

Berufung der UVP-Verfahrenspartei BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"

**gegen den Bescheid des Amts der niederösterreichischen
Landesregierung betreffend das Projekt**

Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG

Verfasser

BI "Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste"
Postfach 11
1238 Wien
liesing@fluglaerm.at



Dr. Martin Tögel,
Ryserg. 39, 1230 Wien
Sprecher der BI

Karl Schiebl
Haideng. 12, 1230 Wien
Stellvertretender Sprecher der BI

"Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"

Die UVP-Verfahrenspartei BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" legt gegen den Bescheid RU4-U-302/301-2012 des Amts der niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr Abteilung Umwelt- und Energierecht, 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1, betreffend das Projekt zur Parallelpiste 11R 29L Flughafen Wien AG Berufung ein.

Begründung

Der Bescheid, mit welchem der Flughafen Wien AG die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ erteilt wird, wird dem gesamten Inhalt nach angefochten. Als Rechtsmittelgründe werden materielle Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht. Weiters ist weder die wirtschaftliche noch die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Projekts erkennbar. Die Erlassung des angefochtenen 399 Seiten umfassenden Bescheides und Zustellung per Edikt just zu Beginn der Hauptferienzeit erscheint überdies willkürlich und bewusst so gewählt, dass die fristgerechte Erstattung (von vornherein absehbarer) Rechtsmittel erschwert wird. Die Verfahrensbeteiligten behalten sich insofern eine Ergänzung des Rechtsmittels innerhalb der noch laufenden Berufungsfrist vor. Die Details zur Begründung werden bereits jetzt ausgeführt und vorgebracht wie folgt:

Materielle Rechtswidrigkeit

§ 6 (1) Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten:

...e) Klima- und Energiekonzept: Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern, verfügbare energetische Kennzahlen, Darstellung der Energieflüsse, Maßnahmen zur Energieeffizienz; Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 Emissionszertifikategesetz) und Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes; Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros, dass die im Klima- und Energiekonzept enthaltenen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen;

Das in der UVE enthaltene Energiekonzept ist unvollständig und wurde von Fr. Dr. Buschbeck, beansprucht, deren Stellungnahmen sich die BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ angeschlossen hat. Siehe dazu „VIE_002_Verhandlungsschrift (RU4-U-302/283, 29. August bis 7. September 2011)“ Seite 177:

a. „Zur Frage: Energiebedarf aufschlüsseln nach Energieträger:

b. Antwort des Behördengutachters: Energie- und Klimakonzept war nicht notwendig“

Es fehlen also in den Unterlagen grundlegende laut Gesetz beizubringende Unterlagen, was einen wesentlichen Mangel des Verfahrens darstellt.

Verfahrensmangel nicht behandelte Einwände

Die BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ hat im Ermittlungsverfahren zahlreiche schriftliche Einsprüche vorgebracht, von denen die unten, jeweils nur als Überschrift angeführten, nicht behandelt wurden. Dazu ist festzuhalten, dass jeder einzelne nicht beantwortete Punkt für sich alleine geeignet ist, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Frage zu stellen.

3 WEITERE MASSIVE BEEINTRÄCHTIGUNG DER GESUNDHEIT UND LEBENSQUALITÄT DER MENSCHEN IN LIESING DURCH DIE 3. PISTE

3.2.3 Zusätzlich ist mit der Einführung einer Landeroute über Liesing zu rechnen

3.2.4 Durch die zusätzlichen Flugbewegungen über Liesing kommt es zu einer weiteren massiven Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen

3.2.4.3 Zu erwartende Beeinträchtigung der Lebensqualität in Liesing

4 NACHHALTIGE UMWELTEINWIRKUNGEN DER GEPLANTEN 3. PISTE DIE DAS EIGENTUM ODER SONSTIGE DINGLICHE RECHTE DER NACHBARINNEN SCHÄDIGEN

4.1 Beeinträchtigung der Nutzung von Grundstücken und Wohnraum durch Fluglärm

4.2 Entwertung von Grundstücken durch Fluglärm

5 GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG DURCH FLUGLÄRM UND LUFTSCHADSTOFFE

5.1 Überschreitung gesundheitsgefährdender Schallpegel durch die Flugbewegungen und das erhöhte sonstige Verkehrsaufkommen

5.1.2 Weitere allgemeine Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110

5.1.2.3 Für Liesing fehlen sämtliche Angaben in den Lärmkarten

5.1.2.4 Aussagekräftige Beschwerdestatistiken fehlen

5.1.2.6 Eine Abschätzung der Lärmauswirkungen ist auf Grund der fehlenden Umgebungslärmkarten nicht möglich

- 5.1.2.7 Der Abend wird nicht oder nicht immer als eigener Zeitbereich ausgewiesen
- 5.1.2.8 Zu 02.110 - 6.2.3 Nachtflugregelung
Ausnahmen von der Nachtflugregelung für die Zeit von 22:00-22:30 beschneiden die ohnehin mit 8h für Kinder zur kurz bemessene Nacht zusätzlich und sind daher als umweltunverträglich einzustufen.
- 5.1.3 Weitere Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110
 - 5.1.3.1 Zu 02.110 - 5.3 Lärmsensible Nutzung
- 5.1.4 Zusammenfassung der Kritik an den UVE Lärmbeiträgen für den Bereich Liesing
- 5.2 Gesundheitsgefährdende erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen
 - 5.2.1 02.410 Zum Fachbeitrag Immissionsberechnung
 - 5.2.1.1 Zu 02.410 - 2.1.6, Modellierung der Quellen
 - 5.2.1.2 Zu 02.410 - 2.3.2, Festlegung des Untersuchungsgebietes
 - 5.2.1.3 Zu 02.410 - 2.3.4, Darstellung der Restbelastung - Immissionsberechnung für das Vorhaben zum Prognosezeitpunkt 2020
 - 5.2.2 Zu 02.430 Fachbeitrag Luftschadstoffe
 - 5.2.2.1 Zu 02.430 - 1.2, Aufgabenstellung Fachbeitrag
 - 5.2.2.2 Zu 02.430 - 2.2, Emissionsanalyse
 - 5.2.2.3 Zu 02.430 - 2.3, Immissionsanalyse
 - 5.2.2.4 Zu 02.430 - 3.2.6, Schwebstaub (TSP, PM10):
 - 5.2.2.5 Zu 02.430 - 4.1.1, Beschreibung der Untersuchungsszenarien
 - 5.2.2.6 Zu 02.430 - 4.1.3, Abgrenzung des Untersuchungsraumes
 - 5.2.2.7 Zu 02.430 - 4.1.4, Emissionsarten
 - 5.2.2.8 Zu 02.430 - 4.1.5, Modellierung des Flugbetriebes
 - 5.2.2.9 Zu 02.430 - 4.4.2, Vorgehensweise
 - 5.2.2.10 Zu 02.430 - 4.4.2, Beurteilungsschlüssel
 - 5.2.2.11 Zu 02.430 - 4.4.4, Immissionszusatzbelastung - Kurzzeitwerte
 - 5.2.2.12 Zu 02.430 - 4.5, Auswirkungen auf die Ozonsituation im Untersuchungsraum
 - 5.2.3 04.410 Variantenvergleich Immissionsberechnung
 - 5.2.3.1 Zu 04.410 - 2.1 Ausbauszenarien 2020
 - 5.2.3.2 Zu 04.410 - 3.1 Szenario 2020: Null-Variante
 - 5.2.3.3 Zu 04.410 - 3.2 Szenario 2020: Vergleichsvariante 16/34, 2.220m - Null-Variante
 - 5.2.3.4 Zu 04.410 - 3.3 Szenario 2020: Variantenvergleich 11/29, 2.220m - Null-Variante
 - 5.2.3.5 Zu 04.410 - 3.4 Planszenario 2020: Vorhaben 11/29, 2.400m - Null-Variante
 - 5.2.3.6 Zu 04.410 - 4 Zusammenfassung
 - 5.2.4 04.430 Variantenvergleich Luftschadstoffe
 - 5.2.4.1 Zu 04.430 - 2.2 Vorgehensweise
 - 5.2.4.2 Zu 04.430 - 2.2.3 Beurteilungsschlüssel
 - 5.2.4.3 Zu 04.430 - 2.3.4 Schwebstaub (PM10)
 - 5.2.4.4 Zu 04.430 - 2.4.1 Stickstoffdioxid (NO₂)
 - 5.2.4.5 Zu 04.430 - 2.6.2 Vergleich der Ergebnisse der Emissionsberechnung
- 5.3 Medizin und Umwelthygiene
 - 5.3.1 Allgemeine Kritik am Fachbeitrag 02.170
 - 5.3.2 Punktuelle Kritik am Fachbeitrag 02.170
 - 5.3.2.1 Zu 02.170 - 3 Wirkungen von Lärm auf den Menschen
 - 5.3.2.2 Zu 02.170 - 3.1. Veränderungen der Schlafqualität und der Erholungsfunktion durch Lärm
 - 5.3.2.3 Zu 02.170 - 3.1.4 Meta-Analysen
 - 5.3.2.4 Zu 02.170 - 3.1.5. Biochemische Analyse
 - 5.3.2.5 Zu 02.170 - 3.1.6. Herz-Kreislauf System
 - 5.3.2.6 Zu 02.170 - 3.1.7. Subjektive Beurteilung der Schlafqualität
 - 5.3.2.7 Zu 02.170 - 3.1.8. Leistungsfähigkeit nach der lärmgestörten Nacht
 - 5.3.2.8 Zu 02.170 - 3.2. Veränderung biochemischer Parameter
 - 5.3.2.9 Zu 3.3 Wirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislaufsystem (vegetative Reaktionen)
 - 5.3.2.10 Zu 02.170- 6.3.1 Grenzwerte u.ä.
 - 5.3.2.11 Zu 02.170-4.3 Feinstaub
 - 5.3.2.12 Zu 02.170 - 11.3.3 Beurteilung der Zusatzbelastung bei Umsetzung des Vorhabens
 - 5.3.3 Zusammenfassung der Kritik am Fachbeitrag 02.170

6 ERHEBLICHE BELASTUNGEN DER UMWELT UND DES KLIMAS DES BODENS, DER LUFT UND BLEIBENDE SCHÄDIGUNGEN DES TIERBESTANDS UND DER GEWÄSSER DURCH DIE 3. PISTE

6.1 Belastung der Luft durch die geplante 3. Piste

6.2 Belastung des Klimas durch die geplante 3. Piste

6.2.1 Der UVE Fachbeitrag Klima 02.420 wird aus folgenden Gründen beanstandet:

6.2.1.1 Einleitung: Kein Irrelevanzkriterium bei großer CO₂ Produktion möglich

Die wirtschaftliche Notwendigkeit eines so exzessiven Ausbaus zu einem „Hub“ wird bezweifelt

6.2.1.3 Ein verpflichtendes Angebot des Projektwerbers zur Beteiligung an Klimaschutzprogrammen fehlt

6.2.1.4 Die Angabe des Gesamtenergieverbrauchs/Jahr fehlt

6.2.1.5 Die gesamte CO₂ Menge, die durch den Flugbetrieb verursacht wird, ist enorm hoch

6.2.1.6 Ungebremster Anstieg der CO₂ Emissionen steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs

6.2.1.7 Klimawirksamkeit des CO₂ in großer Höhe ist 2 bis 5mal höher wirksam als am Boden

6.2.1.8 Flugzeuge stoßen nicht nur CO₂ aus, sondern u. a. auch Wasserdampf und Stickoxyde mit der Produktion von Ozon

6.2.1.9 Der Vergleich mit Wasser- und- Windkraftwerken sowie mit dem Wiener Straßenverkehr, zeigt das ganze Ausmaß der Klimaschädlichkeit des Projektes (siehe Graphik)

6.2.2 Zusammenfassung der Kritik UVE Fachbeitrag Klima 02.420

6.3 Belastung des Tierbestands durch die geplante 3. Piste

7 DIE UMWELTAUSWIRKUNGEN DES PROJEKTES SIND UNVOLLSTÄNDIG ERSTELLT UND AUF ZU NIEDRIGEN START- UND LANDE-ZAHLEN AUFGEBAUT

7.1 Die (Umwelt-)Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Lärmzonen) sind unvollständig erfasst.

7.2 Die Anzahl der Flugbewegungen liegt deutlich unter der mit einer 3. Piste möglichen Kapazität

7.2.1 Die der UVE zugrunde liegenden 335.000 prognostizierten Flugbewegungen sind unrichtig

7.2.2 Selbst für das Jahr 2020 ist die Prognosezahl der Flugbewegungen mit 335.000 zu niedrig angegeben und widerspricht der letzten Prognose der FWAG

7.2.2.1 Berechnung der Anzahl der Flugbewegungen für 2015 und 2020 auf Grund der Prognosen der Flughafen Wien AG für das Passagierwachstum

7.2.3 Der Variantenvergleich ist in der vorliegenden Form unzulässig

7.2.4 Schlussfolgerungen

8 UNZULÄSSIGES NULLSZENARIO DA BISHERIGE BEREITS UVP-PFLICHTIGE AUSBAUMAßNAHMEN IM ANSUCHEN NICHT BERÜCKSICHTIGT SIND, IST DAS NULLSZENARIO 2020 (OHNE 3. PISTE) UNRICHTIG ANGEGEBEN. DAS FÜR DIE ERMITTLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN VERWENDETE NULLSZENARIO IST UNZULÄSSIG.

8.1.1 Die Ex-Post UVP für die noch nicht genehmigten Ausbauten und Veränderungen der Flugrouten nennt 2003 als Nullszenario

8.1.2 Die UVE ignoriert den fehlenden Genehmigungszustand der bisherigen Ausbauten und Veränderung der Flugrouten nach 2003

8.1.3 Schlussfolgerungen

9 SOWOHL DIE NOTWENDIGKEIT ALS AUCH DIE ALTERNATIVEN ZUM EINGEREICHTEN PROJEKT WURDEN NUR UNZUREICHEND GEPRÜFT

9.1 Die bestehenden Pistenvarianten wurden nur unzureichend geprüft

9.2 Weitere Kritik am Fachbeitrag 03.100

9.2.1.1 Zu 03.100 - 1.1.1 Feststellung des Entwicklungspotentials

9.2.1.2 Zu 03.100 - 1.1.2. Erste Planungen

9.2.1.3 Zu 03.100 - 1.1.4 Durchführung des Mediationsverfahrens

9.2.1.4 Zu 03.100 - 1.1.4 Entscheidungsfindung im Mediationsverfahren

9.2.1.5 Zu 03.100 - 2.1.1 Fluglärm / Variantenvergleich Fluglärm

9.2.1.6 Zu 03.100 - 2.1.3 Flugsicherheit (betrifft auch 02.180 und 04.180)

9.2.1.7 Zu 03.100 - 2.1.4 Nutzungen

9.2.1.8 Zu 03.100 - 2.4.2 Gesamtbeurteilung Luftschadstoffe

9.2.1.9 Eine Berechnung der externen Kosten für die unterschiedlichen Varianten der 3. Piste fehlt

9.2.2 Zu 03.100 - 2.5. Zusammenfassung Variantenvergleich Parallelpistensystem

9.3 Die Notwendigkeit eine 3. Piste wurde nur unzureichend geprüft

Auch die vom AUA-Piloten in Ruhestand, Herrn Thume im eigenen Namen und im Namen der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ mündlich vorgetragene Einwände, die unter anderem fachliche Inkonsistenzen und fehlende wirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Projekts aufzeigen, wurden nicht berücksichtigt.

Verfahrensmangel nicht auf gleicher fachlicher Ebene behandelte schriftliche Einwände

Folgenden Stellungnahmen der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ wurde nicht auf gleicher fachlicher Ebene begegnet. Die Einwendungen sind daher nach wie vor aufrecht und sind damit als nicht behandelt anzusehen.

2.2.1 Auf Grund des bisherigen Mediationsverfahrens ist auch in Zukunft mit der Belastung dichtest besiedelter Gebiete zu rechnen

3.2 Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist eine weitere massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Liesing zu erwarten

3.2.4.1 Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch die Startroute welche über Liesing nach Stockerau verläuft

3.2.4.2 Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch landende Flugzeuge

5.1.1 Kritikpunkte am Fachbeitrag Fluglärm 02.110 und Variantenvergleich Fluglärm 04.110

5.1.2.1 Unrealistische Flugroutennutzung als Berechnungsgrundlage stellt die gesamte UVE in Frage

5.1.2.2 Bei realistischer Betrachtung dürfte die Piste 16R/34L die weniger umweltunverträgliche Piste sein.

5.1.2.5 Trend zu größeren Flugzeugen wurde nicht berücksichtigt

6.2.1.2 Der Flugverkehr und sein enormes Wachstum schaden generell der Umwelt und dem Klima und auch der Wirtschaft.

Dazu ist ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit Folgendes anzumerken:

1. **Auf Grund des bisherigen Mediationsverfahrens ist auch in Zukunft mit der Belastung dichtest besiedelter Gebiete zu rechnen = Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur Rev05UVGA“ 2.2.1** Im Bescheid wird zwar auf Seite 361 auf das Minimierungsgebot hingewiesen, quantitative Angaben für die Kriterien fehlen aber. Wendet man jene der Flughafenmediation an, so lassen sich überall neue Flugrouten errichten, da die Betroffenheit unter dem bereits gesundheitsschädlichen Wert von 45 dBA dort einfach nicht gewertet wird. Weiters ist an dieser Stelle im Bescheid auch von der flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs die Rede, was der Austro Control schon jetzt als Vorwand dient, sich bei Bedarf über sämtliche Regelungen (z.B. §9 LVR) und Vereinbarungen in der Flughafenmediation, die dem Lärmschutz der Bevölkerung dienen sollen, rücksichtslos hinwegzusetzen.

2. **Durch die Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Liesing ist eine weitere massive Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen in Liesing zu erwarten. = Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur Rev05UVGA“ 3.2.** Liesing wäre mit einer 3. Piste nicht nur unter Tags sondern auch in der Nacht vermehrt von Starts und Landungen betroffen. Trotz dem unter diesem Punkt in unserer Stellungnahme angeführten Hinweis auf die 2009 erfolgte Verlegung einer in der Flughafenmediation als Nachtflugroute vorgesehene Flugroute LEDVA auf das dicht besiedelte Liesing, wurde auf das Thema Nachtflugrouten / Nachtflug nicht eingegangen. Generell ist festzustellen, dass eine 3. Piste schon auf Grund der damit zu erwartenden Belastung Liesings und der Verlagerung von Fluglärm auf das dichtest besiedelte Gebiet Österreichs im Sinne des UVP-Gesetzes als umweltunverträglich einzustufen wäre. Es wurden auch keine Auflagen gemacht, die das verhindern. Der bloße Hinweis im Bescheid, dass Flugrouten u. a. nach dem Minimierungsgebot im Flughafen-Mediationsverfahren festzulegen sind, erscheint unzureichend, hat man doch in der Flughafenmediation mit genau dieser Argumentation 2004 eine Abflugroute nach Wien-Liesing Stadtgebiet verschoben und in Wahrheit damit die Anzahl der Fluglärm-betroffenen um mindestens 50.000 Menschen erhöht.

3. Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch die Startroute welche über Liesing nach Stockerau verläuft = Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur Rev05UVGA“ 3.2.4.1 und mündliche Stellungnahme von Dr. Gatterer für die BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ In der Verhandlungsschrift (RU4-U-302/283, 29. August bis 7. September 2011) werden in der Tabelle auf Seite 135 für das Jahr 2000 IFR-Starts über Liesing angeführt. Damit wird dort fälschlicher Weise suggeriert, es hätte bereits im Jahr 2000 eine Flugroute über Liesing gegeben. In Wahrheit ging die Flugroute nicht über den 23. Bezirk, sondern über Perchtoldsdorf und Brunn/Gebirge und wurde erst 2004 in 2 Teile gesplittet, von denen man einen auf das dicht besiedelte Liesing verlegt hat. Ebenfalls wird behauptet, in Liesing würde im Jahre 2010 nur ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von LAeq = 37,9 dB(A) gemessen, weshalb auch bei 2,5 mal mehr Starts ein Dauerschallpegel von 45 dBA nicht überschritten würde. Abgesehen davon, dass entsprechend einer Publikation des Deutschen Bundesumweltamts (Greiser 2010) bereits 40 dBA Tagfluglärm als gesundheitsschädlich einzustufen sind (Grafiken zur Risikoerhöhung einer Reihe von schweren Krankheiten wie beispielsweise Schlaganfall durch den Fluglärm in der Zeit von 6-22 Uhr), beruhen die 37,9 dBA für 2010 in Siebenhirten darauf, dass die Erfassungsquote der Messungen des Flughafens unter 25% liegt (Berechnungsbasis = veröffentlichte Lärmmessungen der FWAG und Evaluierungsbericht des Dialogforums) und auch keine energetische Hochrechnung erfolgt. Auf diesen systemischen Fehler des Projektwerbers wurde bereits in der Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ hingewiesen und die Problematik fachlich fundiert im Anhang A dargelegt. Eine dort angeführte Hochrechnung aus den Flughafenlärmmessungen hat für das 1. Halbjahr in 2010 für die Messstation Siebenhirten bereits 44,9 dBA ergeben – ein Wert, der mit der berechneten Lärmkarte des Flughafens, bei der Randbereiche Liesings bereits jetzt in der 45 dBA-Zone liegen, weit besser korreliert als die grob unvollständige Flughafenmessung. Auf Basis der Letztfassung der Verkehrsprognose des Projektwerbers, welche laut Bescheid nicht berücksichtigt wurde, zeigt sich mit der geplanten 3. Piste eine Vervierfachung der Überflüge. Aufgrund der näheren Lage der 3. Piste zu Liesing und dem Trend zu schweren Flugzeugen ist für Liesing ein Dauerschallpegel von rund 50 dBA zu erwarten, was einer massiven Beeinträchtigung der Gesundheit und Lebensqualität seiner Bewohner entspricht.

4. Zu erwartende Beeinträchtigung der Gesundheit durch landende Flugzeuge in Liesing = Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur Rev05UVGA“ 3.2.4.2 Obwohl in der Verhandlungsschrift (RU4-U-302/283, 29. August bis 7. September 2011) mehrfach angesprochen, gibt es im Bescheid keine Auflage, dass die Piste 11R nur gekurvt angefliegen werden darf. Weiters ist aus der Verhandlungsschrift ersichtlich, dass der vom Flughafen angegebene gekurvte Anflug für eine abschließende Überprüfung des Experten unzureichend detailliert ist. Es ist also nach wie vor nicht ausgeschlossen, dass es mit einer 3. Piste zu vermehrten Landeanflügen über den 23. Bezirk kommen wird, egal ob dieser als gerader oder als gekurvter Anflug umgesetzt wird. Nachdem nicht einmal der Anflug selbst fixiert wurde, kann auch nicht festgestellt werden, ob es durch auf die Hauptanflugroute einkurvende Flugzeuge („Transition arrivals“) zu einer vermehrten Lärmbelastung kommt. Es handelt sich daher um ein unvollständig beschriebenes Projekt, dessen Umweltauswirkungen nicht bewertet werden können.

5. Beim Variantenvergleich wurde von einer unrealistischen Flugroutennutzung und falschen Flugrouten ausgegangen = Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur Rev05UVGA“ 5.1.2.1. Wie dort an Hand der Fachgutachten der FWAG gezeigt, baut der Variantenvergleich auf einer unsinnigen Flugroutennutzung auf. Diese zeigt sich beispielsweise darin, dass Ziele im Nordwesten bei der Alternativvariante 16/34 bei der die Piste Richtung Nordnordwest ausgerichtet ist, nicht direkt angefliegen werden, sondern stattdessen zuerst Richtung Südwesten über Schwechat gekurvt wird. Für die Planvariante hat der Flughafen die unrealistische niedrige Nutzung der Flugrouten über Liesing in der Revision 05 selbst widerlegt, woraus sich beispielsweise eine 10 mal höhere Flugverkehrsbelastung für Liesing als in der Revision 03 ergibt. Damit stimmt auch die für die Ermittlung der umweltverträglichsten Variante festzustellende Anzahl an Betroffenen nicht. Die Kritik am unrealistischen Variantenvergleich ist auch Teil des Gutachtens von Prof. Kohlbeck, dem sich auch die BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ angeschlossen hat. Antworten dazu fehlen. Die Stellungnahme in der Verhandlungsschrift (RU4-U-302/283, 29. August bis 7. September 2011), die sich zum Vortrag von Dr. Gatterer findet und an Hand von Ist-Zahlen argumentiert, dass die Unterschiede zwischen den Planzahlen in der Rev. 03 und Rev. 05 ja gar nicht so groß sind, gehen sowohl an unserer schriftlichen als auch an seiner mündlichen Stellungnahme völlig vorbei. So geht es in beiden darum, dass in der Rev. 03 im Jahr 2008 bei der öffentlichen Auflage der UVE – also zu jenem Zeitpunkt, zu dem es möglich war, Parteienstellung zu erlangen - eine Entlastung Liesings durch eine 3. Piste behauptet wurde, während 2011, nach einer heimlich durchgeführten Revision, für Liesing eine Vervierfachung der Starts gegenüber den

Sollwert zu erwarten ist. Ob die in Verhandlungsschrift eingefügte Stellungnahme zum Vortag von Dr. Gatterer überhaupt von einem Gutachter und nicht vom Flughafen stammt, ist aus dieser nicht ersichtlich. **Weiters stellt sich die Frage, ob hier – zumindest den Liesingern – 2008 nicht ein anderes Projekt vorgestellt wurde als 2011.** Gegen den Versuch, diese Frage im Bescheid zu bagatellisieren, müssen wir uns verwehren.

6. **Bei realistischer Betrachtung dürfte die Piste 16R/34L die weniger unverträgliche Variante sein = Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur Rev05UVGA Abschnitt 5.1.2.2.** Das ergibt sich auch schon daraus, dass diese parallel zu der aus Steuermitteln kofinanzierten 2. Piste zur Entlastung Wiens liegt. Diese Logik ist heute nach wie vor gültig und unbestreitbar - eine Parallelpiste zur 2., genannt 16R/34L, also „NORD/SUD“, kann dadurch, dass sie nicht auf den dichtest besiedelten Bereich Österreichs ausgerichtet ist, nur weniger Betroffene mit sich bringen. Der Verdacht, dass von der FWAG nicht die umweltverträglichste Variante eingereicht wurde, sondern durch eine unsachgemäße Prüfung die von der FWAG – warum auch immer - favorisierte Variante geschönt wurde, besteht jedenfalls weiterhin und wurde im Einspruch der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur UVE bereits ausreichend begründet.

7. **Trend zu größeren Flugzeugen wurde nicht berücksichtigt = Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ zur Rev05UVGA Abschnitt 5.1.2.5.** Die bloße und noch dazu keinem Gutachter zugeordnete Behauptung in der Verhandlungsschrift (RU4-U-302/283, 29. August bis 7. September 2011) auf Seite 129, diese wären berücksichtigt worden, ist unzureichend. Insbesondere da sich die schlechte Steigfähigkeit stark auf die Betroffenheit von zwar weiter entfernten aber um so dichter besiedelten Gebiete wie beispielsweise Liesing sehr stark auswirkt. Auch auf den Einwand, dass topographische Faktoren (auf den Hügelketten am Stadtrand auflaufender Schall) zu berücksichtigen sind, wurde nicht eingegangen, obwohl dieser Effekt in der Praxis durchaus merkbar ist.

8. **Der Flugverkehr und sein enormes Wachstum schaden generell der Umwelt und dem Klima und auch der Wirtschaft.** Alleine die in der Verhandlungsschrift (RU4-U-302/283, 29. August bis 7. September 2011) auf Seite 177 lapidar und keinem Gutachter zuordenbare Behauptung „Man kann nicht von Klimaschädlichkeit sprechen, sondern von Klimaänderung.“ erweckt den Eindruck, dass man nicht an einer ernsthaften Umweltverträglichkeitsprüfung interessiert ist.

Verfahrensmangel nicht oder nicht auf gleicher fachlicher Ebene behandelte mündliche Stellungnahmen von Dr. Gatterer und dessen Vortrag vom 2.9.2011 (ucbs010)

1. Herr Prof. Scheuch unterstützt zwar die Forderung nach entsprechenden epidemiologischen Studien, die in dem UVP-Verfahren in Frage gestellt wurden. Im Bescheid findet sich aber keine entsprechende Auflage für die Durchführung solcher Studien. Für uns steht außer Frage, dass mit dem Bau einer 3.Piste, so wie sie eingereicht wurde, zusätzliche Erkrankungsrisiken für die Einwohner Liesings verbunden sind. **Es wird daher der Antrag gestellt, vor Weiterführung des Verfahrens eine entsprechende Studie einzuholen oder durch Auflage sicherzustellen, dass dicht besiedelte Gebiete wie Liesing nicht, so wie jetzt, ohne Notwendigkeit überflogen werden.**
2. Dem Vorwurf, dass im Gutachten von Haider/Haider betreffend Luftschadstoffe nur Studien bis 2006 herangezogen wurden, wird recht gegeben. Herr Prof. Scheuch weicht den von Dr. Gatterer genannten Studien aus und behauptet, *dass es, auch in den späteren Jahren zu der speziellen Wirkung von Luftschadstoffen aus Flugverkehrsimmissionen (nicht wie im Gutachten steht: Fluglärmimmissionen) kaum Publikationen gibt.* Er geht nicht auf die zitierten Studien von Lin et al 2008, Cohen et al 2008, Theophanides et al 2009, Zhiyong et al 2009, Barrett et al 2010 und Levy et al 2011 ein. *Er stellt fest, die Studie von Levy, die bis 2025 eine Zunahme der „aviation related health impacts“ um das 6,1 fache prognostiziert, nicht zu kennen und gibt an, sich diese besorgen zu wollen.* Die Sorgfaltspflicht des Gutachters ist in Frage zu stellen. **Es wird daher der Antrag gestellt, dass die zitierten Arbeiten von einem weiteren Gutachter beurteilt werden.**

Beleg = Folie 6 des Vortrages vom 2.9.2011 Beilage ucbs10 zur Verhandlungsschrift:

Luftschadstoffe

Die Darstellung der *Wirkungen* der einzelnen Luftschadstoffe aus medizinischer und umwelthygienischer

Sicht erfolgte insbesondere im Fachbeitrag „Medizin und Umwelthygiene“ vom 20.02.2007

Ergänzungen sind dazu aus meiner Sicht nicht erforderlich, die medizinischen Wirkungen wurden informativ,

ausreichend und verständlich auf der Grundlage des gegenwärtigen Wissensstandes erörtert.

Arbeiten von Lin et al 2008, Cohen et al 2008, Theophanides et al 2009, Zhiyong et al 2009, Barrett et al 2010 und Levy et al 2011 müssen Berücksichtigung finden!

Nach Levy nehmen die „aviation related health impacts“ bis 2025 um das 6,1 fache zu!

3. Bezüglich des Feinstaubes PM10/PM2,5 wurde im Vortrag von Dr. Gatterer nicht nur auf den Istzustand hingewiesen, nach dem es im Raum Wien zu ständigen Überschreitungen der Messwerte kommt, sondern es wurde auch auf eine Richtlinie des Europäischen Parlaments hingewiesen, die in Städten auf eine generelle Senkung der Belastung von PM 2,5 abzielt. Der Bau einer 3. Piste am Rande einer Millionenstadt kann keine Maßnahme zur Senkung des Feinstaubes sein. **Es wird daher der Antrag gestellt, die Erstellung eines detaillierten Aktionsplans zur Umsetzung dieser Richtlinie für Wien und das Land Niederösterreich abzuwarten, bevor über das Projekt entschieden wird.**

Beleg = Folie 9 des Vortrages vom 2.9.2011 Beilage ucbs10 zur Verhandlungsschrift:

Ziele für PM2,5

Am 11.12.2007 hat das Europäische Parlament einer neuen Luftqualitätsrichtlinie (RL 2008/50/EG) zugestimmt. Diese Richtlinie ist das Ergebnis des Programms CAFE (Clean Air For Europe), in dem die Thematische Strategie Luft entwickelt wurde. Die wesentlichen Neuerungen gegenüber bestehenden Richtlinien sind Grenzwerte für feine Partikel (PM2,5) und längere Fristen für die Einhaltung bestehender Grenzwerte für PM10 und Stickstoffdioxid (NO2).

Die Luftqualitätsrichtlinie ist im Juni 2008 in Kraft getreten. Bei den Grenzwerten für PM2,5 wurde ein neues Konzept verfolgt. Mit den bisherigen Grenzwerten für andere Schadstoffe wie z.B. Stickstoffdioxid oder PM10 wurde vor allem die Konzentration an Belastungsschwerpunkten (stark befahrenen Straßen, Umgebung von Industriebetrieben etc.) bewertet. Bei PM2,5 wird dagegen auf eine generelle Senkung der Belastung in Städten abgezielt. Dadurch soll für größere Teile der Bevölkerung die Luftqualität verbessert werden. Um einen Mindestgesundheitschutz zu gewährleisten, wird dieser Ansatz mit einem Grenzwert kombiniert.

4. Prof. Scheuch stimmt zu, dass die Hypertonie (Bluthochdruck) ein relevantes Problem ist. Er verteidigt die DLR-Studie, die an 61 freiwilligen, jungen und gesunden Personen durchgeführt wurde. Er beteuert unter anderem, welchen großen Aufwand diese Studie bedeutete. Der von Dr. Gatterer eingebrachte Vorwurf, dass dieser Studie im Gutachten mehr Gewicht eingeräumt wird als der epidemiologischen Fall-Kontroll-Studie von Prof. Greiser (2010) mit 1.020.000 Personen, lässt sich auch nicht dadurch entkräften, dass letztere von Prof. Scheuch fälschlicherweise als ökologische Studie bezeichnet wird. Grenzwerte müssen sich an den Ergebnissen der großen Studien, die eine zusätzliche Risikoerhöhung für Bluthochdruck und andere Erkrankungen schon bei relativ niedrigen Schallpegeln belegen, orientieren.
5. In der Beilage zur ucbs010 wurde von Dr. Gatterer angegeben, dass die Risikoabschätzung für zusätzliche, durch Fluglärm bedingte Schlaganfälle in der Region Liesing erfolgte, um der Forderung nach entsprechenden Untersuchungen für Wien Nachdruck zu verleihen. Nachdem es für Österreich keine Studien über Auswirkungen von Fluglärm auf die Gesundheit der Bevölkerung gibt, ist es legitim, sich an internationale Daten zu halten, insbesondere natürlich an die Daten unseres Nachbarlandes Deutschland. Die Prognose zusätzlicher Krankheitsfälle stellt eine Aufklärung der Behörde im Sinne der

Schadenminderungspflicht dar. Der daraus generierte Vorwurf der Verunsicherung der Bevölkerung erscheint unzulässig und kann diesen Punkt nicht entkräften.

6. Dass Herr Prof. Scheuch behauptet, Dr. Gatterer hätte eine norwegische Studie erwähnt, ohne Autoren zu nennen, trifft nicht zu und legt nahe, dass er den medizinischen Teil der Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ (Seite 63-75) wenn überhaupt, nur sehr oberflächlich gelesen hat.

Belege:

Folie 29 des Vortrages vom 2.9.2011 Beilage ucbs10 zur Verhandlungsschrift:

Naherholungsgebiete der Wiener Maurer Wald, Lainzer Tiergarten

Studien in Norwegen haben die Auswirkungen von Fluglärm auf Ruhe- und Erholungsgebiete gezeigt. Aus den zusammenfassenden Bemerkungen geht hervor, dass sorgfältige Abwägungen notwendig sind, wenn man Flugrouten über lokale Erholungsgebiete legt.

**Es liegen diesbezüglich keine Messungen,
keine Untersuchungen vor !**

Krog et al. Int. J. Environ. Res. Public Health 2010, 7, 3890-3915. Effects of changed Aircraft Noise Exposure on the Use of Outdoor Recreational Areas

Seite 71 der Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ :

„Studien in Norwegen haben die Auswirkungen von Fluglärm auf Ruhe- und Erholungsgebiete gezeigt. Aus den zusammenfassenden Bemerkungen geht hervor, dass sorgfältige Abwägungen notwendig sind, wenn man Flugrouten über lokale Erholungsgebiete legt.

also fluctuations in use unrelated to the changes in noise conditions were demonstrated. Worth noting is the combination of considerable experiential impact, found in another paper analyzing the same data, and the relative modest behavioural response to the change found in this paper. This combination of impacts suggests that careful considerations are needed in the planning of air routes over local outdoor recreational areas. It would be especially helpful if future studies were designed to examine a broader set of coping mechanisms, like intra-site and temporal displacement. Future studies of behavioural

Krog et al. Int. J. Environ. Res. Public Health 2010, 7, 3890-3915. Effects of changed Aircraft Noise Exposure on the Use of Outdoor Recreational Areas“

Dieser Verdacht wird dadurch erhärtet, dass es zum schriftlichen Teil über medizinische Auswirkungen der Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ keine einzige Antwort gibt.

Zur Problematik Erholungsgebiete wird noch einmal darauf hingewiesen, dass nach Kaltenbach 2008 die Erhöhung des Blutdruckes durch Fluglärm die Folge gestörter Erholungsprozesse ist.

Wenn man die Bedingungen für adäquate Erholung, nämlich den Aufenthalt in Naherholungsgebieten, durch die geplante weitere Erhöhung des Fluglärms noch mehr reduziert, sind die negativen

Auswirkungen auf die Gesundheit mit Anstieg der Inzidenzraten für Bluthochdruck und den assoziierten Erkrankungen wie koronare Herzerkrankung und zerebrovaskuläre Erkrankungen der Bevölkerung Liesings nur eine Zeitfrage.

Daraus ergibt sich die Forderung, dass stadtnahe Naherholungsgebiete wie beispielsweise der an die Siedlungsflächen im Raum Liesings anschließende Biosphärenpark im Bescheid entsprechend berücksichtigt werden müssen.

Zusammenfassend entkräftet die Replik von Herrn Prof. Scheuch die mündlich am 2.9.2011 vorgetragenen Einwendungen von Dr. Gatterer nicht, was einen wesentlichen Verfahrensmangel darstellt.

Verkehrsprognose

Seite 227 des Bescheides: *„Im Fragenbereich 1 wurden die Vor- und Nachteile der von den Projektwerbern geprüften Alternativen sowie...“* sowie

Seite 369 8.11 *„Varianten/Alternativen“* unterstellen das Vorhandensein eines dem Projekt entsprechenden Variantenvergleiches.

Auf Seite 360 letzter Abs. findet sich dann:

„Das von der Flughafen Wien AG mit Schriftsatz vom 23.07.2010 vorgelegte (an die damals aktualisierte Flugverkehrsprognose angepasste) Dokument 30.36 „Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten“ (Teil 1B der Einreichunterlagen) sowie das mit Schriftsatz vom 03.03.2011 vorgelegte – von der mitbeteiligten Behörde Austro Control GmbH erstellte – Dokument „Pistenverteilungsplan“ vom 02.03.2010 in der Fassung vom 01.07.2010 ist demnach ebenfalls nicht Bestandteil des Vorhabens bzw. der Genehmigung.“

Es gab demnach den Versuch durch den Projektwerber, im Bereich der Verkehrsverteilung das Einreichprojekt durch Projektmodifikation neu zu spezifizieren. Die Behörde erkannte, dass die entsprechenden Dokumente dieser Nachbesserung nicht Bestandteil des Vorhabens sind.

Dies bedeutet, dass die Flugverkehrsverteilung und die Flugrouten nunmehr völlig unspezifiziert sind. Es fehlt also zur Abschätzung der Umweltauswirkung die wesentlichste Grundlage, so dass alle anderen Projektunterlagen, die auf diesen Annahmen basieren, wertlos erscheinen.

Mit der dem Versuch der Nachbesserung hat der Projektwerber aber auch bewiesen, dass die ursprünglichen Annahmen und damit der Variantenvergleich völlig unrealistisch sind. Es hätte also auch im Variantenvergleich eine Nachbesserung auf Basis dieser wesentlich realistischeren Zahlen erfolgen müssen, was nicht erfolgt ist. Bereits damit fehlen die Grundlagen für einen positiven Bescheid.

Flugrouten

Im Bescheid steht auf Seite 357 Mitte. *„Zudem ist es erforderlich, die Flugrouten laufend an geänderte internationale und nationale rechtliche Vorgaben, an geänderte technische Möglichkeiten (Luftfahrzeuge, Flugsicherungseinrichtungen, Anflugverfahren etc) sowie an geänderte tatsächliche Verhältnisse (z.B. Flugdestinationen, Luftverkehrsaufkommen, Siedlungsverhältnisse am Boden etc) anzupassen. Der erkennenden Behörde ist es aus den dargelegten Gründen daher nicht möglich, die Flugrouten im gegenständlichen Verfahren festzulegen.“*

Seite 358 oben: *„Ebenso erfüllen die von der ACG getroffenen Festlegungen betreffend den Flugverkehr und die Flugrouten die gesetzlichen und von der Judikatur festgelegten Kriterien für eine Verordnung, welche wie oben dargelegt nicht Gegenstand eines Genehmigungsverfahrens gemäß UVP-G 2000 sein kann.“*

Das Projekt kann ohne die Festlegung der Flugrouten nicht vollständig beschrieben sein.

Alternativ und speziell in Zusammenschau mit obigem Punkt „Verkehrsprognose“ wäre daher die technische Maximalkapazität des Projektes in einem „worst case“ Szenario als Prüfungsgrundlage anzusetzen. Auch das ist nicht passiert. Nachdem allerdings alle Prognosen auf Flugroutenplänen und Zuordnungen basieren, die Grundlage dafür aber per Bescheid nicht mehr Bestandteil des Vorhabens ist, fehlt jeglicher Abschätzung der Projektauswirkungen die Grundlage. Zusammen mit der Feststellung der Behörde keine Flugrouten

vorschreiben zu können, handelt es sich daher um ein unvollständig beschriebenes Projekt, dessen Umweltauswirkungen einfach nicht bewertet werden können.

Mediation

Im Bescheid steht auf Seite 360 (Mitte): *„Dass der Mediationsvertrag als solches und der überwiegende Teil seiner Inhalte nicht Gegenstand einer behördlichen Genehmigung sein können, versteht sich von selbst...“* Dieser Feststellung folgt unmittelbar: *„Nach Genehmigung, aber rechtzeitig vor Baubeginn der dritten Piste sollen daher gemäß Pkt I.2 des Allgemeinen Mediationsvertrags das An- und Abflugsystem, die Verkehrsverteilung und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen (Korridore, SIDs, usw) verhandelt werden. Dabei wird auch das Vorbringen der Stadt Wien hinsichtlich der Fluglärmbelastung im Bereich Liesing zu prüfen und gegebenenfalls zu berücksichtigen sein.“*

Die versuchte Darstellung, dass die Behörde ACG bei der Festlegung der Flugrouten die Ergebnisse des Mediationsvertrags einzuhalten hätte, ist unrichtig. Ebenso ist es unrichtig, dass dort Flugrouten im Sinne eines ausgewogenen Ansatzes entsprechend EU-Recht verhandelt werden. Laut aktueller Gesetzeslage gibt es für die Betroffenen nur das UVP Verfahren zur 3.Piste, in dem die Umweltauswirkungen überprüft werden müssen, während diese gleichzeitig dort nicht fixiert werden können. Wir stellen daher den Antrag einen entsprechenden Richtungsentscheid betreffend der Umsetzung des UVP-Gesetzes auf Flugrouten einzuholen.

Jedenfalls ist eine Auflage, die auf die Mediation verweist, unbestimmt.

Öffentliches Interesse

Im Bescheid steht auf Seite 235: Punkt 4. *„Weiters ergibt sich auch, dass die Errichtung der 3. Piste im öffentlichen Interesse gelegen ist.“*, was auf Seite 248 wiederholt wird: *„Weiters liegt die Errichtung der 3. Piste im öffentlichen Interesse.“*

Auf Seite 363 unten ist dazu zu lesen: *„Gemäß § 71 Abs. 2 LFG dürfen Flughäfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Dieses öffentliche Interesse liegt dann nicht vor, wenn der Flughafen - von einem bereits bewilligten und in Betrieb befindlichen Flughafen weniger als 100 km in der Luftlinie entfernt ist und geeignet wäre, dessen Verkehrsaufgaben zu gefährden, und der Unternehmer dieses bereits bestehenden Flughafens in der Lage und gewillt ist, binnen sechs Monaten die für den geplanten Flughafen in Aussicht genommenen Aufgaben selbst zu übernehmen.“*

Im Umkreis von 100 km liegt – wie schon in allen vorangegangenen luftfahrtrechtlichen Bewilligungen für den Flughafen Wien festgestellt – kein Flughafen, dessen Verkehrsaufgaben gefährdet werden könnten.“

Diese Argumentation trifft schon deshalb nicht zu, weil der Flughafen Bratislava weniger als 100km entfernt liegt und diese nur Aufschluss darüber geben kann, ob ein Neubau eines Flughafens von öffentlichem Interesse ist. Öffentliches Interesse an durch Incentives angelockten Umstiegspassagieren und dem daraus behaupteten Bedarf an einer 3. Piste ist daraus nicht ableitbar.

Auch die Argumentation im Bescheid, auf Seite 365 2.Abs.: *„Jede weitere Million Passagiere bewirkt im Schnitt ca. 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort.“* ist nicht nachvollziehbar. So stehen entsprechend den Geschäftsberichte des Projektwerbers, einer Million Passagiere nur rund 200 zusätzliche Arbeitsplätze bei der FWAG selbst gegenüber. Dazu kommt, dass bei Fluggesellschaften wie der AUA zunehmend Arbeitsplätze eingespart werden. Aus zusätzlichen Transitpassagieren sind auch keine indirekten Arbeitsplätze zu erwarten.

Was aber jedenfalls bei steigendem Flugverkehr zu erwarten ist, sind steigende Gesundheitskosten, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen – insbesondere wenn Pistenlage und Flugrouten so gewählt werden, dass davon dicht besiedelte Gebiete betroffen sind und auf lärmarme Anflugverfahren aus Gründen der Kapazitätsmaximierung verzichtet wird.

Im übrigen fehlt auch im Variantenvergleich die Option, die brachliegenden Kapazitäten des Flughafens Bratislava anstelle einer 3. Piste zu verwenden.

Luftgüte

Es ist unbestreitbar, dass das Projekt in einem Luftgüte-Sanierungsgebiet liegt.

Ebenso unstrittig ist, dass zusätzlicher Verkehr zusätzliche Belastungen mit sich bringt. Wie bereits im Einspruch zur UVE vorgebracht, stellt der Projektwerber die Zusatzbelastung als äußerst gering dar. Dies ist denkunlogisch, da die ICAO in ihrer Zulassungstabelle HC, CO, NO_x, Treibstoffverbrauch und die smoke number jeweils für Start, Steigen, Taxi und Landung anführt. Auch auf Basis dieser Zahlen ist die Darstellung des Projektwerbers als unglauwürdig zu erachten.

Seite 245 4.9, 388 2.Abs., 390 unten und 392 Mitte des Bescheides befassen sich mit der Luftgüte. Während man auf Seite 245 die Erhöhungen als geringfügig einstuft, werden diese auf Seite 392 dann irrelevant. Warum man die Irrelevanz für Kurzzeit mit 3% annimmt, für Langzeit allerdings 1% als irrelevant betrachten möchte, bleibt ungeklärt.

Seite 392 zeigt auf, dass NO₂ die Irrelevanz überschreitet, allerdings dennoch im Grenzwert liegt, womit sich die Behörde zufrieden gibt.

Dem Stand der Technik, des allgemeinen Wissens und dem Einspruch der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ folgend, bilden sich aus NO₂ sekundäre Aerosole und fördert NO₂ die Ozonbildung. Entsprechende Hinweise fanden sich jedenfalls in der Anlage 4, 5, 6, 7 der „Stellungnahme auf Grund der Revision 05 der UVE und zum UVGA der BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"“

Eine Vernachlässigung der Überschreitung der Irrelevanz ist unzulässig.

Hierzu und zu Punkt 7.16.26. hätte die Behörde zum Schutze der massiv betroffenen Gebiete Wien / Umland, wie etwa in Liesing (23. Bezirk) oder Mödling zumindest die Installation von Luftgüteüberwachungsanlagen aufzuerlegen gehabt.

Verfahren und Gutachter:

Bescheid Seite 249 oben: *„Die von der Behörde eingeholten Teilgutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten.“*

Seite 249 Mitte: *„Auch inhaltlich sind die Teilgutachten schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden.“*

Seite 234: *„Das Ergebnis dieser fachlichen Prüfung liegt, unterschrieben von sämtlichen Gutachtern, verbrieft im Umweltverträglichkeitsgutachten zusammengefasst vor und attestiert grundsätzlich die Umweltverträglichkeit des Projektes.“*

Diese Aussage ist durch zahlreiche Einsprüche widerlegt und damit unhaltbar.

Auch sagt die Erfahrung des täglichen Lebens, dass eine derartige Zahl von Einsprüchen irgendwo ihren Niederschlag finden müssen. Nachdem es gar kein Anzeichen dieses Niederschlages, ausgenommen seitenlanges Scheuch versus Greiser Geplänkel gibt, ist davon auszugehen, dass ein systemischer Fehler vorliegt.

So wurde z.B. dem Vortrag von Dr. Gatterer (BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“) nicht auf gleicher fachlicher Ebene begegnet.

Der Verweis des Bescheides auf VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 konnte nicht geprüft werden, da unter dieser Bezeichnung nichts für den vorliegenden Fall Relevantes zu finden war.

Die Auseinandersetzung Greiser / Scheuch zeigt eindeutig auf, dass die wissenschaftlichen Differenzen groß sind. Dass die Erstinstanz ausschließlich den Aussagen Scheuchs Glauben schenkt, scheint allerdings auch im Hinblick auf die Fußnote Seite 255 nicht angebracht: *„...Dies sei umso bedauerlicher, da die Hinweise sich tatsächlich verdichten, dass Lärm vor allem für die Hypertonie-Entstehung und möglicherweise auch für den Erhalt einer Hypertonie bedeutungsvoll sein könne. Unklar sei nach wie vor die Lärmschwelle, bei der von einer erhöhten Gefährdung auszugehen sei, die bei der Grenzwertsetzung zu berücksichtigen wäre.“*

Die Behörde führt hier also selbst aus, dass ein Scheuch'scher Persilschein nicht angebracht ist, geht aber dennoch nicht davon ab, Scheuch unwidersprochen Glauben zu schenken.

Schlussendlich beweist die Behörde Orientierung - Seite 256 unten: *„Die Argumentation, dass ein hohes Gesundheitsrisiko bestünde, wenn ein Grenzwert von 25 mcg/m³ an 64 Tagen im Jahr überschritten wird, ist daher nicht wissenschaftlich seriös, wenn ein solcher Tagesmittelwert gesetzlich gar nicht festgelegt ist und daher auch nicht überschritten werden kann.“*

Konsequenterweise wäre aus der Argumentation der Behörde abzuleiten, dass alles, was keinen Grenzwert hat, als gesund einzustufen ist. Dieser Ansatz widerspricht jedoch den Erfahrungen des täglichen Lebens.

Weitere Hinweise auf Mangelhaftigkeiten der Gutachten Scheuch in Anlage 1.

Prof. Kohlbeck hat auch den Widerspruch des Gutachters Prof. Schaffert zu sich selbst aufgezeigt: Einerseits behauptet dieser auf Seite 2 seines Gutachtens: *"...dass es sich um Maximalwerte handelt, die keinesfalls überschritten werden"* und andererseits sagt er auf Seite 3 oben *"Der Erwartungswert ist das was hier prognostiziert wurde"* und *"Man kann nicht jeden Tag Spitzenauslastung annehmen"*.

Es ist also ungeklärt, ob es sich bei den ausgewiesenen Werten nun um Maximalwerte, die keinesfalls überschritten werden (können), handelt oder um Erwartungswerte, die eine statistische und systematische Schwankungsbreite haben.

Weitere Punkte

Zu Punkt 8.2.5 im Bescheid: Hier wird das Kumulationsprinzip von der Behörde einfach ignoriert. Ebenso ignoriert man hier die Tatsache, dass die Ausbauten ohne UVP durchgeführt wurden – das beschäftigt derzeit den EU-Umweltombudsmann und das EU-Parlament. Dass eine Genehmigung ohne vorweg prüfbares Betriebskonzept erteilt werden kann, widerspricht § 1 Abs. 1 UVP-G idgF.

Ebenso ignoriert der Bescheid das laufende Verfahren vor dem EuGH zur Grundentwertung durch Fluglärm.

Antrag

Der Umweltsenat der Republik Österreich möge als Berufungsbehörde

1. den angefochtenen Bescheid betreffend die Parallelpiste 11R/29L zur Gänze aufheben, den Genehmigungsantrag vollinhaltlich ab- oder zurückweisen bzw. aussprechen, dass eine Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens nicht vorliegt

oder gegebenenfalls

2. den angefochtenen Bescheid wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens 1. Instanz an die Behörde 1. Instanz zurückverweisen