

Name: Heger Susanne, Dr. Rechtsanwalt, als Vertreter der Bürgerinitiative gegen
Fluglärm in Wien West

Anschrift: 1010 Wien, Eßlinggasse 17/9

Stellungnahme zum Vorhaben Parallelpiste 11R/29L, Flughafen Wien AG und Land
Niederösterreich, gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000,
UVP-G 2000

Im Zuge der Verhandlung wurde von mir Folgendes mündlich vorgetragen:

Vorab, bevor ich auf meine vorbereitete Stellungnahme eingehe, gestatte ich mir
folgende Anmerkungen:

Da das Thema Unterlassung der Veröffentlichung des Zeitplans mehrfach
aufgekommen ist, zitiere ich § 17 Abs. 1 UVP-G und verweise ausdrücklich darauf,
dass er seit April 2005 in Kraft steht. [liest Gesetzestext vor]

Zu den salbungsvollen Worten des ehemaligen AUA-Vorstandsmitgliedes Rehulka
möchte ich kurz anmerken, dass der bisherige Ausbau des Flughafens zum Ruin der
AUA geführt hat und der Steuerzahler noch rund € 500 Mio. draufzahlen musste, um
die marode AUA an die Lufthansa loszuwerden.

Wir haben bereits zwei umfassende juristische Stellungnahmen eingebracht, die ich
hier im Einzelnen nicht wiedergeben möchte. Ich verweise in meinen mündlichen
Ausführungen lediglich summierend auf die zentralen Punkte:

Die Umweltverträglichkeit der dritten Piste kann nicht festgestellt werden, da die
Auswirkungen des Projektes derzeit unmöglich beurteilt werden können.

- Es fängt schon damit an, dass die Ausgangsposition unklar ist. Beim BMVIT
ist ein Verfahren über die ex-post Umweltverträglichkeitsbeurteilung der
Ausbauten des Flughafen Wien in den Jahren seit 1999 im Rahmen des

Vertragsverletzungsverfahren bei der EU-Kommission anhängig. Ebenfalls anhängig ist ein Ermittlungsverfahren bei der Staatsanwaltschaft Wien wegen der Unterdrückung der gebotenen UVP im Zusammenhang mit diesen bisherigen Ausbauten. Diese Verfahren sind nicht abgeschlossen, die Strafverfahren könnten sogar zu einer Aufhebung von Genehmigungsbescheiden führen. Wir haben daher formell den Antrag auf Aussetzung des UVP-Verfahrens bis zur Klärung dieser vor Fragen gestellt.

- Die Maximalkapazität des geplanten neuen Pistensystems wurde nicht festgestellt und kann daher nicht geprüft werden. Eine korrekte Prüfung müsste aber die kapazitätsmäßig letzte mögliche Flugbewegung einbeziehen.
- Die Prüfung der Auswirkungen des Projektes basiert auf der Annahme des gekurvten Anflugverfahrens. ABER: die Verpflichtung dass die Piste 11R ausschließlich so angefliegen werden darf, fehlt. Ich fürchte, dass diese Unverbindlichkeit des gekurvten Anflugverfahrens kein Versehen ist.
- Aus den Gutachten ergibt sich, dass der gekurvte Anflug technisch erst ca 2025 im Massenbetrieb stattfinden wird. D.h. dem Projekt wird eine für die Zukunft angenommene Technik zu Grunde gelegt. Dies ist gesetzeswidrig, denn das Projekt ist nach dem erwiesenen und erprobten Stand der Technik zu prüfen. Erwiesen und erprobt im Massenbetrieb ist aber nur der Geradeausanflug. Und wieder kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, dass man eigentlich den Geradeausanflug über das Stadtgebiet und durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien durchschummeln will und der gekurvte Anflug nicht mehr als ein Schmäh ist, mit dem das Projekt gut verkauft werden soll.
- Interessant ist auch, dass die zum gekurvten Anflug vorgelegten Berechnungen offensichtlich falsch sind. Das Gutachten des Sachverständigen Zimmermann ist nicht gerade schmeichelhaft für die Austro Control und das BMVIT. Der Sachverständige geht sogar so weit, dass er mit dem Hinweis schließt, ein Gutachten kann eigentlich erst erstellt werden, wenn die Verfahren vollständig ausgearbeitet sind. Aber wie will man denn die Umweltauswirkungen überprüfen, wenn nicht einmal klar ist, wo die Flieger die Kurve ansetzen werden, ja ob sie überhaupt mit einer Kurve anfliegen werden?

- Auffallend ist auch das Fehlen von Auflagen, bis wann die Inbetriebnahme statt zu finden hat. Offensichtlich soll hier ein Vorratsbescheid erteilt werden, mit windelweichen Auflagen. Denn wenn man sich die sogenannten Bedingungen, Auflagen und Maßnahmen anschaut, kommt man zum Schluss, dass das Betriebskonzept erst in der Zukunft entwickelt werden wird. Wir verwehren uns vehement gegen einen solchen Vorratsbescheid, er ist ein Instrument mehr, die UVP ins Absurde zu führen.
- Auffallend ist, dass gerade jene Piste, die das größte Problem darstellt, nämlich die Landepiste 11L, nicht ernsthaft behandelt wird. Das angenommene Konzept wird entwickelt ohne sich mit der Frage zu befassen, welche Auswirkungen die alte Piste für 11L haben wird. Man will den gekurvten Anflug für 11R zur Anwendung bringen und auch auf 16, diese in der Zukunft erwartete technische Verbesserung für 11L aber nicht einmal andenken. Warum? Es handelt sich dabei um jene Piste, auf die der Anflug die größte Zahl von Menschen belastet, der quer über ganz Wien und somit quer durch das ganze Flugbeschränkungsgebiet führt. Und dieser Anflug wird im neuen Konzept nicht einmal hinterfragt? Es darf angenommen werden, dass dem gekurvten Anflug auf 11L die 3. Piste im Weg steht und er deshalb nicht behandelt wird. Das heißt aber, dass das Projekt grob lückenhaft ausgearbeitet ist, da es wesentliche Folgewirkungen außer Acht lässt. Das Projekt kann also auch in diesem Punkt den gesetzlichen Vorgaben nicht gerecht werden, denn das Gesetz verlangt eine Gesamtbewertung der Dinge.

Zusammenfassend darf ich also festhalten, dass bei dem Projekt dritte Piste nur wenig klar ist, im Wesentlichen eigentlich nur die Positionierung als Betonstreifen. Hinsichtlich des Betriebes der Piste bleibt alles offen, was wesentlich ist. Daher kann die Behörde im gegenständlichen Fall die Umweltverträglichkeit nicht aussprechen. Wenn die Behörde dies dennoch tut, dann ist dies ein harter Schlag in das Gesicht des modernen Rechtsstaates.

Schwechat , am 29. August 2011



(eigenhändige Unterschrift)