

Name: DI Peter Pelzmann / SCHAFFGOTSCH Maximilian Dr. /

Gemeinde Ebergassing

Anschrift: Postgasse 6/1, 1010 Wien

Stellungnahme zum Vorhaben Parallelpiste 11R/29L, Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich, gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000

Im Zuge der Verhandlung wurde von mir Folgendes mündlich vorgetragen:

- Lärmzonen rücken näher, Tag und Nacht, LDEN (lt. UVE) siehe Beilage
- Entwicklung Luftschadstoffe, werden mehr lt. UVE Bericht (Beilage)
- Fordern nachhaltiges Konzept zur Schadstoff Verminderung (EU-Konzept bis 2012)
- Unterschied zwischen Lärmzonenentwicklung und Verlauf VIE (UVE) und Bericht Airport Regions- and Sustainable Development – Endbericht (50-55 dB Zone) schlechter für EBG.
- Fordern Lärmverminderung- statt Anstieg oder zumindest Einhaltung (Fixierung) der Lärmexposition durch Flugzeuge von 2005 – 2007.
- An der dem Flughafen zugewandten Seite, höherer Basispegel durch Flugzeuge- wird durch 3. Piste höher (Piste rückt 2400 m näher).
- Steigender Lärmpegel durch Flugzeuge (auch wenn noch innerhalb der Norm) stellt eine Beeinträchtigung (Belastung auch der Gesundheit) der Lebensqualität sowie eine Liegenschaftsabwertung dar. Wer steht dafür gerade? Verursacherprinzip? Haftung?
- EBG und Wienerherberg haben größtenteils Grünruhelagen mit einem geringen Basispegel, wo jedes Ereignis (z.B. Flugzeug) bis zu 45 dB Pegelunterschied hervorruft, auch im Schlafbereich.
- Einzufordern sind Schallpegelwerte (Maximalwerte) nach der ÖNORM S5021-1 (Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung) für Kategorie 3 nach der Messvorschrift ÖNORM S5004.

Diese Maximalpegelwerte nach ÖNORM S5021-1 beinhalten die Gesamtmission durch Lärm.

- Eventuell Bestandsaufnahme des Gesundheits- Belästigungszustandes der Bewohner von EBG und Wienerherberg vor und nach der 3. Piste
- Beitrag Minderung Luftschadstoffe, EU -14 % bis 2012 (-20 % bis 2020) wird mit 3. Piste mehr als 2-mal so hoch, siehe Tabelle VIE.
- PM 2,5 und PAK's vernachlässigt (sind aber toxisch) .... graphische Darstellung fehlt
- Lärm wird steigen durch kürzere Abflugstrecke – Flugzeug niedriger (auch Schadstoffe werden steigen).
- Lärmzonen ohne Wind simuliert (best case) welche Windgeschwindigkeit
- Basislärm wird steigen (schon in den letzten Jahren passiert) – Quelle kommt näher Flughafenlärm – windabhängig.
- Bis zu 55 dB indoor (Fenster gekippt) jetzt schon durch Starts in Richtung 34, dadurch ansteigen des Basispegels im Nord-Osten/EBG.
- Wissentliche (Mögliche Verschlechterung der Gesundheit, Lebensqualität und Liegenschaftsabwertung. Wer steht dafür gerade?
- Grundrecht auf Ruhe und Gesundheit
- Weitere Beeinträchtigung EMV-Radar, Bodenpersonal, Lotsen...
- Qualitätssicherung und Reproduzierbarkeit der Messdaten – Institution fehlt. Kontrolle nicht durch VIE.
- Toleranzberechnungen der gemessenen, berechneten Daten sowie deren grafische Darstellungen fehlen.
- Nachhaltigkeit der kolportierten Daten und Grafiken nicht vorhanden.
- Darstellung und Berechnung der Schadstoffemissionen (Kerosinverbrennungsprodukte) fehlen. Vergleich z.B. 2000-2003-2010 (Zonen). Umweltrelevant! Simulation aller Windrichtungen.
- Es werden nur die Lärmdaten durch Flugzeuge dargestellt und alles andere als Hintergrundlärm durch VIE fehlt. Hintergrundlärm ist ortsüblich (wird dort produziert) und ist in den meisten Fällen der Norm S 5021 entsprechend. Dieser Normwert wird dann durch Fluglärm überschritten!
- Pegeldifferenz zwischen Grundgeräuschpegel und Flugzeuglärm bis zu 46 dB auch innen.

- Sämtliche Szenarien stellen Idealfall (z.B. Windstille) dar, Pegelverzerrung durch Wind aber bis zu einigen dB möglich.
- Ereignisse (Flugzeuge) sind alle unbewertet, d.h. ohne Zuschläge durch Tonhaltigkeit DIN 45680 A/C > 20dB
- Regelmechanismus zur Einhaltung zugesagter maximaler Pegel (Lärmzonen) für weiteren Anstieg fehlt.
- CO2 Generierung – Szenarien jetzt und 2020 fehlen, nachhaltiger Beitrag zum Klimaschutz, Vorgaben EU 2012.
- Aufstellung der durch Fluglärm betroffenen (belästigten) Gebiete, Personen (Anzahl), aktueller Stand und Vorschau auf 2020.  $L_{Amax} \geq 50$  dB außen pro Ereignis.
- Keine Studie für großräumige Liegenschaftsentwertung.  $L_{Amax} \geq 50$  dB für ein Ereignis.
- Grundgeräuschpegel um Flughafen wird ansteigen, Berechnungen fehlen.
- Lebensqualitätsverminderung aller Betroffenen nicht behandelt.
- Med. Gutachten bestätigt Gesundheitsbeeinträchtigung (Abhilfe durch Schalldämmung VIE) bei 3. Piste. Dadurch werden nur Symptome behandelt, nicht aber die Ursachen.
- Wissentliche Gesundheitsbeeinträchtigung (Med. GA.) aus wirtschaftlichen Gründen?
- Beitrag Kommunikationstechnik und Radar .... auf alte Normen bezogen!
- A-Bewertung nicht ausreichend

Ich halte fest, dass die Antworten nicht vom Amtssachverständigen beantwortet wurden.

Schwechat , am 31. August 2011



(eigenhändige Unterschrift)