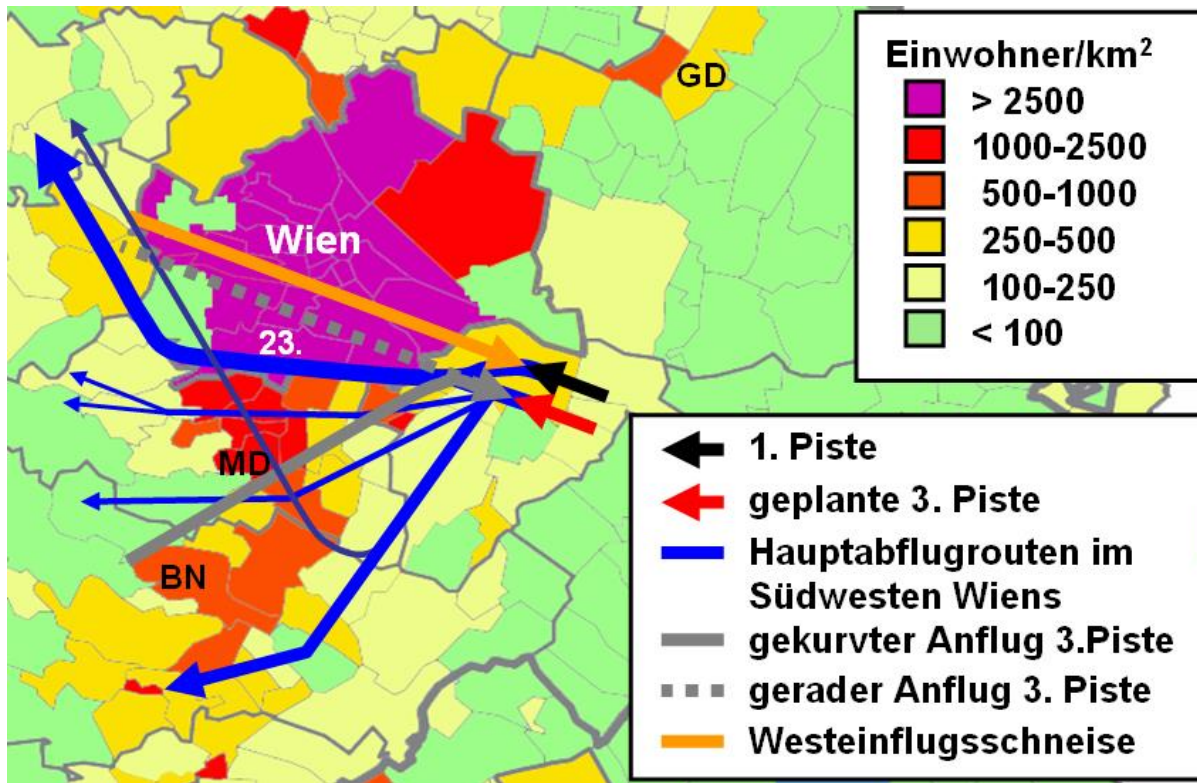




Eine Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Wiener Zentralraum und dessen dicht besiedelten Süden ist die umweltunverträglichste Variante



Denn damit wird der Flugverkehr und der Fluglärm auf das dichtest besiedelte Gebiet Österreich fokussiert.

Umweltverträglichkeitsprüfung auf Basis menschenverachtender Anlassgesetzgebung?

Statt wie sonst im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz festgelegt, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, „wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden ... c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,“ wurde einfach durch einen Abänderungsantrag des UVP-Rechts für das Projekte 3. Piste festgelegt, „dass stattdessen die „besonderen Schutzvorschriften“ der Luftverkehrs-Lärmimmissionsschutzverordnung zur Anwendung kommen.“

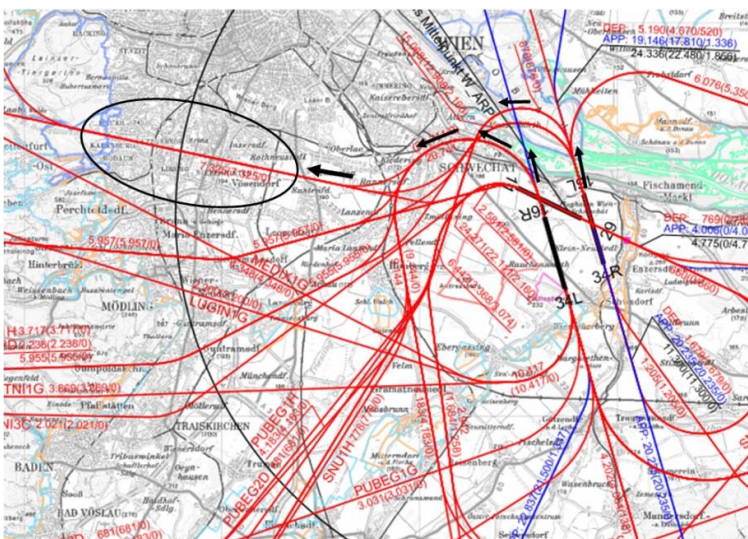
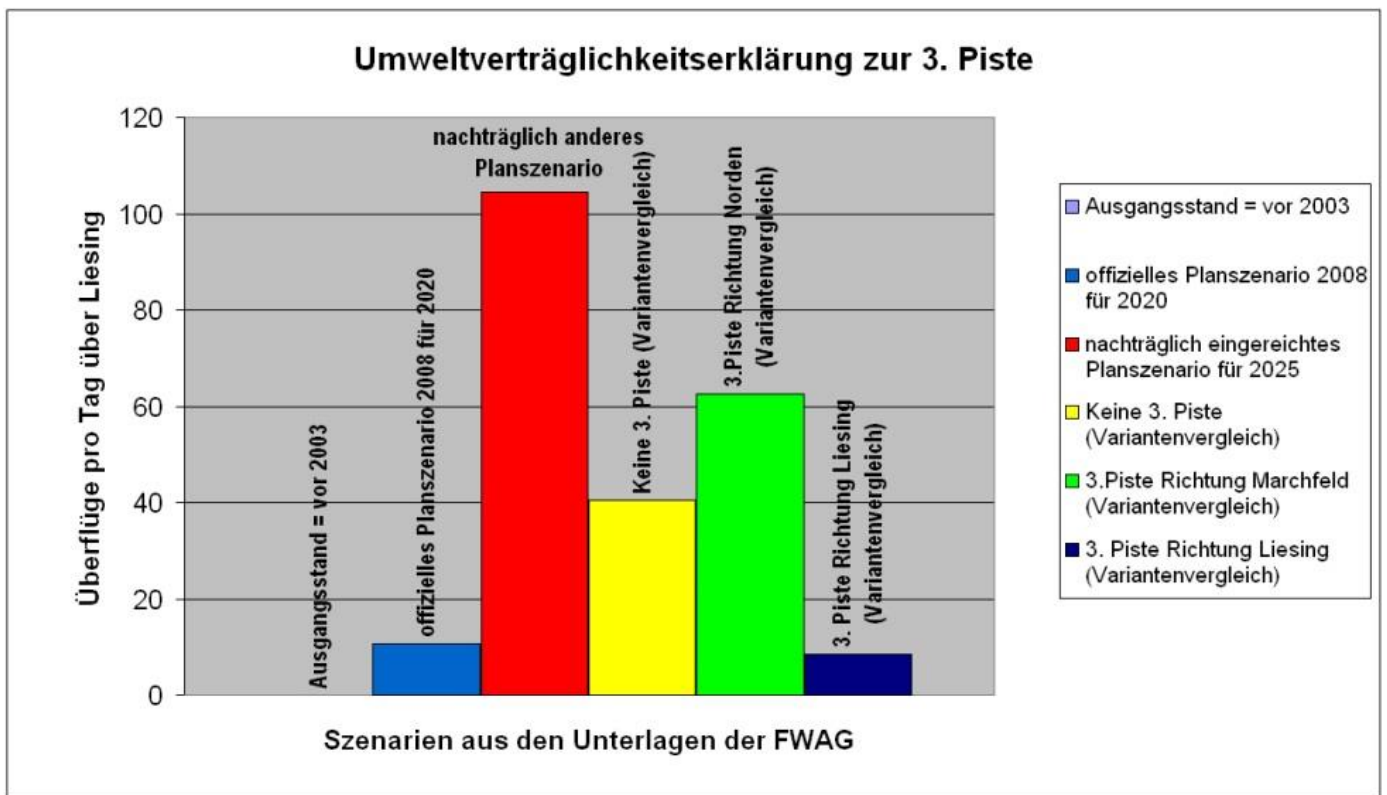
Diese sieht für die Nacht einen Dauerschallpegel von 52 dBA vor, was 15mal mehr nächtlichen Überflügen entspricht, als die 40 dBA, die von der WHO als Obergrenze empfohlen werden. Für den Tagfluglärm wird mit 62 dBA Dauerschallpegel ein Wert festgelegt, der das Risiko für eine Reihe von schweren Erkrankungen extrem stark erhöht – entsprechend der bisher umfangreichsten Studie dazu ergibt eine Abschätzung die folgenden Risikoerhöhungen:

Erhöhung des relativen Erkrankungsrisikos durch einen Dauerschallpegel von 61,9 dBA unter Tags (60,14 dBA 24h Dauerschallpegel)				
Sämtliche Herz-kreislaufferkrankungen	koronare Herzkrankheit	Schlaganfall	Depression	Brustkrebs
+ 77% (Männer), + 82% (Frauen)	+ 65% (Männer), + 110% (Frauen)	+102%(Männer), +131% (Frauen)	+ 226% (Frauen)	+ 134% (Frauen)

Zum Vergleich – es ist davon auszugehen, dass auch die Gesundheitsschädlichkeit von Tagfluglärm bereits ab 40 dBA Dauerschallpegel (also 2 Größenordnungen unter dem verordneten Wert) anfängt.

So „situationelastisch“ ist die Umweltverträglichkeitserklärung

In der Umweltverträglichkeitserklärung zur 3. Piste wurden je nach Variante und Version sehr unterschiedliche Flugroutenverwendungen angegeben. So wurde beispielsweise die daraus erkennbare **Anzahl an Starts, die direkt über den 23. Bezirk verlaufen, erst nach der offiziellen Auflage und damit der Möglichkeit, Parteienstellung zu erhalten, verzehnfacht.**



Was jedoch nicht „aktualisiert“ wurde, ist der **unglaubliche Variantenvergleich**, aus dem hervorgehen sollte, welche Lage einer 3. Piste die umweltverträglichste sein sollte. Dieser basiert auch auf einer **absurden Abflugroutenverwendung**, die dazu führt, dass mit einer alternativen Pistenausrichtung Richtung Marchfeld, - zumindest laut Variantenvergleich - mehr über den 23. Bezirk geflogen werden würde, als mit der 3. Piste Richtung Wiener Zentralraum.

Dazu kommen noch andere grundsätzliche Mängel, wie **falsche Nullszenarien** die auf Kapazitätserweiterungen aufbauen, für die entgegen entsprechenden EU-Richtlinien noch immer kein richtiges UVP-Verfahren durchgeführt wurde. Den angeblichen Zusagen gegenüber der EU-Kommission, dass diese dafür im Rahmen der UVP für die 3. Piste berücksichtigt werden würden, wurde auch im neuesten Lärm-Gutachten noch nicht entsprochen. Statt von 217.000 Flugbewegungen (Nullszenario vor den Ausbauten = Stand 2003) wurde dort von 335.000 Flugbewegungen ausgegangen. **Damit können auch die Verschlechterungen durch eine 3. Piste nicht annähernd vollständig erfasst werden.**

Auch fehlen Worst Case Szenarien und Lärmkarten, die auch Wien vollständig erfassen. Eine ganze Fülle von anderen Kritikpunkten wurde im UVP-Verfahren 1. Instanz scheinbar **gleich völlig ignoriert.**