

um 11:22 Uhr  
persönlich  
abgegeben

An die  
Niederösterreichische Landesregierung  
p.A. Amt der NÖ Landesregierung  
Abteilung Umweltrecht  
Landhausplatz 1  
3100 St. Pölten  
**Persönlich übergeben**

Amt der NÖ Landesregierung

26. AUG. 2011

RU 4-U-302/288 Beilagen  
Bearbeiter

Dr. Breyer

- mag. johann galanda
- dr. anja oberkofler
- 1010 wien
- gonzagagasse 1
- tel. 01 810 06 77
- fax 01 810 06 77 20
- office@gorecht.at
- www.gorecht.at

RU 4-U-302

**Verfahrenspartei:** Bürgerinitiative Plattform gegen die 3. Piste des  
Flughafens Wien, Altkettenhoferstraße 1, 2320 Schwechat  
gem. § 19 Abs 5 UVP-G vertreten durch: Mag.<sup>a</sup> Brigitte Krenn,  
Kranichgasse 47, 2320 Schwechat

**vertreten durch:** galanda . oberkofler rechtsanwälte  
1010 Wien, Gonzagagasse 1/9  
ADVM-Code S103342  
Tel.: 01/8100677, Fax: 01/810 06 7720  
Volksbank Wien AG Kto. 41226666067, BLZ 43000  
Vollmacht gem. § 8 RAÖ erteilt

**wegen:** Parallelpiste 11R/29L, Flughafen Wien AG

## ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME

1- fach

1 HS

In Ergänzung der Stellungnahme sowie der Einwendungen vom 30.07.2008, zur Vorbereitung der anberaumten mündlichen Verhandlung und in Erwiderung des vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachtens erstattet die umseitige Verfahrenspartei nachstehende

## **ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME**

### **A. Vorbemerkungen**

Zunächst werden sämtliche in den Einwendungen vom 30.07.2008 relevierten Einwendungen voll inhaltlich aufrecht gehalten.

### **B. Befangenheit des Landes Niederösterreich**

Mit dem Einwand der Befangenheit der zuständigen UVP-Behörde hat sich bis dato die Behörde nicht auseinandergesetzt. Laut Geschäftsbericht 2010 werden 40% der Aktien des Antragstellers Flughafen Wien AG von den zwei „Kernaktionären“ Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und Stadt Wien (4,2 Millionen Stückaktien) gehalten. Das Land Niederösterreich hält überdies 20% am Grundkapital. Dies bedeutet, dass das Land Niederösterreich unmittelbar wirtschaftlich am Erstantragsteller beteiligt ist und somit von der Bewilligung des Vorhabens des Erstantragstellers profitiert. Zwar liegt keine Befangenheit in der Person des Organwalters vor, doch schlägt die Befangenheit der Behörde (Landesregierung Niederösterreich) auf die Organwalter durch, als diese weisungsgebunden sind. Hier entscheidet eine Behörde in eigener Sache, was einer Verletzung des Rechts auf den gesetzlichen Richter gleichzuhalten ist.

### **Beweis:**

Offenlegung der Erstantragstellerin nach § 243a UGB; Beilage ./1

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

Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G gilt es im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 führen. Eine solche unzumutbare Belästigung stellt die Lärmbelästigung dar.

Durch das Vorhaben werden die Bestimmungen des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 verletzt.

#### **1. Stellungnahme zum Gutachten Fluglärm**

##### **1.1. Lärmzonen**

Die aufgrund von Flugrouten festgelegten Lärmzonen sind insofern nicht nachvollziehbar, als keine Sicherheit dafür besteht, dass tatsächlich – im Fall der Genehmigung der Parallelpiste – die geplanten Flugrouten geflogen werden. Es sind daher alle potentiell möglichen Lärmzonen auszuweisen und der Beurteilung auf ihre Umweltverträglichkeit zu unterziehen.

**Beweis:**

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Fluglärm;

1.2. Messpunkt SW 030

Die Einwendung der Verfahrenspartei, wonach bei der Lärmzonendarstellung unrichtige Werte angeführt wurden, wurde nicht behandelt. Dies betrifft insbesondere auch die nunmehr vorliegenden unterschiedlichen Rechen- und Messergebnisse Messpunkt SW 030, Andromedaweg: Unzureichend behandelt. Der Messwert ist wie in den Einwendungen dargelegt eklatant niedriger als der Rechenwert. Daraus kann nur geschlossen werden, dass die Messwerte nicht stimmen oder der Rechenwert so hoch angesetzt wird, dass in Zukunft höhere Messwerte damit legitimiert werden.

**Beweis:**

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Fluglärm;

1.3. West- und ostwind abhängiger Fluglärm

Im Anhang „Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ wird unter Punkt LÄR 16.9. zur Problematik „Bei Süd-Ost-Wind bei Landungen auf neuer Piste eines jener Gebiete von Rannersdorf, Schwechat und Zwölfaxing schwerst betroffen, das bei Westwind unter den Starts von Piste 29 leidet; hier künftig gar keine Lärmpausen“ ausgeführt:

„Es ist eine Differenzierung zwischen den einzelnen Ortschaften vorzunehmen. Grundsätzlich sind Rannersdorf und Zwölfaxing derzeit bei Ostbetriebsrichtung nicht oder nur marginal von Fluglärm betroffen. Demgegenüber verläuft die Anfluggrundlinie auf die bestehende Piste 11 L über Schwechat, weshalb Schwechat vor allem durch Landungen bei Ostbetrieb betroffen ist.“ Bei Westbetriebsrichtung werden die Starts derzeit und in Zukunft so geführt, dass die Flugzeuge bereits vor den o.g. Ortschaften abkurven. Das hat zur Folge, dass bei Westbetrieb im Wesentlichen nur die östlichen Randbereiche der 3 Ortschaften von Fluglärm betroffen sind. Da der Ortskern von Rannersdorf etwas weiter westlich als die beiden übrigen Ortschaften liegt, ergeben sich hier derzeit die niedrigsten Geräuschimmissionen. Durch die 3. Piste entstehen im Bereich Schwechat praktisch keine Änderungen, da die Geräuschbelastung vor allem durch Anflüge auf die bestehende Piste 11 L entstehen und diese Piste auch weiterhin genutzt wird. Für Zwölfaxing und Rannersdorf ergeben sich hingegen mehr oder weniger deutliche Erhöhungen insbesondere infolge des Anflugs auf die neue Piste 11 R. Die neue Piste 11R wird zwar nur gekurvt angefliegen, doch erfolgt der Endanflug über Rannersdorf hinweg. Stellvertretend seien nachfolgend die Ergebnisse für den Berechnungspunkte SE 17 (Kindergarten in Schwechat) sowie SE 191 (Kindergarten Rannersdorf) sowie SE 49 Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich; Parallelpiste 11R/29L; fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen Kennzeichen: RU4-U-302 - 79 - (Kindergarten Zwölfaxing) dargestellt (vgl. K 4.1 „Ergänzende Unterlage Fluglärm“ bzw. Teilgutachten Lärmschutz).

In keiner Weise wird darauf eingegangen, dass in bei Genehmigung der Parallelpiste in Zukunft eines jener Gebiete, das schon jetzt unter den Starts 29 bei Westwind leidet, durch Landungen bei Ostwind auf 11R betroffen ist.

### Beweis:

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Fluglärm;

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

Im Behördengutachten zum landseitigen Verkehr wird ausgeführt: „Im Pkt. 2.3.1 (Seite 10) des Fachbeitrages Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurde angeführt, dass eine Kalibrierung nicht nach Querschnittsbelastungen durchgeführt wurde. Es wurde eine Kalibrierung anhand von Verhaltensparametern angesprochen, jedoch nicht nachvollziehbar dargestellt. Das Verkehrsverhalten der Personen im Verkehrsmodell basiert auf der Grundlage von Mobilitätshebungen (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Pkt. 2.3.1, Seite 11), detaillierte Ergebnisse dieser Erhebungen sind jedoch nicht angeführt. Die Fluggastbefragungen wurden auf der Grundlage von 9.000 Befragungssätzen ermittelt. Detaillierte Grunddaten sind im Bericht nicht enthalten. Das verwendete Verkehrsmittelwahlmodell des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 enthält ein komplexes Entscheidungsverfahren mit einem Wahrscheinlichkeitsansatz. Grundlage ist laut Pkt. Datenerhebung (Seite 22 Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) eine Befragung (als „Revealed und Stated - Preference – Befragung“ bezeichnet) von Fluggästen im Gatebereich. Detaillierte Angaben darüber sind im Fachbeitrag nicht vorhanden.

Im ergänzenden Bericht der Firma Intraplan vom Oktober 2010 wurde angeführt, dass eine Abgleichung der Berechnungsdaten mit einer Verkehrszählung nicht stattgefunden hat. In der Luftverkehrsprognose von Intraplan Oktober 2009 sind keine Angaben zur Zahl der Beschäftigten am Flughafen angeführt. Deshalb ist für das Jahr 2008 eine vergleichende Ausgangsbasis für die Beschäftigten nicht gegeben.

Es wurde zwar auf S. 27 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010 angeführt, dass eine Verifizierung der Prognoseergebnisse anhand von Bestandsverkehrsdaten und der Entwicklungstrends durchgeführt wurden, diese ist jedoch nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für das angesprochene „hauseigene Verkehrsmodell“.

Ungeachtet dessen bejaht der Gutachter die Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Bei den Maßnahmen führt der Gutachter nur Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs, wie Überwachung der Verkehrssituation an bestimmten neuralgischen Punkten und evtl. Ausbaumaßnahmen von Kreisverkehren an. Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrs fehlen in dem Gutachten. Auf der A 4 zwischen dem Knoten Schwechat und dem Flughafen werden Verkehrsstärken von über 120.000 Kfz/24h an Werktagen prognostiziert, davon 46.800 flughafenbedingt. Dies entspricht etwa den Werten des Planszenarios 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seite 72, Tabelle 34). Im Abschnitt der A 4 zwischen dem Flughafen und Fischamend sind mit 82.900 Kfz/24h um

ca. 9 % höhere Werte bei der Prognose 2025 als beim Planszenario 2020 angegeben. Ebenfalls deutliche Verkehrserhöhungen sind auf der S 1 zu registrieren. Auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen erhöhen sich die Verkehrsstärken vom Planszenario 2020 zum Planszenario 2025 um 42 % auf 29.200 Kfz/h im werktäglichen Verkehr (überwiegend flughafenbedingt), im Abschnitt bis Fischamend sind die Verkehrserhöhungen wesentlich geringer (9 %).

Der Modal Split und der Öffentliche Verkehr werden in dem Gutachten ebenso wenig behandelt wie weitere Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr.

Bei den Beschäftigten bleibt laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 der Anteil des Öffentlichen Verkehrs im Nullszenario 2020 wie im Bestand 2003 bei 23 %. Weiterhin werden laut Fachbeitrag 77 % der Beschäftigten im Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) mit dem PKW fahren. Dies ist ein geringer Verkehrsanteil für den Öffentlichen Verkehr, insbesondere weil eine Forcierung des Öffentlichen Verkehrs bei den Beschäftigtenfahrten nicht nur aus Sicht des Verkehrs, sondern auch aus Umweltschutz- und Klimazielen anzustreben ist. Die Grundlagen und das Modell, mit dem der modal split für die Prognose errechnet wurde, sind nicht nachvollziehbar aufbereitet.

Aus Sicht des Gutachters ist mit mehreren Maßnahmen eine Verbesserung der Fahrtanteile der Beschäftigten zugunsten des Öffentlichen Verkehrs zu erreichen (z.B. mit einem entsprechenden Mobilitätsmanagement, durch eine Veränderung der Kostenstruktur wie Erhöhung der Parkplatzkosten, erweiterte Angebote für den Öffentlichen Verkehr). Es ist davon auszugehen, dass sich der modal split der Beschäftigtenfahrten ebenfalls zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verändern wird und zumindest über 30 % der Fahrten der Beschäftigten im ÖV möglich sind (würde damit noch deutlich unter dem angesetzten ÖV-Anteil der Passagiere von rd. 42,6 % liegen. Das würde die PKW-Fahrten der Beschäftigten um ca. 1.000 Fahrzeuge je Tag und Richtung gegenüber dem Ansatz im Fachgutachten landseitiger Verkehr Juli 2010 verringern.

Diese Empfehlungen des Gutachters sind als verpflichtende Maßnahmen (Auflagen) umzusetzen. Dergleichen ist dem Antragsteller ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement für den Flughafen, mit dem Ziel, keine Steigerung der Kfz-Fahrten zum Ist-Stand zu haben, aufzutragen. Radwegverbindungen zum Flughafen von Schwechat und von Fischamend kommend; Viertelstundentakt und stündliche Nachtzüge der S7 bis zum Flughafen; Erweiterung der Kernzone 100 des VOR bis zum Flughafen; Verringerung der Parkplätze; betriebsinterne Radwege, Radabstellplätze, betriebseigene Fahrräder; eigene Busverbindungen für die Beschäftigten des Flughafens u.ä.

Die enormen Verkehrssteigerungen auf zahlreichen Landesstraßen in der Region durch den Ausbau des Flughafens sind nicht tragbar. Dies widerspricht den verkehrsberuhigenden Zielen vieler Gemeinden. Auf

der L 2064 durch Mannswörth soll sich beispielsweise der DTVw auf 14.600 Kfz im Planfall 2025 verdreifachen. Lärm und Abgasbelastung für die AnrainerInnen steigen dadurch.

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

Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G gilt es im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 führen. Eine solche unzumutbare Belästigung stellt die Belästigung durch Staub dar

##### **1. Gesundheitsgefährdende / unzumutbare / umweltschädliche Feinstaubbelastung**

Derzeit liegen die PM<sub>2,5</sub> Werte in einem Bereich, der über den Grenzwerten des IG-Luft für das Jahr 2015 liegt:

„Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM<sub>2,5</sub> gilt der Wert von 25 µg/m<sup>3</sup> als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m<sup>3</sup> ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

Weitere Steigerungen durch das Projekt erhöhen die Belastungen zusätzlich ( siehe abgeleitete Maximalwerte des Aufpunktes Schwechat Tab. 4.19-20 Ergänzungen Luftschadstoffe K4-19).

Des Weiteren kommt es zu NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen HMW Differenz 2025g und 2025u. Im Teilgutachten Luftreinhaltetechnik (Gutachten Ing. Helmuth Kager, S.128; siehe auch Tab. 111) wird eine Grenzwertüberschreitung durch das gegenständliche Vorhaben in Mannswörth ausgewiesen (Nach laut Gutachten S.128 Grenzwertüberschreitung durch das Projekt in Mannswörth. Der Sachverständige setzt sich in keiner Weise mit diesen Grenzwertüberschreitungen im Hinblick auf eine Gesundheitsgefährdung auseinander.

#### **Beweis:**

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Luftreinhaltetechnik;

Der Untersuchungsraum für NO<sub>2</sub> wurde zu eng gesetzt: Die Messstellen des angrenzenden Wiener Stadtgebietes wurden nicht miteinbezogen. Weiters wurden die zusätzlichen Belastungen durch den flughafenbedingten Straßenverkehr nicht beachtet, obwohl Wien zum belasteten Gebiet für NO<sub>2</sub> laut IG-Luft zählt.

#### **E. Verletzung der Seveso II-Richtlinie**

In den Einwendungen der Verfahrenspartei hat diese auf die Verletzung der Seveso II Richtlinie durch das gegenständliche Vorhaben hingewiesen. Im Punkt FSI 4.1. des Anhangs „Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ führt der Gutachter aus, dass er „zu der Wahrscheinlichkeit eines Zwischenfalls bei An- und Abflügen wohl eine gutachterliche Aussage abgeben. Die Schwere des Schadensfalls liegt jedoch außerhalb seiner Beurteilungsmöglichkeiten.“

Diese Einwendung wurde unzureichend behandelt. Aufgrund der umliegenden Industriegebiete ist nicht nur das Risiko eines Absturzes darzustellen, sind auch die Auswirkungen von Abstürzen von Luftfahrzeugen für die Umgebung relevant.

#### **F. Zusammenfassung**

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass sich insbesondere durch die Beeinträchtigung der Gesundheit der Bevölkerung im Allgemeinen, der Luftschadstoffbelastung und der Lärmbelastung im Besonderen das Vorhaben als ungeeignet darstellt. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens liegt nicht vor und ist auch nicht durch entsprechende Auflagen zu erzielen.

Im Übrigen schließt sich die Verfahrenspartei den begründeten Stellungnahmen der AFLG Antifluglärmgemeinschaft, Verein gegen Entschädigungslose Grundentwertung durch Flugverkehr Parteiunabhängige Bürgerinitiative gegen Fluglärm und Umweltschädigende Emissionen vom 26.08.2011 an und erklärt diese zum integrierenden Bestandteil dieser Stellungnahme.

Es wird daher wiederholt der

#### **ANTRAG,**

den nunmehr ergänzten Einwendungen Folge zu geben und den Antrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich auf Genehmigung des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ abzuweisen sowie die erforderlichen Genehmigungen nach dem WRG und ForstG nicht zu erteilen.

Wien, am 26.08.2011

Bürgerinitiative Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien