

um 11:22 Uhr
persönlich
abgegeben

26. AUG. 2011
RU4-U-302/288 Beilagen
Bearbeiter Dr. Breyer

Karin Hofbauer
Dostgasse 24
1140 Wien

Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Umweltrecht (RU4)

Landhausplatz 1, Haus 16
3109 St. Pölten

26. August 2011

Aktenzahl: RU4-U-302

Ergänzende Stellungnahme

In Ergänzung der Stellungnahme vom 30.07.2008 erstatte ich folgende ergänzende Stellungnahmen

A. Allgemeines

Zunächst werden sämtliche in der Stellungnahme vom 30.07.2008 eingebrachten Einwendungen voll inhaltlich aufrecht gehalten.

B. Neue Einwendungen

1. Falsche Kapazitätsangaben

In dem Gutachten "15 Flugsicherungsbetrieb von skyguide, Wipf Heinz, 12.04.2011" wird für das geplante 3-Pistensystem eine Kapazität von deutlich mehr als 500.000 Flugbewegungen pro Jahr angegeben. Dies erscheint weit zu tief gegriffen.

Dem steht die Aussage der Austrocontrol vom 30. Juni 2008 gegenüber, dass an diesem Tag 1.161 Flugbewegungen in dem bestehenden 2-Pistensystem gezählt wurden¹. Das würde auf ein Jahr hochgerechnet 423.765 Flugbewegungen ergeben.

Unter der Annahme der im oben genannten Gutachten auf Seite 8 angeführten Kapazitäten für Gemischten An- und Abflug von 100/h und für die Tagesrandvarianten von 06:00 bis 07:00 sowie von 21:00 bis 22:30 von 70/h ergibt sich unter der Verwendung der Deckelungen der Nachflugbewegungen gemäß Punkt 5) des Mediationsvertrages eine Kapazität von mindestens 604.000 Flugbewegungen pro Jahr. Nicht berücksichtigt sind dabei die Spitzenkapazitäten von 120/h so dass mit Reserven von einer Kapazität von mindestens 650.000 Flugbewegungen pro Jahr auszugehen ist. Auf diese Zahl haben sich alle Berechnungen wie Lärmkurven, Luftschadstoff-Modelle usw. zu beziehen.

¹ EURO 2008 – Austro Control zieht positive Bilanz Flugverkehr erfolgreich abgewickelt; Beilage ./1

Ich fordere eine Neuberechnung auf Basis der maximalen Kapazität des Pistensystems.

2. Unzumutbare Belästigungen

Es ist aus dem UVGA nicht erkennbar, wie das Projekt nicht zu einer unzumutbaren Belästigungen im Sinn des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 führen soll. Es werden weder in den Behördengutachten noch in der fachlichen Auseinandersetzung Angaben dazu gemacht, wie diese zu vermeiden sind. Das in der fachlichen Auseinandersetzung vielfach vorgeschlagene "Monitoringsystem" zur nachträglichen Kontrolle, welches nach der Genehmigung zeigen soll, ob die Lärmdarstellungen im Gutachten richtig waren, ist als ex-post Heilmittel für die vielen Planungsmängel nicht tauglich.

Ich verweise und schließe mich den Ausführungen der neue Greiser Studie, die im Auftrag der AFLG erstellt wurde, an: "Die wissenschaftliche Nachprüfung des Teilgutachtens „Umwelthygiene“ der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Fachbeiträge „Medizin und Umwelthygiene“ zur Umweltverträglichkeitserklärung zur Parallelpiste 11R/29L des Flughafens Wien hat eine Reihe von schwerwiegenden Beanstandungen erbracht."

Es liegt somit in dieser Hinsicht kein genehmigungsreifes Projekt vor.

3. Widersprüche in den Gutachten

Im Gutachten "28 Luftfahrttechnik allgem. von DI Thomas Liebert, 03.05.2011.pdf" Unterschrift vom 30.03.2011 auf der Mitte der Seite 9 findet sich folgende Aussage: "... Auf Grund der NICHT GENEHMIGUNGSGEGENSTÄNDLICHEN ANFLUGVERFAHREN (Z.B: RNP - AR) ..."

und dies steht offenbar in Widerspruch mit dem Gutachten "19 Flugsicherungsverfahren von Beat Zimmermann, 02.05.2011.pdf" von Zimmermann auf Seite 10, Unterschrift 01.05.2011

"F1)

2. Der Gutachter hat nicht einen RNP AR Anflug ANGENOMMEN, ein solcher wurde von der Austrocontrol EINGEREICHT. Der Grund, weshalb ein normaler RNP Anflug nicht geht ist einfach: Anflüge mit RF legs, als Kurven im Final Approach Segment sind ausschließlich mit einem RNP AR möglich. Dies wird sich auch in den nächsten 10 Jahren nicht ändern. Weiter ist für den Missed Approach ein RNP Wert von unter RNP 1 vorgesehen. Auch das ist ausschließlich mit RNP AR möglich."

Herr Zimmermann folgert auf Seite 9, dass die eingereichten Radien für den Curved Approach Verfahren nicht passen und hier neue Berechnungen vom Projektwerber gemacht werden müssen.

Es stellt sich nun die Frage, ob ein gültiger Curved Approach eingereicht wurde oder nicht. Weiters sind die Angaben der Flugzeuge, die dieses Verfahren erfüllen viel zu hoch angenommen.

Es scheinen daher alle auf dem Curved Approach 11R basierenden Annahmen als fragwürdig, da von falschen Flugverteilungszahlen ausgegangen wird.

Gefordert wird eine Neuberechnung der Pistenverteilung unter realistischen Angaben für die Anzahl der Flugzeuge, die den Curved Approach ausführen können. Darauf basierend muss selbstverständlich die Lärm- und Luftauswirkung neu ermittelt werden.

Es ist aus den Gutachten auch nicht eindeutig erkennbar, ob ein ILS für Piste 11R errichtet wird oder nicht. Im Elektrotechnik Gutachten "12 Elektrotechnik von BD2-SV-33400_1327-2007, 02.12.2008" von Bistricky auf Seite 43 - 45 wird für die neue Piste 11R/29L ein ILS beschrieben und dies steht im Widerspruch zu den Aussagen in dem Gutachten "18 Flugsicherungstechnik 3 von skyguide, Wipf Heinz, 12.04.2011" auf Seite 7. Es müsste auch vorgeschrieben werden, dass ein ILS für 11R nie errichtet werden darf.

Jedenfalls ergibt sich keine Genehmigungsfähigkeit auf Basis dieser Gutachten.

Insgesamt wird daher wiederholt der

ANTRAG,

meinen ursprünglichen und ergänzenden Einwendungen Folge zu geben und den Antrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich auf Genehmigung des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ abzuweisen.

Wien, 26.August 2011

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Karin Woffauer', is written in a cursive style.

EURO 2008 – Austro Control zieht positive Bilanz Flugverkehr erfolgreich abgewickelt

Mit dem reibungslosen Ablauf des Flugverkehrs während der EURO 2008 hat auch Austro Control einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen dieser Großveranstaltung geleistet. Durch den unermüdlichen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Flugsicherungsstellen Wien, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck sowie dem Air Traffic Control Centre Vienna wurde das extrem hohe Flugverkehrsaufkommen vor allem an den Spieltagen sicher und effizient abgewickelt.

In Wien wurden im Juni 2008 insgesamt 27.660 Flüge gezählt (+14 %), in Salzburg 2.899 (-4,8 %), in Innsbruck 2.294 (+28 %) und in Klagenfurt 1.524 (+10 %).

Die Tage mit dem höchsten Verkehrsaufkommen waren für Salzburg der 14. Juni mit dem Gruppenspiel Griechenland - Russland und 167 Flügen, für Innsbruck war es der 10. Juni mit dem Gruppenspiel Spanien - Russland und 154 Bewegungen sowie für Klagenfurt der 12. Juni mit der Begegnung Kroatien - Deutschland und ebenfalls 154 Flügen (Rekordwert für Klagenfurt).

Rekord in Wien am 30. Juni

Am Flughafen Wien wurden an einigen Tagen Werte erreicht, die es in der Geschichte der österreichischen Luftfahrt so noch nie gab. Der Tag mit den meisten Flugbewegungen war der 30. Juni der Abreisetag nach dem Finale. An diesem Tag wurden in Wien 1.161 Starts und Landungen gezählt. Knapp dahinter folgt der 27. Juni mit 1.129 Flugbewegungen. Komplettiert werden die fünf verkehrsreichsten Tage in Wien mit dem 26. Juni und 1.103 Bewegungen (Halbfinale Russland gegen Spanien), dem 20. Juni (Halbfinale Kroatien gegen Türkei) und 1.086 Flügen sowie

dem Finaltag 29. Juni mit insgesamt 1.067 Starts und Landungen. Zum Vergleich: Bisherige Spitzentage in Wien erreichten maximal 980 Bewegungen.

„Es zeigt sich rückblickend, dass sich die über einjährige Vorbereitungszeit bezahlt gemacht hat und alle getroffenen Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf die Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazitäten Wirkung gezeigt haben“, so Austro Control Generaldirektor Christoph Baubin in einem ersten Resümee.

Die EURO geht, der Sommer kommt. Das Ende der EURO geht für Austro Control nahtlos in den Beginn der Sommerreisezeit über, der traditionell verkehrsreichsten Zeit des Jahres. Angesichts der auch hier zu erwartenden Verkehrssteigerungen eine im Vergleich zur EURO sogar noch größere Herausforderung, weil hier über einen noch längeren Zeitraum entsprechende Kapazitäten zur Bewältigung des Verkehrs zur Verfügung gestellt werden müssen. „Wir gehen davon aus, dass wir hier durch unsere mit der Belegschaft getroffenen Vereinbarungen gut vorbereitet sind, gleichzeitig ist aber je nach tatsächlichen Verkehrsaufkommen auch im Flugverkehr mit zeitweisen Engpässen zu rechnen“, so Baubin abschließend.

Rückfragehinweis: Dr. Heinz Sommerbauer
051703.9101