

An die
Niederösterreichische Landesregierung
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Abteilung Umweltrecht (RU4)

Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

DR. SUSANNE HEGER
DR. MARTIN ULRICH FISCHER

Esslinggasse 17/9
A-1010 Wien
Tel.: (+43/1) 595 48 18-0
Fax: (+43/1) 595 48 18-20
office@hegerpartner.com
www.hegerpartner.com

Wien, am 30. Juli 2008

**STELLUNGNAHME GEM § 9 ABS 5 UND § 19 ABS 4 UVP-G 2000 ZUM VORHABEN
PARALLELPISTE 11R/29L**

Einschreiterin: Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West
gem § 19 Abs 4 UVP-G 2000 (über 200 Unterschriften),
vertreten durch den Erstunterzeichner
und Zustellungsbevollmächtigten
Ing. Johannes Bischof
Ulmenstraße 139
1140 Wien

vertreten durch: HEGER & PARTNER Rechtsanwälte
Dr. Susanne Heger
Dr. Martin Fischer
Esslinggasse 17/9
A-1010 Wien
S103407
(VOLLMACHT ERTEILT)

Gegenstand der Stellungnahme:

Verfahrenseinleitender Antrag im Großverfahren zu Kennzeichen RU4-U-302 an die NÖ
Landesregierung als UVP-Behörde auf Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000 für
das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ der Flughafen Wien AG
Vorhaben und Umweltverträglichkeitserklärung

1 HS
Beilage 1: 131 Seiten mit insg. 429 Unterschriften
8 weitere Beilagen

STELLUNGNAHME

betreffend das Vorhaben Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG

gem. § 19 Abs. 4 iVm § 9 Abs. 5 UVP-G; Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 1.3.2007

PRÄAMBEL

Zur Erinnerung für die Behörde:

- 1) Bundesverfassungsgesetz vom 27. November 1984 über den umfassenden Umweltschutz BGBl. Nr. 491/1984, wonach sich die Republik Österreich zum umfassenden Umweltschutz bekennt. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wasser und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm.
- 2) Artikel 18. (1) B-VG: Die gesamte staatliche Verwaltung darf nur auf Grund der Gesetze ausgeübt werden.
- 3) Gemäß § 17. (2) UVP-G gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge u.a. nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:
 1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist 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,
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen.

§17(4) UVP-G gibt als Maßstab ein hohes Schutzniveau vor.

1. **Die Lage der 3. Piste ist kapazitätsorientiert gewählt, weder für sich, noch im Gesamtkonzept mit den beiden bestehenden Pisten betrachtet wurde sie umweltoptimiert positioniert:**

1.1 Die 3. Piste richtet Starts und Landungen auf dicht besiedeltes Wohngebiet

Sieht man sich die Lage der dritten Piste im beiliegenden maßstabgetreuen Dokument (Beilage 2) an, so erkennt man, dass der Leitstrahl des Instrumentenlandesystems direkt auf den Westen Wiens gerichtet ist. Oberlaa, Wienerberg, Schönbrunn, Hietzing, Ober St. Veit liegen in der direkten Linie. Eine schlechtere Positionierung wäre nicht mehr möglich gewesen.

Die dritte Piste kopiert das System der ersten Piste, lediglich um 2,4 km südlich verschoben. Angesichts der Breite eines Fluglärmkorridors von 3 km (je 1,5 km in eine Richtung) ergibt sich eine Überlappung der Fluglärmkorridore. Eine auf dichtest besiedelte Gebiete gerichtete Piste kann niemals den Anforderungen des § 17 Abs. 2 Z.1a) - c) UVP-G gerecht werden, insbesondere nicht solange der Geradeausflug gemäß ILS das international praktizierte Standardverfahren ist (siehe insbesondere Punkt 2).

1.2 Leidvolle Erfahrung mit der nördlich parallel liegenden 1. Piste und dem bisherigen Flughafenausbau

Die Wahl des Standortes der 1. Piste und somit des gesamten Flughafen Wien geht auf die NS-Zeit zurück. Hermann Göring nahm 1938 den Spatenstich zum Bau der ersten Piste vor, die heute noch massiv ausgebaut in Betrieb ist.

Als in den 70er Jahren die Belastung über Wien anstieg, beschloss man die erste Piste durch eine zweite Piste zu entlasten (Bescheid des BM für Verkehr vom 20.12.1972 Zl. 33.103/226-I/8-1972). Das heißt bereits in den 70er Jahren erkannte man, dass die erste Piste unglücklich positioniert ist, indem sie auf Wien gerichtet ist. Im genannten Bescheid wird in der Begründung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass „der Überflug des dicht besiedelten Gebietes der Stadt Wien vermieden“ werden soll.

Mit welchen Fluglärmszonen, Zumutbarkeitskriterien und Schwellenwerten auch immer in der UVE abstrakt und theoretisch gearbeitet wird, die Realität zeigt, dass die Menschen in der Einflugschneise, die von der 1. Piste ausgehende Belastung als "unzumutbar" einstufen. Davon zeugt insbesondere:

- die Formierung von Bürgerinitiativen, insbesondere des Vereins Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West (www.14gegenflieger.at), die AFLG (www.fluglaerm.at), die BI Liesing (www.sos.fluglaerm.at) und die BI Lärmschutz Laaerberg (www.fluglaerm10.at);
- der anhängige Antrag der BI gegen Fluglärm in Wien West beim Dialogforum auf Entlastung der Westeinflugschneise und Öffnung des nördlichen Anflugtrichters über Wien;
- die inzwischen permanente Berichterstattung über Fluglärm in den österreichischen Medien, die auf massenhafte Bürgerbeschwerden zurückgehen;
- anhängige Gerichtsverfahren (z.B. die jüngst eingebrachte Klage beim Verfassungsgerichtshof);
- und – last but not least – die Beschwerde von 27 BIs aus Wien, NÖ und dem Burgenland an die EU-Kommission aufgrund des bisherigen die Bürger schwer belastenden Ausbaus des Flughafens Wien. Bekanntlich war dieses Beschwerdeverfahren, das bei der EU-Kommission unter der Aktenzahl 2006/4959 geführt wird, erfolgreich und der Flughafen muss für das letzte Jahrzehnt die UVP erst nachholen.

1.3 Kein Konsens in der Mediation von Seiten der Wiener Bürger zu der Lage der dritten Piste, vielmehr stand die Lage der 3. Piste schon vor der „Mediation“ fest

Das **Ausgangsdokument 01.00** der UVE mit der Bezeichnung „Mediationsergebnisse als Grundlagen des Vorhabens“ führt u.a. aus wie folgt:

Seite 1: „Als zentrales Ergebnis des Mediationsverfahrens wurde eine Parallelpiste ... als die den verschiedenen Interessen am besten dienende Variante für eine dritte Piste am Flughafen Wien ermittelt.“

Seite 2: „Die Lage der dritten Piste als Kernstück des vorliegenden Vorhabens entspricht somit dem Mediationsergebnis.“

Die – einzige – Wiener Bürgerinitiative in der Mediation stieg bereits nach 2,5 Jahren im Mai 2003 aus der Mediation aus, da sie angesichts der bestehenden Situation Verbesserungen forderte, doch diese nicht in Sicht waren. Auf eine Diskussion über die dritte Piste ließ sich die Bürgerinitiative gar nicht mehr ein (siehe Stellungnahme der Obfrau MMag. Evelyn Meyer – Beilage 3). Somit stimmte keine einzige Wiener Bürgerinitiative der 3. Piste zu.

Der **Bezirksvorsteher für den 13. Bezirk DI Heinz Gerstbach** verweigerte die Unterfertigung des Mediationsvertrages und **sprach sich klar gegen die Lage der dritten Piste** aus: "Einer dritten Piste gemäß dem Projekt des Flughafens Wien wird nicht zugestimmt, weil der Leitstrahl der neuen Piste 11R direkt auf Hietzing ausgerichtet ist. In den Zusicherungen des Flughafens ist nicht enthalten, dass die neue Piste 11R ausschließlich mit "curved approach" östlich des 13. Bezirkes angefliegen wird. Ein Anflug über Hietzing würde eine deutliche Erhöhung der Lärmbelastung der Bevölkerung bedeuten, die bereits durch die Anflugroute zur bestehenden Piste 11L beeinträchtigt ist, und wird daher entschieden abgelehnt." (UVE 30.02 – Beilage 4)

Bei einer Fluglärmenquête im Wiener Rathaus am 29. Juni 1998 sprach sich Professor Fricke für eine parallele Piste zur bestehenden Piste 11/29 aus (Beilage 5). Es ist somit kein Zufall, dass diese Pistenlage – obwohl der behauptete Konsens in der Mediation eben nicht erzielt werden konnte – zum Ergebnis der Mediation gekürt wurde und für die UVP eingereicht wurde.

1.4 Der Standort inmitten dichtest besiedelten Gebietes ist für einen Hub ungeeignet

Die UVE setzt sich mit den Problemen des Standort nicht auseinander, sondern umgeht das Problem, indem sie einfach wo immer für die bessere Optik passend den „curved approach“ unterstellt (siehe insbesondere Punkt 2).

1.5 Verhinderung der Einführung des „curved approach“ für die 1. Piste

2002 versprach der Chef der Austro Control, Johann Zemsky, den „curved approach“ für die erste Piste, um Wien von den Landeanflügen zu entlasten.

ORF-Meldung vom 3.9.2002:

Neues Landesystem soll Ruhe bringen

Die für die Flugsicherung in Österreich zuständige Austro Control arbeitet an einem neuen satellitengestützten Leitsystem, mit dem Flugzeuge um die Stadt herum geführt werden, bevor sie in Schwechat landen.

Erst in fünf Jahren

In fünf Jahren soll es soweit sein, rechnet Johann Zemsky, Vorstandsdirektor der Austro Control. Hörbar wird das vor allem in den jetzigen Einflugschneisen über Steinhof und über die Anflugstrecke via Floridsdorf und Donaustadt.

Johann Zemsky:

"Wenn es solche System gibt, wo man einen gekurvten Anflug machen kann, dann werden wir die gekurvten Anflüge so optimieren, dass das Stadtgebiet nur im allernotwendigsten Ausmaß berührt wird.

Man wird einen Unterschied sehr bemerken. Vor allem in den westlichen Bereichen und

im nördlichen Bereich, wo man ja auch auf die eine Piste anfliegt, wird es sicher spürbare Entlastungen geben."

Nicht alle Bezirke entlastet

Dass aber kein einziges Flugzeug mehr über diese Gebiete fliegt, kann Zemsky nicht versprechen.

Die Bewohner von Favoriten und Simmering werden von dem neuen Anflugsystem weniger profitieren. Diese Bezirke liegen zu nahe am Flughafen.

Diese Zielvorgabe wird nun zugunsten der 3. Piste gebrochen. Die Lage der 3. Piste wurde so gewählt, dass sie die Anflugschneise auf die 1. Piste für ewige Zeiten einzementiert, also die Einführung eines curved approach – selbst wenn er einmal ausgereift sein sollte – unmöglich macht.

Sämtliche Dokumente in der UVE unterstellen, dass die 1. Piste über Wien immer im Geradeausanflug angefliegen wird – auch noch im Jahr 2020. Eine Berechnung, welcher Verlust an Lärmoptimierung sich daraus ergibt, dass die Einflugschneise für die erste Piste einzementiert wird, fehlt. Mehr noch: Indem man für die 1. Piste 11 die Möglichkeit des gekurvten Anflugs erst gar nicht untersucht, den gekurvten Anflug aber für die 3. Piste 11 ansetzt, ergibt sich sogar, dass im Jahr 2010 die Nullvariante mehr Belastung aufweist als ein Dreipistensystem.

1.6 Weitere Belastung des Stadtgebietes durch teilweises Verlegen der Landungen Piste 16 auf Piste 11 „alt“ zwecks Forcierung des Parallelbetriebs

Aus den Variantenvergleichen im Dokument 30.04 der UVE „Flugrouten und Pistenbelegung“ (Seite 27 ff) kommt klar hervor, dass die Piste 16, die bisher parallel zur Piste 11 für Landungen betrieben wurde, nur noch wenig genutzt werden soll. Dies, obwohl angenommen wird, dass sie dann gekurvt angefliegen werden kann. **Es ist ein Absurdum, diese gekurvte Landeanflugmöglichkeit auf Piste 16 in den Prognosen wesentlich geringer anzusetzen als den Geradeausanflug über das gesamte Stadtgebiet.** Dabei ist auch noch nicht gesichert, dass der gekurvte Anflug auf die 3. Piste in Richtung Osten nicht ebenfalls zumindest zu einer teilweisen Belastung des Stadtgebiets führen wird. Einmal mehr wird evident, dass lediglich die Pistenkapazität im Parallelsystem im Vordergrund steht.

1.7 Die Bündelung der Landeanflüge auf Piste 11 (alt) wird weiter verstärkt werden

Die westlichen Bezirke Wiens leiden schwer unter dem Leitstrahl auf die 1. Piste. Die Schließung des nördlichen Anflugtrichters wie sie in den letzten Jahren vorgenommen wurde, hat zu einer erhöhten Konzentration der Lärmbelastung in den Wohngebieten unter dem Leitstrahl geführt. Mit Aufnahme des Flugbetriebes auf die 3. Piste im Parallelbetrieb zur 1. Piste wird zwangsläufig der südliche Anflugtrichter geschlossen werden. Es kommt also zu einer weiteren Konzentration der Belastung des Anfluges auf die 1. Piste in einem 3 km breiten Korridor quer über ganz Wien. Besonders schwer darunter leiden werden die Bezirke 14, 16, 13, 15, 12.

1.8 Alternative Positionierung der 3. Piste sowie ein neues Gesamtkonzept der Pisten zwecks Umweltoptimierung nicht bzw. nicht ernsthaft geprüft

Aus Punkt 01.02, Seite 8 des Dokuments UVE 03.100 „Variantenvergleich“ ergibt sich, dass ein neues Gesamtkonzept nicht geprüft wurde. Insbesondere wurde nicht untersucht, wie sich

ein Drehen oder Verschwenken einer oder beider bestehenden Pisten auswirken würde. So wurde beispielsweise im Antrag Deutschlands zum luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Karlsruhe / Baden-Baden gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen auch der Vorschläge unterbreitet, Pisten ganz oder teilweise zu drehen. Derartiges wurde zum Schutz der Umwelt – wohl aus Kostengründen - vom Flughafen Wien nicht einmal angedacht.

2. Unverbindliche Unterstellung des "curved approach" bei den Untersuchungen für die dritte Piste; Flugrouten können beliebig ge- und verlegt werden, die Folgen sind unabsehbar, wesentliche Verbesserungsmöglichkeiten nicht einmal untersucht

Im UVE Dokument 30.04 „Flugrouten und Pistenbelegung“ heißt es wie folgt.

Seite 2: "Dabei bzw. bei den in diesem Dokument angesprochenen Maßnahmen (Routenfestlegungen, Pistenverteilung) in einem künftigen Pistensystem handelt es sich nicht um formal bindende Festlegungen, sondern um die bestmöglichen Einschätzungen, künftige Maßnahmen unter den angenommenen Umständen aus heutiger Sicht zu setzen wären."

Die Austro Control hält also bereits in der Einleitung fest, dass die Routenfestlegungen und Pistenverteilungen völlig unverbindlich angenommen werden. Tatsächlich obliegt die Festlegung von Flugrouten der Austro Control, welche an die Ergebnisse dieses UVP-Verfahrens nicht gebunden ist.

Im selben Dokument 30.04 der Austro Control heißt es auf Seite 9: "Die derzeitigen technischen Möglichkeiten bieten keine Precision Approach Procedures, die nicht als Geradeausanflug durchgeführt werden müssen." Nach weiteren Erklärungen schließt diese Sequenz mit der Feststellung: "Solche Verfahren werden durch die nationalen Behörden gesondert zugelassen und entsprechen (noch) keinem internationalen Standard."

Dennoch hat man dieses Anflugverfahren, das keinem internationalen Standard entspricht, als wesentlichen Parameter der UVP zugrunde gelegt mit der Begründung, "dass dieser sogenannte Curved Approach mittelfristig zum internationalen Standard erhoben werden wird". Dabei muss allerdings zugegeben werden, dass "für die Gestaltung eines Curved Approach auch noch keine international verbindlichen Richtlinien" vorliegen.

Aus den Graphiken Nullvariante 2-Pisten-Systemszenario 2010 und 2020 (Seite 33, Seite 34) ergibt sich, dass für den Landeanflug auf Piste 11 kein gekurvter Anflug unterstellt wird. Eine Erklärung dafür wird nicht gegeben. Die Unterstellung des Geradeausanfluges auf die Piste 11 für "ewige Zeiten" verwundert um so mehr, als der Beitrag 30.04 von dem selben Johann Zemsky der Austro Control stammt, der 2002 öffentlich den Curved Approach für die erste Piste in Aussicht gestellt hat.

Die Auswirkungen der 3. Piste auf die Wiener Bevölkerung unter Anwendung des weltweit praktizierten Standards des Instrumentenlandesystems wurde nicht einmal untersucht.

Die Möglichkeit und positiven Auswirkungen des curved approach auf die 1. Piste 11 (alt) wurde nicht einmal untersucht.

3. Die Übernahme von Projektteilen aus dem Mediationsverfahren ist ungültig, die Quasi-Fortsetzung der UVP im Dialogforum ebenfalls

3.1 Grundlegendes

Bereits das Grundgerüst dieser UVP steht im Widerspruch zu den Anforderungen des Gesetzes. Das Mediationsverfahren war nichts anderes als eine freiwillige, frei erfundene privatrechtliche Aktion der Flughafen Wien AG. Soweit eine Mediation überhaupt als Bestandteil eines UVP-Verfahrens anerkannt werden kann, müssen die Voraussetzungen des §16 (2) UVP-G erfüllt sein. Aber gerade das ist nicht der Fall.

§ 16. (2) UVP-G besagt:

„Zeigen sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens große Interessenkonflikte zwischen dem Projektwerber/der Projektwerberin und den sonstigen Parteien oder Beteiligten, kann die Behörde das Verfahren auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen. Die Ergebnisse des Mediationsverfahrens können der Behörde übermittelt und von dieser im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten im weiteren Genehmigungsverfahren und in der Entscheidung berücksichtigt werden.

Darüber hinausgehende Vereinbarungen zwischen dem Projektwerber/der Projektwerberin und den Parteien oder Beteiligten können im Bescheid beurkundet werden. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann jederzeit einen Antrag auf Fortführung des Genehmigungsverfahrens stellen.“

3.2 Keine Parteienidentität aufgrund unterschiedlicher Legitimation

Im "Mediationsverfahren" gab es keine gesetzlich vorgeschriebenen Legitimationskriterien für die Teilnahme am Verfahren. So waren einsteils Parteien in dem Verfahren vertreten, die im UVP-Verfahren keine Parteistellung haben, umgekehrt haben im UVP-Verfahren Personen Parteistellung, die diese in der Mediation nicht hatten.

Im Bezug auf Bürgerinitiativen konnte nicht klar festgestellt werden, ob eine Person, die behauptete als Vertreter für eine bestimmte Gruppe von Bürgern tätig zu werden, von diesen Bürgern auch tatsächlich legitimiert worden war. Demgegenüber verlangt § 19 Abs. 4 UVP-G, dass eine Bürgerinitiative, damit sie Parteistellung im UVP-Verfahren erlangt, mindestens 200 Unterstützer haben muss.

3.3 Materielle Kriterien

In der Mediation wurden die materiellen Kriterien, was umweltverträglich sei, zivilrechtlich festgelegt. Das Maß der Dinge ist die Gesundheitsschädlichkeit. Demgegenüber verlangt § 17 UVP-G ein hohes Schutzniveau. Gemäß § 1 UVP-G sind auch belästigende Auswirkungen relevant.

So wurden beispielsweise auch die Lärmzonen anders definiert als in den dafür vorgesehen Richtlinien und diese neue Definition in die UVE übernommen.

Wohl nicht gesondert hervorgehoben werden muss, dass das UVP-Verfahren ein gesetzlich geregeltes Verfahren ist, während das Mediationsverfahren eine freie Erfindung ohne jegliche Rechtsgrundlage darstellt.

3.4 Dialogforum als Kommunikationsforum rechtlich unhaltbar

An zahlreichen Stellen wird in der UVE auf das Dialogforum verwiesen, zum Beispiel im UVE-Dokument 02.170 (Medizin). Dieses ist aber genauso ungeeignet als quasi-behördliches Verfahren zu dienen wie die Mediation.

Originalaussage des Geschäftsführers des Dialogforums DI Wolfgang Hesina in einem Email vom 12. Dezember 2007 zum Thema Aufnahme der BI gegen Fluglärm in Wien West:

„Eine Entscheidung über eine tatsächliche Aufnahme eines neuen Mitglieds in den Verein Dialogforum Flughafen Wien fällt der erweiterte Vorstand des Dialogforums entsprechend den Vereinsstatuten insbesondere unter der Voraussetzung, dass die Ergebnisse des Mediationsverfahrens und die bisherigen Ergebnisse des Dialogprozesses mitgetragen werden.“

Das heißt, das Dialogforum, ein Verein des Flughafens Wien, sucht sich aus, mit wem es Lärmmanagement betreiben will. Damit wird der Parteibegriff des UVP-Verfahrens und des Verwaltungsverfahrens insgesamt ad absurdum geführt.

4. Der Bedarf und das öffentliche Interesse für den Bau der 3. Piste iS § 71 LuftfahrtG ist nicht gegeben

Das UVP-G normiert ein konzentriertes Genehmigungsverfahren, stellt aber keine andersartigen materiell-rechtlichen Normen auf. Gemäß § 17 UVP-G hat daher die UVP-Behörde bei ihrer Entscheidung neben den besonderen Genehmigungsvoraussetzungen der Abs. 2 bis 6 des § 17 auch die „in den betreffenden Verwaltungsvorschriften ... vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen“ anzuwenden. Unter letzteren sind alle jene materiell-rechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen in anderen bundes- und landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften zu verstehen, die als Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung für das Projekt normiert sind.

Infolge dieser Verweisung auf die unverändert weiterhin anzuwendenden Materiengesetze ist auch auf das gegenständlich zu beurteilende Ausbauprojekt § 71 LFG anzuwenden.

Gemäß § 71 (2) Luftfahrtgesetz ist Voraussetzung für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung, dass ein Bedarf hierfür gegeben ist. Außerdem dürfen Flughäfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Weder der Bedarf ist gegeben, noch ist der Bau der 3. Piste im öffentlichen Interesse gelegen.

4.1 Eine künstlich generierte Nachfrage entspricht nicht dem Bedarf im Sinne des § 71 (2) Luftfahrtgesetz und liegt nicht im öffentlichen Interesse

Die prognostizierte Nachfrage nach den Leistungen des Flughafens durch Billigpreis- und Incentivepolitik ist künstlich geschaffen.

Mechanismen der Dumpingpreispolitik:

Gesamt betrachtet liegen die Tarife des Flughafens seit dem Jahr 2005 15 % unter jenen der Mitbewerber

Für das Erreichen der Masse an Flugbewegungen werden vorübergehende Gewinneinbußen hingenommen

- Transfer Incentive: Rückvergütung an Airlines von € 10,- für jeden Transferpassagier
- Langstrecken Incentive für (besonders belastende) Maschinen über 125 Tonnen (Luftdruck!)
- günstige Regionaltarife
- Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent zwecks Förderung der Ost-West-Hub-Funktion
- Übernahme des Auslastungsrisikos der Airlines
- Individualvereinbarungen mit Airlines, um sie zu ködern

Die Folge ist eine Invasion von Billigairlines.

Beilage 6: Auszüge aus den Geschäftsberichten der Flughafen Wien AG 2001, 2004, 2005, 2006 abrufbar unter: www.viennaairport.com)

4.2 Einseitige Sichtweise bei der Prognoseerstellung

In dem Dokument UVE 30.03 (Verkehrsentwicklung Flughafen Wien) werden ausschließlich Prognosen von Luftfahrtunternehmen- und Organisationen herangezogen (IATA, Airbus, Boeing) Der Klimawandel und der daraus resultierende Zertifikathandel ab 2012 werden ausgeklammert, ebenso die Steigerung der Energiepreise und das Desaster der AUA.

4.3 Rechtfertigung des öffentlichen Interesses mit der AUA geht ins Leere

Die laut UVE 30.03 zu erwartende gigantische Entwicklung des Transferanteils bis 40%(!!) wird auf das „Verkehrssystem 2000“ der AUA zurückgeführt, mit dem diese die Grundlage für die Entwicklung des Flughafens zum Hub gelegt hat (Seite 6). Auch an vielen anderen Stellen in der UVE wird gezielt mit der AUA und den Bedürfnissen der AUA argumentiert (z.B. UVE 30.03 Seite 9, Seite 10) .

Doch bei der AUA schaut die Situation ganz anders aus:

- die AUA steht bekanntlich vor dem wirtschaftlichen Ruin bzw. vor der Übernahme durch eine ausländische Airline;
- die AUA macht gerade den Flughafen und dessen aggressive Expansionspolitik für ihre Probleme mitverantwortlich. (Beilage 7)

4.4 „Plan B“ fördert ausländische Airlines und kann nicht im österreichischen öffentlichen Interesse liegen

Das kürzlich geäußerte Ansinnen von Airport-Chef Kaufmann eben Plan B, nämlich verstärkte Akquisition anderer ausländischer Airlines in Gang zu setzen (Quelle: Format 22/08), steht einem Vorstandsvorsitzenden einer börsennotierten AG vielleicht zu, im Konzept einer Verkehrspolitik ist Plan B nur noch als unmoralisch im Hinblick auf das österreichische öffentliche Interesse zu werten.

4.5 Argument der Standortsicherung durch Flughafenausbau widerlegt

Die apodiktische Feststellung der Politiker man müsse für die Standortsicherung den Flughafen ausbauen, ist nicht korrekt. Eine Studie zum Züricher Flughafen belegt, dass eine Korrelation zwischen Flugbewegungen, BIP-Wachstum oder Entwicklung der Erwerbstätigen nicht ersichtlich ist (Beilage 8).

4.6 Sonstige öffentliche Interessen gemäß § 71 (1) d) Luftfahrtgesetz stehen entgegen

Gemäß § 71 (1) d) Luftfahrtgesetz dürfen sonstige öffentliche Interessen der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht entgegenstehen. Der VwGH hat in der Entscheidung 86/09/0211 vom 23.09.1987 judiziert, dass die Voraussetzungen, dass sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen dürfen schon dann nicht erfüllt sind, wenn sich bei Ausführung des Projektes Lärmereignisse ergeben würden, die, wenn sie wiederholt auftreten, selbst bei gesunden, normal empfindenden Angehörigen der betroffenen Wohnbevölkerung objektivierbare Gesundheitsstörungen befürchten lassen.

Eine Start- und Landebahn inmitten dichtest besiedelten Gebietes, die objektseitige technische Maßnahmen erfordert, damit die Menschen in ihrer Umgebung überhaupt überleben können, lässt in jedem Fall objektivierbare Gesundheitsstörungen befürchten. Ansonsten wird auf Punkt 6 verwiesen.

5. Die Umweltverträglichkeit der 3. Piste kann nicht festgestellt werden

5.1 Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des bisherigen Ausbaus wurde rechtswidrig unterlassen und die UVP baut daher auf ungesicherten/ungeprüften Daten auf.

§ 17 (5) UVP-G verlangt eine Gesamtbewertung des Projektes unter Einbeziehung jener Auswirkungen, die sich auch durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen ergeben. Beurteilungsgegenstand für die UVP ist die Gesamtheit der räumlich und sachlich in einem Zusammenhang stehenden Maßnahmen, Entscheidungsgegenstand ist hingegen bloß das beantragte Vorhaben (Altenburger/Wojnar Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ORAC 2005, Rz. 26 mit zahlreichen Weiterverweisen).

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des bisherigen Ausbaus wurde rechtswidrig unterlassen (das Verfahren bei der EU-Kommission wird bekanntlich solange anhängig bleiben, bis die UVP ab 1999 nachgeholt wurde) und die UVP baut daher mit dem Basisjahr 2003 auf ungesicherten/ungeprüften Daten und somit nicht gültigen Daten auf.

5.2 § 145b (5) LuftfahrtG wird falsch angewendet bzw. verletzt

§ 145b(5) Luftfahrt-G besagt:

„Für die Berechnung der Immissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen. Diesen Szenarien ist der Betrieb im Prognosezeitpunkt zugrunde zu legen, wobei mittel- und langfristige technische und betriebliche Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Der Prognosezeitpunkt muss mindestens 10 Jahre nach Antragstellung liegen.“

5.2.1 Falscher Prognosezeitpunkt

Beim Variantenvergleich (Dokument UVE 03.100) hört der Vergleich im Jahr 2010 auf, mit dem unglaublichen Ergebnis, dass die Nullvariante mehr belastet als das Dreipistensystem in der Variante 11R/29L-2400. Gemäß § 145 b (5) Luftfahrtgesetz muss der Prognosezeitpunkt aber mindestens zehn Jahre nach Antragstellung liegen, also mindestens im Jahr 2017. Zu diesem Zeitpunkt werden das Nullszenario und das Dreipistenszenario aber bereits um mindestens 40.000 Flugbewegungen auseinanderklaffen (siehe Grafik Seite 15 UVE-Dokument 30.03 Verkehrsentwicklung Flughafen Wien). Dieser Anstieg der Flugbewegungen im Dreipistensystem gegenüber dem Zweipistensystem wird also gezielt außer Acht gelassen, womit dem Gesetz, das den Prognosezeitpunkt aus gutem Grund zehn Jahre nach Antragstellung setzt, direkt widersprochen wird.

5.2.2 Zu erwartende technische Entwicklungen für 1. Piste gesetzwidrig außer Acht gelassen

Der zitierte Paragraph verlangt auch, dass mittel- und langfristige technische und betriebliche Entwicklungen für das Nullszenario und das Planszenario zu berücksichtigen sind. Dann muss aber die Möglichkeit des „curved approach“ auch für die 1. Piste miteinbezogen werden. Im Dokument UVE 30.04 der Austro Control (Flugrouten und Pistenbelegung) wird aber für die 1. Piste ausschließlich der Geradeausanflug angenommen. Dies ist umso widersinniger, als die Austro Control noch im Jahr 2002 eine massive Entlastung Wiens mit der Einführung des curved approach auf die erste Piste angekündigt hat (siehe oben Punkt 1.5).

5.3 Gesamte UVE eine Farce

Im UVE-Dokument 01.00 „Mediation“ heißt es auf Seite 4 „Nach Genehmigung, aber rechtzeitig vor Baubeginn der 3. Piste werden daher gemäß Punkt I.2 des Allgemeinen Mediationsvertrages das An- und Abflugsystem, die Verkehrsverteilung und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen (Korridore, SIDs, usw.) verhandelt werden.“ Weiters heißt es: „Der dem Vorhaben zugrunde liegende curved approach soll in jener Variante durchgeführt werden, die die wenigsten Betroffenen bei qualitativ gleicher Lärmbelastung aufweist und die flug- und sicherheitstechnisch sinnvoll ist. In diese Verhandlungen sind Gemeinden und Bürgerinitiativen ... einzubeziehen. Art und Umfang sowie Details dieses Kommunikationsprozesses sollen im „Dialogforum“ festgelegt werden.“

Damit ist völlig klar, dass die gesamte UVE bzw. diese UVP eine Farce ist und man sich nach Genehmigung überlegen wird, wie es denn in der Realität gehen soll. Dies wiederum wird über das Dialogforum laufen, das seinerseits keinerlei behördliche Kompetenzen dafür hat. Verwiesen wird u.a. auf Punkt 3.4 dieser Stellungnahme.

6. Unrichtige und unvollständige Erfassung der Auswirkungen, unzumutbare Belästigung

Die Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Folgen für das Klima, Absturzgefahren) sind unvollständig und/oder unrichtig erfasst und bewertet. Jedenfalls ist mit einer unzumutbaren Belästigung zu rechnen. Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe sowie die Notwendigkeit/Zumutbarkeit von Schutzmaßnahmen werden ausschließlich aus der Sicht der Machbarkeit des Projektes angesetzt.

6.1 Die Auswirkungen des Projektes sind unvollständig und/oder unrichtig erfasst und bewertet.

Schon die vorangegangenen Ausführungen zeigen klar auf, dass die UVE auf falschen und unvollständigen Ansätzen aufbaut:

- 1) Sie verwendet Daten, die im (angeblichen) Konsensweg ermittelt wurden, dies aber in einem anderen Verfahren mit anderen Parteien und somit irrelevant für das gegenständliche Verfahren (siehe Punkt 3);
- 2) Sie verwendet Daten, die widerrechtlich einer Prüfung nicht unterzogen wurden, und somit ungesichert und ungeprüft sind (siehe oben Punkt 5.1);
- 3) Der Variantenvergleich wird lediglich für 2010, also kurzfristig, erstellt (siehe Punkt 5.2.1);
- 4) Der technische Fortschritt im Sinne der Einführung neuer Anflugverfahren wird nur für die dritte Piste berücksichtigt, für die 1. Piste 11 wird jedoch selbst für das Jahr 2020 noch der Geradeausanflug unterstellt (siehe Punkt 5.2.2);
- 5) Umgekehrt wird der „curved approach“ den Daten zugrunde gelegt, als ob er ein Standardverfahren wäre, dabei muss die Austro Control selbst zugeben, dass es den curved approach als Standardverfahren weltweit nicht gibt (siehe Punkt 2).

6.2 Unzumutbare Belästigung

§ 17 Abs 2 Nr. 2 lit. c UVP-G verweist bei der Frage von „unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn/Nachbarinnen“ auf § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung. Der Verweis in Abs. 3 der genannten Gesetzesstelle geht ins Leere.

Dieser § 77 Abs 2 GewO lautet „Ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 zumutbar sind, ist danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.“

Die Auswirkungen von Fluglärm auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen wurden in Wien bereits empirisch überprüft. Demnach führte die Verdoppelung der Landeanflüge über Wien mit Verstärkung der Konzentration auf den Leitstrahl sowie die Einführung einer neuen Starterroute über Wien zu den in Punkt 1.2 aufgelisteten Erscheinungen (Formierung von Bürgerinitiativen, Gerichtsverfahren, Anträge an das Dialogforum, Beschwerdeverfahren in Brüssel). Dies kann auch das Dialogforum mit öffentlichen Aussendungen, in denen die „Evaluierung“ ergibt, dass die Fluglärmbelastung immer weniger und die Menschen immer zufriedener werden, nicht beschönigen. Das Dialogforum ist ein Verein des Flughafens, das zwangsläufig zugunsten des Flughafens argumentiert.

Zum Fachbeitrag Medizin und Umwelthygiene (UVE 02.170) wird darauf hingewiesen, dass Univ.-Prof. DDR. Manfred Haider bereits im November des Vorjahres 86-jährig verstorben ist. Das Gutachten stammt also von einer „no-name“-GmbH, deren Mitarbeiter zufälligerweise der Sohn des verstorbenen Professors ist.

Der Fachbeitrag ist völlig lapidar in seinen Aussagen. In der Zusammenfassung besagt der Beitrag in etwa, dass dort, wo es zuviel ist, man halt technischen Lärmschutz vornehmen müsse (Menschen und vor allem Kinder also in ihren Häusern einbunkern soll) und es

ansonsten ohnehin das Lärmmanagement des Dialogforums gäbe. Somit ist der Fachbeitrag ohne konkrete Aussage. Zum Beispiel beleuchtet er Folgendes wichtiges Thema nicht: Die psychische und psychosoziale Entwicklung von Kindern, die in ihren Häusern und Wohnungen aufgrund technischer Lärmschutzmaßnahmen eingebunkert werden und das Spiel im Freien nicht mehr kennen lernen werden. Dies wird nicht einmal angesprochen, obwohl gerade in diesem Bereich große Gefahr für die Weiterentwicklung der Gesellschaft gegeben ist. Auch wurde die spezifische Art des Lärms nicht berücksichtigt, sondern rein auf Messwerte abgestellt.

Verwiesen wird auf die beiliegende Studie des deutschen Umweltbundesamtes über das Thema „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator“ vom November 2006, die gerade der nicht so offensichtlichen Gesundheitsschädigung durch Fluglärm nachgeht (Beilage 9).

Die Genehmigungsvoraussetzungen für das Projekt gemäß § 17 Abs. 1, 2 und 4 UVP-G liegen nicht vor. Die Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West beantragt somit, den Antrag der Flughafen Wien AG gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G abzuweisen (in eventu: aufgrund formaler Mängel zurückzuweisen).

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West