

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

Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Per E-mail: post.ru4@noel.gv.at
Per Fax: (02742) 9005-15280

DR. SUSANNE HEGER
DR. MARTIN ULRICH FISCHER

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

GZ: RU4-U-302

Wien, am 26. August 2011

Einschreiterin: Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West, vertreten durch den
Erstunterzeichner Ing. Johannes Bischof

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

I. Ergänzende Stellungnahme
II. Antrag auf Aussetzung

2 Beilagen

I. ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME

1. **Sämtliche Einwendungen, vorgebracht mit Schriftsatz vom 30.07.2008, werden aufrecht erhalten.**
2. **Ergänzend dazu wird vorgebracht, dass die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 Abs. 2-6 UVP-G insbesondere auch aus folgenden Gründen nicht vorliegen:**
 - 2.1. Durch die gesamte UVE zieht sich der ausdrücklich formulierte Grundsatz, dass die angenommenen Pistenbelegungen unverbindlich sind (insbes. UVE 30.04). In Fortsetzung dessen heißt es in den von der Behörde gemachten „Auflagen“:

„4. Betriebskonzept

Rechtzeitig vor Inbetriebnahme muss ein umfassendes operationelles Konzept vorliegen. Darin müssen insbesondere folgende Punkte geregelt sein:

- Adäquate Verteilung der Flüge auf das Gesamtsystem (Pistenzuteilungsplan)
- Minimierung unnötiger Triebwerkläufezeiten
- Unabhängiger Simultanbetrieb der Parallelpisten bei Anwendung der Curved Approaches“

Daraus folgt klar: alles ist offen; zuerst wird gebaut und dann überlegt, wie der Betrieb aussieht.

Das heißt aber auch, dass die UVP keine Prüfung der Umweltauswirkungen darstellen kann und die „Auflagen“ hinsichtlich des Betriebes der Piste lediglich ein Pauschalverweis in die Zukunft sind. Dies widerspricht den §§12 und 17 UVP-G.

- 2.2. Die UVE und die Gutachten der Sachverständigen zu den Auswirkungen bauen darauf auf, dass die 3. Piste ausschließlich mit dem curved approach betrieben werden wird. Das Anflugkonzept für den Betrieb der dritten Piste ist aber noch nicht definiert. Es ist nicht einmal abschließend geklärt, welches Anflugverfahren überhaupt zur Anwendung kommen wird.

Der Gutachter DI Thomas Liebert spricht in seiner Stellungnahme vom 03. Mai 2011 zur Luftfahrttechnik vom gekurvten Anflug als „nicht genehmigungsgegenständlich“ und vermerkt die fehlende Hindernisbetrachtung:

„Hinsichtlich der möglichen verschwenkten und gekurvten Anflugverfahren auf die Betriebspisten 11R, 29R und 16 sind im Entwurf des Sicherheitszonenplan Anflugsektoren dargestellt, jedoch wurden für diese 3 Bereiche keine Hindernisbetrachtungen – wie diese für die geraden An- und Abflugflächen durchgeführt wurde – im Projekt vorgenommen. Aufgrund der nicht genehmigungsgegenständlichen Anflugverfahren (z.B. RNP-AR) könnte derzeit diese Betrachtung nicht endgültig finalisiert werden. Die Hindernisbetrachtung der 3 genannten Bereiche haben im Zuge der Erlassung der Sicherheitszone zu erfolgen.“

Die Gutachter Schaffert/Becker/Löwenhoff sprechen davon, dass der Flughafen nach Angabe der Genehmigungsbehörde „zwischenzeitlich nicht mehr vor hat“ einen Geradeausanflug für die dritte Piste einzurichten. Der Gutachter Beat Zimmermann spricht vom gekurvten Anflugverfahren als „vom Projektverfasser geplant“, was ebenfalls

keinerlei Verbindlichkeit ausdrückt. Schließlich stellen auch die im vorangegangenen Punkt zitierten Auflagen der Behörde nach ihrem Wortlaut den Betrieb der dritten Piste mit „curved approach“ nicht sicher.

- 2.3. Das UVP-G verlangt eine Prüfung der Auswirkungen „nach dem Stand der Technik“. Darunter ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist, zu verstehen (§ 71a GewO).

Die dem Verfahren zugezogenen Gutachter lassen keine Zweifel daran, dass hier nicht viel „erprobt und erwiesen“ ist. Vielmehr wird man erst im Jahr 2025 wissen, wie der Stand der Technik und insbesondere die Anwendung im Massenbetrieb aussehen wird

Die Gutachter Schaffert/Becker/Loewenhoff führen in ihrem Teilgutachten Lärmschutz aus:

„Aus juristischer Sicht ist für die Bewertung der Umweltauswirkungen das Szenario des Jahres 2020 maßgeblich. Im Falle des Flughafens Wien stellt das Szenario des Jahres 2020 jedoch einen Übergangsbetriebsfall dar, da zu diesem Zeitpunkt noch nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Ausrüstungsgrad (Capability) der Flugzeuge mit Instrumenten zur Durchführung von gekurvten Anflügen ausreichend groß ist, um gekurvte Anflüge (curved approaches) zum Standardanflugverfahren zu erklären. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird der Ausrüstungsgrad der Flugzeuge erst im Jahre 2025 hoch genug sein, um den gekurvten Anflug als Standardanflugverfahren einzuführen. Der gekurvte Anflug ist von besonderem Interesse, um insbesondere die Belastung der Stadt Wien durch gerade Anflüge so gering wie möglich zu halten. Das Szenario des Jahres 2020 ist auch insofern als Übergangsszenario anzusehen, als erst ab dem Jahre 2025 lärmarme Luftfahrzeuge in nennenswertem Umfang vorhanden sein werden. Aus technischer Sicht ist es daher für eine umfassende Betrachtung der Geräuschmissionen notwendig, neben dem Szenario 2020 auch das Szenario des Jahres 2025 zu betrachten.“

Der Gutachter Beat Zimmermann, der mit der Überprüfung des „vom Projektverfasser geplanten“ gekurvten Anflugverfahrens auf ICAO Konformität und Machbarkeit beauftragt wurde, stellt fest, dass die Berechnungen „nicht nachvollzogen“ werden können (Seite 9) und ein Gutachten eigentlich nur erstellt werden kann, wenn die Verfahren vollständig ausgearbeitet sind (Seite 11).

Das heißt, die vom UVP-G geforderte Prüfung „nach dem Stand der Technik“ (§17 Abs 2 Z1 und §12 Abs 5 Z 4 UVP-G) wurde unterlassen. Statt mit dem heutigen Stand der Technik zu arbeiten, hat man einen in Zukunft und noch nicht klar definierten Stand der Technik zugrunde gelegt. Nach heutigem Stand der Technik würde die Pistenlage einfach dazu führen, dass zwei Pisten nebeneinander den Landeanflug diagonal über das gesamte Stadtgebiet von Wien und somit durch das Flugbeschränkungsgebiet erforderlich machen. Eine schlechtere Variante kann es nicht geben!

Die Behörde geht über diese Einwände, die die Grundlage des Verfahrens betreffen, in ihrer Umweltverträglichkeitserklärung einfach hinweg.

Die Behörde verletzt damit § 12 Abs 5 Z. 1 UVP-G, der verlangt, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens

vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik bewertet. Genau das tut die Behörde nicht!

2.4. Indem nicht einmal klar ist, ob überhaupt ausschließlich der gekurvte Anflug für den Betrieb der dritten Piste beantragt wurde und wenn ja, wie dies konkret aussehen wird, kann **keine Beurteilung der Entwicklung des Raumes** vorgenommen werden, sodass auch **Z.4. des § 12 Abs 5 UVP-G verletzt** ist.

2.5. Die Behörde verletzt auch **§ 17 Abs 5 UVP-G**, der eine **Gesamtbewertung im Hinblick auf Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen** verlangt.

- In der „Fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ wird frei zugestanden, dass eine Auseinandersetzung mit der Möglichkeit des gekurvten Anflugs auf die alte Piste 11L nicht stattgefunden, eine Minimierung der Betroffenheit diesbezüglich nicht untersucht wurde und ganz generell auf die Veränderung des Betriebs auf den bestehenden Pisten durch die neue Piste nicht eingegangen wurde. Die Einzementierung des Geradeausanflugs auf Piste 11L - entgegen erwarteten technischen Entwicklungen - ist eine Folge der Positionierung der dritten Piste.
- Das Bezugsjahr für den genehmigten Istzustand ist durchgängig das Jahr 2003. Die danach erfolgten Ausbauten (insbes. weitere Kapazitätsoptimierung bei den bestehenden Pisten, Skylink) werden in die Betrachtung gesetzeswidrig nicht einbezogen.
- Der Einwand der Sachverständigen Reto Hunger, Ing. Alfred Seiterle und Ing. Heinz Wipf (Teilgutachten Flugsicherungsbetrieb S. 9), dass sich die dritte Piste bei den Airlines keiner Beliebtheit erfreuen wird und diese daher die Landung auf die bestehende 11L verlangen werden, also eine Verlagerung von für die dritte Piste geplanten Belastungen auf die bestehende Piste 11L zu erwarten ist, wird von der Behörde nicht behandelt.

2.6. Die **Umweltauswirkungen können nicht untersucht werden, da die maximale Kapazität des geplanten Pistensystems nicht definiert wurde** (oder nicht definiert werden konnte). Im Rahmen der zur UVE erfolgten Revisionen wurde die Maximalkapazität nach oben hin mehrfach revidiert. Eine letztgültige Zahl wurde nicht definiert, insbesondere wurden die Umweltauswirkungen im Fall der vollständigen Kapazitätsausnutzung nicht geprüft. Dies wäre aber von Bedeutung, da die obere Kapazitätsgrenze die Basis für spätere Ausbauten und dementsprechend die Basis für weitere Umweltverträglichkeitsprüfungen darstellen würde.

2.7. **Zum Fachbeitrag Lärmschutz**

2.7.1. Die von der FHWAG und der UVP-Behörde herangezogenen **Lärmgrenzen sind willkürlich** und entbehren sowohl jeglicher rechtlicher als auch jeglicher sachlicher Grundlage.

Es wurden dabei weder die von der FHWAG mit Anrainervertretern (etc.) anlässlich der Mediation vereinbarten Grenzwerte übernommen, noch die sich aus den diversen Ö-Normen oder den WHO-Richtlinien ergebenden Lärmgrenzwerte. Ebenso wenig wurden die in den medizinischen Sachverständigengutachten angegebenen Lärmgrenzen

berücksichtigt. Im Detail wird auf das der Behörde vorliegende Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Franz Kohlbeck vom August 2011 verwiesen.

Die offenbar vom Projektwerber als Richtschnur herangezogene Bundes-UmgebungslärmschutzVO, BGBl II 2006/144, dient der Sanierung von bereits bestehenden Lärmbelastungen und nicht der Vorbereitung und Genehmigung neuer Projekte. Da bei derartigen Sanierungen u.U. in wohlerworbene Rechte der lärm erzeugenden Unternehmer eingegriffen werden muss, sind die anzuwendenden Lärmgrenzen verhältnismäßig großzügig bemessen. Umso mehr sind sie als Richtschnur für die Genehmigung neuer Projekte untauglich.

- 2.7.2. Die Frage einer **unzumutbaren Belästigung** der Wohnbevölkerung durch den Fluglärm iSd § 17 Abs 2 Z 2 c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO wurde weder durch den Projektwerber noch durch die UVP-Behörde thematisiert. Es wurden daher auch keine diesbezüglichen Lärmgrenzwerte in das Verfahren eingeführt.

Gemäß den genannten Normen ist zu beurteilen, wie sich die durch die Flughafenerweiterung verursachten Änderungen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken. Es ist daher nicht nur zu beurteilen, ab welchem Lärmwert eine Gesundheitsschädigung zu erwarten ist, sondern auch, ab welchem Lärmwert eine Belästigung unzumutbar wird. Maßnahmen sind bereits für diesen, durchaus niedrigeren Lärmpegel vorzusehen.

Die Gutachten der Sachverständigen aus dem Bereich der Luftfahrttechnik sowie der Gesundheit sind daher diesbezüglich zu ergänzen.

- 2.7.3. Die Lärmkarten und die darauf beruhende Beurteilung der Lärmzonen gehen davon aus, dass die Piste 11R ausschließlich im sogenannten **Curved Approach** beflogen werden wird. Wie an anderer Stelle gezeigt, ist der Curved Approach aber weder Gegenstand der UVE der FHWAG, noch der Beurteilung durch die UVP-Behörde. Vielmehr soll dieser Curved Approach erst nach Fertigstellung der gegenständlichen Piste im Rahmen eines Betriebskonzeptes definiert werden (Auflage zum Flugsicherungsbetrieb Nr. 4).

Das UVGA sieht keine Maßnahmen für den Fall vor, dass sich nach Fertigstellung der Dritten Piste herausstellen sollte, dass ein Curved Approach unmöglich ist. Beat Zimmermann hat in seinem Gutachten schlüssig ausgeführt, dass die Einrichtung des Curved Approach nach den derzeitigen Vorstellungen der FHWAG jedenfalls nicht möglich sein wird, weiters wurden für die beabsichtigten Curved Approaches keine Hindernisanalysen vorgenommen.

Es muss daher zumindest als Alternative davon ausgegangen werden, dass die Piste 11R schlussendlich ausschließlich im (Sichtflug- oder ggf. auch ILS-) **Straight Approach** beflogen werden kann. Daher müssen dementsprechende Lärmkartierungen vorgenommen und zusätzliche Lärmzonen (samt Belästigungszonen iSd § 77 Abs 2 GewO) beurteilt werden.

- 2.7.4. Die durch die UVP-Behörde bislang vorgesehenen Maßnahmen des Lärmschutzes sehen **ausschließlich objektseitige Maßnahmen** iSd § 145b Abs 2 LFG Luftfahrtgesetz vor („bauliche Schallschutzmaßnahmen“). Abgesehen von der Verfassungswidrigkeit des § 145b Abs 2 LFG unterlässt die UVP-Behörde damit jegliche Schutzmaßnahmen für jene Bevölkerung, die außerhalb der Lärmschutzgrenzen wohnt und von Fluglärm betroffen ist.

Ebenfalls unterlassen werden jegliche Schutzmaßnahmen für den Aufenthalt im Freien innerhalb der Lärmgrenzen.

Insbesondere außer Acht gelassen wird zB das Instrumentarium des § 9 der Bundes-UmgebungslärmschutzVO BGBl II 2006/144, die nicht einmal für Sanierungsgebiete objektseitige Maßnahmen vorsieht, sondern etwa Maßnahmen zum Infrastrukturbetrieb oder Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Umso mehr müssen derartige Maßnahmen und Auflagen bei der Neuschaffung einer lärm erzeugenden Betriebsanlage berücksichtigt und auferlegt werden.

Konkret wäre daher durch die UVP-Behörde eine Deckelung der Flugbewegungen auf den Pisten 11R und 11L (sowohl für Curved als auch für Straight Approach) sowie Nachtflugregelungen vorzusehen und diese nicht dem von der FHWAG selbst zu erstellenden Betriebskonzept vorzubehalten.

- 2.7.5.** Infolge der **Kumulierungsvorschriften** des § 3a Abs 7 UVP-G sind anlässlich des Genehmigungsverfahrens für eine Änderung eines bereits gebauten Vorhabens auch die Auswirkungen des geänderten (Gesamt-) Vorhabens zu beurteilen und ggf. auch Auflagen für die bereits in Betrieb befindlichen Anlagenteile aufzuerlegen.

Eine Auseinandersetzung mit den **Lärmauswirkungen der bisherigen Pisten 11L/29R sowie 16/34** (einschließlich der unzumutbaren Belästigung der Wohnbevölkerung) sowie Maßnahmen zu deren Ausgleich findet sich aber weder in der UVE noch im UVGA oder den Einzelgutachten.

- 2.7.6.** Sollte sich herausstellen, dass durch den Betrieb der Piste 11R/29L oder durch den Betrieb des dadurch erweiterten Flughafen Wien nicht durch Auflagen behebbare Beeinträchtigungen (einschließlich unzumutbare Belästigungen) entstehen, so wäre dem gegenständlichen Projekt gemäß § 17 Abs 5 UVP-G die **Genehmigung zu versagen**.

- 2.8.** Das **Teilgutachten Luftreinhaltechnik** von Ing. Helmut Kager ist in sich **widersprüchlich und unstimmig**. Darüberhinaus geht es von **veralteten Daten** aus, um den IST-Zustand darzustellen: ZB werden Immissionsmessungen aus den Jahren 1999 und 2000 verwendet, also aus einer Zeit vor den umfangreichen Ausbauten und Kapazitätserweiterungen der letzten zehn Jahre, sowie Wetterdaten aus dem Jahr 2002.

Das Teilgutachten zur Luftreinhaltechnik wäre daher entweder durch den bisherigen Gutachter zu überarbeiten und zu aktualisieren oder durch einen neu zu bestellenden anderen Gutachter gänzlich neu zu erstellen.

- 2.9.** Der Umweltverträglichkeitsprüfung für die 3. Piste **fehlt eine Analyse und Beurteilung der psychosozialen Folge der Einbunkerung von Menschen**, insbesondere von Kindern und Jugendlichen (z.B. Rückzugsverhalten zu Fernseher und Computer). Die Folgen der im Zusammenhang mit dem Bau der 3. Piste vorgesehenen bauseitigen Maßnahmen für die psychosoziale Entwicklung der betroffenen Menschen sind unabsehbar.

Da die Genehmigungsvoraussetzungen für das Projekt gemäß § 17 Abs. 1, 2 und 4 UVP-G nicht vorliegen, wird der Antrag gestellt, ein Gutachten zur Beurteilung der psychosozialen Folgen der bauseitig vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere im Hinblick auf Kinder und Jugendliche, einzuholen.

- 2.10.** Die gemäß § 145b LuftfahrtG eingeführte Möglichkeit, Lärmschutz durch objektseitige Maßnahmen, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, vorzunehmen, ist **verfassungswidrig**.
- 2.11.** Der **Auflagezeitraum** exakt in der sommerlichen Urlaubshochsaison hat offensichtlich den Zweck, Einwendungen abzuschneiden, und **widerspricht dem Grundsatz des fair trial**.

II. Antrag auf Aussetzung des Verfahrens gemäß § 38, 2. Satz AVG

1. Ex-Post UVP der bisherigen Flughafenausbauten

Beim Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie (BMVIT) ist ein Verfahren über die ex-post Umweltverträglichkeitsbeurteilung der Ausbauten des Flughafen Wien in den Jahren seit 1999 im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 bei der EU-Kommission anhängig. Ebenfalls anhängig ist ein Ermittlungsverfahren bei der Staatsanwaltschaft Wien wegen der Unterdrückung der gebotenen UVP im Zusammenhang mit diesen Ausbauten (GZ 39 St 227/09y).

Dabei handelt es sich um umfangreiche, kapazitätssteigernde Maßnahmen, deren Kernpunkt die Errichtung des neuen Terminalgebäudes „Skylink“ ist. Diese Ausbauten waren ohne Durchführung einer gesetz- und EU-richtlinienkonformen Umweltverträglichkeitsprüfung genehmigt und errichtet worden.

Infolge eines Vertragsverletzungsverfahrens gemäß Art 258 AEUV (GZ der EU-Kommission 2006/4959) hat das BMVIT das oben angeführte Verfahren eingeleitet. Dieses Verfahren sollte die unterlassene UVP nach den Grundsätzen der UVP-Richtlinie (85/337/EWG) nachholen und ist bis dato nicht rechtskräftig abgeschlossen, zumal bei dessen Durchführung Art 10a der UVP-Richtlinie bislang nicht eingehalten wurde: Weder wurde den Beteiligten und Parteien eine Entscheidung kundgemacht, noch eine Möglichkeit eingeräumt, den in Art 10a vorgeschriebenen Rechtsbehelf einzulegen.

Laut der schriftlichen Anfragebeantwortung der Frau Bundesministerin an den Nationalrat zu 8552/AB BlgNR XXIV. GP (Beilage /1) liegt bislang nur ein Schlussbericht der Sachverständigen vor, aber keine Entscheidung des als „ex-post UVP-Behörde“ einschreitenden BMVIT. Eine Rechtsmittelmöglichkeit gemäß Art 10a der UVP-Richtlinie sei nicht vorgesehen.

Dies hat den Bürgerbeauftragten der Europäischen Union dazu veranlasst, in seinem Bericht vom 29. Juli 2011, GZ 2591/2919/GG (Beilage /2), zu rügen, dass es die EU-Kommission bislang unterlassen hat, das obgenannte Vertragsverletzungsverfahrens gemäß Art 258 AEUV ordnungsgemäß weiterzuführen und insbesondere, dass bislang die Rechtsmittelmöglichkeit des Art 10a der UVP-Richtlinie durch die Republik Österreich vernachlässigt wurde.

Aus den vorliegenden Unterlagen muss daher geschlossen werden, dass die ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung der bisherigen Flughafenausbauten nicht rechtskräftig beendet wurde. Gegebenenfalls wird diese auch erst nach Abschluss des genannten Strafverfahrens (und darauffolgender Aufhebung von widerrechtlich erteilten Genehmigungsbescheiden) sowie Weiterführung des Vertragsverletzungsverfahrens und Verurteilung der Republik Österreich durch den EuGH ordnungsgemäß weitergeführt und rechtskräftig beendet werden.

2. Ex-Post UVP als Vorfrage

Das gegenständliche Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit der Parallelpiste 11R/29L beruht sowohl bei der Feststellung des IST-Zustandes und der Beurteilung der beabsichtigten Erweiterung als auch bei der Prüfung der Alternativen und der Nullvariante auf dem derzeitigen Ausbaustand und der damit geschaffenen Kapazität.

Inwieweit dieser Ausbaustand aber nur unter Auflagen oder zum Teil auch gar nicht genutzt werden kann, ist Gegenstand der oben beschriebenen ex-post UVP zu den Ausbauten ab 1999. Das ex-post UVP Verfahren stellt daher eine Vorfrage zum gegenständlichen Verfahren dar.

Weder aus der UVE der FHWAG noch aus dem UVGA des AdNÖLR ist eine Auseinandersetzung mit dieser Vorfrage ersichtlich. Im gesamten Verfahren wird der IST-Stand so behandelt, als wäre dieser von vornherein mit einer gesetz- und richtlinienkonformen ex ante UVP genehmigt worden.

Gemäß § 38, 2. Satz AVG kann die Behörde ein Verfahren aussetzen, wenn eine Vorfrage Gegenstand eines Verwaltungs- oder Gerichtsverfahrens ist. Dabei kommt der Behörde zwar Ermessen zu (VwSlg 16728 A/2005), dieses Ermessen ist aber gebunden: Einerseits ist der Aspekt der Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis zu berücksichtigen, andererseits der Aspekt möglichst richtiger und einheitlicher Entscheidung (VwSlg 15618 A/2001). Diese Ermessensausübung kann auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden (VwSlg 15618 A/2001).

Im vorliegenden Fall ist das bereits anhängige Verfahren über die ex-post UVP der bisherigen Flughafenausbauten beim BMVIT derart umfangreich, dass eine selbständige Beurteilung durch die UVP-Behörde im gegenständlichen Verfahren schier unmöglich ist. Sowohl aus Gründen der Verfahrensökonomie als auch aus Gründen der sachlichen Richtigkeit der zu treffenden UVP-Entscheidung ist daher das UVP-Verfahren zur Dritten Piste auszusetzen und der rechtskräftigen Abschluss des ex-post UVP-Verfahrens abzuwarten.

3. Antrag

Es ergeht daher der

ANTRAG,

die Niederösterreichische Landesregierung als UVP-Behörde erster Instanz möge das Verfahren zu GZ RU4-U-302 (Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich; Parallelpiste 11R/29L) aussetzen, bis über die ex-post UVP der Ausbauten seit 1999 im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 bei der EU-Kommission rechtskräftig entschieden wurde.

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West