

VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM IN WIEN WEST UND WIENERWALDGEMEINDEN

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung II/Flughäfen, Flugsicherungsanlagen, Bodenabfertigung
und Luftfahrthindernisse (II/FFBL)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung /-bericht Flughafen Wien Verfahren nach der UVP-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft

STELLUNGNAHME

zum ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft vorgelegt, um den Forderungen der Europäischen Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend den Grundsätzen der UVP-Richtlinie der EU (85/337/EWG i.d.g.F.) nachzukommen

INHALT

1. Verfahren ex-post UVB – Verletzung der Verfahrensgrundsätze der UVP-RL
2. Gegenstand des ex-post UVB – Verletzung der inhaltlichen Grundsätze der UVP-RL
 - 2.1. Aufgliederung in 15 Einzelprojekte statt der geforderten Gesamtbetrachtung – realer Untersuchungsgegenstand:
Kapazitätserhöhung um mindestens 70.000 Flugbewegungen
 - 2.2. Wien und der Nationalpark Donau-Auen wurden in die Prüfung nicht einbezogen
 - 2.3. Zwischenzeitig erfolgte weitere Ausbauten wurden nicht einbezogen
 - 2.4. Fehlende Untersuchung alternativer Lösungsmöglichkeiten – falsche Prognoseansätze
 - 2.5. Gesamteindruck UVB
3. Die Übernahme von Projektteilen aus der „Mediation“ ist ungültig, die Quasi-Fortsetzung der „Mediation“ im Dialogforum ebenfalls
4. Fluglärmbelastung
 - 4.1. Inhalt UVB – Fachbeitrag Lärm – realitätsferne, nicht nachvollziehbare Ansätze
 - 4.2. Anzuwendende Grenzwerte und Beurteilungskriterien
 - 4.2.1. Kriterien der UVP-Richtlinie
 - 4.2.2. Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO)
 - 4.2.3. Kriterien nach dem österreichischen UVP-Gesetz
 - 4.2.4. Bericht über die Sichtung der Unterlagen des UVB-Fachbeitrages Lärm durch den Sachverständigen
5. Landeanflüge über Wien und Wienerwaldgemeinden – Westeinflugschneise
 - 5.1. Charakteristika der Westeinflugschneise
 - 5.2. Lärmmessungen in Wien zeigen schwere und schwerste Belastungen auf
 - 5.3. Gekurvter Anflug ermöglicht Umfliegen von Wien
6. Das Umweltproblem Flughafen Wien ist zu einem Gutteil künstlich geschaffen – Tarifpolitik – Noise Charge
7. Flugbewegungen: Nicht nachvollziehbare und / oder falsche Ausgangsdaten
8. Die Behauptung im UVB, es bestünde keine UVP-Pflicht nach österreichischem Recht ist unhaltbar
9. Anträge

1. Verfahren ex-post UVB – Verletzung der Verfahrensgrundsätze der UVP-RL

In der Einleitung des „UVB“, veröffentlicht auf der Homepage des Verkehrsministeriums, heißt es:

„Als Kompromiss wurde mit der Europäischen Kommission vereinbart, einen „ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht“ (kurz ex-post-UVB) zu erstellen und diesen einer behördlichen Prüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend den Grundzügen einer UVP gemäß UVP-Richtlinie 85/337/EWG (nicht einer UVP gemäß österreichischem UVP-Gesetz) zu unterziehen.“

Nähere Vorschriften zu dem Verfahren sind weder im UVB noch im Begleittext oder in der Kundmachung zu finden.

Der parlamentarischen Anfragebeantwortung durch Verkehrsministerin Bures vom Juli 2009 kann man entnehmen, dass die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen, die sich aus dem „UVB-Verfahren“ ergeben, gemäß § 78 LFG („LFG“) vom Flughafen zu beantragen sei. Tut der Flughafen dies nicht, so seien aufsichtsbehördliche Aufträge gemäß § 141 LFG bescheidmäßig vorzuschreiben. Bestehende Bescheide, die von Ausgleichsmaßnahmen betroffen sind, würden entweder aufgrund von Anträgen der Flughafen Wien AG gemäß § 78 LFG oder im Wege aufsichtsbehördlicher Aufträge gemäß § 141 LFG abgeändert oder ersetzt werden.

Dazu ist auszuführen:

§ 141 LFG sieht ein behördliches Aufsichtsverfahren ohne Beteiligung der Öffentlichkeit vor, eine Anfechtung durch die betroffene Öffentlichkeit ist nicht möglich. Die Flughafen Wien AG kann allerdings einen Bescheid, der auf Grundlage dieser Gesetzesstelle ergeht, anfechten. § 78 LFG stellt die Rechtsgrundlage für die Beantragung von Bewilligungen für die Errichtung von Bodeneinrichtungen dar. Umweltbezogene Ausgleichsmaßnahmen können nach dieser Gesetzesstelle nicht beantragt werden.

Ausgehend von diesen rudimentären Informationen zum Verfahren des „UVB“ muss auf eine **Verletzung der Verfahrensgrundsätze der UVP-RL** geschlossen werden. Und zwar:

- 1) Die UVP-Richtlinie sieht in Art. 10a vor, dass der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit der Anfechtung einer im Rahmen einer UVP ergangenen Entscheidung einzuräumen ist. Das haben der EuGH und mit noch größerer Nachdrücklichkeit die Generalanwältin Eleanor Sharpston in der Rechtsache C-263/08 (Urteil vom 2. Juli 2009) klargestellt, indem letztere sogar darauf verwies, dass das Ergebnis nicht anders gewesen wäre, wenn es Artikel 10a der geänderten Richtlinie nicht gäbe. Denn – so führt die Generalanwältin weiter aus – die Rechtsprechung des Gerichtshofs hat in zahlreichen Fällen festgestellt, dass die Mitgliedstaaten keine Verfahrensbestimmungen erlassen dürfen, die die Ausübung der durch die Gemeinschaftsrechtsordnung verliehenen Rechte unmöglich machen; die Richtlinie 85/337, durch die ein System der Umweltverträglichkeitsprüfung eingeführt wird und Rechte verliehen werden, sähe sich ihrer Wirkungen beraubt, wenn das nationale Verfahrenssystem nicht den Zugang zu den Gerichten gewährleisten würde.

Das „UVB-Verfahren“ räumt dieses Anfechtungsrecht offensichtlich nicht ein.

- 2) Gemäß Art. 9 UVP-RL ist die Entscheidung der Behörde samt Begründung und unter Angabe der Ausgleichsmaßnahmen der Öffentlichkeit bekanntzugeben. Auch dies scheint nicht vorgesehen zu sein (und wäre Voraussetzung für die Anfechtungsmöglichkeit).
- 3) Gemäß Art. 6 UVP-RL erhält „die betroffene Öffentlichkeit ... in effektiver Weise die Möglichkeit sich an den umweltbezogenen Entscheidungsverfahren ... zu beteiligen.“ Eine Einsichtnahme in die Unterlagen des UVB in Papierform ist nicht vorgesehen. Die Dateien haben einen derart großen Umfang (insgesamt 246 MB), dass der Versuch sie herunterzuladen selbst einen leistungsstarken Computer blockiert. Somit ist der ungehinderte Zugang zu den Daten und Unterlagen des ex-post-UVB nicht gewährleistet und Art. 6 UVP-RL nicht erfüllt.
- 4) Gemäß Art. 8 UVP-RL sind die Ergebnisse der Anhörungen und eingeholten Angaben durch die Behörden im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Selbst wenn es sich aufgrund des „ex-post“ Charakters des UVB nicht um ein Genehmigungsverfahren handelt, so müssen erforderliche Auflagen – seien diese objektseitig oder auch betriebsbeschränkend – im Sinne der UVP-RL der Flughafen Wien AG und der Austro Control GmbH rechtsverbindlich auferlegt werden. Der diesbezügliche rechtliche Mechanismus fehlt im UVB-Verfahren.

Ministerialrat Dr. Rolf Neidhart

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass im BMVIT für den UVB Ministerialrat Dr. Rolf Neidhart zuständig ist. Er hat ein offensichtliches Naheverhältnis zum Flughafen Wien – fast alle kapazitätssteigernden Ausbaumaßnahmen wurden in Bescheidform mit seiner Unterschrift bewilligt – und er ist der Vertreter des Verkehrsministeriums im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG. Es mutet etwas befremdend an, dass Dr. Neidhart nun für den UVB zuständig ist, obwohl gerade sein Handeln ursächlich für das gegenständliche Verfahren war. Umgekehrt erklärt sich damit auch die inhaltliche Leere des UVB trotz kolportierter „Verbesserungsaufträge“.

2. Gegenstand des ex-post UVB – Verletzung der inhaltlichen Grundsätze der UVP-RL

Auch inhaltlich liegen deutliche Verletzungen der UVP-RL vor.

2.1. Aufgliederung in 15 Einzelprojekte statt der geforderten Gesamtbetrachtung – realer Untersuchungsgegenstand: Kapazitätserhöhung um mindestens 70.000 Flugbewegungen

Der UVB befasst sich nicht mit der Änderung des Flughafens als ein Projekt im Sinne der UVP-RL und wie dies der Europäische Gerichtshof im Urteil vom 28. Februar 2008 (RS C-2/07) zum Flughafen Lüttich verlangt. Betrachtet werden 15 Einzelprojekte im Wesentlichen im Hinblick darauf, wie viel Fläche das einzelne Objekt verbraucht und wie es baulich gestaltet ist. Schon anlässlich der Vorlage des „Konzepts für die Erstellung eines ex-post Umweltverträglichkeitsberichtes“ an die EU-Kommission im März 2008 führte Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf (Technische Universität Wien) zu der Beschreibung der einzelnen Objekte in diesem Konzept für den UVB aus: „Zusammenfassend wirkt das Konzept vordergründig, allein durch seinen Umfang, stichhaltig. Allerdings täuscht die Aufbereitung über die mäßige Tiefe der Ausführungen und die tatsächlichen Kapazitätserweiterungen hinweg und führt

(zumindest in diesem Stadium) zu einer Verharmlosung der Problematik der Kapazitätserweiterung am Flughafen Wien.“ (**Beilage 1a**).

Schließlich fasst Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf seine Stellungnahme zum UVB vom 5. November 2009 zusammen wie folgt (**Beilage 1b**):

„Die zentralen Fragestellungen können wie folgt beantwortet werden:

- Die vorgesehenen Maßnahmen weisen eine deutliche kapazitätserweiternde Wirkung für den Flughafen bzw. seine Teilsysteme auf.
- Durch den seriellen Prozessablauf beim Betrieb eines Flughafens stellen prinzipiell alle Maßnahmen eine Kumulierung mit den anderen Projekten dar, außer es handelt sich um reine Sanierungsmaßnahmen – oder weitere Optimierungen. Aber selbst bei Sanierungsmaßnahmen, z.B. der Pistenbefestigung, ist eine einschlägige Wirkung nicht auszuschließen, wenn dadurch etwa die Belastbarkeit und die Serviceintervalle erhöht werden können.
- Der Bericht behandelt alle Maßnahmen isoliert und geht nicht auf Kumulationseffekte ein. In der Realität ordnen sich die Maßnahmen einem Gesamtkonzept unter, das für die Steigerung der Gesamtkapazität des Flughafens steht. Die Maßnahmen wären daher als ein Gesamtpaket zu behandeln.
- Der UVB vermeidet bei der Beschreibung der Einzelprojekte, diese als gemeinsam wirkendes Gesamtpaket darzustellen, und wählt damit einen nicht adäquaten Gesamtzugang.“

Durch diese Einzelprojektbetrachtung – den einzelnen Objekten sind ja keine Auswirkungen zuzuordnen – bleiben die eigentlich wichtigen Aspekte der Richtlinie, wie Wahl des Standortes, Größe des Projekts, Kumulierung, Belästigungen, Unfallrisiko, Schwere, Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit, Reversibilität der Auswirkungen (Art.2(1); Art.4(3) iVm. Anhang III UVP-RL), unterbeleuchtet:

- 1) Kapazitätsangaben fehlen, ebenso Angaben zur Kumulierung der Auswirkungen. Aus dem Fachbeitrag „Verkehrsentwicklung – Flugbewegungen“ kann man ableiten, dass die relevante Kapazitätssteigerung mindestens 70.000 Flugbewegungen beträgt. Vor allem um diese Auswirkungen sollte es im UVB gehen. Der UVB ist in diesem Punkt ein Rückschritt gegenüber dem bei der EU-Kommission ursprünglich vorgelegten Konzept für den UVB, das Kapazitäten und Kumulierungen zumindest in Ansätzen behandelte und dem eine Kapazitätssteigerung infolge der Ausbauten von mindestens 70.000 Flugbewegungen klar zu entnehmen war.
- 2) Der UVB befasst sich nicht mit der Standortfrage des Projekts, er blickt immer nur auf die Lage des einzelnen Ausbaubjektes. So wird überspielt, dass die Lage des Flughafen Wien in unmittelbarer

Nähe zu dicht besiedeltem Gebiet und zum Nationalpark Donau-Auen für die Entwicklung eines Flughafendrehkreuzes mehr als ungünstig ist.

- 3) Der UVB befasst sich nicht mit den Unfallrisiken bei Starts und Landungen, obwohl diese zum wesentlichen Teil über dicht und dichtest besiedeltes Gebiet erfolgen. Die öffentliche Warnung des inzwischen pensionierten Direktors der Wiener Feuerwehr Perner, möglichst wenige Flugzeuge über den dicht bewohnten Raum fliegen zu lassen (Tageszeitung „Die Presse“ vom 13. September 2001) wird ignoriert. Es heißt „Grundsätzlich besteht durch die Projekte kein erhöhtes Unfallrisiko.“ Lediglich beim Air Cargo Center verweist man auf den Gefahrentumschlag am Boden, der aber – so der UVB – unter entsprechenden Auflagen vorgenommen wird.
- 4) Schließlich heißt es im Fachbeitrag „Luft und Klima“: „Die Emissionen, die eventuell den zu beurteilenden Projekten zuzurechnen sind, wirken sich in der Regel in irrelevantem Ausmaß und nur im Einzelfall geringfügig auf die Luftqualität im Untersuchungsraum aus.“
- 5) Fluglärmbelastung wird nur in unmittelbarer Nähe zum Flughafen wahrgenommen (Fachbeitrag Lärm), jedoch nicht einmal dort als relevant eingestuft. Eine „Belästigung“ im Sinne der UVP-RL kommt im UVB nicht vor.

2.2. Wien und der Nationalpark Donau-Auen wurden in die Prüfung nicht einbezogen

Im Mahnschreiben der EU-Kommission vom 21. März 2007 heißt es:

„Die Auswirkungen der Flughafenerweiterung betreffend gestiegener Lärm- und Luftbelastung auf das Stadtgebiet von Wien und auf das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Donau-Auen östlich von Wien“ erfordern eine Umweltverträglichkeitsprüfung.“

Der UVB befasst sich nicht mit den Auswirkungen der Flughafenerweiterung betreffend die gestiegene Lärm- und Luftbelastung auf das Stadtgebiet von Wien und auf den Nationalpark Donau-Auen. Laut UVB beschränken sich die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf die unmittelbare Umgebung des Flughafens. Indem das Vorhandensein von Fluglärm über Wien schlichtweg negiert wird, erspart sich der Flughafen im UVB einen großen Teil der Arbeit und Prüfungspflichten. Tatsächlich hat schon 1998 der damalige Wiener Umweltstadtrat Svihalek darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Fluglärmsituation über Wien zu treffen sind (**Beilage 2**). 1998 war die Fluglärmbelastung Wiens jedoch vergleichsweise gering, die Landeanflüge machten etwa die Hälfte aus, noch gab es die 2004 eingeführte Starterroute nicht.

Die Ignoranz gegenüber dem Nationalpark Donau-Auen ist grob EU-rechtswidrig. Der Nationalpark Donau-Auen wurde in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeographischen Region gemäß Art 4 der FFH-RL aufgenommen¹ und zählt damit zu den besonders schutzwürdigen Gebieten.

¹ Entscheidung der Kommission 2004/798/EU vom 7. Dezember 2004 gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Verabschiedung der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeographischen Region, ABl 2004 L 382, 1.

2.3. Zwischenzeitig erfolgte weitere Ausbauten wurden nicht einbezogen

Aus den Geschäftsberichten 2007 und 2008 ergibt sich, dass – unabhängig vom Skylink – die Ausbauten am Flughafen ständig weitergehen und enorme Geldmengen in den Dauerausbau der Kapazitäten fließen, und zwar in Bereiche, die von der ex-post UVP nicht erfasst sind und für die auch sonst keine UVP geplant ist.

Der Geschäftsbericht 2007 zeigt u.a. Folgendes auf:

Weiterführung der Vorfelderweiterung Nordost (EUR 15,6 Mio 2007, EUR 23,4 Mio im Jahr 2006), Gepäcksortieranlage (EUR 11,9 Mio – hier handelt es sich vermutlich nicht um die Skylinksortieranlage, diese wird nämlich gesondert als solche bezeichnet), Ausbau Bahnhof Flughafen, Entwässerung Flugbetrieb, Enteisungsmittelbefüllungsanlage.

Auch ein Infrastrukturgebäude Nordost um EUR 2,8 Mio. wurde im Jahr 2006 errichtet, das bisher nirgends aufscheint.

Im Geschäftsbericht 2008 kann man aus Seite 163 folgende Investitionen entnehmen:

in die „Feuerwache“ EUR 15 Mio., in Checkpoints Ost/West/GAC und Betriebsgebäude EUR 6 Mio., in die Weiterführung der Vorfelderweiterung Nordost EUR 5,6 Mio., im Segment „Handling“ EUR 8,8 Mio., in den Vorplatz VIE-Skylink EUR 8,4 Mio., in die Sicherstellung der Elektroversorgung EUR 4,7 Mio., in das Airportlogistik Center Nord EUR 7,7 Mio.

Laut Ausführungen auf Seite 63 des Geschäftsberichts 2008 wurde das Airportlogistikcenter Nord 1 als Superadifikat fertig gestellt und das Airportlogistikcenter Nord 2 im Jänner 2009 in Betrieb genommen. Auch diese Bauten scheinen in dem ex-post UVB nicht auf.

Dem Geschäftsbericht 2008 kann man entnehmen, dass für das Jahr 2009 Investitionen in Höhe von EUR 443 Mio. geplant sind, davon EUR 309 Mio. für „Terminals“ (unklar ob dies nur den Skylink betrifft).

Die geplanten Investitionen 2009 bis 2013 umfassen zahlreiche kapazitätsrelevante Positionen:

- Kernzonengestaltung EUR 36 Mio.
- „Sonstiges“ EUR 57 Mio.
- Vorfelder, Rollwege EUR 25 Mio.
- kommerzielle Projekte (Officepark 3, Parkierung) EUR 99 Mio.

Der Flughafen hat also die Zeit der Verhandlungen mit der EU-Kommission dafür genutzt, neue irreversible Fakten ohne Umweltverträglichkeitsprüfung zu schaffen.

2.4. Fehlende Untersuchung alternativer Lösungsmöglichkeiten – falsche Prognoseansätze

Anhang IV zur UVP-RL verlangt die Prüfung anderweitiger Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen. Dieses Erfordernis wurde in mehrfacher Hinsicht verletzt:

- 1) Anstelle des geforderten Vergleichs: „Prognoseszenario mit den im UVB beschriebenen Ausbauten (Planfall)“ versus „Prognoseszenario ohne diese Ausbauten (Nullfall)“, hat man teilweise den Vergleich „zwei Pisten im Jahr 2020“ versus „drei Pisten im Jahr 2020“ angestellt (siehe Fachbeitrag Verkehrsentwicklung – Flugbewegungen). Im Fachbeitrag „Maßnahmen“ werden Nachtflugregelungen im Dreipistensystem dargelegt. Die dritte Piste ist aber bekanntlich nicht Gegenstand dieses Verfahrens.
- 2) Zum Thema „geprüfte Alternativen“ begnügt sich der Projektwerber mit folgender lapidarer Aussage: „Die Standorte der Einzelprojekte wurden unter zum Teil denkbaren Alternativen und Standortvarianten nach Abwägung ökonomischer, ökologischer sowie sozialer Gesichtspunkte am bestehenden Standort Flughafen Wien ausgewählt. Dies erfolgte auf Basis und in laufender Fortschreibung eines im Jahr 1998 erstellten Masterplans für den Flughafen Wien. Alternative Standorte für den Flughafen Wien sowie prinzipiell alternative Entwicklungskonzepte wurden im Rahmen des durchgeführten Mediationsverfahrens diskutiert und die gewählte Entwicklungsrichtung als zielführend erkannt.“
- 3) Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, wie zum Beispiel Deckelung von Überflügen (in absoluten Zahlen), Verschwenken von Pisten, Verbot lauter Flugzeuge, wurden nicht geprüft.
- 4) Die Kooperationsmöglichkeiten mit dem nur eine Autostunde entfernten Flughafen Bratislava wurden nicht geprüft.
- 5) Der Curved Approach, der selbst nach Angaben im UVB bereits in einigen Ländern praktiziert wird und ein Umfliegen des dicht besiedelten Gebietes bei der Landung ermöglichen würde, wird im UVB sporadisch im Hinblick auf Zukunftsszenarien herangezogen. So wird zum Beispiel im Fachbeitrag „Lärm“ auf Seite 92 für den Nullfall der Geradeauslandeanflug unterstellt, während im Planfall mit den Ausbauten ein Curved Approach angenommen wird. Die Gründe für die Differenzierung liegen im Dunkeln. Aber gerade für die Piste 11, auf die der Landeanflug über ganz Wien führt, wird der Curved Approach in keinem der Szenarien in Erwägung gezogen. Dies offensichtlich, weil in der „Mediation“ die Einzementierung des Landeanflugs über Wien auf Dauer politisch vereinbart wurde.

2.5. Gesamteindruck UVB

Wenngleich enorm umfangreich, so ist der UVB letztlich inhaltsleer und enthält kaum Neues. Er verwendet im Wesentlichen das Material, das in der „Mediation“ (2001-2005) ausgearbeitet wurde und rechtlich irrelevant ist, sowie die Unterlagen aus der UVE für die 3. Piste. Vielfach hat man sich nicht

einmal die Mühe gemacht, die geplante 3. Piste aus den Unterlagen herauszustreichen und die Überlegungen auf das bestehende 2-Pistensystem zu beschränken. Zwischen Texten und darin verwiesenen Plänen bestehen Widersprüche.

Nicht leicht verständlich sind die verschiedenen Basisjahre: Für den genehmigten Istzustand werden die Jahre 1999, 2003 und stellenweise 1998 angesetzt. Warum gerade das eine oder andere Jahr angewendet wird, lässt sich nicht immer erschließen.

Der Grundtenor ist, dass alles bestens ist beziehungsweise immer besser wird und Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich sind, da in der „Mediation“ ohnehin schon umfassend vorgesorgt wurde.

Im Fachbeitrag „Flugbewegungen“ wird die Problematik der von den Starts und Landungen ausgehenden Auswirkungen mit Argumenten der folgenden Art heruntergespielt: Durch die steigende Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung würde es weniger Flugbewegungen geben (dem gegenüber etwas unverständlich die Ausführungen im selben Beitrag, dass der Flughafen Wien eine dritte Piste braucht); die Flugzeuge würden immer leiser werden, bis 2020 würde pro Flugbewegung der Maximalpegel um 10 dB verringert sein. Schließlich würde die Austrian Airlines eine massive Umflottung auf leise Flugzeuge vornehmen.

Im Fachbeitrag „Lärm“ erfährt man ebenfalls, dass es keine relevanten Auswirkungen gäbe oder wenn, dann im lächerlichen Ausmaß der Dichtung von 3 (!) Türen bzw. Fenstern.

In der Beschreibung der Einzelprojekte wird zwar zugegeben, dass ziemlich viel Fläche versiegelt, d.h. zubetoniert wurde. Insgesamt sei aber „durch die Ausführung der Einzelprojekte mit einem positiven Einfluss auf die Grundwasserqualität zu rechnen“ (Fachbeitrag Geologie und Hydrogeologie).

Im Beitrag Luft und Klima wird sogar mutig festgestellt, dass in der Realität gegenüber den dargestellten Daten geringere Emissionswerte durch die Luftfahrzeuge zu erwarten sind. Und dies, obwohl projektbezogene Maßnahmen zur Emissionsminderung laut diesem Bericht sowieso nicht erforderlich sind, denn schon jetzt seien die Emissionen vernachlässigbar.

Und so weiter ...

3. Die Übernahme von Projektteilen aus der „Mediation“ ist ungültig, die Quasi-Fortsetzung der „Mediation“ im Dialogforum ebenfalls

Immer wieder verweist der UVB auf die Ergebnisse der „Mediation“ und gibt ihr den Charakter der Quasi-Verbindlichkeit. Tatsächlich ist die „Mediation“ für den UVB irrelevant. Dieses vom Flughafen frei erfundene Verfahren hat keine rechtliche Relevanz, insbesondere hat es nicht verbindliche Umweltauflagen erteilt und kann auch solche nicht erteilen. Die in der „Mediation“ vereinbarten Beurteilungskriterien für Lärmbelastungen sind willkürlich und ohne jede Grundlage festgesetzt. Die

„Mediation“ und insbesondere das „Dialogforum“ haben sich ausdrücklich dem „ungehemmten Wachstum des Flughafens“ verschrieben.

4. Fluglärmbelastung

4.1. Inhalt UVB – Fachbeitrag Lärm – realitätsferne, nicht nachvollziehbare Ansätze

Der Fachbeitrag Lärm im UVB weist folgende wesentliche Inhalte auf:

Untersuchungsraum

Der Fachbeitrag Lärm bezieht in seine Betrachtung nur die unmittelbare, eng angrenzende Umgebung des Flughafens ein. Wien und die Donau-Auen finden keine Beachtung. Weder in Wien noch in den Donau-Auen werden Immissionspunkte betrachtet. Umgelegt auf die Westeinflugschneise, wo jährlich rund 18.000 Flugzeuge den Landeanflug über Wien nehmen, heißt dies, dass die Lärmemission erst etwa 4000 Meter vor der Landung einzusetzen scheint (die Landebahn selbst ist 3500 Meter lang).

Relevante Werte

Die Beurteilungswerte sind frei angesetzt (sie scheinen aus der „Mediation“ zu stammen, diesbezügliche Angaben fehlen) und beziehen sich ausschließlich auf Innenräume. Das Leben des Menschen im Freien, insbesondere in zur Erholung bestimmten Gebieten wie den Donau-Auen, scheint es aus der Sicht des Flughafens nicht zu geben.

Ergebnis

Der Fachbeitrag Lärm kommt zu dem beachtenswerten Ergebnis, dass sich zwischen 1999 und 2003 die Fluglärmzonen sogar verringert haben und dies bei – wie an derselben Stelle angegeben – 18 % Steigerung der Flugbewegungen. Schließlich wird immerhin festgestellt, dass in Klein-Neusiedl, Margarethen am Moos und am Katharinenhof die Beurteilungswerte überschritten werden, bei den lärmsensibeln Objekten (Schulen, Kindergärten, etc.) kommt man sogar zu dem Ergebnis, dass die Dichtigkeit von drei der aufgenommenen Fenster beziehungsweise Türen verbessert werden muss.

Wien und die Donau-Auen kommen im Fachbeitrag Lärm nicht vor, obwohl sie von Überflügen schwer belastet sind (siehe Punkt 5). Die Ergebnisse des UVB hinsichtlich der Lärmauswirkungen auf die Umwelt sind somit völlig realitätsfern, sodass von falschen, das heißt dem menschlichen Lärmempfinden nicht entsprechenden Beurteilungsansätzen ausgegangen werden muss.

4.2. Anzuwendende Grenzwerte und Beurteilungskriterien

4.2.1. Kriterien der UVP-Richtlinie

Die UVP-Richtlinie enthält selbst keine Grenzwerte. Sie gibt „Belästigungen“ als erhebliche Auswirkungen an (Anhang IV der UVP-RL). Weiters verweist die UVP-RL in der Präambel auf den Schutz der Umwelt und der Lebensqualität.

Die Auslegung dieser Kriterien und die Beurteilung der national zur Anwendung gebrachten Grenzwerte erfolgt entsprechend der ständigen Rechtsprechung des EuGH vertragsautonom und nach Ziel und Zweck der Richtlinie, gegebenenfalls unter Rückgriff auf die nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten und auf Grenzwerte internationaler Organisationen.

4.2.2. Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO)

Internationale Vorgaben, auf die sowohl die EG-Kommission als auch die österreichischen Behörden gerne und regelmäßig verweisen, sind die von der Weltgesundheitsorganisation WHO entwickelten Standards („*Guidelines for Community Noise*“). Diese Empfehlungen besagen zusammengefasst Folgendes:

1. Die WHO-Grenzwerte von max. 55 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel (LAeq[dB]) über 16 Stunden am Tag im Freien und max. 45 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel (LAeq[dB]) über 8 Stunden in der Nacht im Freien sind einzuhalten.

Das Regionalbüro der WHO für Europa gab jüngst bekannt, dass es für die Nacht den neuen Grenzwert von 40 Dezibel (dB) angenommen hat, da nächtliche Lärmbelastung eindeutig mit gesundheitlichen Schäden in Verbindung steht. Die WHO hebt die Schädlichkeit von Fluglärm neuerlich besonders hervor.

2. Einzelschallereignisse in der Nacht dürfen 60 Dezibel Maximalpegel im Freien nicht übersteigen.
3. Wenn einzelne Lärmereignisse stattfinden, wie bei Flugzeuglärm, sollen zusätzlich zum LAeq,T auch Maße von Einzelereignissen, wie der **maximale Lärmpegel (L_{Amax})** zur Anwendung kommen. Die Anzahl der Lärmereignisse (= Überflüge) ist zu beachten, da die WHO auf die besondere Gesundheitsschädlichkeit starker Lärmschwankungen bei „intermittent noise“ hinweist.
4. In Gebieten mit geringem Grundlärmpegel sind die Grenzwerte herabzusetzen, der L_{Amax} soll 45 dB nicht übersteigen.

Die WHO setzt den Tag (geteilt in 16 Stunden Tageszeit und 8 Stunden Nachtzeit) als relevanten Zeitraum für die Grenzwerte an und nicht über längere Zeiträume gemittelte Werte, die mit dem menschlichen Lärmempfinden nichts zu tun haben. Weiters verlangt die WHO um 5-10 Dezibel niedrigere Grenzwerte für den Abend.

4.2.3. Kriterien nach dem österreichischen UVP-Gesetz

Selbst wenn das ex-post UVP/B-Verfahren „nach den Grundsätzen der UVP-RL“ abzulaufen hat, ist dennoch und nicht zuletzt aufgrund Art. 18 B-VG [Legalitätsgrundsatz] zur Lückenschließung das nationale Recht, sohin das UVP-Gesetz heranzuziehen.

§ 17 Abs 3 UVP-G sieht seit Herbst 2006 vor, dass für Flughäfen (und deren Änderung) „die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c [UVP-G] nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen“ ist².

Mit derselben Novelle wurde § 145b dem Luftfahrtgesetz hinzugefügt, um die Grundlage für diese besonderen Immissionsschutzvorschriften zu schaffen:

„(1) Für Vorhaben, die Flughäfen (§ 64) betreffen und die einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, bedürfen, gelten ergänzend zu den Bestimmungen des UVP-G 2000 die nachstehenden Bestimmungen.

...

(3) Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung Immissionsschwellenwerte und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzulegen. ...“

Die in § 145b Abs 3 LFG vorgesehene Verordnung wurde bisher (Stand November 2009) nie erlassen³, wohl weil den oben genannten WHO-Grenzwerten widersprechende Grenzwerte untunlich, die Übernahme der WHO-Grenzwerte aber der Klientel des § 145b LFG nicht dienlich gewesen wären. Damit bestehen aber keine „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ iSd § 17 Abs 3 UVP-G, sodass die allgemeinen Vorschriften zur Lückenfüllung herangezogen werden müssen – deren Anwendung gerade § 145b LFG aushebeln hätte sollen.

§ 17 Abs 2 Z 2 lit. c UVP-G verweist bei der Frage, ob eine „unzumutbare Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen“ vorliegen, auf § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung.

Dieser § 77 Abs 2 GewO lautet:

„Ob Belästigungen der Nachbarn ... zumutbar sind, ist danach zu beurteilen, wie sich die ... verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.“

4.2.4 Bericht über die Sichtung der Unterlagen des UVB-Fachbeitrages Lärm durch den Sachverständigen

Der Sachverständige der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH kommt in seiner Stellungnahme (**Beilage 3**) im Wesentlichen zu folgendem Ergebnis:

² Laut *Holoubek/Potacs* (Hrsg), Handbuch des öffentlichen Wirtschaftsrechts I² (2007) 1034 eine „Lex Flughafen Wien“, bei der die Frage der sachlichen Rechtfertigung der Abweichung im Raum steht, weil „ganz offensichtlich ... die Sorge im Raum [stand], dass zumindest ein Flughafenprojekt den bis dahin geltenden allgemeinen Immissionsschutz-Vorschriften (insbesondere § 17 Abs 2 Z 2 UVP-G) nicht entsprechen könnte“.

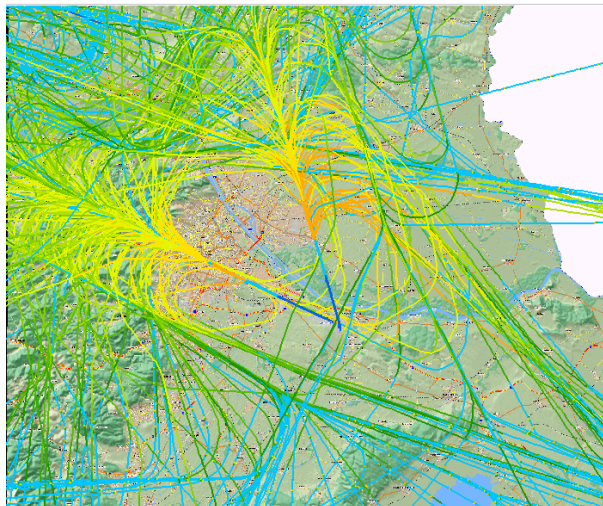
³ Ein Besprechungsprotokoll vom 14. April 2008 nennt als geplanten Inkrafttretenstermin für diese VO Ende 2008 (<http://www.aia-tirol.at/Dokumente/Schriftverkehr/UVP%20Grenzwertfestlegung%20Flugverkehr.pdf>).

- Die Beurteilungskriterien sind als „frei vereinbart“ einzustufen, sie sind behördlich nicht approbiert, sind nicht frei einzusehen und somit als nicht zugänglich einzustufen.
- Diese so genannten „Beurteilungswerte“ sind nicht stimmig mit den für Bundesstraßen und für gewerberechtliche Verfahren angewendeten Immissionsgrenzwerten, sie liegen weit darüber.
- Freiraum wird nicht als besonders zu beschreibendes Schutzgut angesehen.
- Normales Wohnen in Wohngebäuden wird nicht als lärmsensible Nutzung angesehen, sodass es beispielsweise für Kinder im Kindergartenalter zu nicht plausiblen Beurteilungen kommt.
- Eine adäquate Beurteilung ist auch deshalb nicht möglich, da nach heutigem Stand des Wissens die Zeiträume in Tag, Abend und Nacht zu unterteilen sind, was der Fachbeitrag Lärm offensichtlich ebenfalls unterlässt.
- Der Untersuchungsbereich ist unvollständig, dicht besiedelte stark überflogene Gebiete werden nicht einbezogen.

5. Landeanflüge über Wien und Wienerwaldgemeinden – Westeinflugschneise

5.1. Charakteristika der Westeinflugschneise

Mit der Wahl des Anflugs auf die Piste 11 vom westlichsten Teil der Stadt über das gesamte Stadtgebiet von Wien wird für den Landevorgang der längste Weg über dicht besiedeltes Gebiet, über mehrere Spitäler, unzählige Kindergärten und Schulen gewählt. Im Bereich des „Auffädels“ der Anflüge entstehen schwere Fluglärmkonzentrationen nicht nur in Wien, sondern auch in den Wienerwaldgemeinden.



Es handelt sich dabei um eine auf die NS-Zeit zurückgehende Anflugroute, die in der Vergangenheit jedoch eher zurückhaltend verwendet wurde. Als die Zahl der Überflüge in den 60-iger Jahren zunahm, wurde der Bau der 2. Piste damit begründet, dass der Landeanflug über Wien dadurch vermieden

werden solle. Anlässlich der dramatischen Ereignisse in New York am 11. September 2001 zitierte die Tageszeitung „Die Presse“ am 13.09.2001 den damaligen Direktor der Wiener Feuerwehr Perner wie folgt: „Wir drängen seit langem die Verantwortlichen des Wiener Flughafens, dass möglichst wenige Flugzeuge über den dicht bewohnten Raum fliegen“. Dennoch wurde die Belastungssteigerung weiter getrieben. Ab 1999 – die Piste 11 war gerade auf Topkapazität gebracht worden (einschließlich einer Verlängerung um 500m Richtung Wien) – ging der Fluglärmterror richtig los. In den Jahren 1999 und 2000 titelten die Zeitungen beispielsweise: „Fluglärm über Wien: Grüne verlangen Nachtflugverbot“ (Kurier 20. Juli 1999), „Fluglärm über dem Wiener Stadtgebiet und kein Ende“ (Kurier 5. August 1999), „Zwist um laute Flugzeuge“ (Standard 20. Juli 1999), „Viel Lärm über Wien!“ (Kurier 23. Juni 2000), „„Mediation‘ gegen Fluglärm“ (Die Presse 18. Juli 2000), „Flughafen: Keine Lösungen gegen Lärm“ (Wiener Zeitung 20. August 2000), „Proteste gegen Fluglärm über der Stadt“ (Standard 20. Juni 2000), „Mit Unterschriften gegen den Fluglärm über Wien“ (Kurier 20. Juni 2000), „Kommt Ausbaustopp für den Airport Wien?“ (Die Krone 20. Mai 2000).

All dies ließ die Verantwortlichen völlig ungerührt. In der „Mediation“ wurde schließlich der als ungeschriebenes Gesetz geltende Grundsatz aufgegeben, dass nur bei Südostwind über Wien geflogen werden dürfe. In der „Mediation“ kam es nämlich zu einer politischen Fluglärmteilung zwischen Wien und Niederösterreich, die vorsieht, dass immer, außer bei starkem Westwind, über Wien gelandet werden darf.

Zahl der Landeanflüge 1991-2008 auf die Piste 11 (Westeinflugschneise)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
absolut	3.288	5.544	6.169	6.624	6.846	9.103	7.293	9.547	18.270
in % aller Landungen	7,2	10,4	10,5	10,4	9,5	11,8	9,3	11,6	21,3

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
absolut	14.395	13.304	14.384	14.118	17.040	15.636	16.018	13.872	18.378
in % aller Landungen	15,4	14,3	15,4	14,3	15,2	12,5	12,4	10,9	13,8

5.2. Lärmmessungen in Wien zeigen schwere und schwerste Belastungen auf

Seit Anfang 2008 betreiben Wiener(innen) ihre eigenen Lärmmessstationen, da die Behörden Wien auf Grundlage von abstrakten Berechnungen des Flughafens schon vor dem UVB offiziell für fluglärmfrei erklärt haben. Diese Messstellen werden im Netzwerk des Deutschen Fluglärmdienstes e.V. (DFLD) betrieben (www.dfld.de). Besonders sorgfältig wird von der Bürgerinitiative „Lärmschutz Laaerberg“ die Messstelle in der Vetttersgasse in 1100 Wien, unmittelbar beim Laaer Wald, betrieben. Die Messstelle liegt etwa 12 km von der Landebahn 11 entfernt. Die Messungen in der Vetttersgasse wurden von der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH überprüft. Das Gutachten des Sachverständigen beurteilt die Messungen nach sorgfältiger Prüfung wie folgt:

Der **bestehende Messpunkt an der Vettersgasse 17**, dessen Ergebnisse im Netzwerk des DFLD via Internet abgerufen werden können, **weist (auf Datenbasis) im Mittel um fünf Dezibel höhere Maxima und Mittelwerte aus, als der Vergleichsmesspunkt mit dem geeichten Messgerät in 4,0 m Höhe über Gelände misst.**

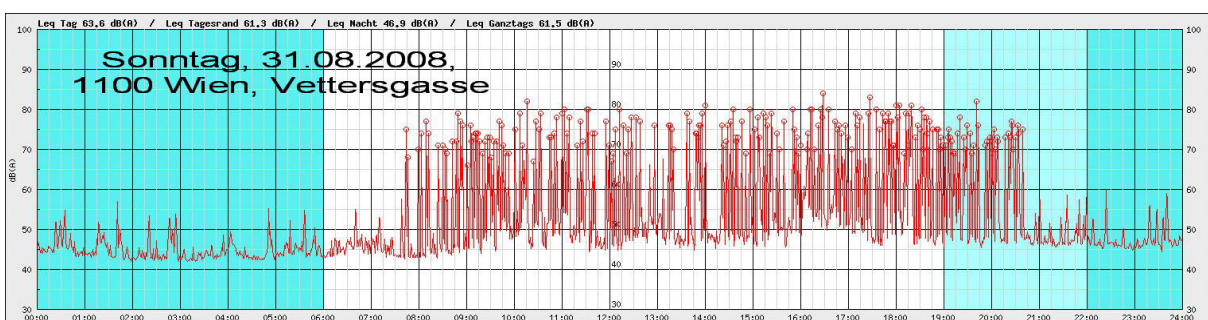
Wenn die **Differenz von 5 dB** – analog einer „Kalibrierkonstanten“ – **von den im Internet ausgewiesenen Werten abgezogen wird**, entsprechen die sich ergebenden Schallpegelwerte mit sehr guter Näherung den A-bewerteten Schallpegelwerten, die bei Benützung eines geeichten Messgeräts im Gartenbereich in einer Höhe von 4,0 m über Gelände gemessen werden.

Die Messergebnisse der bestehenden Messstelle am Messpunkt Vettersgasse 17 sind unter Berücksichtigung der ermittelten „Kalibrierkonstanten“ von „5 dB Abzug“ für die Beurteilung der Schallpegelbelastung über lange Zeiträume (z.B. die bislang vorliegenden Messergebnisse dieser automatischen Messstation) damit auch für die Beurteilung hinsichtlich der Überschreitung von Schwellenwerten oder Richtwerten bei weitem ausreichend genau.

Das Sachverständigengutachten ist beigelegt (**Beilage 4**).

An die Messwerte in der Vettersgasse kommt man wie folgt heran: www.fluglaerm10.at – „Lärm wird sichtbar“ – bei „Messstellen“ die Vettersgasse aussuchen.

Die Messstelle Vettersgasse zeigt verheerende Ergebnisse: Die Grundregeln der WHO, nämlich Grenzwerte von max. 55 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 16 Stunden am Tag und max. 45 (neuerdings 40) Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 8 Stunden in der Nacht, werden hinsichtlich des Grenzwertes für den Tag deutlich überschritten. So wurde zum Beispiel im Jahr 2008 der Grenzwert von 55 Dezibel an mehr als 70 Tagen überschritten, an weiteren 30 Tagen lagen die Messwerte knapp unter dem WHO-Grenzwert. Dazu kommt erschwerend hinzu, dass sich die Lärmbelastung aufgrund der Windverhältnisse auf Schönwettertage konzentriert.



Ein Beispiel für eine Fluglärmmessung am Standort Vettersgasse

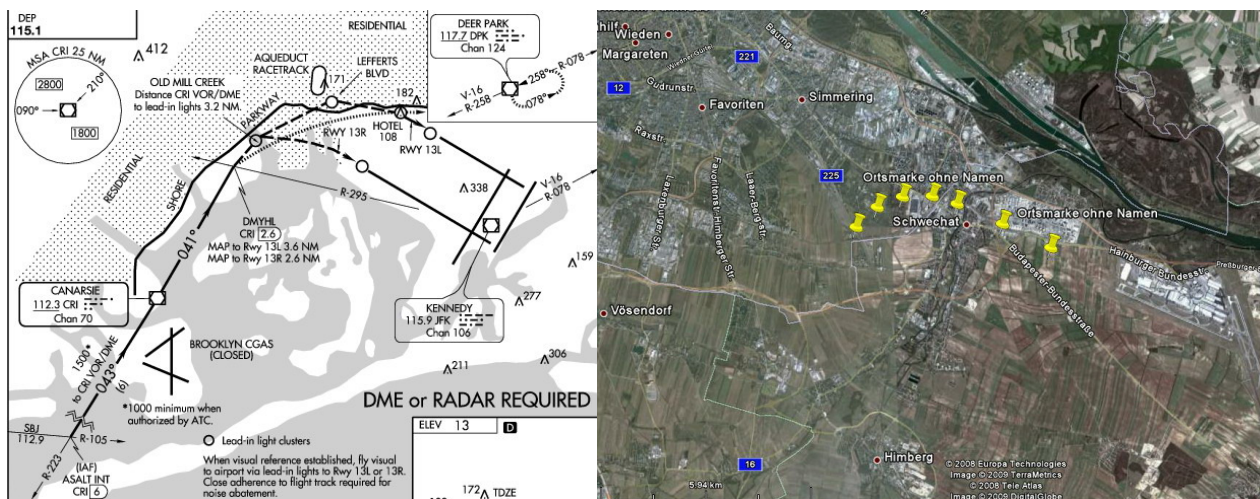
Beachtet man die Forderung der WHO, bei niedrigem Grundlärmpegel die Grenzwerte herabzusetzen und intermittierenden Lärm – wie dies Fluglärm ist – möglichst zu reduzieren, so sieht das Ergebnis noch dramatischer aus. Alle (einstigen) Grünruhelagen in der Westeinfugschneise, wie sie beispielsweise in Penzing, Hietzing, Meidling, Ottakring, Favoriten zu finden sind, sind vom Fluglärm in ihrer Qualität vernichtet, ebenso ruhige Innenhöfe und Parks im dicht verbauten Gebiet. Eine

Regeneration des Menschen im Freien ist in der Westeinflugschneise etwa an einem Drittel der Tage des Jahres und zwar typischerweise an Schönwettertagen nicht mehr möglich.

Die Grenzwerte der WHO wurden zum Schutz der Gesundheit entwickelt, umso mehr muss eine unzumutbare Belästigung im Sinne der Gewerbeordnung und eine „Belästigung“ im Sinne der UVP-RL vorliegen.

5.3. Gekurvter Anflug ermöglicht Umfliegen von Wien

Die Belastung und Gefährdung von Wien ist nicht notwendig. Würde man das Anflugverfahren wie am John F. Kennedy Flughafen (New York) verwenden, so könnte man im Sichtflugverfahren das Stadtgebiet von 95% der Landungen entlasten. Ein Einschwenken auf die Landepiste wäre sogar noch nach dem Zentralfriedhof möglich.



links: Curved Approach auf den New Yorker John F. Kennedy Flughafen
rechts: Derselbe Curved Approach konservativ
von einem pensionierten AUA-Piloten auf den Flughafen Wien umgelegt

2002 versprach der Chef der Austro Control, Johann Zemsky, für das Jahr 2007 den „curved approach“ für die Piste 11, um Wien von den Landeanflügen zu entlasten (ORF-Meldung vom 3.9.2002). Heute will keiner der Verantwortlichen mehr etwas davon hören, da dem Flughafen in der „Mediation“ der Wiener Luftraum zur Expansion zugesprochen wurde.

6. Das Umweltproblem Flughafen Wien ist zu einem Gutteil künstlich geschaffen – Tarifpolitik – Noise Charge

Die prognostizierte Nachfrage nach den Leistungen des Flughafens, mit der die Ausbauten gerechtfertigt werden, ist durch Billigpreis- und Incentivepolitik künstlich geschaffen.

Zu der vom Verkehrsministerium zu genehmigenden allgemeinen Tarifordnung bestehen Ausnahmen, die sogenannten „Incentives“. Airlines können sozusagen neben der allgemeingültigen Tarifordnung einen „Deal“ mit dem Flughafen machen und „Incentives“ eingeräumt bekommen, insbesondere

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

Die zuletzt genannten Individualvereinbarungen mit Airlines sind ebenso wirksam wie undurchsichtig und waren auch der Anlass für den Wechsel von Sky-Europe nach Wien und der Anfang vom Ende der AUA.

Zusätzlich zur Tarifyncentivepolitik wirbt der Flughafen unter anderem über Agenturen Airlines aktiv an, in den Jahren des Booms mit großem Erfolg.

Die im UVB angeführte **Noise Charge** ist eine neue Idee, der bisher jegliche rechtliche Grundlage fehlt. Mangels Zugänglichkeit der Bemessungskriterien ist ihre Zielsetzung nicht bekannt. Soll sie der Gewinnoptimierung des Flughafens oder der Reduzierung des Fluglärms dienen? Auch ist unbekannt, inwieweit die Noise Charge durch Incentives wieder ausgeglichen werden kann.

7. Flugbewegungen: Nicht nachvollziehbare und / oder falsche Ausgangsdaten

Im Fachbeitrag „Verkehrsentwicklung – Flugbewegungen“ werden als Grundlage für die Bearbeitung des UVB die Flugbewegungszahlen gegenübergestellt wie folgt:

Jahr 2003: 212.192
Jahr 2020 : 270.000

Die angegebene Basiszahl von 212.192 Flügen für das Jahr 2003 ist nicht nachvollziehbar, egal wie sehr man sich müht, die verschiedenen im UVB ohne stimmige Erklärung verwendeten Flugbewegungszahlen (GA-Flüge, GAC-Flüge, IFR-Flüge, VFR-Flüge) korrekt zu addieren oder zu subtrahieren. Der Geschäftsbericht 2003 der Flughafen Wien AG und alle bisher erfolgten Veröffentlichungen zu den Flugbewegungen geben für das Jahr 2003 197.089 Flugbewegungen (gesamt) an. Somit ist anstelle der überhöhten Zahl von 212.192 Flügen die offizielle Zahl von 197.089 anzusetzen.

Aber auch die Zahl 270.000 Flugbewegungen für das Prognosejahr 2020 ist in Zweifel zu ziehen, denn sie stellt keine Kapazitätsangabe dar, sondern lediglich eine Schätzung, wie viele Flugbewegungen der Flughafen glaubt im Jahr 2020 zu haben.

Die reale Kapazität im Zweipistensystem liegt jedoch weit über 270.000 Flugbewegungen pro Jahr. Gemäß Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf (Technische Universität Wien) vom 16. Juli 2008 (diese Stellungnahme wurde anlässlich der Einreichung des Projektes für den Bau der 3. Piste am Flughafen Wien verfasst und der UVP-Behörde vorgelegt) können mit den vorhandenen Kapazitäten

bis zu 335.000 Flugbewegungen abgewickelt werden. Die Stellungnahme verweist im Übrigen darauf, dass am Flughafen Wien bereits 287.753 Flugbewegungen binnen 12 Monaten abgewickelt wurden, nämlich konkret zwischen Juni 2007 und Mai 2008, und dies ohne Wirksamwerden des neuen Terminals Skylink.

Somit sind die Flugbewegungszahlen gegenüber zu stellen wie folgt:

Jahr 2003: 197.089

Jahr 2020 : 287.753 (mindestens und ohne Wirksamwerden des Skylink)

Differenz: rund 90.000 Flugbewegungen.

8. Die Behauptung im UVB, es bestünde keine UVP-Pflicht nach österreichischem Recht ist unhaltbar

Im UVB findet sich mehrfach die Aussage, für die Ausbauten am Flughafen Wien der letzten 10 Jahr bestünde nach nationalem Recht keine UVP-Pflicht. Der UVB sei von der EU-Kommission verlangt, nach nationalem Recht sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch nicht erforderlich.

Gemäß UVP Gesetz ist ein UVP-Verfahren für ein Vorhaben durchzuführen, wenn die Summe der Kapazitätssteigerungen 20.000 Flugbewegungen über einen Fünfjahreszeitraum ausmacht. Wird ein solches Vorhaben später geändert, dann hat eine UVP stattzufinden, wenn zusätzlich zu den 20.000 Flugbewegungen durch diese mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen zu rechnen ist. Kapazitätssteigernde Maßnahmen sind zu kumulieren. Die Genehmigung der Änderung hat auch das bereits genehmigte Vorhaben soweit zu umfassen, als es zur Wahrung der Umweltinteressen erforderlich ist.

Nach eigenen Angaben des Flughafen Wien ist eine Kapazitätssteigerung von mindestens 70.000 Flugbewegungen pro Jahr kausal auf die Ausbauten zurückzuführen. Dabei ist der Skylink noch nicht einmal wirksam geworden.

Doch eigentlich erübrigen sich diese Ausführungen. Die Damen und Herren in der niederösterreichischen Landesregierung, im Verkehrsministerium und am Flughafen wissen auch so genau, dass die Ausbauten am Flughafen Wien das österreichische UVP-Recht verletzen.

9. ANTRÄGE

I. Antrag auf Parteistellung im „UVB-Verfahren“:

Wenngleich es sich bei dem „UVB“-Verfahren nicht um ein Verfahren im rechtlichen Sinne handeln dürfte, wird die Feststellung/Zuerkennung der Parteistellung für das „UVB-Verfahren“ einschließlich des Rechtsmittelverfahrens beantragt. Die erforderliche Anzahl von Unterschriften (allerdings mangels

Norm in der UVP-RL in analoger Anwendung des österreichischen UVP-G) der „betroffenen Öffentlichkeit“ liegt bei.

II. Anträge im „UVB-Verfahren“

Der Flughafen Wien AG und der Austro Control GmbH mögen folgende Auflagen erteilt werden:

- 1) Einhaltung der WHO-Grenzwerte von max. 55 LAeq[dB] über 16 Stunden am Tag und max. 40 LAeq[dB] über 8 Stunden in der Nacht (im Freien, tagesbezogen); Berücksichtigung der Einzelereignisse und des Grundlärmpegels für die Beurteilung der Lärmbelastung und -begrenzung entsprechend WHO-Empfehlung und wirksame Gegenmaßnahmen bei Überschreitungen; solche wirksame Gegenmaßnahmen haben Entschädigungen der schwer Betroffenen einzuschließen, deren Höhe einen Wegzug aus dem fluglärmverseuchten Gebiet und Schaffung gleichwertigen Wohnraums ermöglicht;
- 2) Landeanflug auf Piste 11 analog dem Anflugverfahren auf den John F. Kennedy Flughafen mit Scheitelpunkt der Anflugkurve auf Höhe Zentralfriedhof – gekurvtes Umfliegen des Stadtgebietes; Bis dahin absolute Deckelung der Anflüge auf die Piste 11 mit den Landezahlen von 1998;
- 3) Abschaffung sämtlicher „Incentives“, die den Flugverkehr anlocken (insbesondere des „Transfer Incentive“ zur Steigerung der Zahl der Umsteigepassagiere);
- 4) Landeverbot für laute Maschinen, so z.B. der Kategorie Tupolew-154.

Wien, am 6. November 2009

Verein Bürgerinitiative
gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden

- Beilage 1a:** Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf (Technische Universität Wien) zum „Konzept für die Erstellung eines ex-post Umweltverträglichkeitsberichtes“ an die EU-Kommission vom 28. November 2008
- Beilage 1b:** Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf zum UVB vom 5. November 2009
- Beilage 2:** Presse-Information zur Fluglärm-Enquete vom 29. Juni 1998 des damaligen Wiener Umweltstadtrates Fritz Svihalek
- Beilage 3:** Bericht über die Sichtung der Unterlagen zum UVB der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH vom 30.11.2009
- Beilage 4:** Schallpegelmessungen, Vergleichsmessungen Vettergasse 1100 Wien der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH vom 15. Oktober 2009