



# Rechtsanwaltskanzlei Galanda & Oberkofler

Rechtsanwalt  
Mag. Johann Galanda  
Verteidiger in Strafsachen

Rechtsanwältin  
Dr. Anja Oberkofler  
Verteidigerin in Strafsachen

1120 Wien, Arndtstraße 87/12  
Tel: 01 810 06 77 Fax: 01 810 06 78  
gorecht@aon.at www.gorecht.at

## EINSCHREIBEN

An die  
Niederösterreichische Landesregierung  
p.A. Amt der NÖ Landesregierung  
Abteilung Umweltrecht (RU 4)  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten

**RU 4-U-302**

**Antragstellerin:** Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg  
Sindelargasse 37, 1100 Wien

gem. § 19 Abs 5 UVP-G  
vertreten durch:

Dr. Johann Hinteregger  
Sindelargasse 37, 1100 Wien

vertreten durch:

Galanda & Oberkofler Rechtsanwaltskanzlei  
1120 Wien, Arndtstraße 87/12  
ADVM-Code S103342  
Tel.: 810 06 77, Fax: 810 06 78  
Volksbank Wien AG Kto. 41226666018, BLZ 43000

Prozess- und Geldvollmacht erteilt  
Gemäß § 19a RAO verlangt der gefertigte Anwalt  
die Bezahlung sämtlicher Kosten zu seinen Händen

wegen:

Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG;  
Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 01.03.2007

## **A U S F Ü H R U N G   D E R   E I N W E N D U N G E N**

1-fach  
1 HS  
Gutachten der TU Wien 2008-07-16  
Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg  
1 ergänzende Unterschriftenliste  
1 Fanomos Bild  
1 Auszug UVB-Konzept FWAG

In umseits rubriziertem Genehmigungsverfahren hat die Antragstellerin am 17.07.2008 binnen offener Frist eine Stellungnahme gem. § 19 Abs 4 UVP-G betreffend das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG; Genehmigungsantrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich nach UVP-G 2000 vom 01.03.2007 zu GZ: EU 4-U-302 eingebracht, die von mehr als 200 Wahlberechtigten der Standort- und Nachbargemeinde zum Flughafen unterfertigt worden ist. Unter einem hat die Antragstellerin auch Einwendungen gem. § 44 Abs 1 AVG erhoben. Nunmehr reicht die Antragstellerin eine weitere von Wahlberechtigten unterschriebene Stellungnahme ein.

Die Antragstellerin führt ihre Einwendungen vom 17.07.2008 näher aus wie folgt:

#### **A. Zur Antragstellerin**

Die Antragstellerin hat wie bereits ausgeführt gem. § 19 Abs 4 iVm § 9 Abs 4 UVP-G Parteistellung im gegenständlichen Verfahren erworben. Gem. § 19 Abs 4 letzter Satz UVP-G ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Nach ständiger Rechtsprechung und Lehre kommt den Umweltschutzvorschriften in § 19 Abs 4 UVP-G dabei derselbe Inhalt wie den in § 19 Abs 3 UVP-G genannten „Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interesse dienen“, welche vom Umweltsenat, den Standortgemeinden und den an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinden geltend gemacht werden können, zu.

Unter Umweltschutzvorschriften sind somit in einem weiten Sinn alle jene auf ein Vorhaben bezogene Rechtsvorschriften umfasst, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen, wie etwa das UVP-G, das Betriebsanlagenrecht der GewO, das Wasserrecht, das Naturschutzrecht, das Luftreinhalterecht, das Bergrecht, das Luftfahrtrecht und anderes (vgl. Pürgy, Die Bürgerinitiativen im UVP-Verfahren, in: Ennöckl / N. Raschauer, UVP-Verfahren vor dem Umweltsenat, 2005).

In seinem Erkenntnis vom 18.10.2001, Zl. 2000/07/0229, legt der VwGH überdies dar, dass der Begriff

„Umweltschutzvorschriften“ alle Rechtsnormen umfasst, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen.

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.

Im Detail sind folgende Rechtsverletzungen festzuhalten:

#### **B. Befangenheit der Landesregierung Niederösterreich**

Wie aus dem Genehmigungsantrag gemäß § 5 UVP-G ersichtlich, ist neben der Flughafen Wien AG auch das Land Niederösterreich Konsenswerber. Hinzu kommt weiter, dass das Land Niederösterreich an der Flughafen Wien AG beteiligt ist.

Die Landesregierung Niederösterreich ist aber auch die gemäß § 39 UVP-G zuständige Behörde. Zwar hat der VwGH in seinem Erkenntnis vom 02.04.1990 zu Zl. 90/19/0023 ausgesprochen, dass nur ein Organwalter und nicht eine Behörde befangen sein kann, doch ist dieses Erkenntnis nach Auffassung der Antragstellerin nicht auf den vorliegenden Sachverhalt anzuwenden:

Gerade der Umstand, dass die Konsenswerber und die entscheidende Behörde ident sind bzw. die entscheidende Behörde auch an der Flughafen Wien AG beteiligt ist, stellt einen wichtigen Grund im Sinne des § 7 AVG dar, der geeignet ist, die volle Unbefangenheit der Behörde sowie sämtlicher ihrer Organwalter in Zweifel zu ziehen. Es wird daher ausdrücklich die Befangenheit der zuständigen Behörde und ihrer Organwalter gerügt.

#### **C. Verletzung des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO**

##### **1. Vorbemerkungen**

Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G gilt es im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung zu schützender Güter 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.

Bei den vorab zitierten Vorschriften 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.

Durch das Vorhaben werden die Bestimmungen des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO verletzt, da „der durch die Flugbewegungen und das erhöhte terrestrische Verkehrsaufkommen entstehende Lärm regional gesundheitsgefährdende Schallpegel überschreitet“ und „zu unzumutbaren, nicht quantifizierten Lärmbelästigungen der Betroffenen“ führt (vgl. Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg), wie im Folgenden dargestellt wird. Des Weiteren werden „unzumutbare Belästigungen in Wien-Favoriten und anderen Teilen Wiens nicht hinreichend berücksichtigt, und unrichtig beurteilt“ und sind „die Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Lärmzonen, Betroffenenstatistik, Umweltmedizin ...) unvollständig oder unrichtig erfasst und bewertet, teils nicht nachvollziehbar bagatellisiert“ (vgl. Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg).

## **2. Unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belästigung der Menschen durch Fluglärm**

### 1.1 Mangelhafter Untersuchungsgegenstand

In der Umweltverträglichkeitserklärung (01.100) wird auf S. 149ff für die Lärmbelastung zusammenfassend ausgeführt:

„Durch das Vorhaben, insbesondere durch die Lage und die prognostizierte Nutzung der Parallelpiste 11R/29L, werden Einwohner belastet und entlastet. Die Gesamtbilanz zeigt am Tag in Summe eine Entlastung, und steht somit den Belastungen als überwiegend positive Auswirkung gegenüber. In jenen Bereichen, in denen das Vorhaben zu einer zusätzlichen Lärmbelastung führt, gilt folgendes: Die Auswirkung der vorhabensbedingten Lärmbelastung am Tag wird je nach Betroffenheit durch die

Umsetzung der im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen jedenfalls auf das gemäß Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene zulässige bzw. zumutbare Maß gemindert. In der Nacht kommt es im Bereich über dem Schwellenwert nach Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) zur Mehrbelastung von 80 bis 109 Einwohnern. Betrachtet man alleinig das medizinische Kriterium der Maximalpegelhäufigkeit 13 x 68 dB außen und 1 x 80 dB außen, sind 41 mehr belastete Betroffene zu erwarten. Die Auswirkung der vorhabensbedingten Lärmbelastung in der Nacht wird je nach Betroffenheit durch die Umsetzung der im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen jedenfalls auf das gemäß Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene zulässige bzw. zumutbare Maß gemindert, so dass bei Umsetzung der Maßnahmen durch das Vorhaben auch in der Nacht nur geringe Auswirkungen gegeben sein werden. Darüber hinaus kann bei Umsetzung der auf freiwilliger bzw. zivilrechtlicher Basis im Mediationsvertrag festgelegten weiteren Maßnahmen eine Ausdehnung der vorwiegend objektseitigen Maßnahmen auch auf geringer betroffene Bereiche erreicht werden.“

Die vorab zitierte Beurteilung der Lärmbelastung durch die Konsenswerberin stützt sich vorrangig auf den Fachbeitrag 02.110, welcher nach Auffassung der Antragstellerin mangelhaft bzw. ergänzungsbedürftig ist.

Gegenstand der Beurteilung im vorgelegten Fachbeitrag ist laut S. 4 das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“, welches im wesentlichen aus Geländeanpassungsmaßnahmen, der neuen Piste 11R/29L, Rollwegen, Straßen und Wegen/ Betriebsstraßen, Gebäuden und Betriebseinrichtungen im neuen Betriebsbereich der Parallelpiste 11R/29L, Außenanlagen im neuen Betriebsbereich der Parallelpiste 11R/29L, Flugsicherungseinrichtungen, Markierungen und Beschilderungen, Abwasser-Entsorgungsanlagen, Wasserversorgung, elektro- und nachrichtentechnische Versorgungseinrichtungen, Beleuchtungsanlagen, Gasversorgungseinrichtungen, Schneelagerplatz, Betrieb, technischen Lärmschutzmaßnahmen, landschaftspflegerischen und naturschutzfachlichen Begleitmaßnahmen, Flugplatzumzäunung, Erweiterung der Zivilflugplatzgrenzen, Verlegung der Landesstraße B10, Rodungen und Ersatzaufforstungen und Bodenaushubdeponien besteht.

Auf S.6 des Fachbeitrages wird ausgeführt, dass dieser Fachbeitrag die lärmtechnischen Auswirkungen des Vorhabens, eingeschränkt auf den Aspekt Fluglärm beschreibt.

Aus dem vorab Angeführten ergibt sich, dass für die Beurteilung der Fluglärmwirkungen lediglich die projektierte „Parallelpiste 11R/29L“ herangezogen wird, anstatt die Auswirkungen sämtlicher Pisten, sohin der Pisten des (tw. nicht genehmigten) Altbestandes (vgl. Punkt 0 der Einwendungen) und des neuen Vorhabens auf die Fluglärmbelastung heranzuziehen. Hinzu kommt, dass die Belastung lediglich anhand von 15 Messstellen dargestellt wird (vgl. S.16 des Fachbeitrages). Diese 15 Messstellen sind nicht ausreichend, um die Fluglärmbelastung tatsächlich zu erheben.

Da im Zuge jedes Genehmigungsverfahrens einer umweltrelevanten Anlage zur Beurteilung der davon ausgehenden Belastungen die Vorbelastung mit Lärmquellen heranzuziehen ist, ist die vom Sachverständigen gewählte Vorgehensweise der Beschränkung des Fachbeitrages auf den allein durch das Vorhaben entstehenden Fluglärm eine unzutreffende Beurteilung des tatsächlich zu erwartenden (wesentlich gesteigerten) Fluglärms und ist insofern mangelhaft sowie ergänzungsbedürftig. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens kann nicht beurteilt werden.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## 1.2 Unrichtige Schwellenwertangaben

In der Umweltverträglichkeitserklärung (01.100, S. 93 ff) werden anhand von Schwellenwertangaben die Auswirkungen des Vorhabens zusammenfassend unter Verweis auf den Fachbeitrag 02-110 dargestellt und positiv beurteilt.

Im Fachbeitrag werden auf S. 9 als Schwellenwerte für die Fluglärmbelastung die in der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, BGBl II Nr. 144/2006, angeführten Schallpegel von  $L_{den}$  von 65 dB und  $L_{night}$  von 55 dB herangezogen. Dabei wird vom Sachverständigen übersehen, dass das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz die Erhebung des Lärms zum Zwecke der Sanierung bestehender Anlagen zum Ziel hat (vgl. § 1 leg.cit), bei Genehmigung neuer Anlagen – wie beim antragsgegenständlichen Vorhaben – jedoch die Werte der WHO heranzuziehen (WHO 1999) sind, welche einen Schwellenwert von 55 dB bzw. 45 dB vorsehen.

Überdies wird im Fachbeitrag bei Darstellung des Ist-Zustandes der Lärmteppich anhand des 66 dB-Pegels – dieser wurde mit Bescheid des damaligen Bundesministers für Verkehr als oberste Zivilluftfahrtsbehörde vom 28.12.1972 zu ZL.33.103/226-I/8-1972 festgeschrieben – herangezogen. Dies ist unrichtig, vielmehr hätte der Fachbeitrag – wie soeben aufgezeigt – von Schallpegel in der Höhe von max. 45 dB bzw. 55 dB auszugehen gehabt. Zudem wären sowohl hinsichtlich der unzumutbaren Belästigung wie der gesundheitlichen Auswirkungen auch die Häufigkeit von lokalen Überflügen wie auch die einzelnen Schallpegel zu berücksichtigen (vgl. Sydney-Modell der Mediationsvereinbarung, das in der UVE nicht für Beurteilungen angewendet wird).

Legt man die vom Sachverständigen prognostizierte Lärmentwicklung den richtigerweise anzuwendenden Schwellenwerte der WHO zugrunde, so zeigt sich eine massive Überschreitung der selbigen und somit eine massive Gesundheitsgefährdung der betroffenen Menschen in den Standort- und Nachbargemeinden sowie in allen unter den Flugrouten liegenden Gemeinden. Dieses Faktum wird im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene negiert und es werden im Gegenteil fachlich nicht nachvollziehbare und nicht dem Stand des Wissens entsprechende Grenzwerte vorgeschlagen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### 1.3. Festlegung eines unrichtigen Prognoseszenarios

Im Fachbeitrag 02-110 wird zur Darstellung der Ist-Situation in Abstimmung mit anderen Fachbeitragsstellern das Jahr 2003 als Bezugsjahr festgelegt. Die Daten aus diesem Jahr werden auch von der Konsenswerberin FWAG in ihrem UVB-Konzept als repräsentativ für die ohne die uvp-pflichtigen Infrastrukturausbauten ermöglichte Kapazität des Flughafens angeführt. Somit wird die Situation des Jahres 2003 als das bewilligte Nullszenario 2020 für die ex-post UVP für die Infrastrukturausbauten dargestellt (vgl. Mahnschreiben der europäischen Kommission, K (2007) 910 vom 21.03.2007 und UVB-Konzept der FWAG vom 5.3.2008).

Da die Vergleichsbasis zwischen Null- und Planszenario falsch ist und noch nicht einmal die Umweltverträglichkeit der bisherigen durch die Infrastrukturausbauten ermöglichten Steigerungen der Flugbewegungen geprüft ist, kann die Umweltverträglichkeit des Vorhabens somit nicht abschließend

beurteilt werden bzw. ist von einem massiv höheren Anstieg der Fluglärmbelastung als im Fachbeitrag und in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt auszugehen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.4 Unzulässiger Verweis auf das Mediationsverfahren

Im Fachbeitrag wird weiter auf die Ergebnisse des Mediationsverfahrens verwiesen und wiederum zu hohe Schallpegel (vgl. S. 26 des Fachbeitrages) angesetzt (vgl. C 1 1.2). Diese Festsetzung wird von der Behörde außer Acht zu lassen sein, da ausschließlich jene Schallpegelgrenzen, welche von Gesetzes wegen vorgegeben sind, einzuhalten sind, und Schallpegelgrenzen nicht individuell zwischen Privaten (wie in der relevierten Mediationsvereinbarung) vereinbart werden können.

#### 1.5. Unzumutbare Lärmbelästigung in der Nacht

Die im Fachbeitrag wiedergegebenen Schallpegelwerte belaufen sich, wie auf S. 40 des Fachbeitrages aufgezeigt wird, im Betriebsgelände auf 75 dB, wobei aber auch noch in unmittelbarer Nachbarschaft zum Betriebsgelände in der Nacht 65 dB gemessen werden. Daraus wird aber ersichtlich, dass jedenfalls Beschränkungen des bestehenden Flugbetriebes notwendig sind, um die Nachbarn in den Standort- und Nachbargemeinden vor unzumutbaren und gesundheitsgefährdenden (Fluglärm-)Belästigungen zu schützen.

#### 1.6. Mangelhafte Maßnahmen und Empfehlungen zur Reduktion der Fluglärmbelastigung

Die im Fachbeitrag vorgeschlagenen Maßnahmen und Empfehlungen für die Nacht (S. 124 des Fachbeitrages) konzentrieren sich ausschließlich auf objektseitige Maßnahmen. Für den Fall, dass das gegenständliche Vorhaben genehmigt werden sollte, ist jedenfalls zur Wahrung der Rechte der Nachbarn, v.a. zum Schutz der Gesundheit der Menschen, eine mengenmäßige Kontingentierung der Flüge auf allen Pisten, gestaffelt nach Tag-, Abend- und Nachtzeiten, vorzusehen.

Insbesondere in der Nacht wird zum Schutze der Menschen ein generelles Flugverbot zu erlassen sein.

Was die objektseitigen Maßnahmen betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass die Menschen in den

Nachbar- und Standortgemeinen auch beim Aufenthalt im Freien, etwa im Garten, vor unzumutbaren Lärmbelastungen geschützt werden müssen. Dies ist durch die derzeit vorgeschlagenen Maßnahmen nicht der Fall.

#### 1.7. Unrichtige Beurteilung der Flugrouten und Pistenbelegung

Die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargelegten Flugrouten und Pistenbelegung sind Annahmen, deren Einhaltung zu bezweifeln ist. Zum einen ist im Mediationsvertrag festgehalten, dass die Verkehrsverteilung für das 3-Pisten-System nur vorläufig gilt und die „Verkehrsverteilung, An- und Abflugsystem und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen ( Korridore, SIDs, Bodenlärm, bordseitige Maßnahmen, schwere Maschinen etc.)“ zwischen der Konsenswerberin und den anderen Parteien vor Baubeginn verhandelt werden (Fachbeitrag 30.02, S. 2).

Zum anderen handelt es sich bei den Flugrouten für das Jahr 2020 sowohl im Nullszenario als auch im Planszenario um Annahmen, von denen nicht gesichert ist, dass die SIDs auch in Zukunft so geflogen werden. Insofern sind die Darstellungen von Lärmbelastungen und Fluglärmzonen reine Vermutungen. In keiner Weise ist dadurch garantiert, dass die Umweltverträglichkeit gegeben ist, sondern diese kann vielmehr aufgrund dieser Fakten nicht schlüssig und gültig beurteilt werden.

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).

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

Vor allem in den Bereichen Starts Piste 29 und Landungen Piste 11 und 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 in der UVE dargestellt.

#### 1.8. Unrichtige Lärmzonenberechnung

Auf S. 27: des Fachbeitrages 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 diese nicht auf die unterschiedlichen Höhenprofile der Landschaft eingeht. Bewohnte Gebiete am Maurer Berg oder am Laaer Berg liegen 70 und mehr Meter über dem Flughafenniveau. Dadurch sind die Flughöhen über Grund auch geringer, als sie den Lärmzonenberechnungen zu Grunde liegen. Weiters sagen die Lärmzonen nichts über die tatsächlichen Immissionen an Tagen mit abweichenden meteorologischen Bedingungen aus. Die Unterschiede sind darzustellen und ist die Umweltverträglichkeitserklärung daher mangelhaft.

#### 1.9. 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.

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 Planszenario 2020 anzuwenden.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist daher unvollständig und bietet keine Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, welche von der Antragstellerin bestritten wird.

#### 1.10. Planszenario 2020

Die Lärmkarten sind mit dem Curved Approach gerechnet. Der gekurvte Anflug ist laut Aussage der ACG nicht gesichert. Die Lärmbelastungen sind auch ohne Curved Approach darzustellen. für den Fall eines geradlinigen Anflugs auf die geplante Piste darzustellen. Insbesondere ist für den Szenarienvergleich, aber auch für den Variantenvergleich im Fall einer Einführung des Curved Approach als ein Standardanflugverfahren auch dessen Anwendung im Bestand (Landeanflüge auf Piste 11 bzw. 16) als Nullszenario zu berechnen und auch hinsichtlich der daraus resultierenden Betroffenenzahlen zu bewerten und mit dem entsprechenden Planszenario zu vergleichen. Ohne die Berechnung und Darstellung dieser möglichen Szenarien ist die UVE nicht vollständig.

Auf Seite 140 des Fachbeitrages 02.110 wird ausgeführt:

„Ln - Zonen Nacht

In der Zone zwischen 45 dB und 50 dB (5 dB – 10 dB unter dem Schwellwert von 55 dB) ist insgesamt eine Mehrbelastung von 2.289 bis 2.347 Einwohner zu erwarten. Bei Großenzersdorf ist eine geringfügige Entlastung ausgewiesen, bei den Gemeinden Rauchenwarth, Schwadorf und der Stadtgemeinde Wien ist keine Veränderung in dieser Zone zu erwarten. In dieser Zone werden vor allem für die Gemeinden Schwechat mit 651 bis 680 Einwohnern, Himberg mit 582 bis 611, Zwölfaxing mit 469, Gramatneusiedl mit 401, Enzersdorf an der Fischa mit 71, Scharndorf mit 49 bis 78, Fischamend mit 54 und Klein-Neusiedl mit 13 Einwohnern Mehrbelastungen zu erwarten sein.“

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 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, wo diese Flugzeuge in der Nacht querten, ist in keiner der dargestellten Lärmzonen für die Nacht enthalten, obwohl Werte über 68 dB erreicht wurden.

Beweis:

Fanomosbild;

Einzuholendes Sachverständigengutachten;

Überhaupt nicht wird die Problematik erörtert, dass mit Landungen bei Südost-Wind auf Piste 11R bis 22.30 Uhr eines jener Gebiete von Rannersdorf, Schwechat und Zwölfaxing schwerst betroffen wird, das bei Westwind unter den Starts von Piste 29 leidet und damit in Zukunft keine der Lärmpausen hat, die dieses Gebiet derzeit bei Südostwind hat.

Als Objekte mit lärmsensibler Nutzung werden in den Unterlagen nur für Fischamend, Klein Neusiedl, Enzersdorf a.d. Fischa, Schwadorf, Ebergassing, Rauchenwarth, Himberg, Maria Lanzendorf, Lanzendorf, Schwechat, Zwölfaxing, Groß Enzersdorf angeführt. Ob bzw. dass Objekte mit lärmsensibler Nutzung in anderen betroffenen Gemeinden vorliegen, wurde nicht erhoben. Insbesondere die Westeinflugschneise in Wien und der Bezirk Liesing, die Gebiete Wien Donaustadt, Trautmannsdorf mit den Katastralgemeinden, aber auch andere umliegende und betroffene Gemeinden müssen in die Beurteilung aufgenommen werden und ist die Umweltverträglichkeitserklärung daher unvollständig

Die Messpunkte der Konsenswerberin sind im Fachbereich genau zu benennen, um eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit zu ermöglichen. So wurde beispielsweise der Messpunkt MP10 in Schwechat Anfang 2004 von der Bergzeile in die Ehrenbrunnengasse verlegt. Aus dem Fachbeitrag wird nicht ersichtlich, von welchem Messpunkt im vorliegenden Fachbeitrag ausgegangen wird. Dasselbe gilt für die Messstelle MP04 Klein Neusiedl. Weiters fehlt die Darstellung des Messpunktes MP01 in den Planunterlagen. Für ganz Wien gibt es überhaupt nur zwei Dauermessstellen, sodass keine Validierung der Fluglärmmodelle für die betroffenen Bereiche (inkl. Liesing) durch Messdaten vorliegt und somit die

Berechnungen nicht überprüft wurden. Mobile, sporadisch für wenige Wochen aufgestellte Stationen erfüllen nicht die Anforderungen einer dauerhaften Erfassung der Lärmsituation durch eine ausreichend lange Messung und ein der Fragestellung adäquates Messkonzept.

Der Vergleich zwischen Nullszenario und Planszenario 2020 ergibt Zunahmen um mehr als 2 dB Leq in den Bereichen Aichhof, Klein Neusiedl, Fischamend Süd, Donaustadt, Rauchenwarth, Maria Lanzendorf, Schwadorf, Groß Enzersdorf, Rannersdorf, Kledering, Lanzendorf, Schwadorf, Himberg, Pellendorf.

Teilweise handelt es sich um Erhöhungen von rund 10 dB (z.B. Messpunkte in Rauchenwarth mit 9,5 bzw. 9,7 dB-Zunahmen im Ld). Diese Zunahmen können nicht durch technische Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen werden, da v.a. der Aufenthalt der Wohnbevölkerung im Freien massiv beeinträchtigt wird.

Auf S. 105 bis 107 des Fachbeitrages 02.110 werden bei Kindergärten und Schulen Maximalpegelhäufigkeiten in der Nacht dargestellt. In den wenigsten Fällen werden diese Gebäude jedoch nächtens genutzt. Für den Tag fehlen hingegen die Darstellungen der Maximalpegelhäufigkeiten. Dabei beeinträchtigen gerade diese ungestörtes Lernen oder Ruhephasen. Auch die Feststellung, dass geschlossene Fenster während der Unterrichtsstunde und in den Pausen Stoßlüften zumutbar und ausreichend sind, ist ungenügend und wissenschaftlich nicht begründet, sondern offenbar eine Privatmeinung des Autors.. Schulen und Kindergärten müssen mit ausreichender Belüftung ausgestattet werden, um die entsprechende Lufthygiene und den Schutz vor Lärm und damit Gesundheitsbeeinträchtigung zu gewährleisten.

Die Deckelung der Lärmzone mit 54 dB stellt nicht sicher, dass sich innerhalb dieser Lärmzone diese Werte nicht erhöhen können. Zum einen können an einem bestimmten Punkt statt 55 dB durch andere Flugrouten sehr wohl 57 dB auftreten. Weiters kann die Anzahl der Überflüge sehr unterschiedlich ausfallen: viele weniger lärmende oder ein paar laute Flugzeuge, aber alle erreichen sie den Leq 54 dB. Die Belästigung durch viele leisere Überflüge ist aber ärger, als jene bei wenigen lauterer Ereignissen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### **3. Unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belästigung der Menschen durch Baulärm**

#### **1.1 Mangelhafte Maßnahmen und Empfehlungen zur Reduktion der Baulärmbelästigung**

Die in der Umweltverträglichkeitserklärung 01.00 und im Fachbeitrag 02.120 angeführten Maßnahmen zur Reduktion des Baulärms in der Errichtungsphase sind nur mangelhaft konkretisiert und sind zum Schutz der Menschen in den Nachbar- und Standortgemeinden detaillierter festzulegen.

Insbesondere mangelt es an einer lärmtechnischen Begleitplanung und Überwachung, der Verwendung „besonders schallgedämpfter“ bzw. „superschallgedämpfter“ Baugeräte und der Errichtung abschirmender Hindernisse. Mindestanforderungen für derartige Vorhaben sind jedenfalls der Einsatz von lärmarmen LKW und Maschinen zur Reduktion der Emissionen, die Verwendung von „besonders schallgedämpften“ bzw. „superschallgedämpften“ Baugeräten, die Erstellung eines detaillierten, baubegleitenden Detailkonzeptes samt Überwachung des Maschineneinsatzes zur lärmtechnischen Optimierung und die Festlegung von LKW-Routen unter Meidung der Wohngebiete und Nutzung des höherrangigen Straßennetzes.

Auch die Durchführung eines laufenden Monitoring-Programms inklusive eines Maßnahmenplanes in den nahen Siedlungsgebieten zählen zu den Standardvorkehrungen eines derartigen Projekts.

Auf S. 38 ff des Fachbeitrages wird die alternative Verwendung folgender Varianten erörtert: Verzicht auf Arbeiten im siedlungsnahen Bereich in der Abend- und Nachtzeit; Optimierung des Maschineneinsatzes in der Abend und Nachtzeit mittels lärmtechnischer Detailuntersuchungen samt begleitender Überwachung; Objektschutzmaßnahmen bei den exponierten Gebäuden, wobei hierdurch kein Freiraumschutz bewirkt wird.

Um eine Gesundheitsgefährdung der Menschen in den Standort- und Nachbargemeinden zu vermeiden, ist es jedenfalls erforderlich, dass Arbeiten im siedlungsnahen Bereich in der Abend- und Nachtzeit nicht durchgeführt werden dürfen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Baustellentätigkeit in allen Phasen über mehrere Monate erstrecken würde und daher bereits Mehrbelastungen der Wohnbevölkerung tagsüber gegeben wären, sodass zumindest nachts ein Maximalpegel von 45 dB den

notwendigen Ruheanspruch der Wohnbevölkerung ermöglichen müsste.

### 1.2 Unrichtige Bewertung von Pegelzunahmen

Auf S. 35 des Fachbeitrages 02.120 wird ausgeführt, dass Pegelzunahmen kleiner gleich 1 dB irrelevant und Pegelzunahmen kleiner gleich 2 dB zumutbar sind. Dies ist unrichtig:

Der Zunahme der Lärmpegel ist das Bestandsszenario zu Grunde zu legen und hat darauf aufbauend eine Beurteilung zu erfolgen. Liegen nämlich in Gebieten bereits jetzt Werte über den Schwellenwerten – wie gegenständlich –, so sind weitere Pegelzunahmen unzulässig. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist daher nicht gegeben.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### 1.3. Unrichtige Beurteilung der Auswirkungen des Baustellenverkehrs auf die Lärmbelastung durch Straßenlärm

Auf S. 56 des Fachbeitrages 02.120 wird die Zunahme des Lärmpegels zwischen der B 9 Baust. Einfahrt und B 10 S1 AS Schwechat Ost mit 2,3 dB angegeben. Diese Berechnung ist unrichtig, da bei Annahme von Tempo 50 km/h für PKW und Tempo 50 km/h für LKW die Zunahme vielmehr 3,8 dB beträgt.

Der nahe gelegene Siedlungsbereich von Schwechat ist bereits durch verschiedene Emissionsquellen (OMV, S 1, A 4, Bahnlärm und der Kreisverkehr B 10) stark (lärm)belastet. Zusätzliche Belastungen gefährden die Gesundheit der Wohnbevölkerung und sind unzumutbar. Die Belastungen erhöhen sich vor allem bei Südostwind und Windstille, wobei bei Südostwind Fluglärm durch den Landeanflug Piste 11 hinzukommt. Die Umweltverträglichkeit ist daher nicht gegeben.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.4. Unzumutbare Steigerungen über die Irrelevanzgrenze

Der Fachbeitrag 02.120 verzeichnet auf S. 62 Steigerungen über der Irrelevanzgrenze (jedoch wie behauptet in jedenfalls zumutbarem Ausmaß) in Fischamend auf der B 9 östlich der Baustelle und weiterführend Richtung Süden auf der B 60, welche jedoch allesamt geringer als 2 dB seien, weshalb auch hier keine weiterführenden Untersuchungen erforderlich seien. Diese Beurteilung ist unrichtig, da darzulegen ist, wie sich die Gesamtlärsituation ohne Baustellenverkehr darstellt. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass Steigerungen über dem Schwellenwert jedenfalls nicht zumutbar sind.

In diesem Zusammenhang verweist die Antragstellerin an dieser Stelle darauf, dass es sich bei den in den Fachbeiträgen herangezogenen Irrelevanzkriterien um rechtlich nicht verbindliche und wissenschaftlich nicht begründete Kriterien handelt, die im Hinblick auf ihre tatsächlichen Auswirkungen auf die Gesundheit von Menschen, die Gefährdung des Klimas und der Natur durch das Vorhaben jedenfalls zu überprüfen sind.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist daher zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.5. Mangelhafte Beurteilung der Auswirkungen der Vibrationen auf die Umgebung

Der Fachbeitrag 02.120 (und somit auch die Umweltverträglichkeitserklärung) setzt sich in keiner Weise mit den Auswirkungen der Vibrationen auf die Umgebung im Zusammenhang mit der Errichtung Kanal zur Donau – Einbringung Spundbohlen Spundwand“ (S. 70) auseinander. Die Untersuchung diesbezüglich ist nachzureichen, da ansonsten die Umweltverträglichkeitserklärung mangelhaft ist.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### **4. Unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belästigung der Menschen durch Bodenlärm**

##### **1.1. Vorbemerkungen**

Zunächst ist festzuhalten, dass die Grundlagen für den Fachbeitrag 02.150 unrichtig sind, da die Verkehrszahlen für den Flugverkehr und damit in der Folge für Luftfahrzeuge am Boden, Kraftfahrzeuge im Airside- und im Landside-Bereich zu gering angesetzt sind. Es wurden keine Lärmberechnungen für die Maximalkapazität vorgenommen und kann somit mit der vorliegenden Untersuchung die Umweltverträglichkeit nicht beurteilt werden.

Weiters sind die Schwellenwerte mit 65 dB für den Tag und 55 dB für die Nacht zu hoch angesetzt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Punkt C 2 1.2 der Einwendungen verwiesen und ausdrücklich auch an dieser Stelle releviert.

##### **1.2. Unrichtige Beurteilung der High Power Runs**

Auf S. 65 des Fachbeitrages 02.150 wird betreffend Mannswörth konstatiert, dass bei den Punkten MA030 und MA040 ebenfalls der Maximalpegel von 68 dB nachts durch die Probeläufe überschritten werden. In Tab. 50 fehlt jedoch die Angabe, wie oft die maximalen Immissionspegel von 68 dB überschritten werden.

Die gezogene Schlussfolgerung, dass das 13 x 68 dB und 1 x 80 dB-Kriterium des Fachbeitrages 02.170 nicht erreicht wird und damit keine Maßnahmen zu setzen sind, ist somit nicht nachvollziehbar. Überdies ist dieser Wert zu gering angesetzt und berücksichtigt nicht, dass andere bestehende Schallbelastungen durch die Industrie und die Autobahn in Mannswörth gegeben sind. Auch wenn das Vorhaben einer Halle für die Triebwerksprobeläufe nicht Gegenstand im vorliegenden Verfahren ist, so stehen High Power Runs unmittelbar mit dem vorliegenden Vorhaben im Zusammenhang.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist daher nicht möglich.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## 1.2 Kfz-Verkehr Landside

In Tabelle 36 auf S. 45 des Fachbeitrages 02.150 wird die Entwicklung der Parkplatzzahl am Flughafen Wien-Schwechat wiedergegeben. Demnach verfügte der Flughafen 2006 über 23.207 Parkplätze, 2020 sollen 34.670 Parkplätze zur Verfügung stehen. Das ist eine Steigerung um 49,39 %, was sich auch in den Verkehrszahlen widerspiegelt:

Betrag der DTV am Flughafenareal 2003 bereits 38.800, so soll er im Planszenario 2020 73.000 betragen, was eine Steigerung um den Faktor 1,88 bedeutet. Statt einer Vergrößerung der Parkflächen und Parkhäuser, muss im Sinne der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen, der Lärm- und der Schadstoffemissionen von der Konsenswerberin ein umfassendes Mobilitätskonzept für den Flughafenbereich erstellt werden, mit dem Ziel den Anteil am Öffentlichen Verkehr, an Zufußgehen und Radfahren zu erhöhen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## **5. Unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belästigung der Menschen durch Straßen- und Schienenverkehrslärm**

### 1.1 Vorbemerkungen

Zunächst ist festzuhalten, dass die Grundlagen des Fachbeitrages 02.130 unrichtig sind, da Verkehrszahlen für den Flugverkehr und damit in der Folge für Luftfahrzeuge am Boden, Kraftfahrzeuge im Airside- und im Landside-Bereich zu gering angesetzt sind (vgl. Punkt C 4 1.2. und 1.3. der Einwendungen). Es wurden keine Lärmberechnungen für die Maximalkapazität vorgenommen und damit kann mit der vorliegenden Untersuchung keine Umweltverträglichkeit festgestellt werden.

Überdies sind die Schwellenwerte mit 65 dB für den Tag und 55 dB für die Nacht zu hoch angesetzt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Punkt C 2 1.2 der Einwendungen verwiesen und ausdrücklich auch an dieser Stelle releviert.

Des Weiteren geht der Fachbeitrag bei seinen Berechnungen von Geschwindigkeiten von LKWs Überland mit 70 km/h und auf Autobahnen mit 80 km/h aus, obwohl diesbezügliche Geschwindigkeitsbeschränkungen fehlen. Es sind daher jedenfalls neue Berechnungen vorzunehmen.

Unzulässig ist auch die im Fachbeitrag 02.130 vertretene Auffassung, dass die Wirkung von Gesamtlärm nicht einschätzbar ist. Hierzu liegen bereits unterschiedlichste Studien vor und wird dies entsprechend im Verfahren zu ergänzen sein. Die Umweltverträglichkeit kann daher nicht abschließend beurteilt werden bzw. ist nicht gegeben.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.2. Unrichtige Beschränkung des Untersuchungsraumes auf die Fluglärmmzonen

Im Fachbeitrag 02.130 wird für die Ermittlung möglicher Auswirkungen durch den induzierten Verkehr im Straßennetz der Untersuchungsraum auf Basis einer umhüllenden Fluglärmmkontur abgegrenzt. Hierzu ist anzumerken, dass sich die Abgrenzung für die Betrachtung des induzierten Verkehrs im Straßennetz alleinig aus der Änderung der Verkehrsmengen ergibt und eine Beschränkung auf die Fluglärmmzonen nicht zulässig ist.

Für die Beurteilung möglicher Auswirkungen durch den induzierten Verkehr wird – unabhängig von der Höhe der Immission – eine Zunahme bis zu zwei Dezibel als zumutbar bezeichnet. Mit dieser Bewertungsmethodik werden durch wiederholtes Anwenden (zum Beispiel im Rahmen anderer Verfahren) beliebig hohe Immissionswerte möglich. Bei bestehenden Immissionsbelastungen gleich oder höher dem Grenzwert für Straßenverkehrslärm wäre bereits bei einmaliger Anwendung eine Grenzwertüberschreitung die Folge. Eine wissenschaftlich oder rechtlich nachvollziehbare Begründung für diese offensichtliche Privatmeinung des Autors fehlt.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist diesbezüglich unrichtig bzw. zu ergänzen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.3. Unrichtige Annahme von Verkehrsentwicklungsprognosen

Die dem Fachbeitrag 02.130 zu Grunde liegenden Prognosen aus dem Fachbeitrag 02.520 Verkehr sind

nicht nachvollziehbar. Darin wird ein höherer Anteil am öffentlichen Verkehr vorausgesagt, der nicht nachvollziehbar ist. Auch das hier angewandte Geländemodell für den Untersuchungsraum ist nicht zulässig, da nur im Nahebereich des Flughafens ein höherer Detaillierungsgrad des Geländemodells und in weiter entfernten Bereichen im Prinzip nur die Straßen- und Bahnachsen mit einem dazwischen aufgespannten Gelände angewandt wurde. Die Auswirkungen des Vorhabens auch in weiter entfernten Gebieten müssen jedoch genau geprüft und untersucht werden.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist diesbezüglich unrichtig bzw. zu ergänzen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.4. Auswirkungen Schienenverkehr

Im Fachbeitrag 02.130 wird ausgeführt, dass das Vorhaben keine Auswirkungen auf die Zugzahlen und Arten der Geschwindigkeit laut Auskunft der ÖBB haben soll. Dies widerspricht den Aussagen in der Öffentlichkeit. Demnach wird die Götzendorfer Spange bereits als Anschluss an den Flughafen Wien-Schwechat geplant. Das Vorhaben soll über die Gemeindegebiete Klein-Neusiedl, Enzersdorf a.d. Fischa und Schwadorf führen, die von den Auswirkungen des Fluglärms ebenfalls stark betroffen sind. Die Auswirkungen der Götzendorfer Spange sind im Fachbeitrag nicht enthalten.

Weiters ist darzustellen, welche Auswirkungen eine Taktverdichtung des CAT im Bereich von Wien-Simmering und Schwechat hat. Eine solche Taktverdichtung wird im Fachbeitrag Verkehr 02.520 erwähnt und wird bereits für die Fahrplanänderung 2009 ins Auge gefasst. Da der CAT durch die fehlenden Stopps in den Bahnhöfen der Region höhere Geschwindigkeiten fährt, sind die Auswirkungen auf bewohntes Gebiet auch höher.

Die Planungen für den Ausbau der Pottendorfer Linie schreiten ebenfalls voran: die Gesamtzahl der möglichen Züge beträgt laut ÖBB 380 statt 214 wie im vorliegenden Fachbeitrag angegeben, davon in der Nacht 75 Güterzüge anstelle von 0. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 bis 200 km/h, da es sich um eine Hochleistungsstrecke handelt. Die Höchstgeschwindigkeit mit 120 km/h ist somit zu niedrig angesetzt. Der der Umweltverträglichkeitserklärung zugrunde liegende Fachbeitrag ist somit mangelhaft

und keine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die behauptete Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Eine Überarbeitung der Auswirkungen des Schienenverkehrs im Jahr 2020 durch eine Aktualisierung der ÖBB-Vorhabensprojekte ist im vorliegenden Fachbeitrag notwendig.

Überdies wird im Fachbeitrag der Schienenverkehrsbonus von 5 dB angeführt, welcher für dicht bebaute Siedlungsgebiete (Schwechat, Enzersdorf a.d. Fischa, Fischamend und Schwadorf), wie sie im Umkreis des Flughafens Wien-Schwechat bestehen und die in Zukunft von der Zunahme des Bahnlärms durch die Ausbautvorhaben und Frequenzverdichtungen der ÖBB – auch infolge der Ausbautvorhaben des Flughafen Wien-Schwechat bedingt – belastet werden, nicht mehr anwendbar ist, da er eine unzumutbare Lärmbelastung der Menschen negiert.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.5 Unrichtige Festsetzung von Berechnungspunkten

Auf S. 25 des Fachbeitrages 02.130 wird ausgeführt, dass in einem erweiterten Gebiet um den Flughafen zusätzlich in Ortschaften, die keine Immissionspunkte aufweisen, Berechnungspunkte gesetzt wurden, um auch hier Aussagen treffen zu können. Es wurde laut Fachbeitrag im Regelfall der Kirchenplatz gewählt, da dies eine Örtlichkeit sei, die im Prinzip überall vorhanden und auch für einen Betrachter ohne Ortskenntnisse leicht auffindbar sei. Diese Vorgangsweise ist nicht nachvollziehbar, da in Österreich hinreichend genaue Karten vorhanden sind, die das Auffinden von Messpunkten anhand ihrer Koordinaten ermöglichen. Auch satellitenbasierende Navigationssysteme gehören heute bereits durchaus zur Standardausstattung, sodass die Begründung für das angeführte Auswahlkriterium ziemlich absurd erscheint.

Reelle Motivation für diese Wahl könnte eher sein, dass der Kirchenplatz in den Ortschaften nicht immer an den immissionsstärksten Punkten liegt. Es müssen also vielmehr zur Bemessung der Auswirkungen des Straßen- und Schienenverkehrs des Vorhabens die den Straßen- und Bahnachsen naheliegendsten Wohngebiete als Immissionspunkte zu Grund gelegt werden. Das gleiche gilt auch für die Immissionspunkte in der Umgebung des Flughafens in Tab. 18. Diese wurden so angelegt, dass sie möglichst nahe zum Flughafen liegen, was nicht gleichbedeutend damit ist, dass sie auch möglichst nahe

an den Hauptverkehrsachsen liegen, auf die das Vorhaben die größten Auswirkungen hat. Die Immissionspunkte für die Ortschaften sind daher in diesem Sinne neu fest zu legen.

Überdies liegen die Messpunkte für den Straßenlärm nicht an den jeweiligen Straßen, sondern an den Punkten, an denen auch für den Fluglärm in den letzten Jahren Lärmmessungen mit den mobilen Messstationen des Flughafens durchgeführt wurden. Diese Messpunkte wurden jedoch so gewählt, dass sie möglichst frei von Lärmquellen ausgenommen dem Fluglärm sind. Insofern können diese nicht als Messpunkte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm herangezogen werden. Der Ausbau der Flughafens Wien-Schwechat hat auch wesentliche Folgen auf das Verkehrswachstum auf der Straße und Schiene und diese Auswirkungen sind mit dafür geeigneten Messpunkten darzustellen.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist daher nicht gegeben bzw. ist die Umweltverträglichkeitserklärung ergänzungsbedürftig.

#### 1.6. Unrichtige Beurteilung der Grundbelastung

Im Fachbeitrag 02.130 wurde auf S. 26 überprüft, ob relevante Pegeländerungen gemäß Fachbeitrag 02.170 im Untersuchungsgebiet auftreten, wobei als Kriterien die unwissenschaftlichen Festlegungen des Fachbeitrages 02.170 herangezogen wurden (Pegelzunahme kleiner gleich 1 dB: irrelevant; Pegelzunahme kleiner gleich 2 dB: jedenfalls zumutbar; Pegelzunahme größer 2 dB: Detailuntersuchungen sind erforderlich).

Es wird ausgeführt, dass eine Überprüfung betreffend die allgemeine Einhaltung von Grenzwerten, wie z.B. in der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen des BMVIT angegeben, auf Grund des zufolge der Größe des Untersuchungsraumes gewählten methodischen Ansatzes nicht vorgenommen werden kann, da in der Grobmodellierung, u.a. etwaig vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt werden konnten und daher keine entsprechend aussagekräftigen Angaben zu den tatsächlich auftretenden Pegeln gemacht werden können.

Diese Vorgangsweise ist unrichtig und mangelhaft. Im ersten Schritt wäre im Fachbeitrag die Grundbelastung festzustellen gewesen und hat diese die Ausgangslage für die Bewertung der Zusatzbelastung zu bilden. Ein Anstieg über die Grenzwerte ist nämlich keinesfalls zulässig.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.7. Unrichtige Beurteilung des Anstieges des LKW-Verkehrs

Im Fachbeitrag 02.130 (S. 27) wurden Änderungen des LKW Anteils, wodurch auch eine geringere Erhöhung des DTV relevante Pegelzunahmen bewirken könnte, nicht berücksichtigt. Diese Vorgangsweise ist unzulässig, da etwa im Großraum Wien laut ASFINAG der LKW-Anteil im Jahr 2007 um 24 % gestiegen ist. Da der LKW-Anteil maßgeblich für gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen ist, ist er in die Berechnungen mit einzubeziehen.

Verfehlt ist auch die Bewertung von Immissionszuwächsen durch den Straßenverkehr als irrelevant oder zumutbar, obwohl diese die WHO-Kriterien für vorsorgenden Gesundheitsschutz von 55 dB Leq-Tag und 45 dB Leq-Nacht überschreiten (vgl. S. 37 Kontrollpunkt Wienerherberg KP\_WH3 + 1,5 dB von 59,4 dB auf 60,8 dB Ld und 51,4 auf 52,8 dB Ln oder Kontrollpunkt Rauchenwarth KP\_RW-1 + 1,4 dB von 56,2 dB auf 57,6 dB Ld und 48,3 dB auf 49,7 dB Ln).

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist daher nicht gegeben. Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.8. Unrichtige Beurteilung der Straßenverkehrsentwicklung

Der der Umweltverträglichkeitserklärung zugrunde liegende Fachbeitrag 02.520 beschreibt die Auswirkungen des Vorhabens auf das landseitige Verkehrssystem. Anhand von Passagier- und Beschäftigtenzahlen des Flughafens Wien sowie Angaben über deren Herkunft und Verkehrsverhalten soll die landseitige Verkehrsnachfrage errechnet, mit einem eigens entwickelten Split Modell auf die Verkehrsträger Straße und Schiene aufgeteilt und mittels der ptv-Software Visum auf das Verkehrsnetz umgelegt werden.

Die dem Fachbeitrag zugrunde gelegten Berechnungen und seine Schlussfolgerungen sind unrichtig bzw. ergänzungsbedürftig:

Eingangs sei festgehalten, dass die Grundlagen für diesen Fachbereich nicht stimmen. Die Verkehrszahlen für den Flugverkehr und damit in der Folge die verkehrlichen Auswirkungen auf Straße und Schiene sind zu gering angesetzt. Die Prognosezahlen für den Flugverkehr wurden mit einem mittleren Wert angenommen, tatsächlich schreitet der Flugverkehr rascher voran und es ist mindestens von Passagierzahlen in der Höhe der „High“ Prognose auszugehen. Damit sind die Wirkungen auf den Verkehr auf Straße und Schiene andere, als sie im vorliegenden Fachbeitrag dargestellt sind.

Weiters wurden keine Berechnungen für die Maximalkapazität vorgenommen und damit kann mit vorliegender Untersuchung keine Umweltverträglichkeit festgestellt werden.

Im Fachbeitrag (S. 31, Tab. 7) wird dargestellt, dass im Jahr 2003 rund 8.680 Passagiere täglich pro Richtung 12.450 MIV-Fahrten (motorisierter Individualverkehr) pro Richtung verursacht haben. Dabei werden PKW-Besetzungsgrade von 1,2 bis 1,3 Fluggästen angegeben. Weniger Passagiere als Fahrten bei Besetzungsgraden größer als 1 sind jedoch nicht möglich.

Weiters ist von der Konsenswerberin nicht dargelegt worden, wie ein Vorhaben, bei dem sich der Verkehr mehr als verdoppelt, zu den verkehrsmindernden Konzepten von Wien und Niederösterreich (vgl. Hauptziele Masterplan Verkehr Wien und Ziele im Verkehrskonzept Niederösterreich) passt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum trotz geringer Auslastung im ÖV (öffentlicher Verkehr) die MIV (motorisierter Individualverkehr) Infrastruktur ausgebaut wird (vgl. S. 50f).

Wenn auf S. 5 des Fachbeitrages ausgeführt wird, dass „grundsätzlich in diesem Verkehrsmodell alle hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen sowie auf Wiener Stadtgebiet ein Großteil des untergeordneten Straßennetzes enthalten sind“, ist dem entgegenzuhalten, dass sich der Flughafen Wien-Schwechat auf niederösterreichischem Boden befindet und es ist daher nicht nachvollziehbar, warum nicht das untergeordnete Straßennetz der niederösterreichischen Gemeinden im Verkehrsmodell enthalten ist.

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 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).

Die Verbesserungen des Modal Split mit einer Steigerung auf 42 % im Planszenario 2020 werden im vorliegenden Fachbeitrag nicht begründet. Eine Fülle von Maßnahmen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs müsste solch einer Verbesserung vorausgehen. Die auf S. 70 dargestellte Entwicklung der Fahrgastzahlen des CAT ist nicht schlüssig und für eine Verbesserung des Modal Split unzureichend.

Des Weiteren wurde die Mannswörther Straße in die Schwerpunktstraßen der Untersuchung rund um den Flughafen nicht aufgenommen und ist daher der Fachbeitrag in diesem Punkt mangelhaft. Überhaupt ist die Entwicklung des Kfz-Verkehrs im vorliegenden Fachbeitrag schwer nachzuvollziehen: Unterschiedliche Werte durch DTVwerktags, DTV, und Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung bei Passagieren und Beschäftigten erschweren die Prüfung über die tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf den Straßenverkehr und damit auf die Umwelt. So ergibt die DTVw-Belastung durch den Flughafen 2003 45.200 Kfz (Text S. 40). 38.820 PKW-Fahrten ergibt die Summe aus Passagieren und Beschäftigten pro Tag (Tab. 7 und Tab. 10).

Der Zulieferverkehr wurde in den Berechnungen gar nicht berücksichtigt, sondern nur der reine Frachtverkehr durch die Luftfracht. Im Nullszenario 2020 ergibt der flughafenbedingte Straßenverkehr eine DTVw-Belastung von 58.200 Kfz (Tab. 26, S.62). Je nach dem, ob man als Grundlage für die Pkw-Fahrten der Passagiere Tab. 22 oder Tab. 23 heranzieht, ergibt die Summe der Pkw-Fahrten von Passagieren und Beschäftigten pro Tag 57.140 oder 47.120 Pkw-Fahrten (Werte für Beschäftigte aus Tab. 24). Im Planszenario 2020 ergibt der flughafenbedingte Straßenverkehr eine DTVw-Belastung von 74.800 Kfz (Tab. 34, S. 72). Je nach dem, ob man als Grundlage für die Pkw-Fahrten der Passagiere Tab. 28 oder Tab. 29 heranzieht, ergibt die Summe der Pkw-Fahrten von Passagieren und Beschäftigten pro Tag 72.760 oder 61.740 Pkw-Fahrten (Werte für Beschäftigte aus Tab. 30).

Auffällig ist der Unterschied zwischen der ersten Version des Fachbeitrages und der jetzt vorliegenden Version:

Bei der L2064 betrug der DTV 2003 in der Erstversion 1.900, in der Ist-Version 1.000. Im Nullszenario 2020 ergibt das einen DTV von 12.100 zwischen der L2066 und der L2065 in der Erstversion, in der jetzt

vorliegenden einen DTV von 5.300. Im Planszenario 2020 wird ein DTV von 16.000 angegeben (Minimalszenario), in der jetzt vorliegenden Version von 6.900. Diese Diskrepanzen zwischen der ersten Version und der nunmehr vorliegenden Version sind nicht nachvollziehbar.

Eine Verkehrszählung vom 14. bis 16. November 2006 und vom 6. bis 8. März 2007 ergab für den Ist-Stand in der Höhe Mannswörther Straße 48 einen DTV von rund 4.500 Kfz. Die L2064 stellt eine Umfahrungsstraße zum Flughafen für Überlastungssituationen auf der A 4 und der B 9, insbesondere durch die Kreisverkehre dar. Die Berechnungen des Fachbeitrages sind daher nicht nachvollziehbar, werden doch die Überlastungssituationen an den Kreisverkehren der B 9 und B 10 und der A 4-Abfahrt zum Flughafen dargestellt, jedoch keinerlei Maßnahmen gesetzt und der Umgehungsverkehr über die L 2064 ist als sehr wahrscheinlich anzunehmen.

Weiters ergibt sich auch auf vielen anderen Straßen in den Ortsgebieten eine Erhöhung der Kfz-Belastung (z.B. L2069 durch Kledering, Simmeringer Hpstr. Von B 11 bis L 2003 = Wiener Straße in Schwechat, L 2063 durch Rauchenwarth, L 2004 in Rauchenwarth, B 60 in Fischamend und Enzersdorf a.d. Fischa, L 156 in Klein Neusiedl, B 11 in Schwechat von der B 10 bis zur L 2071, B 11 von der L 2071 bis zur S 1 in Rannersdorf, B 11 weiter bis Laxenburg Nord durch die Ortschaften Lanzendorf, Maria Lanzendorf und Achau, L 2003 durch Zwölfaxing und Pellendorf, L 2076 in Maria Lanzendorf, L 2071 in Schwechat). Diese Erhöhungen widersprechen den verkehrsberuhigenden Zielen der Gemeinden. Maßnahmen sind hier zu setzen, um die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen der Zunahme des Straßenverkehrs auf die Bevölkerung zu verhindern.

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

allein 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 Planszenarios des vorliegenden Fachberichtes liegt.

Es ist in keiner Weise nachvollziehbar, welche Zahlen als Grundlage für die weiteren Berechnungen, wie Lärm- und Immissionsberechnungen, gewählt worden sind und welche Zahlen den gesamten Verkehr am Flughafen, inkl. LKW-Verkehr, Zulieferverkehr und Versorgungsverkehr enthalten.

Mit den vorliegenden Zahlen ist eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit nicht möglich. Insbesondere fehlen Ausgleichsmaßnahmen zur Minderung des Kfz-Verkehrs. Mit dem vorliegenden Fachbeitrag kann die Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht begründet werden.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.9. Fehlende Maßnahmen und Empfehlungen zur Reduktion des Straßen- und Schienenverkehrslärms

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. Die Erhöhung um 1 dB ist jedenfalls nicht irrelevant. Auch auf der B 9, und zwar in Fischamend zwischen der L 156 und der B 60 (Straßenteilstück 32), treten Erhöhungen des DTV im Ausmaß von ca. 28 % auf. Da es sich um ein Gebiet mit Wohnbebauung handelt, muss diese Einschätzung durch Analyse der Differenzlärmkarten bestätigt werden. Die Analyse der Differenzlärmkarte fehlt für das genannte Straßenstück ebenso wie eine genauere Darstellung der Immissionsbelastung durch die L 2071 zwischen der B11 und der L2003. Der Fachbeitrag ist diesbezüglich zu ergänzen bzw. liegt eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht vor.

Jedenfalls ist der Schluss, dass aus verkehrsplanerischer Sicht das Vorhaben errichtet werden kann, kein Kriterium für die Umweltverträglichkeit, wenn das Kfz-Aufkommen durch das Projekt nahezu eine Verdoppelung zur Folge hat. Es wurden insbesondere keine Ausgleichsmaßnahmen gefordert, die den Kfz-Verkehr hintanhaltend, wie Mobilitätsmanagement für den Flughafen mit dem Ziel keine Steigerung der Kfz-Fahrten zum Ist-Stand zu haben; Radwegverbindungen zum Flughafen von Schwechat und von Fischamend kommend; Viertelstundentakt und stündliche Nachtzüge der S7 bis zum Flughafen; Erweiterung der Kernzone 100 des VOR bis zum Flughafen; Verringerung der Parkplätze; betriebsinterne Radwege, Radabstellplätze, betriebseigene Fahrräder; eigene Busverbindungen für die Beschäftigten des Flughafens u.ä.

#### 1.10. 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 in einem Schulgebäude unzumutbar (und noch mehr die Zunahme im Planszenario). 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.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist daher zu verneinen.

### **6. Unrichtige Beurteilung der Ortsüblichkeit und Widmung der vom Vorhaben betroffenen Grundstücke**

#### 1.1. Vorbemerkungen

Im Fachbeitrag 02.170 sollen die durch das Vorhaben bedingten Zusatzbelastungen, welche im Zuge weiterer Fachbeiträge der Umweltverträglichkeitserklärung ermittelt wurden, im Hinblick auf deren Auswirkungen auf den Menschen beurteilt und Maßnahmen festgelegt werden (vgl. S. 7). Dies seien im Wesentlichen die Auswirkungen des Lärms und die Auswirkungen von Umweltschadstoffen, wobei neben der Betriebsphase auch die Errichtungsphase behandelt wird.

## 1.2. Fehlende Beurteilung der Ortsüblichkeit und Widmung der betroffenen Grundflächen

Der Fachbeitrag 02.170 zieht bei der Fragestellung der potentiellen Gesundheitsgefährdung der Wohnbevölkerung durch Lärm nicht die Kriterien der Ortsüblichkeit und der Widmung der gegenständlichen Flächen heran.

Diese Vorgehensweise widerspricht klar dem niederösterreichischen Raumordnungsgesetz, welches unter Raumordnung die vorausschauende Gestaltung eines Gebietes zur Gewährleistung der bestmöglichen Nutzung und Sicherung des Lebensraumes unter Bedachtnahme auf die natürlichen Gegebenheiten, auf die Erfordernisse des Umweltschutzes sowie die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse seiner Bewohner und der freien Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft, die Sicherung der lebensbedingten Erfordernisse, insbesondere zur Erhaltung der physischen und psychischen Gesundheit der Bevölkerung, vor allem Schutz vor Lärm, Erschütterungen, Verunreinigungen der Luft, des Wassers und des Bodens, sowie vor Verkehrsunfallgefahren, versteht.

Gem. § 16 des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes, welches im Sinne der unter Punkt A der Einwendungen dargestellten Rechtslage als Umweltvorschrift von der Antragstellerin geltend gemacht werden kann, ist das Bauland entsprechend den örtlichen Gegebenheiten unter anderem in Wohngebiete zu gliedern, das sind Wohngebiete, die für Wohngebäude und die dem täglichen Bedarf der dort wohnenden Bevölkerung dienenden Gebäude sowie für Betriebe bestimmt sind, welche in das Ortsbild einer Wohnsiedlung eingeordnet werden können und keine das örtlich zumutbare Ausmaß übersteigende Lärm- oder Geruchsbelästigung sowie sonstige schädliche Einwirkung auf die Umgebung verursachen.

Das Kriterium der Ortsüblichkeit wurde im gegenständlichen Fachbeitrag nicht berücksichtigt und ist daher die Umweltverträglichkeitserklärung in diesem Punkt jedenfalls ergänzungsbedürftig, da die durch das Vorhaben bedingten umweltrelevanten Auswirkungen (insb. Lärm) der Ortsüblichkeit nicht entsprechen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### 1.3. Verletzung der nö. Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Bauland

Gleichfalls wurde die niederösterreichische Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Bauland (LGBL Nr.: 8000/4) im Fachbeitrag nicht berücksichtigt, welche von einem Dauerschallpegel von 55 dB bei Tag und 45 dB bei Nacht ausgeht (§ 2 leg. cit).

Ausdrücklich ist darauf hinzuweisen, dass sowohl das Kriterium der Ortsüblichkeit als auch die in der zitierten Verordnung festgelegten Dauerschallpegel nicht nur für den Fall anzuwenden sind, dass eine Widmung im Bauland erfolgen soll, sondern auch für den Fall, dass es sich bereits um im Bauland gebaute Wohngebäude handelt.

Die im gegenständlichen Fachbeitrag angesetzten Lärmgrenzwerte mit 65 dB bei Tag und 55 dB bei Nacht sind daher jedenfalls zu hoch angesetzt, da sie der geltenden Rechtslage widersprechen, weshalb aufgrund der Überschreitung der zulässigen Grenzwerte durch das Vorhaben dessen Umweltverträglichkeit zu verneinen ist.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### 1.4. Keine gesonderte Beurteilung der extraauralen Auswirkungen des Vorhabens

Im Ergebnis ist an dieser Stelle insbesondere darauf hinzuweisen, dass in der Umweltverträglichkeitserklärung (und insbesondere im Fachbeitrag 02.170) die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Belastungssituationen für die Bevölkerung in der Region unzureichend dargestellt bzw. untersucht worden sind. So sind die extraauralen Auswirkungen des Lärms, v.a. auch der Belastungen durch Nachtflug und Zusammenwirken von Straßenverkehrs-, Flug- und Industrielärm nicht erfasst. Weiters ist die amtsbekannte HYENA-Studie in die Beurteilung der Umweltverträglichkeit mit einzubeziehen. Zudem 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 Schwächer bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen liegt 5% über dem Bundesdurchschnitt, bei den über 60-jährigen 6% darüber. Die Schwächer 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.

Extraurale Auswirkungen der Lärmbelastung sind daher ebenso naheliegend wie die Auswirkungen der Schadstoffbelastungen in der Region. Die Ergebnisse des Schwächer Gesundheitsberichtes sind daher in die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens einzubeziehen und ist eine umfangreiche Studie über die Gesundheitssituation der Bevölkerung der Region als Beurteilungsgrundlage für das Vorhaben zu erstellen. Dazu hätte der Konsenswerber bereits im Lauf der letzten Jahre ausreichend Zeit gehabt, hat aber stattdessen Geld und Zeit in ein privatrechtliches Mediationsverfahren investiert, das sogar mit einigem finanziellen Aufwand „wissenschaftlich begleitet“ wurde. Stattdessen beschränkt sich die medizinische Beurteilung in der UVE auf teils veraltete und teils unwissenschaftliche Studienergebnisse, obwohl epidemiologische Untersuchungen der Bevölkerung in der Region unmittelbare empirische Evidenz über die tatsächlichen Auswirkungen des Flugverkehrs am Flughafen Wien verfügbar gemacht hätten. Aber an einer nachvollziehbaren und wissenschaftlich-empirisch begründeten Darstellung der realen Lage scheint außer den Betroffenen selbst niemand interessiert zu sein. In diesem Zusammenhang ist wiederum die mögliche Befangenheit der Behörde (bzw. ihrer Organwalter) zu relevieren, von der die Beibringung entsprechender Daten nicht als Ergänzung des Projektantrags gefordert wurde! Sohin orientiert sich die medizinische und umwelthygienische Beurteilung neben ihren sonstigen methodischen Unzulänglichkeiten nicht an der aktuellen Gesundheits- und Belästigungssituation der Bevölkerung, sondern bleibt im nebulösen theoretischen Bereich. Entsprechende aussagekräftige Studien vor Ort sind aber für die Beurteilung der Auswirkungen in diesem Fachbereich erforderlich und eine entsprechende Ergänzung der UVE ist nötig.

Mit dem vorgelegten Elaborat ist eine wissenschaftlich schlüssig Bewertung der Umweltverträglichkeit nicht möglich und diese daher nicht nachweisbar.

**D. Verletzung des § 12 Abs 4 Z 4 UVP-G iVm § 1 Abs 1 Z 3 und 4 UVP-G iVm § 17 Abs 5 UVP-G**

**1. Vorbemerkungen**

Gemäß § 12 Abs 4 Z 4 UVP-G iVm § 1 Abs 1 Z 3 UVP-G ist Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung u.a. die Vor- und Nachteile der vom Konsenswerber / der Konsenswerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen. Bei den zitierten Rechtsvorschriften 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, da diese die Grundlage für eine allfällige Genehmigung des Vorhabens nach den Bestimmungen des § 17 Abs 2 und 5 UVP-G darstellen.

Die Konsenswerberin begründet ihren Genehmigungsantrag auf S. 19ff der Umweltverträglichkeitserklärung damit, dass „weltweit in den letzten Jahren sowohl die Zahl der Flugbewegungen als auch die Zahl der Passagiere ständig zugenommen haben, und die Prognosen auf einen stetig steigenden Bedarf hinweisen:

Dieser Trend ist auch am Flughafen Wien Schwechat deutlich zu erkennen. Der Flughafen Wien Schwechat hat sich als Drehscheibe für den Flugverkehr, insbesondere für den Verkehr in die Wachstumsmärkte Osteuropas etablieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit auf dem wachsenden Flugverkehrsmarkt sichern können. [...] Die Möglichkeiten, mit dem bestehenden Pistensystem am Flughafen Wien Schwechat diesen steigenden Bedarf zu erfüllen, sind eingeschränkt. Steigerungsmöglichkeiten bietet u.a. der Einsatz von größeren und leistungsfähigeren Luftfahrzeugen, wodurch ermöglicht wird, bei gleichen Flugbewegungszahlen ein Plus an Passagieren oder Fracht zu befördern. Von wesentlicher Bedeutung ist aber die Sicherung des steigenden Bedarfs an Flugbewegungen (z.B. auch durch Hinzukommen neuer Destinationen). Hier ist unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen die Kapazität des Pistensystems eingeschränkt (sie beträgt im Bestand 72 Starts oder Landungen in der Spitzenstunde). Um international konkurrenzfähig zu bleiben ist es daher erforderlich, das bestehende Pistensystem zu erweitern, um die nachhaltige Einwicklung des Flughafens Wien zu sichern.“

Die Antragstellerin hat aufgrund dieses Vorbringens der Konsenswerberin das Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien mit einer Einschätzung des Vorhabens zur Parallelpiste 11R/29L der Flughafen Wien AG mit den Fragestellungen, wieviel Flugverkehr mit dem bestehenden 2-Pisten-System möglich ist, wie hoch die Maximalkapazität des Dreipistensystems ist, wie wahrscheinlich die Verkehrsentwicklung, die der Flughafen der Umweltverträglichkeitserklärung zugrunde legt, ist, ob das Prognoseszenario 2020 der tatsächlich erreichbaren Maximal- Kapazität entspricht, ob der angegebene Flugzeug-Mix die angegebenen Prognosen stützen kann und inwieweit die Errichtung der dritten Piste aus Kapazitätsgründen notwendig ist, beauftragt (im folgenden als „Gutachten der TU Wien“ bezeichnet).

## **2. Kritikpunkte des Gutachtens des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien**

### **1.1 Kapazität des Flugverkehrs mit dem bestehenden 2-Pisten-System (Gutachten der TU Wien, S. 27 ff)**

Die vom Flughafen veröffentlichten IFR-Flugbewegungen für 12 Monate rollierend (06/2007-05/2008) zeigen mit 287.753 Flugbewegungen<sup>7</sup>, dass im 2-Pisten-System mehr möglich ist als die vom Flughafen angegebenen 275.000 Flugbewegungen pro Jahr. (Gutachten der TU Wien, S. 27). Das Gutachten der TU Wien gelangt zum Ergebnis, dass die von der Konsenswerberin für das Jahr 2020 prognostizierten 335.000 Flugbewegungen auch mit der derzeitigen Pistenkonfiguration (unter Berücksichtigung der Nachtflugregelungen) möglich sind (Gutachten der TU Wien, S.27).

Es wird daher im Verfahren – im Rahmen der Nullvariante – zu überprüfen sein, inwieweit das von der Konsenswerberin angestrebte Kapazitätsvermögen nicht schon durch das bestehende 2-Pisten-System erreicht werden kann.

Beweis:

Gutachten der TU Wien vom 16.07.2008  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### **1.2. Maximalkapazität des 3-Pisten-Systems (Gutachten der TU Wien, S. 28 ff)**

In der Umweltverträglichkeitserklärung (S. 47) wird für das Jahr 2020 das 3-Pisten-Szenario mit 335.000

Bewegungen pro Jahr dargestellt. Bei dieser Pistenkonfiguration inklusive Nachtflugregelungen würde die Auslastung der maximalen Tageskapazität ca. 54% betragen bzw. 8,8 Stunden mit Maximalkapazität. Gegenüber Flughäfen mit ähnlicher Pistenkonfiguration ergeben sich nach dem Gutachten der TU Wien, S. 28, noch große Kapazitätsreserven. Die Konsenswerberin weist demnach mit dem 3-Pisten-System im Jahr 2020 Kapazitätsreserven von bis zu 150.000 Flugbewegungen auf.

Die unrichtige Berechnung und Angabe der Maximalkapazität wirkt sich unmittelbar auf sämtliche der Umweltverträglichkeitserklärung angeschlossenen Fachbeiträge aus, welche sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die UVP-relevanten Schutzgüter auseinandergesetzt haben.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist daher ergänzungsbedürftig.

Beweis:

Gutachten der TU Wien vom 16.07.2008  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### 1.3. Unrichtige Beurteilung der Verkehrsentwicklung (Gutachten der TU Wien, S. 28 ff)

Die VIE-Verkehrsprognose in der Umweltverträglichkeitserklärung basiert auf einem ökonomischen Prognose-Modell. Die vorerst bis zum Jahr 2015 erstellte Prognose wurde mit dem Prognosemodell auf 2020 erweitert mit dem generellen Ansatz, dass es bei der Prognose keine Hemmnisse bei den Entwicklungsmöglichkeiten gibt und diese auf dem Nachfragepotenzial beruht. Die Verkehrsprognose wurde von der Konsenswerberin in 3 Szenarien erstellt, die im Wesentlichen von einer uneingeschränkten Kapazität ausgehen: Low – niedriges Entwicklungs-Szenario, Central – mittleres Entwicklungs-Szenario (Basisszenario = 100 %) und High – hohes Entwicklungs-Szenario.

Die Bandbreite soll Schwankungen in den langfristigen Wirtschaftsprognosen und bei sonstigen Variablen berücksichtigen. Diese Vorgangsweise ist der Konsenswerberin legitim, aufgrund der letzten Erfolgsmilanzen des VIE ist das mittlere Szenario als Basis für die weiteren Berechnungen der Konsenswerberin aber zu konservativ. Die Konsenswerberin rechnet nach den letzten Entwicklungen (Erfolgsmilanzen, aber auch Kerosinpreise berücksichtigend) daher bereits mit 30 Mio. Passagieren für 2015. Damit wäre aber das „High-Szenario“ praktisch erreicht und die

Umweltverträglichkeitserklärung zugrunde liegenden „Central“ Werte überholt.

Der Flughafen Wien, die IATA und auch Airbus prognostizieren für die nächsten Jahre eine europaweite Wachstumsrate von ungefähr 5 %, nur Boeing schätzt das Wachstum in Europa geringer ein und rechnet mit 3,4 %. Die verwendeten Ansätze der Konsenswerberin decken sich also Großteils mit den Prognosen der internationalen Luftfahrt. Die Verkehrsentwicklung der Konsenswerberin übertraf jedoch in den letzten Jahren alle Prognosen und lag mit seinem jährlichen Wachstum deutlich und wiederholt über dem europäischen Durchschnitt von 6,5 Prozent. Die Wachstumsstrategie mit den drei Stoßrichtungen Osteuropa-, Mittel- und Langstrecken- sowie Low-Cost-Carrier-Verkehr wurde 2007 konsequent fortgesetzt. In Summe wurden 18,8 Millionen Passagiere gezählt, das bedeutet ein Plus von 11,3 Prozent. [Presseinformationen-Aktuelles-27.03.2008: Bilanz 2007]

Damit würde der Flughafen aber die mittlere Prognose übertreffen und sich dem Maximalszenario annähern. Geht man für 2008 von einer Passagieranzahl von 20,27 Mio. und einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 5,75 % aus, folgt für 2015 die vom Flughafen im [Standard, 01. Juli 2008] genannte Passagieranzahl von 30 Mio., was nur knapp unter dem „High-Szenario“ mit 30,5 Mio. liegt. Setzt man die vom Flughafen genannte weitere Wachstumsrate von 4 % voraus, erreicht der Flughafen 2020 eine Passagierzahl von 36,5 Mio., was deutlich über der Berechnungsgrundlage zu liegen käme. Die Konsenswerberin wird versuchen, die Bandbreite von 5 bis 6 % bis 2015 (und auch weiterhin) tatsächlich zu erreichen (siehe Umweltverträglichkeitserklärung S.19 ff).

Das bedeutet aber, dass die prognostizierten Passagierzahlen der Berechnungsbasis die Belastungen nur unvollständig wiedergeben.

In der Umweltverträglichkeitserklärung wurde für das Jahr 2020 das 2-Pisten-Szenario mit 270.000 Flugbewegungen pro Jahr (Gutachten der TU Wien, Abbildung 4-4) und das 3-Pisten-Szenario mit 335.000 Flugbewegungen pro Jahr dargestellt (Abbildung 4-5). Bei den Flugbewegungen (Gutachten der TU Wien, Abbildung 4-6) zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Passagierentwicklung (Gutachten der TU Wien, Abbildung 4-3). Die Entwicklung der Flugbewegungen 1999- 2000 wird ab 2004 fortgesetzt, als hätte es dazwischen keinen Einbruch gegeben. Die überaus positive Entwicklung im Jahr 2007 setzt sich bisher auch im Jahr 2008 fort, so dass hier eine deutliche Loslösung vom mittleren Planungsszenario

erfolgt bzw. weiter erfolgen wird.

Verwendet man das Verhältnis Passagiere/Flugbewegung des „High-Szenarios“, das eine höhere Passagieranzahl pro Flugbewegung ergibt als das „Central-Szenario“, für die erwarteten 30 Mio. Passagiere im Jahr 2015, folgen daraus 331.125 Flugbewegungen für 2015. Für 2020 rechnet der Flughafen mit 99 Passagieren pro Flugbewegung. Mit den für den Flughafen wahrscheinlichen 36,5 Mio. Passagieren 2020 wären dies ca. 368.680 Flugbewegungen. Damit liegen die Flugbewegungen näher beim „High-Szenario“ als beim „Central-Szenario“. Diese Prognosen, die auf Zahlen des VIE beruhen, werden durch die Trendentwicklung der Flugbewegungen ab 2007 (Gutachten der TU Wien, Anhang 6.4, Abbildung 6-1) unterstützt.

Ein Problem für die Beurteilung der Betroffenheit liegt zusätzlich darin, dass verschiedene Angaben zu den Jahresflugbewegungen vorliegen. In den Szenarien wird offensichtlich nur der kommerzielle Luftverkehr berücksichtigt, in der IFR-Statistik wird auch die General Aviation einbezogen.

Hinsichtlich der Auswirkungen sind die entsprechenden Zusammenhänge darzustellen und ist die Umweltverträglichkeitserklärung insofern unvollständig.

Weiters sind in der IFR-Statistik keine Sichtflüge enthalten. Auch auf diese wäre bei einer Beurteilung der Situation einzugehen und die in der Umweltverträglichkeitserklärung der Konsenswerberin in den Szenarien angegebenen Flugbewegungen pro Jahr generell zu ergänzen:

Der Vergleich der Ist-Werte für das Jahr 2007 mit 254.900 Flugbewegungen (30.03 Seite 34) mit der IFR-Statistik 2007 des Flughafen Wien mit 276.672 Flugbewegungen zeigt eine Diskrepanz von 8,5 %. Zusätzlich sind Sichtflüge oder VFR der General Aviation (im Jahr 2005 betragen diese 1,9 %, 30.03 Seite 15) in der IFR-Statistik nicht enthalten. Aus dem Vergleich der Prognosezahlen und den Ist-Werten ist erkennbar, dass der niedrigere Wert von 254.900 Flugbewegungen in den Berechnungen verwendet wurde. Damit werden jedoch nicht alle Einflüsse auf die Schutzgüter miteinbezogen.

Für das UVP-Verfahren bedeutet das, dass alle mit der Flugverkehrsentwicklung einhergehenden Umweltbelastungen (Bodenverkehr, Fluglärm etc.) neu zu beurteilen und zu berücksichtigen wären.

Die Entwicklung der allgemeinen Luftfahrt (General Aviation, GA) lässt sich gemäß VIE schlecht in Prognosen darstellen, da die Flugbewegungen echte „Bedarfsflüge“ im Anlassfall sind. Es können dadurch auch nicht in geeigneter Weise Vergleichswerte bezüglich des Wachstums auf anderen Airports herangezogen werden. In den Prognosezahlen der Flugbewegungen berücksichtigt die Konsenswerberin jedenfalls jene Luftfahrzeuge nicht, welche mittels Sichtflugverfahren am Flughafen starten oder landen. Es handelt sich dabei um die kleinsten Luftfahrzeuge, die am Flughafen Wien eingesetzt werden. Der Anteil dieser Sichtflieger am Anteil der GA-Bewegungen wird in Zukunft konstant angenommen, sie sollten jedenfalls berücksichtigt werden. Offensichtlich sind aber auch nicht alle Instrumentenflüge berücksichtigt, wie die Diskrepanz zwischen den Berechnungsgrundlagen und der IFR-Statistik zeigt.

Die Konsenswerberin geht weiters davon aus, dass in Zukunft die Anzahl an IFR-Bewegungen der allgemeinen Luftfahrt durch die Schwankungsbreite der im Prognosemodell untersuchten Szenarien low-medium-high abgedeckt wird. Dies wäre zulässig, das Problem dabei ist, dass die Bewegungszahlen sich damit noch weiter dem „High-Szenario“ annähern, dies in der Berechnung der Auswirkungen aber nicht berücksichtigt wird.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass aus dem Gutachten der TU Wien deutlich ersichtlich wird, dass die angegebenen Verkehrszahlen in der Umweltverträglichkeitserklärung nicht vollständig sind und alle mit der Flugverkehrsentwicklung einhergehenden Umweltbelastungen auf der Basis zu niedriger Szenarien-Werte entwickelt wurden, die daraus abgeleiteten Auswirkungen auf die Schutzgüter zu niedrig angesetzt sind und daher neu zu erstellen sind.

Beweis:

Gutachten der TU Wien vom 16.07.2008  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.4. Unrichtige Beurteilung des Prognoseszenario 2020 (Gutachten der TU Wien, S. 35 ff)

Die Prognosen für das Passagieraufkommen (Gutachten der TU Wien, Abbildung 4-1) und die Flugbewegungen (Gutachten der TU Wien, Abbildung 4-5) beschreiben mit ihren drei Szenarien die Bandbreite der wahrscheinlichen Entwicklung. Die Problematik dieser Vorgangsweise liegt in der Abschätzung, wo in diesem Bereich die tatsächliche Entwicklung verlaufen wird. Die Entwicklung der

letzten zwei Jahre und die Erwartung der Flughafenbetreiber [Bilanz 2007] lassen derzeit eine Entwicklung erwarten, die zwischen dem „Central-“ und „High“-Szenarien liegen sollte.

Mit einem Plus von 11,3 Prozent beim Passagierwachstum lag der Flughafen Wien 2007 deutlich über dem gesamteuropäischen Durchschnitt von 6,5 Prozent und der eigenen Prognose von 8,0 Prozent. Für 2008 hat die Konsenswerberin neue Prognosewerte ermittelt: Plus 8,0 Prozent bei den Passagieren, plus 6,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und plus 6,0 Prozent bei den Bewegungen. Daher wird bereits heuer der 20-millionste Passagier am Flughafen Wien erwartet - zwei Jahre früher als in der Langzeitprognose geplant. (Presseinformation VIE, 17.01.2008).

Die Konsenswerberin geht davon aus, dass sich dieser Anstieg in den nächsten Jahren nicht im gleichen Ausmaß fortsetzen wird und im Bereich von 5 bis 6 % liegen wird. Die bereits unter Punkt C 2 1.3 erfolgten Berechnungen der TU Wien gehen davon aus, dass die Entwicklung sowohl der Passagieranzahl als auch der Flugbewegungen näher am „High-“ als am „Central-Szenario“ verlaufen dürfte und das Prognoseszenario damit nicht die tatsächlich erreichbare Maximalkapazität wiedergibt.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass aus dem Gutachten der TU Wien deutlich ersichtlich wird, dass das Prognoseszenario in der Umweltverträglichkeitserklärung nicht vollständig ist und alle mit der Flugverkehrsentwicklung einhergehenden Umweltbelastungen auf der Basis zu niedrigeren Szenarien-Werte entwickelt wurden, die daraus abgeleiteten Auswirkungen auf die Schutzgüter zu niedrig angesetzt sind und daher neu zu erstellen sind.

Beweis:

Gutachten der TU Wien vom 16.07.2008  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.5. Unrichtige Beurteilung des in der Umweltverträglichkeitserklärung angegebenen Flugzeug-Mix (Gutachten der TU Wien, S. 36 ff)

Mit der gesteigerten Nachfrage des Passagier- und Frachtaufkommens steigt auch die Anzahl der Flugbewegungen weiter. Ausschlaggebend ist hier vor allem die Verkehrsplanung bzw. die Flottenplanung der Fluglinien. Die Veränderung der Typenstruktur ist einerseits nachfrageorientiert,

andererseits auch weiteren Randbedingungen unterworfen. Diese liegen teilweise in flottenstrategischen Überlegungen zufolge der Passagier-Nachfrageprognosen, firmenstrategischen Qualitätsanforderungen sowie betriebswirtschaftlichen Überlegungen (z.B. bei Ersatz von altersbedingtem Fluggerät zufolge zu hoher Betriebskosten). Diese Änderungen des so genannten Flotten-Mixes sind auch von umwelttechnischer Relevanz, sowohl was die Schadstoffentwicklung als auch die Lärmentwicklung betrifft. Neuere Modelle sind im Regelfall günstiger als ältere. Die Konsenswerberin rechnet mit der Umstellung auf neue Typen, wobei in Zukunft weniger Propellermaschinen erwartet werden. Aus dem beobachteten steigenden Faktor Passagiere pro Flugbewegung ist ersichtlich, dass ein kontinuierlicher Umstieg auf größere Flugzeugtypenmuster erfolgte und weiter erfolgen muss, um die Nachfrage abzudecken.

Es ist davon auszugehen, dass sich die anteilige Zusammensetzung des LFZ-Mixes weitestgehend unabhängig von der zur Verfügung stehenden Pistenkapazität (kein Unterschied im 2- oder 3-Pistensystem) entwickelt. Die Berechnung der Flugbewegungen erfolgt auf Basis der Passagierprognose und dem Einsatz von entsprechenden Flugzeuggrößen in den unterschiedlichen Marktsegmenten (inkl. Frachtbewegungen). Der wichtigste Faktor ist hier die Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung. Die Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung ist seit 1998, wo sie ca. 65 Passagiere betrug, kontinuierlich gestiegen. Für 2005 ergibt sich ein Wert von 70 (jeweils bereinigt um die Anzahl der Frachtflüge), der Trend lässt einen stetigen Anstieg erkennen. Sowohl der Wert von ca. 65 Passagieren pro Flugbewegung im Jahr 1998 als auch der Wert von 70 Passagieren pro Flugbewegung im Jahr 2005 ist im europäischen Vergleich ein niedriger Wert, da Wien relativ viel Kurz- und Mittelstreckenverkehr mit einer bereits sehr hohen Frequenzdichte aufweist. Der Flugzeug-Mix hat nun Einfluss auf die Kennzahl „Passagiere pro Bewegung“. Für das Jahr 2020 werden ca. 99 Passagiere pro Flugbewegung erwartet. Der Wert von 99 ergibt sich aus 32,5 Mio. Passagieren durch 327.900 Flugbewegungen (335.000 bei ungehemmtem Wachstum, siehe Punkt 30.03.03.01 unten, abzüglich der prognostizierten 7.100 Frachtflüge). Die eingesetzten Flugzeugmuster werden offensichtlich größer und/oder besser ausgelastet.

Neben dem bereits dargelegten Einfluss der Passagieranzahl auf die Anzahl der Flugbewegungen, ergibt sich auch ein Problem, das auf der verwendeten Entwicklung der Flugzeuggrößen beruhen dürfte. In der Prognosebelastung wird ein jährliches Wachstum von 2,65 % von 2005 bis 2020 bei den Flugbewegungen angenommen. Von 2000 bis 2007 lag das durchschnittliche Wachstum allerdings bei

4,56 %, Airbus rechnet von 2004 bis 2023 mit 4 % pro Jahr. Um vom Ausgangspunkt 2007 (254.900 Bewegungen) das „High-Szenario“ (387.100 Bewegungen) zu erreichen, wäre eine jährliche Steigerung von 3,27% notwendig, was derzeit durchaus möglich scheint. Die für die Auswirkungen in der Umweltverträglichkeitserklärung günstige Berechnung der Flugbewegungen geht auf das Wachstum der Passagiere pro Bewegung zurück. Die angegebene Steigerung des Wertes 70 (2005) auf 99 (2020) entspricht einem Zuwachs um 41,4 %. Airbus rechnet beispielsweise (Gutachten der TU Wien, Abbildung 3-6) mit einem Zuwachs an Flugzeuggröße und Sitzladefaktor von in Summe 1,9 % pro Jahr. Das sind in 15 Jahren 32,6 % oder für den Flughafen Wien 93 Passagiere pro Flugbewegung im Jahr 2020. Wien geht hingegen von 2,35 % jährlich aus.

Der Entwicklung der Flugzeuggröße für Wien in Abbildung 4-7 (Gutachten der TU Wien) liegt ein Wachstum (Sitzkapazität) von 16,9 % im Zeitraum 2005 bis 2020 zugrunde (1,05 % pro Jahr). Airbus (Gutachten der TU Wien, Abbildung 3-3) rechnete im Zeitraum 1997 bis 2017 mit einem Wachstum von 13,8 % (0,65 % pro Jahr), von 2004 bis 2023 mit einem Zuwachs von 0,9 % pro Jahr. Generell gilt, dass die Annahmen sehr optimistisch gewählt wurden, was ein günstigeres Verhältnis von Passagierwachstum zu den Flugbewegungen bedeutet, das begründet werden müsste.

Die im Vergleich günstig angesetzte Prognose der Flottenentwicklung für Wien hat Auswirkungen auf alle Schutzgüter des Verfahrens. Daraus folgt, ganz abgesehen von der Passagierentwicklung, dass die Prognose mit einem höheren Wachstum angenommen werden muss, als für das Planszenario 2020 angesetzt.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist sohin nicht gegeben bzw. die Umweltverträglichkeitserklärung mangelhaft.

Beweis:

Gutachten der TU Wien vom 16.07.2008  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

1.6. Mangelnde Notwendigkeit der Errichtung einer 3. Piste aus Kapazitätsgründen (Gutachten der TU Wien, S. 38 ff)

Die theoretische Leistungsfähigkeit des 2-Pisten-Systems ist verglichen mit anderen Großflughäfen bei Weitem nicht genutzt. Die Ambitionen des VIE sind allerdings durch die lokalen Randbedingungen beschränkt. Die originäre Nachfrage ist im Gegensatz zu London, Paris, New York etc. begrenzt, d.h. der Transit-/Transfer- Anteil spielt für die weitere Entwicklung eine große Rolle. Um hier gegen die Großflughäfen konkurrenzfähig zu sein, ist für die Konsenswerberin Dispositionsfreiheit ein wichtiges Argument für die Carrier. Der Transfer wird vor allem dann ansteigen, wenn kurze Umsteigezeiten angeboten werden können, und das gelingt vor allem mit weiteren Slots in den Spitzenstunden.

Bleibt es am Flughafen Wien bei einem 2-Pistensystem, kann die Nachfrage nicht uneingeschränkt befriedigt werden. Da in den derzeitigen Spitzenstunden kaum zusätzlichen Flugbewegungen möglich sind, wird eine Weiterentwicklung des Hubsystems, wie es z.B. vor allem die Austrian Airlines Group (OS-Gruppe) am Flughafen Wien als Drehscheibe nach Mittel- und Osteuropa betreibt, behindert. Die Einflüsse der eingeschränkten Kapazität auf diese Entwicklungen wurde von den Flughafenbetreibern unter Hinzuziehung von Airlines, insbesondere der OS-Gruppe /Austrian abgeschätzt. Dabei stand wohl die optimale Erfüllung der Wünsche im Vordergrund. Beispielsweise läuft Frankfurt über 16 Stunden pro Tag sogar über dem Koordinationseckwert. Dies ist nur mit Kompromissen bei der Slotvergabe möglich, die der VIE offenbar weitgehend vermeiden will, was aber beim 3-Pisten-System wiederum zu einer entsprechend höheren Nachfrage führen wird. Nachdem derzeit noch Reserven im 2-Pisten-System enthalten sind, zeigt die Prognose im unteren Drittel der Zeitschiene ein ähnliches Bild wie bei 3 Pisten. Bis zum Jahr 2010 kann das Wachstum noch unbeschränkt erfolgen, danach flacht die Kurve ab. 2020 können nach VIE rund 23 Mio. Passagiere befördert werden (Gutachten der TU Wien, Abbildung 4-2). Dies liegt allerdings nicht an der theoretischen Leistungsfähigkeit der Pisten, sondern an der geringeren Nachfrage bei Kompromissen bei der Slotvergabe. Im Genehmigungsverfahren ist dies daher näher zu untersuchen.

Die Abbildung 4-8 (Gutachten der TU Wien) zeigt die Auslastung des Flughafens Frankfurt im Vergleich mit dem VIE. Lläuft Frankfurt 16 Stunden an und meist über dem Koordinationseckwert, bietet der Flughafen Wien selbst mit den Daten von 2010 vergleichsweise noch einige Reserven. Den Grund für die mögliche divergente Entwicklung zwischen dem 2- und dem 3- Pisten-System sehen die Flughafenbetreiber darin, dass der Flughafen Wien an Attraktivität als Transferknotenpunkt verlieren würde, wenn das Hubsystem durch Kapazitätsprobleme nicht weiter ausgebaut werden kann und

Verlängerungen der Umsteigezeiten verursacht werden. Konkurrenzairports wie München, Prag, Budapest entwickeln ebenfalls ein starkes Destinationsangebot Richtung Osteuropa, Wien würde die Bedeutung als wichtigster Umsteigeflughafen zwischen West- und Osteuropa verlieren. Durch die fehlenden Transferpassagiere werden nach VIE auch bestehende Direktverbindungen unwirtschaftlich, da für viele Strecken das Lokalaufkommen an Passagieren (und auch Fracht) zu gering ist. Die Tendenz dieser Aussagen ist sicherlich richtig, die Quantifizierung liegt auf der sicheren Seite, da eine Alternative mit drei Pisten vorliegt. Die Arbeitssituation der Flughafenbetreiber und die Argumente gegenüber den Carriern verbessern sich mit 3 Pisten naturgemäß enorm. Es gibt jedoch einige Einflussfaktoren, die eine Trendumkehr bewirken können, beispielsweise ein weiter ansteigender Ölpreis oder ein Rückgang des Low Cost Segments. Fallen Low Cost Carrier und die damit verbundene Niedrigpreispolitik weg und stehen dadurch auch andere Airlines nicht mehr unter Preisdruck, könnten die Preise wieder steigen und dadurch die Wachstumssituation verändern. Die Flughäfen würden mit ihrer Preispolitik hier sicherlich nicht tatenlos zusehen. Jedenfalls sehen die Betreiber derzeit keinen Grund von ihren optimistischen Annahmen abzugehen. Bei der Entwicklung in Richtung 36,5 Mio. Passagiere und 368.700 Flugbewegungen für 2020 (s. Kap. 4.3) ist die 3. Piste Voraussetzung.

Damit ergeben sich aber neue Grundlagen für die Prognoseberechnung und damit für sämtliche darauf basierende dargestellte Auswirkungen auf die Schutzgüter. Für die Darstellung der Auswirkungen auf die Schutzgüter sind alle prognostizierten Flugbewegungen auf der Grundlage der IFR-Statistik, plus Sichtflüge plus General Aviation heranzuziehen.

Für das UVP-Verfahren bedeutet das, dass alle mit der Flugverkehrsentwicklung einhergehenden Umweltbelastungen (Bodenverkehr, Fluglärm etc.) auf der Basis zu niedrigerer Szenarien-Werte entwickelt wurden, die daraus abgeleiteten Auswirkungen auf die Schutzgüter zu niedrig angesetzt sind und daher neu zu erstellen sind.

In der vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung wird das geplante 3-Pisten- System geprüft, das naturgemäß auch noch nach 2020 zur Verfügung stehen wird. Eine Deckelung der Flugbewegungen ist im vorliegenden Verfahren jedoch nicht vorgesehen. D.h., bei der Beurteilung aller Auswirkungen auf die Schutzgüter wäre auch ein Maximal-Szenario bezüglich der Pistenkapazität zu berücksichtigen, das langfristig erreichbar erscheint.

Beweis:

Gutachten der TU Wien vom 16.07.2008  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### **E. Verletzung des § 105 WRG**

#### **1. Vorbemerkungen**

Das WRG hat die Erhaltung der Gewässer in qualitativer und quantitativer Hinsicht zum Ziel, insbesondere ist eine nachteilige Beeinflussung der Gewässer zu verhindern, bestehende Wasserberechtigungen zu schützen und die Wasserversorgung sicherzustellen (§ 105 WRG). Bei der zitierten Rechtsvorschrift handelt es sich um eine Umweltvorschrift 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, da diese die Grundlage für eine allfällige Genehmigung des Vorhabens nach den Bestimmungen des § 17 Abs 2 und 5 UVP-G darstellen.

Durch das Vorhaben werden die Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes verletzt, da „durch die Errichtung und den Betrieb der geplanten Parallelpiste“ [...] „dauerhaft negative Umwelteinwirkungen zu erwarten sind“, die unter anderem „die Gewässer bleibend schädigen“ (vgl. Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerbaerg), wie im Folgenden dargestellt wird.

#### **2. Darlegung in der Umweltverträglichkeitserklärung**

Das Thema der Entwässerung wird in den Fachbeiträgen 02.320, 09.01, 06.13, 02.230 sowie 02.231 erörtert:

Durch das Vorhaben des Parallelpistensystems wird eine Gesamtfläche von etwa 139,1 ha versiegelt. Als Berechnungsbasis für den Anfall von Oberflächenwasser wird ein Abflussbeiwert von 0,9 verwendet. Die Entwässerung der befestigten Flächen erfolgt über eine Regenwasserkanalisation, über die im Sommerhalbjahr das Niederschlagswasser im Ausmaß von max. 5 m<sup>3</sup>/s über das Pumpwerk R1 in die Donau abgeleitet wird (Fließschema siehe Anhang 2 bzw. FB 09.01, p.5). Im Sommerhalbjahr ist der Oberflächenabfluss relativ gering belastet und im Vorfluter Donau keine wesentliche Beeinträchtigung. Allerdings wird durch die Ableitung in die Donau (bei stärker belasteten Wässern auch indirekt über die Verbandskläranlage Schwechat) dem Boden bzw. dem Grundwasser eine beträchtliche Wassermenge

entzogen, die sich laut den Berechnungen zur Speicherbeckenbemessung (09.01.6.4) bei dem als Regeljahr gewählten Jahr 2004 auf insgesamt rund 690.000 m<sup>3</sup> beläuft. Nur für Überlaufwässer erfolgt eine Versickerung über Rigole bzw. vor Ort in den unbefestigten Boden.

### **3. Mangelhafte / Unrichtige Darlegung der Entwässerungs- und Gewässerschutzproblematik**

#### **1.1 Enteisung**

Im Winterhalbjahr fallen durch die Notwendigkeit, die Verkehrsflächen eisfrei zu halten und die Flugzeuge zu enteisen, hochbelastete Abwässer an. Für die Bodenenteisung werden Kalium- bzw. Natriumformiate (Salze der Ameisensäure) eingesetzt, die schwach wassergefährdend eingestuft sind und einen hohen alkalischen pH-Wert aufweisen; für die Flugzeugenteisung kommen propylenglykohlältige Frostschutzmittel zum Einsatz, die auch Antikorrosiva enthalten.

Merkblätter zur genauen Spezifikation der Enteisungs-Produkte fehlen in der Umweltverträglichkeitserklärung, sodass eine Beurteilung, inwieweit sonstige umweltschädigende Chemikalien freigesetzt werden, nicht möglich ist.

Die Flugzeugenteisung erfolgt auf 2 abgesonderten Positionen, das dort ab rinnende Enteisungsmittel wird in Rinnen gesammelt und über ein Speicherbeckensystem zur Verbandskläranlage gefördert. Zu Zeiten, in denen keine Enteisung stattfindet, wird dieses Kanalsystem durch mechanische Schieber gesperrt und es erfolgt die Oberflächenentwässerung in die Regenkanalisation.

Die Abwässer werden wieder zum Pumpwerk R1 transportiert und gelangen dann über eine Abwasserweiche entweder in ein Speicherbecken (Belastung CSB > 200 mg/l) oder in die direkte Ableitung zur Donau (CSB < 200 mg/l). Zur Entscheidung werden vor dem Pumpwerk in einer automatischen Messeinrichtung TOC-Messungen vorgenommen. Der Umrechnungsschlüssel wird als 70 mg TOC/l = 200 mg CSB/l im FB angegeben (korrekt wäre ein 1:3 Umrechnungsschlüssel, d.h. 70 mg TOC entsprechen schon 210 mg CSB). Die Legitimation für eine Einleitung mit einer CSB-Belastung bis zu 200 mg/l wird von bisher erteilten Bewilligungen zur Einleitung von Oberflächenwässern abgeleitet.

Aufgrund der Charakteristik der Niederschlagswässer fallen diese allerdings eindeutig unter den

Geltungsbereich der AAEV 4. Dort wird für den CSB einer Abwassereinleitung grundsätzlich ein Grenzwert von 75 mg/l (TOC 25 mg/l) festgesetzt! In den Fachbeiträgen wird auch auf den Entwurf einer AEV Niederschlagswasser aus dem Jahr 1999 bezogen, der jedoch noch keine Rechtsverbindlichkeit besitzt.

Dort wird bei regelmäßig wiederkehrender Aufbringung von organischen Stoffen, die entweder selbst wasserlöslich sind oder die wasserlösliche Abbauprodukte bilden, für den Parameter CSB festgelegt, dass auf die durch die Niederschlagswasserkanalisation entwässerte Fläche ein Mindestwirkungsgrad der Entfernung von 90% einzuhalten ist. Dies soll nach der Speicherbeckenberechnung im FB 09.01 erreicht werden, wenn alle Oberflächenwässer mit Belastungen > 200 mg CSB/l über das Speicherbecken zum Faulturm der Verbandskläranlage geleitet werden. Das erforderliche Volumen dieses Speicherbeckens wurde mit 178.600 m<sup>3</sup> ermittelt (FB 09.01.6.4). Im FB 02.320 wird hingegen das erforderliche Volumen mit 192.500 m<sup>3</sup> angegeben. Die Modellannahmen für die Speicherbeckenbemessung werden im Kopf der Tabelle angeführt, sind aber nicht erläutert, sodass einige Bezeichnungen unverständlich bleiben, bzw. nicht nachvollziehbar ist, wie man zu diesen Annahmen kommt, z.B.: Grenzkonzentration 0,48 g/l; Zukunftsfaktor Flächenenteisung 0,92; Zukunftsfaktor LFZEnteisung 0,49; Basisflugbewegung 224089 st; Flugbewegung Prognose 110911 st.

Des Weiteren werden im FB 09.01 rund 579 t CSB aus der Flächenenteisung angegeben, der FB 02.320 führt 826 t für 2020 an. Woraus sich diese Diskrepanz von rund 247 t CSB ergibt, ist nicht ersichtlich.

Hinzukommt, dass nicht dargelegt wird, warum die Abwässer aus der Flugzeugenteisung in die Faultürme eingebracht werden. Da Glykole zu den leicht abbaubaren organischen, wasserlöslichen Substanzen zählen, erscheint diese Vorgangsweise nicht nachvollziehbar, da sie zu einer hydraulischen Belastung der Faultürme führt, die in der Kläranlage sonst nur für die Schlammlinie eingesetzt werden. Dagegen werden die Schmelz- und Niederschlagswässer dem konventionellen Belebungsverfahren zugeführt.

Hinsichtlich der Ableitung der mit < 200 mg CSB/l belasteten Oberflächenwässer zur Donau wird für den Winterbetrieb eine Menge von 300 l/s angegeben. Dafür ist im Pumpwerk R1 eine Pumpe (P5) mit dieser Förderleistung installiert. Außerdem 4 Pumpen mit Förderleistungen von je 1.250 l/s für den Sommerbetrieb (max. 5 m<sup>3</sup>/s zur Donau). Es ist aber möglich „bei außergewöhnlich starken

Winterniederschlägen“ auch die leistungsfähigeren Pumpen in Betrieb zu nehmen (FB 09.01). Somit ist nicht klar definiert, welche Konsensmenge nun im Winter zur Ableitung kommen soll, nämlich max. 300 l/s, oder eine darüber hinausgehende undefinierte Menge.

Jedenfalls soll die direkt zur Donau geleitete Fracht während der Winterperiode 36.989 m<sup>3</sup> Oberflächenwasser und 30.687 kg CSB betragen (FB 09.01, p. 31 bzw. Tab. 09.01.6.4). Daraus errechnet sich eine mittlere CSB-Konzentration von:  $30.687.000 \text{ g CSB} / 36.989 \text{ m}^3 \text{ Wasser} = 829,6 \text{ g/m}^3$ !

Bei einer maximalen CSB-Konzentration von 200 g/m<sup>3</sup> (= 200 mg/l) dürfte die abgeleitete CSB-Fracht aber nur 7.397,8 kg ausmachen. Daraus wird aber ersichtlich, dass entweder die CSB-Fracht oder die Wassermenge, oder beides unrichtig ist.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg;  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## 1.2. Unrichtige Beurteilung der Funktion des Speicherbeckens

Die Betriebsweise des Speicherbeckens für die Abwässer der Flächenenteisung wird nicht ausreichend dargelegt bzw. unrichtig beurteilt. Das Speicherbecken muss bei Bespannung mit einer Schwimmschicht aus „Birdballs“ abgedeckt sein, um Wasservögel fernzuhalten. Die Abwassertiefe beträgt bei voller Füllung des Beckens etwa 7 m, sodass aufgrund der organischen Belastung und des durch die Deckschicht verhinderten Luftaustausches und Lichteinfalls jedenfalls anaerobe Verhältnisse im Wasserkörper herrschen und mit Faulschlamm Bildung zu rechnen ist. Um nun das Becken zu reinigen, ist vorgesehen, im Becken belassenes Restwasser mittels Tragkraftspritze im Kreislauf über mehrere Feuerwehrschräume an mehrere Stellen gleichzeitig zu fördern und den so gewonnenen Restschlamm abzutransportieren und fachgerecht zu entsorgen. Eine genauere Beschreibung dieses Verfahrens oder der Entsorgung wird nicht gegeben.

Bevor aber diese Reinigung ausgeführt werden kann, müssen zunächst einmal die Schwimmbälle aus dem Speicherbecken entfernt werden. Dazu muss das belastete Abwasser aus dem Speicherbecken entleert sein, dann wird es mit etwa 30.000 m<sup>3</sup> „unverschmutztem“ Oberflächenwasser beschickt. Mit diesem Wasser werden die Birdballs über eine Wehrschwelle in den Ballspeicher gespült, indem dort durch eine Zirkulationspumpe mit 500 l/s der Wasserspiegel abgesenkt wird, und die Bälle durch Schwimmketten zum Ballspeicher gezogen werden. Das Wasser aus dem Ballspeicher wird dabei in das Speicherbecken gefördert und fließt von dort wieder zurück. Wenn dann alle Bälle im Ballspeicher gesammelt sind, wird das Wasser des Speicherbeckens mittels einer Pumpe im Pumpwerk S2 mit einer Förderleistung von 1 m<sup>3</sup>/s direkt in die Donau abgeleitet, um keine offene Wasserfläche zu haben. Aus der Förderleistung lässt sich eine Entleerungszeit von etwas über 8 Stunden errechnen.

Es ist nicht beschrieben, ob das Beckenwasser vor der Entleerung bzw. während dieser Zeit chemisch überprüft wird. Offenbar geht man davon aus, dass sich die Belastung gegenüber dem Zustand bei der Einspeisung nicht verändert. Dies ist jedoch unrichtig.

Durch die Manipulation (Kreislauf mit 500 l/s zur Mobilisierung der Birdballs, zutreiben der Bälle mit den Schwimmketten, danach Abpumpen des Füllwassers mit 1 m<sup>3</sup>/s), und durch die geringe Wassertiefe von anfangs nur rund einem Meter bei dieser Prozedur, die während des Entleerens weiter abnimmt, sowie durch das Gefälle des Beckenbodens ist mit einem Aufwirbeln bzw. Abtrag des anaeroben Sohlschlammes zu rechnen, sodass sowohl eine wesentliche Sulfid- wie auch Ammoniumfracht neben erheblicher organischer Belastung und Sauerstoffzehrung des Abwassers möglich erscheinen. Es gibt hierzu keinerlei Erwägungen oder Berechnungen in den beiden entwässerungstechnischen Fachberichten und auch in den Fachbeiträgen 02.230 und 02.231 wird dieses Thema nicht diskutiert.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg;  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### 1.3. Fehlende Beurteilung der fischökologischen Auswirkungen

Der Fachbeitrag 02.230 ist auch insofern als unvollständig, als keinerlei fischökologische Untersuchungen oder Beurteilungen vorgenommen wurden, obwohl diese als ein qualitätsbestimmender Bestandteil bei gewässerökologischen Bewertungen vorzunehmen sind. Eine umfassende Beurteilung der Auswirkungen einer Abwassereinleitung ist ohne die Einbeziehung dieser wesentlichen gewässerökologischen Komponente nicht möglich und ist daher die Umweltverträglichkeitserklärung mangelhaft.

Im übrigen gehen sowohl der Fachbeitrag 02.230 wie auch 02.231 von einer Maximaleinleitung von 5 m<sup>3</sup>/s belasteter Oberflächenwässer aus, obwohl in den Fachbeiträgen 02.320 bzw. 09.01 für das Winterhalbjahr nur max. 300 l/s angegeben werden. Daher wird auch die Modellierung der Abwasserfahne im FB 02.231 nur mit einer Einleitung von 5 m<sup>3</sup>/s vorgenommen. Die anderen Einleitungsfälle (0,3 m<sup>3</sup>/s und 1 m<sup>3</sup>/s) werden nicht simuliert. Die Simulation ergibt wie zu erwarten war, eine horizontal deutlich ausgeprägte Abwasserfahne mit hohen Konzentrationen im nahen Uferbereich und am Blockwurf des Ufers, dagegen eine rasche vertikale Durchmischung, sodass schon nach rund 190 m die volle Vertikale des Uferblockwurfs gleichförmig kontaminiert wird. Während in den Fachbeiträgen 02.230 und 02.231 vor allem die QZV Chemie diskutiert wird, die aufgrund der Inhaltsstoffe des Oberflächenwassers wahrscheinlich nicht relevant sein dürfte, erscheint für die ökologische Beurteilung wesentlich, dass durch die Einleitung eine kilometerlange erhebliche Kontamination des rechten Uferblockwurfs eintreten kann, und eine dadurch mögliche Schädigung des Fischbestands überhaupt nicht diskutiert wird (da ja fischökologische Aspekte außer acht gelassen werden).

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang auch noch, dass die Geschwindigkeit, mit welcher der Abwasserstrom (Jet) in die Donau eindringt auch die Ausbreitung der Abwasserfahne beeinflusst – je schneller der Jet, desto besser die horizontale Ausbreitung und desto geringer die ufernahen Konzentrationen. Daher wird sich bei naturgemäß gleichbleibender Dimension des Einleitungskanals die Abwasserfahne bei einer Einleitungsmenge von 0,3 bzw. 1 m<sup>3</sup>/s näher am Ufer halten, als bei den modellierten 5 m<sup>3</sup>/s. Somit sind auch in solchen Fällen mit geringeren Abwassermengen Kontaminationen des Blockwurfs mit die Fauna schädigenden Konzentrationen nicht auszuschließen, dies wurde aber - wie erwähnt - nicht untersucht.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg;  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.4. Verletzung des Minimierungsgebotes (Zusammenfassung)

Die Projektierung der Entwässerung entspricht insbesondere bei der Behandlung der Abwässer aus der Flugzeugenteisung nicht dem Minimierungsgrundsatz und ist in ihrer Konzeption nicht als Stand der Technik anzusehen. Dieser wird durch das Recycling der Enteisungsmittel vorgegeben, wie es etwa am Flughafen München praktiziert wird. Dort wird eine Recyclingquote von 70% des eingesetzten Produkts erzielt. Die bei der Destillation entstehende Abwärme wird zur Gebäudeheizung vom Flughafen genutzt. Es ist zweifellos nicht die bessere Umweltvariante, wenn im Vorhaben vorgesehen ist, diese Stoffe nicht zu recyceln, sondern den Faultürmen der Verbandskläranlage zuzuführen.

Auch die Ableitung der im Sommerhalbjahr anfallenden, wenig belasteten Oberflächenwässer entspricht nicht dem Stand des Wissens und der Technik. Primär sind solche Niederschlagswässer der Versickerung zuzuführen, was im Fall des Flughafens bei einem Grundwasserhorizont, der 10 m unter Geländeoberkante liegt, kein wesentliches qualitatives Problem darstellen sollte. Dennoch wurde diese Variante nicht in Erwägung gezogen, obwohl in der projektierten Form unnötigerweise mehr als eine halbe Million Kubikmeter Wasser pro Jahr dem lokalen Grundwasserkörper entzogen und in die Donau abgeleitet wird. Hinzu kommen noch die Ableitungen aus den im Rahmen des bisherigen uvp-pflichtigen Infrastrukturausbaus resultierenden versiegelten Flächen, insgesamt ergeben sich daher Versiegelungen im Ausmaß von rund 2,6 km<sup>2</sup>.

Daher ist das Vorhaben auch in Hinsicht auf die Erhaltung der Quantität des Grundwasserkörpers nicht als umweltverträgliche Variante anzusehen. Für die bei der winterlichen Flächenenteisung anfallenden Oberflächenwässer werden beim Flughafen München für die Rollwege lokale Reinigungsmaßnahmen über Sickeranlagen angewendet, die offenbar eine bessere Umweltvariante darstellen, als die im

Vorhaben vorgesehene Vorgangsweise.

Obwohl auch in der Stellungnahme des BMLFuW vom 25.5.2007 verlangt wurde, dass Varianten der Abwasserbehandlung in der Umweltverträglichkeitserklärung zu diskutieren seien, unterblieb dies. Die Umweltverträglichkeitserklärung ist daher auch in Bezug auf die Anforderungen an ihre Vollständigkeit als unzureichend zu bewerten, weil nicht untersucht wurde, ob bessere Umweltvarianten verfügbar sind.

Die in den Fachbeiträgen 02.320 und 09.01 d dargestellte Vorgangsweise zur Behandlung der Oberflächenwässer und besonders der organisch stark kontaminierten Abwässer ist teils unklar und nicht in beiden Berichten konsistent. Daher ist der tatsächliche Anfall nicht eindeutig definiert, insbesondere wird auch keine maximale Ableitungsmenge für die Oberflächenwässer aus der Flächenenteisung zur Donau angeführt, sodass ein unbestimmtes Konsensbegehren vorliegt. Außerdem stimmen die Angaben zu den im Winter in die Donau abzuleitenden CSB-Frachten und Wassermengen nicht mit dem Kriterium der maximalen Ableitkonzentration von 200 mg CSB/l überein. Die Division der angegebenen Fracht durch die abgeleitete Wassermenge ergibt im Gegenteil eine Ableitungskonzentration von *829,6 mg/l*. Die vorliegenden Zahlen sind daher für die Umweltverträglichkeitserklärung unbrauchbar und die Umweltverträglichkeitserklärung ist in dieser Hinsicht ebenfalls unvollständig, weil offenbar unrichtige Fracht- und/oder Mengenangaben angesetzt wurden.

Hinsichtlich des Speicherbeckens für die stark belasteten winterlichen Oberflächenabwässer fehlen Angaben zur Qualität des bei der Birdball-Manipulation in die Donau abzuleitenden Abwassers (30.000 m<sup>3</sup> mit 1 m<sup>3</sup>/s) vollständig. Aufgrund des Procedere ist mit starken Verschmutzungen dieses Abwassers durch aufgewirbelten Faulschlamm zu rechnen. Durch die Einleitung werden Uferblockwurf und der ufernahe Sohlbereich besonders kontaminiert. Sie stellen einen wichtigen Lebensraum für Makrozoobenthos und Fische dar. Je nach Intensität und Qualität der Einleitung wird dieser Lebensraum durch die periodisch auftretenden Einzelereignisse erheblich gestört werden. Es sind daher die lokal möglichen negativen Auswirkungen zu prüfen und zu bewerten, die besonders aufgrund der bei der Speicherbeckenentleerung zu erwartenden Abwasserbeschaffenheit durchaus auch das Risiko von Schädigungen des Fischbestands im Uferbereich bis hin zu begrenzten Fischsterben mit sich bringen können. Insofern kann ohne die Untersuchung und Erfassung dieser möglichen Auswirkungen nicht begründet auf eine bloß geringfügige Beeinträchtigung der gewässerökologischen Verhältnisse

geschlossen werden, sodass die Umweltverträglichkeitserklärung in gewässerökologischer Hinsicht nicht vollständig und schlüssig ist. Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg;  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## **F. Verletzung des § 17 ForstG**

### **1. Vorbemerkungen**

Gem. § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Die Behörde kann jedoch eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Des Weiteren kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung sind u.a. im Luftverkehr gelegen.

Die Rodungsbewilligung ist dabei gem. § 18 ForstG erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche aufgrund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst dann durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der

Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

Bei den zitierten Rechtsvorschriften 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, da diese die Grundlage für eine allfällige Genehmigung des Vorhabens nach den Bestimmungen des § 17 Abs 2 und 5 UVP-G darstellen.

## **2. Fehlende / Unvollständige Ausgleichsmaßnahmen**

In der Umweltverträglichkeitserklärung (S. 144) wird ausgeführt, dass als Ausgleichsmaßnahme für die dauernden Rodungen im Gesamtausmaß von 19,31 ha eine Ersatzaufforstung in 3-fachem Flächenausmaß der Dauerrodungsfläche (57,93ha) vorgesehen ist. Die derzeit geplanten Ersatzaufforstungsflächen seien im landschaftspflegerischen Begleitplan (Vorhabensbeschreibung, Abschnitt 11, Planbeilagen 11-7003-0 und 11-7004-0) vorbehaltlich der Zustimmung der Grundeigentümer dargestellt. Sollten diese Flächen nicht verfügbar sein, würden alternativ in Qualität und Flächenausmaß gleichwertiger Ersatzaufforstungsflächen in den Standortgemeinden herangezogen.

In der Umweltverträglichkeitserklärung wird in keiner Weise ausgeführt, wie und in wie weit es tatsächlich bereits Vereinbarungen mit den betroffenen Grundeigentümern gibt bzw. wie die Ersatzaufforstungen alternativ in den Standortgemeinden sichergestellt werden soll.

Die Konsenswerberin erfüllt daher nicht die Kriterien der § 17 ff ForstG. Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## **3. Überwiegendes Interesse am Erhalt des Forstbestandes**

Die Konsenswerberin lässt in der Umweltverträglichkeitserklärung nicht erkennen, warum die im ForstG vorgesehene Interessensabwägung zugunsten der Rodung ausfällt. So hat die Konsenswerberin in keiner Weise belegt, in wie weit das öffentliche Interesse an der 3. Piste das öffentliche Interesse an der

Erhaltung der zu rodenden Fläche als Wald überwiegt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch auf die Ausführungen im Gutachten der TU Wien zur Frage der Kapazität zu verweisen, in welchem ausgeführt wird, dass die „theoretische Leistungsfähigkeit des 2-Pisten-Systems verglichen mit anderen Großflughäfen bei weitem nicht genutzt ist“, sodass ein überwiegendes Interesse an der Rodung des Waldes jedenfalls verneint werden muss.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

Gutachten der TU Wien vom 16.07.2008  
einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

**G. Verletzung des § 17 Abs 2 Z 1 und § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO**

**1. Vorbemerkungen**

Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G gilt es im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung zu schützender Güter 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 die Belästigung der Nachbarn / Nachbarinnen durch Staub dar. Des Weiteren ist gemäß § 17 Abs 2 Z 1 UVP-G die Emission von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen.

Bei den vorab zitierten Vorschriften 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.

Durch das Vorhaben werden die Bestimmungen des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO und § 17 Abs 2 Z 1 UVP-G verletzt, da „eine unzulässig erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen“ entsteht, die die „Gesundheit von Menschen gefährdet“ (vgl. Stellungnahme

der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg).

## **2. Gesundheitsgefährdende / Unzumutbare / Umweltschädliche Feinstaubbelastung**

Im Zusammenhang mit der im Fachbeitrag 02.170 erörterten Feinstaubbelastung ist darauf hinzuweisen, dass das Stadtgebiet von Wien und die Niederösterreichischen Bezirke Wien-Umgebung, Bruck a.d. Leitha, Gänserndorf und Mödling zu den belasteten Gebieten für PM10 zählen und daher für dieses Gebiet eine Darstellung der Auswirkungen durch das Vorhaben in der Bauphase und in der Betriebsphase auf den Langzeitwert notwendig ist, um die weiteren Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen beurteilen zu können. Das herangezogene Irrelevanzkriterium von 3% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert ist gerade für diese Gebiete nicht zutreffend. Da es sich hier bereits um ein belastetes Gebiet für PM10 handelt, ist daher als das Irrelevanzkriterium jedenfalls ein Jahresmittelwert von unter 1% des Grenzwertes heranzuziehen ist (vgl. UVP und IG-Leitfaden S.23; UVS Steiermark 43.19-28/2004).

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist in diesem Punkt mangelhaft und ergänzungsbedürftig.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## **3. Gesundheitsgefährdende / Unzumutbare / Umweltschädliche Immissionen**

### **1.1 Allgemeines**

Zunächst vorauszuschicken, dass der Flugverkehr und sein Wachstum im allgemeinen Umwelt und Klima schadet. Der Flugverkehr ist laut der Studie „Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums“, herausgegeben vom Verkehrsclub Österreich im Jahr 2005, Schlusslicht aller Verkehrsträger in der Ökobilanz. Der Verkehrsclub Österreich schätzt die externen Kosten für die vom Flugverkehr verursachten Klimaschäden, welche vom Flugverkehr nicht übernommen werden, auf zirka eine Milliarde Euro pro Jahr. Wie aus der Umweltverträglichkeitserklärung klar hervorgeht soll das Vorhaben der 3. Piste den Flugverkehr in Wien verdoppeln. Im Fachbeitrag wird in keiner Weise auf diese negativen Auswirkungen eingegangen, obwohl es gem. § 1 UVP-G Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen und zu beschreiben und zu bewerten, die

ein Vorhaben auf Boden, Wasser, Luft und Klima hat.

Die Konsenswerberin hat in keiner Weise dargelegt, inwieweit sie sich verpflichten wird, die CO<sub>2</sub> Produktion durch den Flugverkehr (dieser beträgt in aller engster Flughafennähe unter 915 m einige 100.000 t pro Jahr) in Zukunft durch Beteiligung an entsprechenden Klimarettungsprojekten neutralisieren will, und legt auch keine etwaige verpflichtenden Abkommen mit dem am Flughafen landenden und startenden Fluglinien vor.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.2. Fehlende Angabe des Gesamtenergieverbrauchs

Im Fachbeitrag 02.240 fehlt die Angabe des Gesamtenergieverbrauchs pro Jahr einschließlich des Verbrauchs am Boden aufgeschlüsselt nach Energieträger zum Zeitpunkt des Ausgangsszenarios und des voraussichtlichen Zuwachs durch das Vorhaben. In diesem Punkt ist der Fachbeitrag gem. § 6 Abs 1 Z 1 lit e UVP-G ergänzungsbedürftig.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.3. Unrichtige Beurteilung / Berechnung des CO<sub>2</sub>-Anstiegs

Weiters sind die im Abschnitt 3.2.4 „Bilanz der klimarelevanten Emission“ in Tabelle 2 im Fachbeitrag 02.420 angegebenen Mengen von 214.600 t pro Jahr für das Jahr 2003 unrichtig und verharmlosen die tatsächliche Ausgangssituation:

Der durch die Konsenswerberin verursachte Flugverkehr produziert jährlich eine CO<sub>2</sub> Menge, die erheblich größer ist als diejenige des gesamten Wiener Straßenverkehrs von zirka 1.4 Mio. t pro Jahr (vgl. VZÖ: Klimaschutz und Verkehr, Mobilität in Zukunft 1/2008 und DM für Wirtschaft und Arbeit 2007,

Bundesland Luftschadstoff-Inventur). Im Gegensatz zum Straßenverkehr in Wien mit der Zunahme der Emissionen von 1990-2003 um 15% stiegen die CO<sub>2</sub> Emissionen des Flugverkehrs erheblich schneller an. So haben sich seit 1990 die CO<sub>2</sub> Emissionen mehr als verdoppelt und setzt das von der Konsenswerberin eingereichte Vorhaben diesen Trend des ungebremsten CO<sub>2</sub> Anstiegs fort und würde sich in absehbarer Zukunft die CO<sub>2</sub> Produktion abermals verdoppeln.

Ein weiterer Anstieg der CO<sub>2</sub> Produktion auf weit mehr als 3 Mio. t pro Jahr bis zur Endauslastung des 3-Pisten-Systems mit zirka 460.000 Flugbewegungen pro Jahr ist voraussehbar. Weiters ist anzumerken, dass die Klimawirksamkeit des emittierten CO<sub>2</sub> in großer Höhe zwei- bis fünfmal so hoch ist wie die des am Boden erzeugten Kohlendioxids.

Da Flugzeuge nicht nur CO<sub>2</sub> ausstoßen, sondern auch Wasserdampf und Stickoxide, beeinflussen diese neben dem CO<sub>2</sub> ebenfalls das Klima, da der Wasserdampf beispielsweise zum Aufbau von Kondensstreifen und Zirruswolken führen. Beide verstärken den Treibhauseffekt und wurden diese klimaschädlichen Faktoren des Fliegens vom Klimarat der Vereinten Nationen bereits 1999 in einem Sonderbericht über den Flugverkehr und die Atmosphäre untersucht. Dieser Bericht wurde 2005 von Wissenschaftlern des deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt in einer Studie des IPCC-Berichts bestätigt.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Abkehr von fossilen Kohlenwasserstoffen und die Notwendigkeit der Reduktion der CO<sub>2</sub> Emission auf allen Ebenen zum Zwecke des Klimaschutzes im Fachbeitrag erstellten Prognosen keinerlei Berücksichtigung findet. Vielmehr wird in der Umweltverträglichkeitserklärung angeführt, dass für das Prognoseszenario 2020 durch die Zunahme des Flug- und KFZ Verkehrs im Planungsraum gegenüber dem Ist-Zustand mit einer Verdoppelung der CO<sub>2</sub> Emissionen zu rechnen ist (Umweltverträglichkeitserklärung S.232). Aufgrund dieser Prognose ist nicht nachvollziehbar, wie das Vorhaben mit den Zielen der Europäischen Union, bis 2020 eine Kohlendioxid-Emissionreduktion um 20% gegenüber 1990 zu erreichen, mit der österreichischen Klimastrategie und mit den Verpflichtungen Österreich zur Erreichung der Kyoto-Ziele im Einklang steht.

Das Vorhaben ist daher auch aus diesem Grund als nicht umweltverträglich zu bewerten.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.4 Unrichtige Berechnung der KFZ-Emissionen

In die Berechnungen der Kfz-Emissionen wurde nur der Bereich am Flughafen selbst mitgerechnet. Der Flughafen Wien-Schwechat soll im Planszenario einen Kfz-Verkehr von 74.800 DTV verursachen. Diese beginnen ihre Fahrten nicht erst bei der A4- oder der B9-Abfahrt zu fahren, sondern legen erheblich weite Fahrstrecken zurück.

Der gesamte flughafenbedingte Straßenverkehr ist mit seiner gesamten zurückgelegten Strecke in die Untersuchung einzubeziehen. Die Immissionen sind auch in einem größeren Umfeld zu betrachten. Lokale Auswirkungen von flughafenbedingten Emissionen des Straßenverkehrs sind darzustellen. Diese sind auch im Verhältnis zu den bereits bestehenden Belastungen durch den Straßenverkehr, Industrie usw. in ihrer Gesamtheit darzustellen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.5. Unrichtige Darlegung der Einhaltung der Grenzwerte des Ozongesetzes

Auf S. 171 des Fachbeitrages 02.240 wird ausgeführt, dass für den Untersuchungsraum festgehalten werden könne, dass der Informationsschwellenwert für O<sub>3</sub> in der warmen Jahreszeit fallweise, der Alarmschwellenwert nicht überschritten wird.

Dem ist zu entgegnen, dass laut Jahresbericht der Luftgütemessungen in Österreich 2006 des Umweltbundesamtes, S. 96, Tab. 36 Überschreitungen der Alarmschwelle (MW1 > 240 µg/m<sup>3</sup>) seit 1990 am 15.7.2005 bei der Messstelle Schwechat 270 µg/m<sup>3</sup>, am 27.7. 2006 bei der Messstelle Himberg 258 µg/m<sup>3</sup> und am 28.7.2006 bei der Messstelle Himberg 336 µg/m<sup>3</sup> Ozon gemessen wurden. Das sind die naheliegendsten Messstellen zum Flughafen Wien-Schwechat. Weitere Beispiele finden sich für die Messstellen Lobau und Vösendorf.

Eine Einhaltung der Grenzwerte nach dem Ozongesetz ist daher zu verneinen und liegt daher die

Umweltverträglichkeit des Vorhabens in diesem Punkt nicht vor.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

1.6. Unrichtige Beurteilung der Belastung durch Stickstoffdioxid / Keine Beurteilung der Belastung durch PM2,5

Wie im Fachbeitrag 02.240 zutreffend ausgeführt, zählt nahezu das gesamte Stadtgebiet von Wien zu den durch Stickstoffdioxid belasteten Gebieten. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass im Fachbeitrag 02.240 (und somit auch in der Umweltverträglichkeitserklärung) die Auswirkungen des Vorhabens im Bereich des Stickstoffdioxids auf dieses Gebiet nicht untersucht werden. Die Auswirkungen, insbesondere des Straßenverkehrs, sind daher in einem größeren Untersuchungsrahmen darzustellen.

Ebenso wenig wurde die Belastung der vom Vorhaben betroffenen Gebiete durch PM2,5 nicht im Fachbeitrag 02.240 behandelt. Gerade der Flugverkehr hat eine (insbesondere in Kombination mit Schwermetallen) besonders hohe und gesundheitsgefährdende PM2,5 Emission zur Folge.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht gegeben.

1.7. Mangelhafte Immissionsberechnung / Emissionsanalyse

Neben den Messwerten der Luftmessstationen Schwechat und Stixneusiedl sind auch die Messwerte der Messstationen auf angrenzenden Wiener Gebiet und in Himberg heranzuziehen, nur so kann die Umweltverträglichkeit des Vorhabenes hinreichend überprüft werden. Weiters wird zwar die Differenz für Stickstoff und Schwefel zwischen Nullszenario und Planszenario dargestellt, eine Darstellung der Deposition des Vorhabens fehlt. Weiters sind die im Fachbeitrag 02.430 angegebenen Verkehrszahlen durch das Vorhaben höher als im Fachbeitrag 02.520 angegeben.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist daher in diesem Punkt mangelhaft.

Des Weiteren sind nur die A4 und die B9 in der Emissionsanalyse enthalten. Der Wirkungsbereich des Vorhabens geht weit darüber hinaus und wäre daher darzustellen.

Die Aussage, dass das Verkehrsaufkommen in den Nachtstunden gering ist, weil keine Kapitel-2-Flugzeuge landen oder starten dürfen, hat nichts mit den Luftschadstoffen zu tun. Zwar mögen durch Kapitel-2-Flugzeuge höhere Emissionen entstehen, aber da kein allgemeines Nachtflugverbot für den Flughafen Wien-Schwechat besteht, ist dennoch mit Emissionen durch andere Flugbewegungen zu rechnen. Weiters wurden die Tagesgänge der Flugbewegungen für 2020 leicht verändert, obwohl im Fachbeitrag 02.430 davon gesprochen wird, dass diese den Tagesgängen 2003 angepasst wurden. Weiters wurden VFR-Flüge nicht berücksichtigt, eine Darstellung welchen Stellenwert diese ausmachen, fehlt im Fachbeitrag.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ist daher zu ergänzen.

## **H. Verletzung der § 1 und 2 des NÖ Naturschutzgesetzes sowie Verletzung der EU-Vogelschutzrichtlinie**

### **1. Vorbemerkungen**

Gemäß § 1 Naturschutzgesetz hat der Naturschutz zum Ziel, die Natur in allen ihren Erscheinungsformen so zu erhalten, zu pflegen oder wiederherzustellen, dass ihre Eigenart und ihre Entwicklungsfähigkeit, die ökologische Funktionstüchtigkeit der Lebensräume, die Vielfalt, der Artenreichtum und die Repräsentanz der heimischen und standortgerechten Tier- und Pflanzenwelt und die Nachhaltigkeit der natürlich ablaufenden Prozesse regionstypisch gesichert und entwickelt werden; dazu gehört auch das Bestreben, die der Gesundheit des Menschen und seiner Erholung dienende Umwelt als bestmögliche Lebensgrundlage zu erhalten, wiederherzustellen oder zu verbessern. Die Grundsätze des Naturschutzes sind u.a. die wildlebenden Tiere und Pflanzen und ihre Lebensgemeinschaften als Teil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und regionalspezifischen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Lebensstätten und Lebensräume (Biotope) sowie ihre sonstigen Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und wiederherzustellen.

Nach Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie hat diese den Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung sämtlicher wildlebender Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten heimisch sind, zum Ziel und regelt die Nutzung dieser Arten. Die EU-Vogelschutzrichtlinie gilt für Vögel,

ihre Eier, Nester und Lebensräume. Artikel 2 verpflichtet die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, „...um die Bestände aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten auf einem Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht, wobei den wirtschaftlichen und freizeitbedingten Erfordernissen Rechnung getragen wird.

Bei den vorab zitierten Vorschriften 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.

Durch das Vorhaben werden die Bestimmungen des nö. Naturschutzgesetzes und der EU-Vogelschutzrichtlinie verletzt, da „die Umwelteinwirkungen [...]“ den Tierbestand bleibend schädigen“ (vgl. Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg), wie im Folgenden dargestellt wird.

## **2. Allgemeines**

Die Erhebungen zu den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume im Fachbereich Avifauna, Heuschrecken und Ziesel wurden durch den Fachbeitrag 02.220 in den Jahren 1999/2000 sowie ergänzend 2004/2005 mit einigen Zusatzaufnahmen 2006 vorgenommen. Untersucht wurde der engere Vorhabensbereich; für Vergleiche und Bewertungen wurden auch Lebensräume der weiteren Umgebung („Betrachtungsraum“) beobachtet. Dabei gelangt der Fachbeitrag zum Schluss, dass trotz „mittlerer Auswirkungserheblichkeit“ für die sensibelsten Schutzgüter (zu denen die Großtrappe zählt), das Vorhaben insgesamt als umweltverträglich eingeschätzt werden kann, und zwar mit der Begründung, dass kein Natura 2000 Gebiet vorläge. Im Untersuchungszeitraum werden dabei insgesamt 88 Vogelarten im Flughafengelände beobachtet. Dazu zählen mehrere Arten, die nach Anhang 1 der EU Vogelschutzrichtlinie zu schützen sind. Hierbei handelt es sich um die Großtrappe (*Otis tarda*), und den Schwarzmilan (*Milvus migrans*). Etliche weitere Anhang 1 – Arten wurden im Flughafengelände als Nicht-Brutvögel nachgewiesen (vgl. dazu Tabelle 2 des Berichts).

### **3. Unzureichender Schutz der Großtrappe**

#### **1.1. Mangelhafte Ausgleichsmaßnahmen**

Bezüglich der Großtrappe führt der Fachbeitrag 02.220 u.a. an, dass diese eine seltene, überall gefährdete und naturschutzfachlich hoch sensible Vogelart darstellt. Sie zählt zu den sensibelsten Vogelarten überhaupt, was Störungen des Lebensraums betrifft. Zur Zeit müsse die Rauchenwarther Platte als ein Trappen-Einstandsgebiet ohne ständigen Brutbestand angesehen werden, von hier liegen nach zwei erfolgreichen Bruten in den Jahren 2000 und 2002 (je 1 Junges) seither Beobachtungen von bis zu 7 Großtrappen außerhalb der Brutzeit, aber keine Bruthinweise mehr vor; die Rauchenwarther Platte ist als Teil des Einstandsgebietes der Großtrappe zu betrachten, unabhängig davon, ob gerade Brutnachweise vorliegen. Das Trappengebiet bei Rauchenwarth sei nicht Teil des Natura 2000 Netzwerks, aber Important Bird Area. Durch das Vorhaben werde das Einstandsgebiet der Großtrappe etwa halbiert. Zum Ausgleich des Gebietsverlustes werden Verbesserungen der Struktur des Bründlfelds (als Brutareal) und Maßnahmen im Marchfeld (Mitfinanzierung der Verkabelung von Stromleitungen der EVN) vorgeschlagen. Das „Bründlfeld“ soll in der Bewirtschaftung „trappengerecht“ gestaltet werden. Dies wird nunmehr als Vorhabensbestandteil angeführt und unter dem Fachbeitrag 11.02 „Planung zum Schutz der Großtrappe“ als Vorhaben beschrieben.

Zum Marchfeld schreibt das BMLFuW in seiner Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitserklärung „Die Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Großtrappe im Marchfeld werden schon seit Jahren durchgeführt und stehen zum Vorhaben in keinerlei Beziehung“. Weder für die Maßnahmen im Bründlfeld, noch für jene im Marchfeld gibt es Rechtssicherheit. Im Bründlfeld soll ein Jahr vor Baubeginn der 3. Piste die Umsetzung der Bewirtschaftungsplanung erfolgen.

Es wird keinerlei Vorgehensweise für den Fall vorgeschlagen bzw. dargelegt, sollte die Konsenswerberin die nötigen Flächen und Bewirtschaftungsverträge nicht (auf Bestandsdauer) erhalten. Für die Finanzierung von Ausgleichsmaßnahmen im Marchfeld wird weiters festgehalten, dass diese nicht durch die Konsenswerberin, sondern durch den Umweltfonds erfolgen soll. Dieser ist als Stiftung der Konsenswerberin eingerichtet. Nach der Satzung des Umweltfonds entscheidet dabei ein Beirat über die Zuteilung und den Ausschüttungsmodus von Fondsmitteln für Umweltprojekte aufgrund jährlich bis 31. März zu stellender individueller Förderungsanträge.

Mangels Rechtssicherheit, dass tatsächlich Fondsmittel für die projektierten Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden, sind die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen nicht zur Erzielung eines ausreichenden Schutzes der Großtrappe ausreichend. Weiters unbeantwortet bleibt im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung die Bereitschaft der EVN zur notwendigen Verkabelung der Freileitungen.

Im Ergebnis bleibt daher festzuhalten, dass die projektierten Ausgleichsmaßnahmen lediglich eine Absichtserklärung der Konsenswerberin darstellen und daher nicht in die Auswirkungsanalyse einfließen dürfen.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

#### 1.2. Fehlerhafte Beurteilung der Eingriffsauswirkungen

Im Fachbeitrag 02.220 wird weiters ausgeführt, dass nach dem angewendeten Beurteilungsschema die Eingriffserheblichkeit als „sehr hoch“ einzustufen ist. Die wegfallenden Flächen wurden von den Trappen für die Jungenaufzucht genutzt, sodass jedenfalls laut Fachbeitrag nicht mehr sicher prognostiziert werden kann, ob erfolgreiche Bruten in der Restfläche noch möglich sind (allerdings auch nicht, dass jedenfalls der lokale Bestand erlöschen würde). Dennoch beurteilt der Fachbeitrag die Wirksamkeit der beiden Maßnahmen (Bründfeld und Marchfeld) mit „hoch“, weil sie bei sorgfältiger Ausführung geeignet seien, die Eingriffsauswirkungen so abzumindern, dass ein Orientierungswert von etwa 75% des Ist-Zustandes in der Lebensraumfunktion erzielbar wäre. Damit ergibt sich nach seiner Bewertungsmatrix eine „mittlere Auswirkungserheblichkeit“ des Eingriffs. Und da kein Natura 2000-Gebiet betroffen sei, bewertet der Fachbeitrag diese Einstufung als „nicht erheblich“ und das Vorhaben in dieser Hinsicht als „umweltverträglich“. Dass eine Important Bird Area vorliegt, wird in diesem Zusammenhang nicht mehr diskutiert, und, dass die Einschränkung des Lebensraums auch eine Bestandsreduktion der Art bedingt, wird ebenfalls nicht in Erwägung gezogen. Ebenso wenig wird bewertet, in welchem Ausmaß die

Lebensraumfunktion beeinträchtigt wird, wenn eine oder beide Ausgleichsmaßnahmen nicht realisiert werden.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### 1.3. Fehlerhafte Beurteilung der Auswirkungen der Lärmsituation auf das Brutgebiet

Bezüglich der Lärmsituation im Bründfeld verwechselt der Fachbeitrag beim Messpunkt TR010 die Nullvariante und die Prognosevariante 2020 (S. 164):

*„Maßgeblich sind dabei die Werte für den Punkt TR 101 am Bründfeld, dem (verbleibenden) potentiellen Brutgebiet der Großtrappe bei Rauchenwarth. Die Ergebnisse (Tab 27) zeigen, dass der Anteil des Fluglärms am Umgebungslärm bei Fortschreibung der gegenwärtigen Situation ohne Piste stark ansteigt, z.B. tagsüber von rund 29 dB(A) auf rund 44 dB(A). Im Planfall aber nur leicht ansteigt, nämlich auf 39,6 dB(A). Eine Zunahme der Lärmbelastung um 1 dB ist nicht wahrnehmbar und auch für die lärmempfindlichsten Vogelarten, etwa den Wachtelkönig, werden dB-Werte um 40 dB(A) als unterste wirksame Schwelle betrachtet (FRÜHAUF & ZECHNER 1998, PÖLLHEIMER & FRÜHAUF 2006; die Großtrappe ist weniger lärmempfindlich, MIERWALD et al. 2006). Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch vorhabensbedingte Erhöhung der Lärmbelastung auf die Großtrappe sind daher nicht zu erwarten, die Auswirkungserheblichkeit wird daher als gering eingestuft.“*

Abgesehen davon, dass die angeführten 29 dB(A) offensichtlich ein Tippfehler sind und 39 dB(A) heißen müssen, beziehen sich die rund 44 dB(A) auf den Prognose- bzw. Planfall 2020 und die 39,6 dB(A) auf den Ld der Nullvariante 2020. Tatsächlich ist also im Bründfeld beim Planfall mit rund 4 dB(A) plus eine mehr als verdoppelte Fluglärmintensität (Schalleistung in Watt) im Vergleich zur Nullvariante zu erwarten. Daher ist die Schlussfolgerung des Fachbeitrages hinsichtlich einer geringen Auswirkungserheblichkeit jedenfalls falsch, weil er von falschen Prämissen ausgeht. Die Frage einer nächtlichen Störung des Brutgeschehens durch die einzelnen Flugbewegungen und wie weit dabei eine erfolgreiche Brut überhaupt noch möglich ist, wird nicht erörtert. Außerdem wird nur die mittlere

Lärmbelastung (energetisches Lärmäquivalent) beachtet, die Einzelereignisse und die Frequenz, sowie maximaler Schallpegel werden nicht diskutiert. Tatsächlich ist durch diese Pegelspitzen und die nächtlichen Störungen eine hohe Auswirkungserheblichkeit zu erwarten. Aufgrund der sich verschlechternden Lärmsituation ist wegen der zu erwartenden gesteigerten Störwirkung der Erfolg der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme am Bründfeld in Frage zu stellen, weil hier nicht nur die Struktur, sondern auch andere Faktoren wesentliche Einflüsse auf das Brutverhalten ausüben können.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

#### 1.4. Keine ausreichende Berücksichtigung der Vernichtung eines Bruthorstes des Schwarzmilans

Ein Bruthorst des Schwarzmilans (geschützte Anhang 1 – Art der Vogelschutzrichtlinie) in der Nähe des Katharinenhofs wird durch das Vorhaben vernichtet. Hieraus ergibt sich nach dem Fachbeitrag 02.220 eine „Mittlere Auswirkungserheblichkeit“ durch das Vorhaben, weil dieser Brutplatz im Offenland nahrungsbedingt sei. Einen Ersatz hält der Fachbeitrag nicht für nötig, weil „nicht mit der Wiederansiedlung des Schwarzmilans im Offenland gerechnet werden kann“ (wegen Wegfall des Kompostwerks als Futterquelle). Sodann wird die Auswirkung als fachlich und im Sinn der Auswirkungsanalyse nicht erheblich eingestuft.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

#### **4. Unzureichender Schutz des Ziesel**

Das Ziesel (*Spermophilus citellus*) ist eine Anhang - II und - IV –Art der FFH - Richtlinie geschützte Art und stellt daher eine Art von gemeinschaftlichem Interesse dar. Als solche ist sie streng geschützt. Ihr Vorkommen ist an geeignete Lebensräume gebunden. Gegenwärtig existieren geringe Bestände im Flughafengelände (airside), während der Zieselbestand auf den Grünflächen des zunehmend verbauten Betriebsgeländes laut Fachbeitrag nahezu erloschen ist. Dies hängt mit dem massiven Ausbau der Flughafeninfrastruktur zusammen, bei welcher der nach Gemeinschaftsrecht erforderliche Artenschutz des Schutzguts Ziesel offensichtlich nicht hinreichend wahrgenommen wurde, sodass der Bestand nahezu ausgerottet ist. In diesem Zusammenhang wird auf die UVP-Pflicht der bisherigen

Infrastrukturerweiterungen verwiesen, worüber nun eine nachträgliche UVP nach EU-Richtlinie durchzuführen ist.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### **5. Variantenvergleich**

Der nach UVP-G notwendige Variantenvergleich erfolgt für die Avifauna unter 04.220, wobei der Fachbeitrag zum Schluss gelangt, dass die projektierte Variante jene mit den stärksten negativen Auswirkungen auf die Avifauna ist. Das Vorhaben ist daher nach Auffassung der Antragstellerin auch aus diesem Grund als nicht umweltverträglich zu beurteilen.

Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

### **6. Zusammenfassung**

Die Schlussfolgerungen des Fachbeitrages 02.220 hinsichtlich der Umweltverträglichkeit sind insbesondere vor folgendem Hintergrund nicht nachvollziehbar:

Es wird nicht begründet, weshalb der Schutzstatus der Großtrappe geringer sein soll, nur weil ihr gegenständliches Verbreitungsareal keinen Natura 2000 – Gebietsstatus hat. Zumal gerade der Status „Natura 2000“ wesentlich davon abhängt, ob ein Gebiet als Natura 2000 Gebiet an die Europäische Kommission gemeldet wird. Das Fehlen des Status „Natura 2000“ kann daher nicht als Kriterium herangezogen werden, ob bzw. dass ein schützenswerter Lebensraum, etwa im Sinne einer „Important Bird Area“, vorliegt.

Das zu beurteilende Schutzgut sind die Trappe und deren Lebensraum. Im UVP-G ist nicht vorgesehen, dass – wie vom Fachbeitrag vorgenommen – Unterscheidungen zwischen dem Schutzstatus von Lebensräumen getroffen werden. Vielmehr ist zu beurteilen, ob das Schutzgut Tier und dessen Lebensraum durch das Vorhaben bleibend geschädigt wird.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass selbst nach den optimistisch bewerteten Ausgleichsmaßnahmen des Gutachters eine wesentliche Restbelastung des Schutzguts vorliegt, die vom Gutachter als „mittlere Auswirkungserheblichkeit“ eingestuft wird. Es wird für die Großtrappe die „hohe“ Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen postuliert, ohne dass hierüber empirische Belege vorgewiesen werden.

Im Gegenteil geht der Fachbeitrag bei den Auswirkungen der Lärmbelastung von falschen Prämissen aus und stuft daher die Auswirkungserheblichkeit dieser Belastung falsch ein. Tatsächlich ist die weitere Eignung des Bründlfelds als Brutgebiet der Großtrappe (selbst bei Realisierung der vorgeschlagenen Bewirtschaftungsmaßnahmen) aufgrund der Lärmbelästigung bei nähergerückter Piste und der erhöhten Flugbewegungen nicht gegeben. Die Resterheblichkeit wäre richtigerweise zumindest mit „hoch“ einzustufen, und zwar aufgrund der zweifelhaften Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen (falsche Lärmbeurteilung im Bründlfeld; keine rechtliche Sicherung der Maßnahmen, empirisch nicht belegbare Annahmen zur Wirksamkeit).

Die im Fachbeitrag dargelegten „Wahrscheinlichkeiten“ und Annahmen stellen angesichts der extremen Sensibilität des Schutzguts keine hinreichende Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens dar, zumal der unwiederbringliche Verlust des Lebensraumes der Großtrappe droht.

Daher erscheint auch der vorgesehene Start der Ausgleichsmaßnahmen erst ein Jahr vor Baubeginn jedenfalls zu spät, um eine rechtzeitige Bewertung der tatsächlichen Wirksamkeit zu ermöglichen. Es gibt in der Vorhabensbeschreibung des Vorhabens keine gesicherten Anhaltspunkte zur Umsetzung der vom Gutachter für erforderlich erachteten Ausgleichsmaßnahmen. Zur Realisierung müssten offenbar privatrechtliche Vereinbarungen auf Bestandsdauer getroffen werden, die vorzubereiten wären und jedenfalls Vorhabensbestandteil sein müssen. Diese fehlen jedoch.

Die Beurteilung eines Vorhabens als umweltverträglich durch den Fachbeitrag ist verfehlt, da er lediglich darzulegen hat, ob durch das Vorhaben bleibende Schädigungen der Schutzgüter zu erwarten sind, und wenn ja in welchem Ausmaß.

Obwohl der Variantenvergleich zeigt, dass - außer der Nullvariante - auch die beiden anderen Varianten der Pistenführung das Schutzgut Großtrappe und deren Lebensraum besser schonen, wird dieses Faktum nicht weiter diskutiert. Dies, obgleich mit der Projektmodifikation der alternativen Pistenführungen die negativen Auswirkungen vermindert werden könnten, und die bleibende Verringerung des Trappenlebensraums zu verhindern wäre. Dass die dauernde Schädigung des Lebensraums des Schwarzen Milan keine Auswirkungserheblichkeit haben soll, wird vom Fachbeitrag nicht fachlich nachvollziehbar begründet.

Hinsichtlich des Zieselbestands hätte der Fachbeitrag zu erörtern gehabt, wie der Erfolg der Aussiedlung anlässlich des UVP-pflichtigen Ausbaus der Flughafeninfrastruktur zu beurteilen ist. Der Fachbeitrag zitiert hierzu einen Bericht aus 2005, ohne aber Ergebnisse anzuführen. Aber schon die bisherigen uv-pflichtigen Erweiterungen, die den Zieselbestand jedenfalls reduziert haben, würden erfordern, dass auch für diese Tierart Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden. Solche sind im Vorhaben nicht explizit vorgesehen, es wird lediglich erwartet, dass eine Besiedlung von Halbtrockenrasen auf Dämmen stattfinden wird, ohne dass hierzu weitere Maßnahmen erörtert werden. Ein erfolgreicher Ausgleich der bisherigen nachteiligen Eingriffe in den Zieselbestand durch diese Maßnahme ist somit nicht nachvollziehbar.

Aufgrund der zu erwartenden bleibenden Schädigung der Schutzgüter Großtrappe und deren Lebensraum, sowie anderer tierischer Schutzgüter weist das Vorhaben in der gegenständlichen Form erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt auf. Es ist hinsichtlich der Schädigung der Avifauna die umweltschädlichste Variante.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

## **I Verletzung der Seveso II-Richtlinie**

### **1. Vorbemerkungen**

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.

### **2. 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 Absturz auf eines der Tanklager der OMV hätte verheerende Folgen in einem Umkreis, der bis zur Wiener Stadtgrenze reichen würde. 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.

### **J. Einbeziehung der UVP-pflichtigen Ausbaumaßnahmen in das Verfahren zu GZ: RU 4-U-302**

Wie aus dem Mahnschreiben der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 21.03.2007 zu K(2007)910 ersichtlich wird, hat die Konsenswerberin Ausbaumaßnahmen (umfassende Verbesserung und Ausweitung des Pistensystems und der Abstellflächen; Errichtung neuer Hangars; Errichtung neuer Parkplätze; Errichtung einer Geräteabstellhalle und Servicehalle; Errichtung des Air Cargo Centers; Errichtung eines neuen Fluglotsentowers; Errichtung eines Office Centers; Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen) gesetzt bzw. deren Setzung geplant / tw. ausgeführt (Skylink; Sanierung

der Piste 16/34), ohne dass für diese zusammengenommen oder einzeln eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist.

Die Auswirkungen dieser bereits uvp-pflichtigen Ausbaumaßnahmen sowie der genehmigte Altbestand werden in der Umweltverträglichkeitserklärung nicht berücksichtigt und werden daher die Auswirkungen des Vorhabens unvollständig erfasst und das Nullszenario 2020 falsch angesetzt (vgl. Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg). In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass gemäß § 145b Luftfahrtgesetz für die Berechnung der Immissionen der genehmigte (sic!) Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen sind. Die Umweltverträglichkeitserklärung bedarf daher im Hinblick auf die uvp-pflichtigen Ausbaumaßnahmen, welche bis dato nicht einem Genehmigungsverfahren unterzogen wurden, einer Ergänzung. Nur so kann die Umweltverträglichkeit des Vorhabens beurteilt werden. Eine abschließende Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht möglich bzw. ist aufgrund des bisherigen Verfahrensstandes die Umweltverträglichkeit zu verneinen.

## **K Beeinträchtigung des Eigentums / sonstiger dinglicher Rechte durch Umwelt- und Lärmbelastung**

### **1. Vorbemerkungen**

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.

### **2. Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum**

Das Vorbringen in den Einwendungen unter den Punkten A bis G wird ausdrücklich auch an dieser Stelle releviert. Eine Gefährdung im Sinne des Punktes I 1. der Einwendungen liegt vor, da durch die bereits dargestellten Lärm- und Immissionsbelastungen sowie die Beeinträchtigung des Klimas im Allgemeinen die Wohnqualität, aber auch die (landwirtschaftliche) Nutzung der betroffenen Liegenschaften nur noch eingeschränkt möglich ist. Eine bestimmungsgemäße Nutzung der Flächen durch die dinglich Berechtigten ist daher nicht mehr möglich. Dies zeigt sich im besonderen in den von der (Flug-) Lärmbelastung besonders betroffenen Gebiete (siehe Punkt C der Einwendungen), als hier zwar in der Umweltverträglichkeitserklärung objektseitige Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen werden, diese aber den Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften (etwa der Aufenthalt im Freien) nicht verhindern können.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens liegt daher auch aus diesem Grund nicht vor.

Beweis:

einzuholende ergänzende Sachverständigengutachten;

**L Variantenvergleiche**

Die Vergleiche anderer Varianten der Pistenlage zur projektierten Variante sind in ihren Schlussfolgerungen unrichtig, weil falsche bzw. unvollständige Reihungen und unvollständige Erhebungen der Auswirkungen (z. B. Betroffenzahlen) vorliegen. Die kritische Durchsicht der Fachbeiträge unter Teil 2B der UVE zeigt, dass bei objektiver Bewertung die Pistenlage 16R/34L die am wenigstens umweltschädliche Variante darstellen würde. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb diese Schlussfolgerung in der UVE nicht ebenfalls gezogen wurde. Die UVE ist daher in dieser Hinsicht nicht vollständig und das Vorhaben ist abzulehnen, weil nicht das am wenigsten umweltschädliche Projekt beantragt wurde.

## **M Sonstige Stellungnahmen**

Die BI Lärmschutz Laaerberg schließt sich auch an:

- der Begründung der Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ vom 28.7.2008
- sowie den Stellungnahmen der BI „Parteiunabhängige Bürgerinitiative gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen“ bezüglich der Fachbeiträge Fluglärm 02.110, Zusammenfassende Lärmdarstellung 02.160, UVE-Variantenvergleich 04.110; Klima 02.420; sowie 02.170 Medizin und Umwelthygiene vom 22.7.2008.
- vollinhaltlich der Stellungnahme der BI gegen Fluglärm in Wien West vom 30. 7. 2008

## **N Zusammenfassung**

Gemäß § 17 Abs 5 UVP-G sind im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfung Kumulationen zu berücksichtigen und ist die Genehmigung bei einer insgesamt schwerwiegenden Umweltbelastung zu versagen. Gemäß § 17 Abs 2 UVP-G ist als selbständiges Genehmigungskriterium auf sämtliche Interdependenzen zwischen den verschiedenen Belastungsfaktoren Bedacht zu nehmen.

Die Genehmigungstatbestände des UVP-G stellen eigenständige, über die bestehenden Materiengesetze hinausgehende Genehmigungstatbestände dar und sind als zusätzliche materielle Genehmigungskriterien einzuhalten. Sie stellen jenen umweltrechtlichen Mehrwert dar, der das UVP-G von bisherigen Genehmigungsvorschriften und von anderen Bereichen des Anlagenrechts unterscheidet und zu einer neuen Qualität im Umweltrecht führt.

Durch die Beeinträchtigung der Gesundheit der Bevölkerung im allgemeinen, der Luftschadstoffbelastung, der Lärmbelastung, der Gewässerbeeinträchtigung, der Beeinträchtigung der Avifauna im Besonderen stellt sich das Vorhaben als ungeeignet dar. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens liegt nicht vor und ist der Nullvariante der Vorzug zu geben.

Die Genehmigungsvoraussetzungen für das Projekt gemäß § 17 Abs. 1, 2 und 4 UVP-G liegen nicht vor. Insgesamt wird daher gestellt der

ANTRAG,

den Antrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich auf Genehmigung des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G abzuweisen, sowie die erforderlichen Genehmigungen nach dem WRG, Naturschutzgesetz und ForstG nicht zu erteilen (in eventu: den Antrag aufgrund formaler Mängel zurückzuweisen).

Wien, am 30.07.2008

Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg