

## **Stellungnahme zum “EX-POST-Umweltverträglichkeitsbericht” des Flughafen Wien. Fachbereich Lärm, 03.100.**

Dr. Brigitte Buschbeck, Physikerin

### **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!**

### **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 Fluglärmzone  $L_n(\text{Nacht}) > 45 \text{ dB(A)}$  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 !!!**