
Piste 16	27,5 %	27,5 %
Piste 29	20,0 %	15,7 %
Piste 34	41,0 %	<b>47,3 %</b>
<b>Starts (DEP)</b>		
Piste 11	3,0 %	1,0 %
Piste 16	22,0 %	17,6 %
Piste 29	63,0 %	<b>72,2 %</b>
Piste 34	12,0 %	9,3 %

5. **Die Wertung der Schallimmissionen in der umweltmedizinischen und -hygienischen Beurteilung der UVE ist mehrheitlich nach zu hohen Schwellenwerten im Dauerschallpegel vorgenommen worden. Die besonders belastenden Maximalpegelhäufigkeiten werden dafür nur geringfügig behandelt. Als Lärmpegel werden als Maximalpegel nach der VO-Umgebungslärmgesetz  $L_{den}$  65dB und  $L_{night}$  55 dB angeführt und keineswegs die Richtlinien der WHO mit 55 dB für den Tag und 45dB für die Nacht, vorsorglich herangezogen.**

**Für die Maximalpegelhäufigkeitsberechnungen werden unzureichende Kriterien für Tag- und Nacht erstellt:**

- 1 x 80 dB außen - das entspricht 1 x 65 dB innen,
- 13 x 68 dB außen - das entspricht 13 x 53 dB innen.

**Langfristig wäre dieser Maßnahmenvorschlag als primäre Lärmwirkung (Störung) mit seiner Wirkung auf den Schlaf als die Gesundheit schwer belastend schon deshalb unzulässig, da international hauptsächlich die Aufweckreaktionen zwischen 45 dB und 52/53 dB liegend, bewertet werden.**

Maximale Schallimmissionen betreffen uns besonders, da der unmittelbar über unserer Liegenschaft führende Flugkorridor für die Flugrouten Starts 29R bereits jetzt in den Tag- und insbesondere Abendstunden besonders häufig befliegen wird und eine exorbitante Steigerung durch das Projekt zu erwarten ist.

Die zunehmende Häufigkeit der Exponierung durch Maximalpegeleinzelereignisse, bildet insbesondere am Abend eine unzumutbare Lärmbelastung und setzt unseren abendlichen Ruheanspruch bedeutend herab. Da besondere Vorkehrungen zur Vermeidung von Gesundheitsfährdung oder Belästigungen, wie z.B. die Anwendung eines 10-dB-Abzuges für den Abend bzw. ausreichende Erholungspausen, im FB Medizin und Umwelthygiene nicht angesprochen werden und eine verbindliche Festlegung der Flugrouten nicht erfolgt, ist mit erheblichen Belästigungsreaktionen durch die vermehrten Überflüge unserer Liegenschaft zu rechnen.

Weiters ist die Darstellung der Umhüllenden Nacht für 13x68 dB und 1x 80 dB unzureichend. Im Handbuch zum Umgebungslärm des Lebensministeriums (S. 24) sind schon jene Wohngebäude mit dem Einbau von Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen ohne Austausch bestehender Fenster zu berücksichtigen die einen LA max von >62 dB nachts aufweisen. Diese Tabelle sieht noch weitere Maßnahmen für verschiedene Maximalpegel vor. Diese sind im Untersuchungsgebiet darzustellen und anzuwenden. Als Beispiel soll hier ein Fanomosbild (siehe Beilage) einer Nacht abgebildet werden. Drei dieser Flugbewegungen erreichten bei der Lärmmessstelle Zwölfaxing 84,7 dB, 76,2 dB und 76,7 dB. Der Bereich Schwechat und damit unserer Liegenschaft, wo diese Flugzeuge in der Nacht querten, ist in keiner der dargestellten Lärmzonen für die Nacht enthalten, obwohl Werte über 68 dB erreicht wurden.

Die alleinige Darstellung der Flugrouten ist unzureichend und spiegelt nicht unsere Belastungssituation wider. Es wird dargestellt, dass die Nachtflugrouten für Starts 29R keinen Belastung für unsere Liegenschaft aufweisen, weil diese unsere Liegenschaft nicht berühren. Tatsächlich wird über unsere Liegenschaft fallweise geflogen. Auch nicht querende Luftfahrzeuge erzeugen im Bereich unserer Liegenschaft enorme Schallpegel wie oben angeführt und führen damit zu Aufwachreaktionen und beeinträchtigen unseren Schlaf und somit unsere Gesundheit.

Weiters ist die vorgeschlagene Reduktion der Nachtflüge zwischen 23.30 und 5.30 Uhr unzureichend. Einzelschallereignisse wie oben dargestellt beeinträchtigen unseren Schlaf und damit unsere Gesundheit. Zwischen 22.00 und 23.30 Uhr und 5.30 und 6.00 Uhr können in der Stunde 48 Flugbewegungen stattfinden, was eine enorme Störung des Schlaf- und Ruhebedürfnisses bedeutet. Ein Nachtflugverbot ist vorzuschreiben.

Aufgrund internationaler umweltmedizinischer Studien ist offensichtlich, dass als Folge derartiger Maximalpegeleinzelergebnisse verbunden mit zunehmender Häufigkeit, Personen die erhöhtem (Nacht-)Fluglärm ausgesetzt sind, häufiger höhere ihre Gesundheit schädigende Blutdruckwerte haben, als Menschen mit in ruhigeren Wohngebieten. In diesem Zusammenhang weisen wir auf die von der EU geförderte aktuelle internationale HYENA - Studie hin. **HY**pertension and **E**xposure to **N**oise **N**ear **A**irports: the **HYENA** Study <http://www.hyena.eu.com/links.htm>

So zeigt etwa der Schwechater Gesundheitsbericht 2007 der ÖBIG Forschungs- und Planungsgesellschaft mbH (Jänner 2008) auf, dass die Krebssterblichkeit bei Männern und Frauen unter 75 Jahren über dem nö. und dem österreichischen Durchschnitt liegt. Nach diesem Bericht ist die Schwechater Bevölkerung nervöser, bedrückter und trauriger als der Durchschnitt der niederösterreichischen Bevölkerung. Die Krankenhausmorbidity zeigt bei der männlichen Schwechater Wohnbevölkerung im Vergleich zum Bundesdurchschnitt höhere Raten bei den unter 15-jährigen bei Atemwegserkrankungen, Krebserkrankungen und psychiatrischen Erkrankungen auf. Die Krankenhausmorbidity der 15- bis 59-jährigen Schwechater bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen liegt 5% über dem Bundesdurchschnitt, bei den über 60-jährigen 6% darüber. Die Schwechater Bevölkerung leidet häufiger an chronischen Erkrankungen wie allergischem Asthma, Tinnitus, Magen-/Darmgeschwüren, Arthritis/Arthrose und Krebs als der nö. Durchschnitt. Ein Ergebnis des Gesundheitsberichtes ist, dass sich 51% der Befragten durch Straßenverkehrslärm und 73% der Befragten durch Fluglärm öfter oder fast den ganzen Tag gestört fühlen.

Extraaurale Auswirkungen der Lärmbelastung sind daher ebenso naheliegend wie die Auswirkungen der Schadstoffbelastungen in der Region. Die Ergebnisse des Schwechater Gesundheitsberichtes sind daher in die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens einzubeziehen. **Wir sehen unsere Gesundheit durch das Vorhaben schwer beeinträchtigt.**

- 6. Landungen bei Südost-Wind auf Piste 11R bis 22.30 Uhr, wie für das Planszenario 2020 vorgesehen, gefährden unsere Gesundheit zusätzlich und widersprechen unse-**

## **rem abendlichen und nächtlichen Ruheanspruch.**

### **7. Unzumutbare Pegelerhöhung im Bereich Gymnasium Schwechat**

Beim Gymnasium Schwechat ergibt sich laut Fachbeitrag 02.130 durch das Vorhaben eine Pegelerhöhung von 62,4  $L_{den}$  auf 62,7  $L_{den}$ .

Dieser Dauerschallpegel ist auch im Nullszenario für Kinder und Lehrer, wie mich Martin Krenn, in einem Schulgebäude unzumutbar (und noch mehr die Zunahme im Planszenario). Unterricht bei geschlossenen Fenstern und 5-minütiges Zwangslüften in den Unterrichtspausen sind für die Lufthygiene des Innenraumes unzumutbar. Weiters liegen im Umkreis dieser Schule noch weitere lärmsensible Objekte wie Schulen, Kindergärten und Kirchen, die ebenso besonders schutzbedürftig sind. Im Fachbeitrag 02.170 bezieht sich der Gutachter selbst auf Studien, die eine verminderte Leseleistung bei einem  $L_{eq}$  von 55 dB außen nachweisen sowie auf eine Studie die das Nachlassen der Gedächtnisleistung durch Straßenlärm nachweist.

### **8. Im Fachbeitrag 02.130 fehlen zur Gänze Maßnahmen und Empfehlungen, mit denen die Verkehrszuwächse und somit die Immissionen verringert werden können.**

So widerspricht etwa der Verkehrszuwachs von ca. 27 % auf der L 2071 zwischen der B 11 und der L 2003 den Zielen des Schwechater Verkehrskonzeptes, das von einer innerstädtischen Verkehrsberuhigung ausgeht. Durch die steigende Straßenverkehrsbelastung sind wir zusätzlichen Immissionen ausgesetzt und unsere Gesundheit ist zusätzlich gefährdet.

### **9. Die Darstellung des höheren Anteils des ÖV am Modal Split im Nullszenario und im Planszenario, sowie im erweiterten Planszenario sind nicht nachvollziehbar.**

Eine Fülle von Maßnahmen müsste zur Zielerreichung umgesetzt werden, die im vorliegenden Fachbeitrag 02.130 fehlen (Viertelstundentakt auf der S7; ganzjährig stündliche Nachtzüge der S7 von Wien bis zum Flughafen; zweigleisiger Ausbau der S7 bis Wolfsthal; Lückenschluss von Wolfsthal bis Petrzalka; Ausweitung der Kernzone 100 des VOR bis zum Flughafen, Mobilitätsmanagement des Flughafen Wien-Schwechat mit dem Ziel den Anteil der ÖV-Benutzer zu erhöhen, Radwege zum Flughafen von Schwechat und Fischamend aus, Förderung des betriebsinternen Radverkehrs, Einfrieren bzw. Reduktion der bestehenden Parkplätze am Flughafen etc.). Durch die fehlenden Maßnahmen werden die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe erhöht und dadurch unsere Gesundheit gefährdet. Weiters ist die dargestellte Taktverdichtung des CAT eine Benachteiligung für uns, weil dadurch der Viertelstundentakt für die Schnellbahn S7 nicht möglich sein wird.

### **10. Weiters sind die Verkehrszahlen für die S 1 nach oben zu setzen. Laut Verkehrszählungen der ASFINAG betrug der DTVw im Mai bei Schwechat Ost 2008 59.000 Kfz, davon 13.000 LKW, was einen Anteil von 22 % bedeutet. Der Mittelwert über alle Abschnitte der S 1 machte 2007 54.010 DTV aus (aus ASFINAG, S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Abschnitt Vösendorf – Schwechat, Kontrollmessungen 2007, Messbericht und Kurzbewertung, S. 35). In der Karte 4a des Fachbeitrages 02.520 ist nicht schlüssig dargestellt, dass die Auswirkungen zusätzlicher Maßnahmen im höherrangigen Straßenverkehrsnetz in die Querschnittsbelastungen miteinbezogen wurden. Maßnahmen, die sicher Auswirkungen auf die A4 und die S1 haben, sind vor allem die A5 Nordautobahn und die S1 4-streifige Donauquerung. Jedenfalls beträgt der Unterschied zwischen Planszenario und erweitertem Planszenario lediglich 1.200 Kfz DTV für die S1. Weiters wird für das Jahr 2020 in den Unterlagen der ASFINAG S1 Wiener Aussenringschnellstrasse Schwechat – Ölhafen, Vorprojekt 2005, Teil D, 11-1 Lärm, S. 8 ein Wert von 86.480 Kfz im JDTV prognostiziert, ein Wert, der beinahe 20 % über den Zahlen des erweiterten Plan-**

szenarios des vorliegenden Fachbeitrages liegt. Die Verkehrszahlen im vorliegenden Antrag sind zu niedrig angegeben, woraus sich ergibt, dass unsere Belastungen durch das Projekt höher sind als dargestellt.

**11. Aufgrund des gesteigerten externen terrestrischen Zu- und Abbringerverkehrs zum Flughafen erhöhen sich die Luftschadstoffbelastungen infolge Kumulierung mit den Immissionen aus dem Betrieb der A4- und S1-Autobahnen, des massiven regionalen Straßenverkehrs und der Industriebetriebe in mittelbaren Umgebung unserer Liegenschaft. Dies ist unzumutbar.**

Die Belastung insbesondere durch die die Gesundheit gefährdenden Feinstaubpartikel PM10 wird in der UVE bagatellisiert und nur ungenügend dargestellt. Weiters sind die im FB Luftschadstoffe angewendete Irrelevanzschwellen von 3%, nicht dem IG-L entsprechend. Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) § 20 Abs 3. Dazu Zitat UBA „IG-L Leitfa-den“: In Sanierungsgebieten gemäß IG-L, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit kann die Bagatellgrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehenden Emittenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Emissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden, falls durch weitere Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Grenzwerte zukünftig eingehalten werden oder es jedenfalls zu einer Verbesserung der Luftsituation kommt. Die Belastung der vom Vorhaben betroffenen Gebiete durch Feinstaub PM2,5 wurde nicht behandelt. Gerade der Flugverkehr hat eine (insbesondere in Kombination mit Schwermetallen) besonders hohe und gesundheitsgefährdende PM2,5 Emission zur Folge. Der Untersuchungsraum für die NOx-Emissionen wurde zu gering gewählt, da der gesamte Straßenverkehr durch den Flughafen bedingt in die Untersuchungen mit einzubeziehen ist. NOx gilt als Vorläufersubstanz für Bodennahes Ozon, bei dem es in den letzten Jahren vermehrt zu Überschreitungen der Informations- und der Alarmschwelle in Schwechat gekommen ist.

Die UVE entspricht auch hier nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit.

Durch Feinstaub und andere Luftschadstoffe sind wir einer gravierend erhöhten gesundheitlichen Belastung ausgesetzt. Diese Belastungen betreffen uns insbesondere, da stark frequentierte Flugkorridor für die Flugrouten Starts Piste 29R unmittelbar über unsere Liegenschaft führen.

**12. In die Betrachtungen zu Lärmbelastungen und Schadstoffbelastungen wurde die Ist-Situation unzureichend dargestellt. Schwechat gilt als belastetes Gebiet für Feinstaub PM10. Schwechat ist durch eine Vielzahl anderer Anlagen und Betriebe bereits stark belastet (Verschubbahnhof Kledering, Autobahnen A4 und S1, Raffinerie der OMV, Betriebsanlage Borealis, etc.) Diese bereits bestehenden Belastungen sind in die Untersuchung hinsichtlich Lärm und Schadstoffe mit einzubeziehen.**

**13. Die Auswirkungen des erhöhten Flugbetriebes belasten unsere Umwelt schwer und schädigen bleibend den Boden, damit auch das Grundwasser, sowie die Pflanzen und den Tierbestand meiner Liegenschaft.**

**Auch wertvolle Freizeit- und Naturräume in unserer unmittelbaren Umgebung werden geschädigt. Dies steht im Widerspruch mit UVP-G § 17 (2) Z 2. b)**

**Das Projekt beeinträchtigt auch das Weltklima und steht mit diesbezüglich relevanten Emissionen im krassen Widerspruch zur weltweit, aber auch in Österreich erforderlichen Reduktion von Treibhausgasen.**

Ein Flugzeugtriebwerk emittiert durch die Verbrennung von 1 kg Kerosin in Verbindung mit Sauerstoff nicht nur 1,24 kg Wasserdampf (H<sub>2</sub>O) in Form der Kondensstreifen, sondern vor allem 3,15 kg Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Andere Schadstoffe wie 6-20g Stickoxide (NO<sub>x</sub>) haben wesentlich Einfluss am Aufbau von Ozon in der Stratosphäre. Damit tragen Flugzeuge massiv zur Bildung des Ozonlochs bei (VCÖ Verkehrsclub Österreich, Flugverkehr auf Kosten der Umwelt, 5/1997)

Der Klimarat der Vereinten Nationen (IPCC) hat sich erst kürzlich mit diesen klimaschädlichen Faktoren des Fliegens beschäftigen müssen und vor den Folgen eines weiteren Temperaturanstiegs gewarnt.

Durch das eingereichte Projekt wird dieser Trend bis zur Endauslastung des 3-Pistensystems ungebremst fortgesetzt. Der gravierende Anstieg der CO<sub>2</sub> Emissionen steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs. Die 3. Piste wird mit dem steigenden Flugverkehr 5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich ausstoßen und führt daher auch für uns zu einer Gefährdung unserer Gesundheit.

**Der vorgegebene zwingende Bedarf an der zusätzlichen Parallelpiste und der mit allen Reserven auszunützens maximalen Kapazität von 485.000 Flugbewegungen im 3-Pisten-System, ist daher für mich überhaupt nicht nachvollziehbar.**

**14. Bisherige bereits durchgeführte UVP-pflichtige Ausbaumaßnahmen (Mahnschreiben der Kommission der Europäischen Gemeinschaften Vertragsverletzungsverfahren 2006/4959, K(2007) 910, wegen Verstoß gegen die Richtlinie 85/337/EWG, vom 21.3.2007) sowie der bereits genehmigte Altbestand wurden bei den Ermittlungen des Sachverhalts nicht berücksichtigt.**

Die Ermittlungen des tatsächlichen Sachverhalts der Auswirkungen des Projekts werden dadurch unrichtig und unvollständig erfasst, sowie unrichtig dargestellt. Dadurch sind auch das Nullszenario 2020 und das Prognoseszenario 2020 im Ergebnis unrichtig. In der Folge sind auch die Angaben über die mit dem Projekt tatsächlich erzielbare Maximalkapazität letztlich auch nicht dem tatsächlichen Sachverhalt entsprechend. Dieser gravierende Mangel in der UVE entspricht nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit.

**15. Die sinnvolle Nutzung unseres Eigentums sind durch die exorbitant anwachsenden Fluglärm-Immissionen infolge des stark frequentierten Flugkorridors für die Flugrouten von Starts Piste 29R, Starts Piste 34 und Landungen Piste 11R, die direkt oder im Nahebereich unserer Liegenschaft führen, wesentlich beeinträchtigt.**

GewO § 75 (1) iSd § 74 (2) Z 2, 2. „Gemäß § 17 Abs 2 lit c UP-G iVm § 19 UVP-G iVm § 74 GewO 1994 ist jeder konkret zu befürchtende Schaden am Eigentum oder an sonstigen dinglichen Rechten zu verhindern. Es geht dabei um den Schutz der körperlichen Sachen, die Gegenstand derartiger Rechte sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass eine Sachgefährdung vorliegt, wenn die Substanz oder die sinnvolle Nutzung der Sache bedroht ist oder eine Nutzung überhaupt unmöglich ist (vgl. Hanusch, Kommentar zu GewO, Rz 29 zu § 74). Damit sind (zumindest indirekt – im Sinne der unter Punkt A der Einwendungen dargelegten Rechtslage) die zitierten Vorschriften Umweltvorschriften, welche von der Antragstellerin geltend gemacht werden können, da das Vorhaben „zu einem nicht kompensierbaren Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum führt“ (vgl. Einwendungen der Bürgerinitiativen Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien).

**16. Es droht sogar die Verunmöglichung einer sinnvollen Nutzung unserer dinglichen Rechte in der Liegenschaft durch die Emissionen des stetig wachsenden Flugverkehrs.**



Das gegenständliche Projekt führt zu einem nicht mit technischem Lärmschutz kompensierbaren Verlust an Nutzungs- und Wohnwert unserer Liegenschaft als unseren Erholungs- und Freizeitraum. Auch der beste technische Lärmschutz (Lärmschutzfenster, Zwangsbelüftung etc.) kann nicht alles und zudem besteht ein Recht auf sinnvolle Nutzung und Erholung im eigenen Garten.

### **17. Verletzung der Seveso II-Richtlinie**

Die Richtlinie 96/82/EG (Seveso II - RL) zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen gilt für Betriebe, in denen bestimmte Mengen dieser Stoffe vorhanden sind. Maßgebend ist das Vorhandensein in Mengen oberhalb einer Schwelle, die im Anhang der Richtlinie festgelegt ist. Für diese Betriebe gelten besondere Anforderungen an die Anlagensicherheit.

Bei der vorab zitierten Vorschrift handelt es sich um Umweltvorschriften im Sinne des § 19 Abs 4 UVP-G, deren Verletzung im Sinne der unter Punkt A der Einwendungen dargelegten Rechtslage von der Antragstellerin geltend gemacht werden kann.

### **18. Keine ausreichende Beurteilung des Absturzrisikos auf die im Einzugsgebiet des Flughafens liegenden Betriebe und Anlagen**

In unmittelbarer Nähe des Flughafens befinden sich mehrere Betriebe, die unter die Seveso II-Richtlinie fallen. Besonders die OMV Schwechat, Borealis Schwechat, Air Liquid Schwechat und die Propangas Schwadorf sind hier zu nennen. Gerade ein Flugzeugabsturz auf eines der Tanklager der OMV hätte verheerende Folgen in einem Umkreis, der bis zur Wiener Stadtgrenze reichen würde und somit mit hoher Wahrscheinlichkeit auch uns selbst betreffen könnte. Es ist nicht nachvollziehbar, warum im vorliegenden Projekt die bereits bestehenden Flugrouten MIKOV2C und WGM5C, die über das Industriegebiet OMV-Raffinerie/Borealis führen, weiterhin enthalten sind. Aus Gründen der vorbeugenden Vermeidung einer Katastrophe, deren Folgen weit über das Ausmaß eines normalen Flugunfalls hinausgehen, ist der Wegfall dieser Routen unumgänglich.

## **III. Zusammenfassung**

Durch das Vorhaben werden die Bestimmungen des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO verletzt,

- da die gravierende Erhöhung der Flugbewegungen und der dadurch gesteigerte betriebsinterne und externe terrestrische Zu- und Abbringerverkehr infolge steigender Lärmbelastung unser Leben und unsere Gesundheit gefährden,
- die Flugbewegungen insbesondere am Abend und in der Nacht eine unzumutbare Lärmbelastung sind und damit unseren abend- und nächtlichen Ruheanspruch herabsetzen und wir in unserer Gesundheit gefährdet sind
- sowie die schwerwiegendsten Auswirkungen des Flugverkehrs, der Fluglärm und die Luftschadstoffe nicht genau zu lokalisieren sind, da die Flugbewegungen nicht verbindlich auf bestimmte An- und Abflugwege festgelegt sind,
- die umweltmedizinische und -hygienische Beurteilung hauptsächlich nach Mittelwerten, was zu einer ungenügenden Bewertung der tatsächlichen Lärmbelastung durch die maximalen Schallimmissionen führt,
- das gegenständliche Projekt zu einem nicht mit technischem Lärmschutz kompensier-

baren Verlust an Nutzungs- und Wohnwert unserer Liegenschaft als meinen Erholungs- und Freizeitraum führt.

Durch das Vorhaben Bau der Parallelpiste 11R/29L am Flughafen Wien Schwechat sind insbesondere gemeinsam mit den bestehenden Anlagen, so nachhaltig negative Auswirkungen vor allem durch Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen zu erwarten, dass unsere Gesundheit und unsere dinglichen Rechte schwerwiegend gefährdet und belastet werden. Wir sind daher als Nachbarn in unserer Gesundheit und Leben gefährdet und belästigt, in unseren dinglichen Rechten wesentlich beeinträchtigt.

**Aufgrund oben angeführter Einwendungen erlauben wir festzustellen:**

**Das gegenständliche Vorhaben ist nicht umweltverträglich.**

**Wir stellen als Wahlberechtigte der Stadtgemeinde Schwechat gemäß § 19 (1) UVP-G 2000 idF BGBl 2005/14 und als betroffene Liegenschaftseigentümer, somit als Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G den**

### **Antrag**

**, dass die Behörde den Einwendungen Folge gibt und den Antrag der Flughafen Wien AG auf Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2002 für das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L abweist.**

Schwechat, am 30. Juli 2008

Mag.<sup>a</sup> Brigitte Krenn

Mag. Martin Krenn

Beilagen:

1. Fanomos-Bild vom 20. Mai 2007 22.00 Uhr bis 21. Mai 2007, 6.00 Uhr
2. TU Wien Institut f. Verkehrsplanung u. Verkehrstechnik, Stellungnahme\_UVP\_VIE, 17.07.2008