

Name: KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien

Anschrift: 2320 Schwechat, Kranichgasse 47

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:

#### 1.1. Unrichtige Beurteilung der Flugrouten und Pistenbelegung

Die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargelegten Flugrouten und Pistenbelegung sind Annahmen, deren Einhaltung zu bezweifeln ist. Zum einen ist im Mediationsvertrag festgehalten, dass die Verkehrsverteilung für das 3-Pisten-System nur vorläufig gilt und die „Verkehrsverteilung, An- und Abflugsystem und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen (Korridore, SIDs, Bodenlärm, bordseitige Maßnahmen, schwere Maschinen etc.)“ zwischen der Konsenswerberin und den anderen Parteien vor Baubeginn verhandelt werden (Fachbeitrag 30.02, S. 2).

Weiters handelt es sich bei den Flugrouten für das Jahr 2020 sowohl im Nullszenario als auch im Planszenario um Annahmen, von denen nicht gesichert ist, dass die SIDs auch in Zukunft so geflogen werden. Insofern sind die Darstellungen von Lärmbelastungen und Fluglärmzonen reine Vermutungen. In keiner Weise ist dadurch garantiert, dass die Umweltverträglichkeit gegeben ist.

Dass die dargestellte Lärmbelastung nur eine Annahme ist, zeigen weiters die Zielwerte, die im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ des Mediationsverfahrens Flughafen Wien am 27. Mai 2003 beschlossen wurden. Diese geben Zielwerte für die Pistenbelegung über den Jahresdurchschnitt an (vgl. Evaluierungsbericht 2006 des Dialogforum Flughafen Wien, Umsetzung des Teilvertrages, S. 6).

Piste (ARR/DEP)	Zielwert	IST 2006
<b>Landungen (ARR)</b>		
Piste 11	11,5 %	12,4 %
Piste 16	27,5 %	27,5 %
Piste 29	20,0 %	15,7 %
Piste 34	41,0 %	<b>47,3 %</b>
<b>Starts (DEP)</b>		
Piste 11	3,0 %	1,0 %
Piste 16	22,0 %	17,6 %
Piste 29	63,0 %	<b>72,2 %</b>
Piste 34	12,0 %	9,3 %

Vor allem in den Bereichen Starts Piste 29 und Landungen Piste 34 werden jährlich die Zielwerte des Teilvertrages überschritten. Diese Ungenauigkeit für die Pistenbelegung setzt sich dann bei der Belegung der SIDs fort, und so sind für das Prognoseszenario für die SID-Belegungen auch auf Grund der unterschiedlichen Pistenbelegung andere Werte zu erwarten, als diese hier dargestellt werden.

Ich stelle den Antrag, dass die Maximalkapazität für das 3-Pisten-System und ihre Auswirkungen auf die Schutzgüter dargestellt wird oder Auflagen für die einzelnen Flugrouten und Flugroutenbelegungen im Verfahren festgelegt werden.

Sämtliche Starts und Landungen sind darzustellen! Am 1. Verhandlungstag wurde die Summe der Flugbewegungen für das Jahr 2010 mit ca. 245.000 angegeben. Diese Zahl ist zu gering. Auch die General Aviation ist dazu zu rechnen.

Desgleichen wurde die Kapazität pro Stunde im 2-Pisten-System mit 70 Flugbewegungen angegeben. Diese liegt jedoch bei 72/h. Für das 3-Pisten-System ist die Kapazität pro Stunde nicht wie gestern angegeben 100 Flugbewegungen sondern 104.

Theoretisch können mit dem 2-Pisten-System über 400.000 Flugbewegungen pro Jahr stattfinden (maximal theoretisch 1.263 Flugbewegungen in 24 Stunden unter Einhaltung des Mediationsvertrages). Mehr als die von Intraplan dargestellten 341.000 Flugbewegungen pro Jahr. Mit dem 3-Pisten-System theoretisch über 600.000 Flugbewegungen pro Jahr (1.711 Flugbewegungen in 24 Stunden unter Einhaltung des Mediationsergebnisses).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung muss unter Annahme der Maximalkapazitäten für das 3-Pisten-System durchgeführt werden. Nur so ist garantiert, dass die möglichen Auswirkungen auf die Umwelt durch dieses Projekt tatsächlich erhoben und festgestellt werden und entsprechende Maßnahmen gesetzt werden.

Keine Straße wurde noch gesperrt, weil die Prognosezahlen für den Verkehr überschritten wurden, obwohl dies im Anlagenrecht sehr wohl üblich ist, die Kapazität für einen Betrieb zu begrenzen.

Die Darstellung der einzelnen Flugrouten in einem Plan würde den Parteien die Teilnahme erleichtern. Der in der UVE dargestellte Plan mit den Namen der SIDs stimmt nicht mit den Namen der 30.36 Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten überein.

Ein Problem für die Beurteilung der Betroffenheit liegt zusätzlich darin, dass verschiedene Angaben zu den Jahresflugbewegungen vorliegen. In den Szenarien wird offensichtlich nur der kommerzielle Luftverkehr berücksichtigt, in der IFR-Statistik wird auch die General Aviation einbezogen.

Hinsichtlich der Auswirkungen sind die entsprechenden Zusammenhänge darzustellen und ist die Umweltverträglichkeitserklärung insofern unvollständig.

Weiters sind in der IFR-Statistik keine Sichtflüge enthalten. Auch auf diese wäre bei einer Beurteilung der Situation einzugehen und die in der Umweltverträglichkeitserklärung der Konsenswerberin in den Szenarien angegebenen Flugbewegungen pro Jahr generell zu ergänzen:

Der Vergleich der Ist-Werte für das Jahr 2007 mit 254.900 Flugbewegungen (30.03 Seite 34) mit der IFR-Statistik 2007 des Flughafens Wien mit 276.672 Flugbewegungen zeigt eine Diskrepanz von 8,5 %. Zusätzlich sind Sichtflüge oder VFR der General Aviation (im Jahr 2005 betragen diese 1,9 %, 30.03 Seite 15) in der IFR-Statistik nicht enthalten. Aus dem Vergleich der Prognosezahlen und den Ist-Werten ist erkennbar, dass der niedrigere Wert von 254.900 Flugbewegungen in den Berechnungen verwendet wurde. Damit werden jedoch nicht alle Einflüsse auf die Schutzgüter miteinbezogen.

Welche Flugbewegungen sind in die Prognoseberechnung eingeflossen?

Ich stelle den Antrag, dass sämtliche Flugbewegungen, d.h. Starts und Landungen, am Flughafen Wien Schwechat in die Prognoseberechnung einfließen.

### **SEVESO II Richtlinie**

Die Richtlinie 96/82/EG (Seveso II - RL) zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen gilt für Betriebe, in denen bestimmte Mengen dieser Stoffe vorhanden sind. Maßgebend ist das Vorhandensein in Mengen oberhalb einer Schwelle, die im Anhang der Richtlinie festgelegt ist. Für diese Betriebe gelten besondere Anforderungen an die Anlagensicherheit.


Bei der vorab zitierten Vorschrift handelt es sich um Umweltvorschriften im Sinne des § 19 Abs 4 UVP-G, deren Verletzung im Sinne der unter Punkt A der Einwendungen dargelegten Rechtslage von der Antragstellerin geltend gemacht werden kann.

In unmittelbarer Nähe des Flughafens befinden sich mehrere Betriebe, die unter die Seveso II-Richtlinie fallen. Besonders die OMV Schwechat, Borealis Schwechat, Air Liquid Schwechat und die Propangas Schwadorf sind hier zu nennen. Gerade ein Flugzeugabsturz auf eines der Tanklager der OMV hätte verheerende Folgen in einem Umkreis, der bis zur Wiener Stadtgrenze reichen würde. Es ist nicht nachvollziehbar, warum im Vorhaben die bereits bestehenden Flugrouten MIKOV2C und WGM5C, die über das Industriegebiet OMV-Raffinerie/Borealis führen, weiterhin enthalten sind. Aus Gründen der vorbeugenden Vermeidung einer Katastrophe, deren Folgen weit über das Ausmaß eines normalen Flugunfalls hinausgehen, ist der Wegfall dieser Routen unumgänglich.

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.

Schwechat , am 30.08. 2011

  
\_\_\_\_\_

(eigenhändige Unterschrift)