

Name: HOFMANN Herbert DI, BI-Stop-Fluglaerm Wien Süd-West SN 1. Tag

Anschrift: 1130 Wien, Kardinal-Pifflgasse 16

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:

Allgemeines:

1. Laut §7 UVP-G muß ein Verfahrens-Zeitplan veröffentlicht werden und zwar für alle einzelnen Verfahrensschritte. Dies ist nicht geschehen. Betroffene konnten sich nicht auf das Verfahren einstellen und viele - wie man sieht - deshalb nicht teilnehmen. Es genügt nicht, sowie von der Verfahrensleitung behauptet, ihn einmal kurzzeitig ins Internet zu stelle.

**Wir stellen deshalb den Antrag, dass ein neuer Zeitplan rechtzeitig veröffentlicht wird und eine neuerliche mündliche Verhandlung angesetzt wird.**

*§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, **unter Beteiligung der Öffentlichkeit** auf fachlicher Grundlage*

*1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, ...*

*§ 7. (1) Die Behörde hat einen Zeitplan für den Ablauf des Verfahrens zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. **Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen.** Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind im Genehmigungsbescheid zu begründen.*

2. Die Einreichunterlagen wurden laufend und wesentlich verändert ohne dass die Öffentlichkeit darüber informiert wurde (Es gab 5 Revisionen).

Das sind z.B. :

- \* Belegung der Flugrouten, insbesondere jene der Starts über den Südwesten Wiens (Liesing). Die Überflughäufigkeit würde sich dort sogar verdreifachen, trotzdem blieben jegliche Informationen darüber – verwunderlicherweise auch im Dialogforum – aus.
- \* Flugverkehrsprognosen,
- \* Flugzeugmix,
- \* Lärmzonen u.a.

Dadurch hat sich die Identität des Projektes wesentlich und umweltrelevant verändert. Es wurden dadurch potentielle Parteien ausgeschlossen.

Die Gutachten beruhen deshalb auf unvollständigen Unterlagen.

**Wir stellen deshalb den Antrag, dass die vollständigen und aktuellen Unterlagen nach § 9 UVP-G neuerlich öffentlich aufgelegt werden und das Verfahren damit neuerlich durchgeführt wird** und auch nach § 46. VwGG den Antrag auf die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand.

3. Nach § 1. (1) UVP-G ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage ...:

3. *die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und*

4. *bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.*

Aus unserer Sicht wurde die Variante „Unterbleiben des Vorhabens“ unzureichend geprüft und in Erwägung gezogen.

Der Bedarf für die 3.Piste ist u. E. nicht gegeben, insbesondere werden die angeführten, wirtschaftlichen Vorteile (Wettbewerbsfähigkeit, Tourismus, Arbeitsplätze) auch mit den vorhandenen Kapazitäten bereits lukriert und sind nicht beliebig erweiterbar.

Eine Wirtschaftlichkeitsprüfung des Vorhabens hat nicht stattgefunden:

Das Risiko eines wirtschaftlichen Disasters wurde nicht angesprochen, geschweige denn ausgeräumt:

*Zum einen* sind dies die Risiken der immensen baulichen Maßnahmen (wie bei Projekt „Skylink“ unter Beweis gestellt);

\* *Zum anderen* sind dies:

. Maßnahmen von Mitbewerbern, die bereits laufen: ungehinderter Ausbau des Flughafens Dubai sowie des Flughafens München.

. Die wirtschaftliche Situation eines wesentlichen Teiles der den Flughafen benutzenden Fluglinien ist derzeit - und voraussichtlich auch zukünftig – sehr angespannt.

. Unvorhersehbare Einflüsse wie: Wirtschaftskrisen, Zusatzbelastungen (Steuern, Gebühren), Naturkatastrophen (Vulkanausbrüche), Unruhen in Zieldestinationen.

**Wir stellen den Antrag, die Variante „Unterbleiben des Vorhabens“ ernsthaft zu analysieren und im Verfahren neuerlich aufzulegen und einzubeziehen.**

4. ad „Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“

\* **Es wurde nur ein kleiner Teil der Stellungnahmen beantwortet, von unseren 13 Stellungnahmen waren dies nur 2 !**

\* **Die Beantwortungen sind aus unserer Sicht z.T. unvollständig, irreführend oder falsch z.B.: Existenz Curved Approach:**

Siehe Homepage, Flughafen Wien AG, Bereich Unternehmenskommunikation  
<http://www.vie-umwelt.at/jart/prj3/umwelt/umwelt.jart?rel=de&content-id=1174475986766&reserve-mode=active> .

*Der Curved Approach, eine Instrumenten-Anflugverfahren, das nicht entlang einer durchgehenden Geraden, sondern auch mit Kurvensegmenten definiert ist, ist international in der technischen Erprobungsphase. Der Vorteil: Die Flugzeuge müssten erst in der Endphase des Landeanfluges in den Geradeausflug einschwenken. Damit könnte die Lärmbelastung besser verteilt werden. **Zu diesem Verfahren fehlen noch ein vollständiges internationales Regelwerk und staatliche Zulassungen.***

**Im Gegensatz dazu die Beantwortung der Einwendung Nr. 11, FSI 1.1. Seite 27 (Flugsicherungstechnik):**

**Curved Approaches sind nicht mehr im Forschungsstadium.** Die Kriterien der Federal Aviation Administration in den USA wurden vor 6 Jahren publiziert, diejenigen von ICAO im Jahre 2006. **Die geltenden Dokumente sind von der Air Navigation Commission der ICAO akzeptiert und seit 2009 als offiziell publiziert.**  
**Frage an den Sachverständigen für Flugsicherungstechnik: Wo wird der Curved Approach in Europa von allen dort landenden Airlines so geflogen, wie er bei Ladung 11R erforderlich wäre?** Aus unserer Sicht Nirgendwo!

**Widerspruch in FSI-3.3.-Beantwortung:** Korrekt ist, ist dass man nicht genau vorhersehen kann, wie viele Flugzeuge am Tage der Inbetriebnahme effektiv in der Lage sind, Curved Approaches zu fliegen. -> **Anm. Dies ist aber eine Einreichungsvoraussetzung!**

**Widerspruch in LÄR 16.3.-Beantwortung:** Da Flugrouten nicht benannt sind, ist Lärmbelastung nicht beurteilbar.

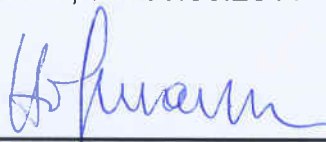
**Beantwortung:** Es ist nicht zutreffend, dass die Flugrouten nicht benannt sind. Vielmehr ist den Berechnungen ein nach heutiger Erkenntnis realistisches Szenario hinterlegt. Die für die Berechnungen verwendeten Flugrouten sind mit der zuständigen Behörde (Austro Control) abgestimmt. Insofern ist nicht davon auszugehen, dass sich wesentliche Veränderungen ergeben.

**Die Flugrouten sind aber angeblich nicht Bestandteil des UVP-Verfahrens. Was gilt jetzt?**

**Wir stellen deshalb den Antrag, die Umweltverträglichkeit solange zu verweigern, solange der Curved Approach nicht von allen - den Flughafen Wien benutzenden - Fluglinien und allen deren Flugzeugen angewendet wird und zu klären, ob Flugrouten Bestandteil des Verfahrens sind. Wenn nicht, sind alle darauf beruhenden Berechnungen und Gutachten aus dem UVP-Verfahren zu entfernen!**

**5. Da ein Großteil unserer Stellungnahme aus 2008 unbeantwortet blieb, fordern wir neuerlich deren Beantwortung!**

Schwechat , am 30.08.2011

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hofmann', written over a horizontal line.

(eigenhändige Unterschrift)