

Name: RUSY Roman

Anschrift: 2320 Kledering, Hinfnergasse 7

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:

Ich präzisiere meine Einwendungen wie am 29. August 2011 vorgebracht wie nachstehend:

Durch das gegenwärtige 2-Pistensystem ist ein naher Anrainer durchschnittlich den Schallemissionen von ein viertel aller Flugbewegungen ausgesetzt. Eine genauere Feststellung ist nicht zu treffen, da weder Pistenbelegung noch Flugrouten Bestandteil des Verfahrens sind. Unter der Annahme, dass auch in Zukunft Starts und Landungen gleichmäßig verteilt werden, lässt die 3. Piste rechnerisch eine Verbesserung erwarten, weil dann ein naher Anrainer nur mehr ein sechstel aller Flugbewegungen ausgesetzt sein wird. Die dritte Piste würde also im 22. Wiener Gemeindebezirk oder St. Margarethen am Moos zweifellos eine Entspannung bringen.

Wer allerdings zwischen gedachter Verlängerung der alten Piste 11/29 und der geplanten parallel liegenden 3. Piste nur nahe genug dem Flughafen wohnt, dass er von Starts und Landungen betroffen ist, wird dann in Zukunft den Lärmemissionen von ein drittel aller Flugbewegungen ausgesetzt – eine Steigerung der Lärmereignisse von 32 Prozent. Dafür bedarf es keines Sachverständigenbeweises, dieses Ergebnis ist denklogisch.

Die Gutachten berücksichtigen die besonderen Auswirkungen auf Kledering nicht ausreichend. Mein Grundstück liegt rund 1 km südwestlich der Einflugschneise zur Piste 11, zugleich am nördlichen Rand des Standartabflugkorridors der Piste 29 und

nur wenige 100 m nordöstlich der zu erwartenden Einflugsschneise der dritten Piste und nur 500 m vom nördlichen Rand des zu erwartenden Abflugkorridors entfernt. Daraus wird eine massive Zunahme der Lärmbelastung resultieren. Auch wird in den Gutachten auf die erhebliche Vorbelastung im Bereich der Hinfnergasse durch die schallemissionen des Wiener Zentralverschiebebahnhofes nicht eingegangen.

Nach Lehre und Praxis der Rechtsanwendung sind bei der Beurteilung von Auswirkungen der Standort und seine Charakteristik inklusive Vorbelastung und allfälliger Zusatzbelastungen durch das Vorhaben sowie die daraus resultierende Gesamtbelastung zu berücksichtigen. Das wesentliche Kriterium bei der Beurteilung der Gesamtbelastung kann sowohl die Vorbelastung darstellen, als auch die Zusatzbelastung, wenn sie zu einer erheblichen Änderung der bisherigen Verhältnisse führt.

Die dritte Piste mag also in örtlicher Sicht in weiten Bereichen umweltverträglich sein. Für Kledering ist sie es definitiv nicht. Es sind entsprechende Auflagen zur Sicherung der Schutzgüter notwendig.

In verfahrensrechtlicher Sicht ist zu monieren, dass die Flugrouten, die Way-Points und die Pistenbelegung nicht Bestandteil des Verfahrens sind. Daher die Frage an die SV, wie sie eigentlich die Lärmsituation in Kledering prognostizieren konnten, wenn ihnen die Flugrouten nicht bekannt gegeben wurden? Wie wollen die SV Dauer und Häufigkeit von Lärmereignissen beurteilen, wenn sie nicht wissen, wo die Luftfahrzeuge fliegen, die auf der dritten Piste landen oder starten? Da die Fluglage ebenfalls Einfluss auf die Emissionen hat, beispielsweise bedingt Kurvenflug, eine höhere Triebwerksleistung, stellt sich ebenfalls die Frage, wie die SV die Lärmereignisse abschätzen, wenn sie nicht wissen, welches Anflugverfahren (geradelinig, vector oder curved approach) Anwendung finden wird?

Sieht man von der Bauphase ab, verursacht nicht die dritte Piste Emissionen, sondern die Luftfahrzeuge, die darauf landen oder starten. Durch die Ausgliederung von Flugrouten Way-Points und Pistenbelegung aus dem Verfahren wird das Institut der UVP verkannt. Nach der Literatur und Praxis der Rechtsanwendung kommt es bei der Beurteilung des Umfanges einer UVP nicht allein auf die vom

Genehmigungswerber vorgenommene Abgrenzung an. Vielmehr folgt aus dem sehr weiten Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G der auf alle mit einer Anlage im Zusammenhang stehenden sachlichen und räumlichen Maßnahmen abstellt und aus der in § 1 Abs. 1 UVP-G normierten Aufgabe einer UVP, sämtliche unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter zu überprüfen, das Erfordernis einer Betrachtung über die jeweiligen Grenzen des jeweiligen Vorhabens hinaus. Ebenso sind nach der Literatur und Praxis der Rechtsanwendung in der UVP die Auswirkungen eines Vorhabens in einer umfassenden und zusammenfassenden Gesamtschau zu berücksichtigen. Im Falle einer Eisenbahnlinie käme auch niemand auf die Idee, lediglich den Bahnhof zu genehmigen, Errichtung und Betrieb der anschließenden Strecken aber nicht einem Verfahren zu unterwerfen. Auch im Falle einer Autobahn wäre es geradezu absurd, die UVP auf die Anschlussstellen zu begrenzen und die Straße zwischen den Auf- und Abfahrten der freien Disposition des Autobahnbetreibers zu überlassen. Auch bei Genehmigungsverfahren für Starkstromwege oder Schifffahrtsstraßen ist nichts Ähnliches Brauch. Unter Ausschaltung aller Parteienrechte der Flugsicherung, die faktische Entscheidung über die räumlichen Auswirkungen der dritten Piste zu überlassen, ist rechtsstaatlich nicht tragbar und handelt dem Verfahrensgrundsatz Betroffene einzubinden zuwider. Selbst wenn die Flugrouten, die Way-Points oder die Pistenbelegung in einem gesonderten Verfahren festgelegt werden, was aber ohnedies nicht geplant ist, würde das den Verfahrensmangel in der UVP nicht heilen, weil eine Ausgliederung dem Konzentrationsgedanken der UVP widerspricht.

Frage an den SV für Flugsicherung und an den Verfahrensleiter: In welchen Verfahren vor welcher Behörde wären die Flugrouten, Way-Points oder Pistenbelegung zu genehmigen?

Die vom Genehmigungswerber immer wieder ins Spiel gebrachte Mediationsvereinbarung über Flugrouten und Frequenz kann eine Festlegung durch die Behörde nicht ersetzen, weil sie weder einen öffentlichen Anspruch, noch einen Individualanspruch auf Einhaltung begründet. Die zivilrechtliche Vereinbarung zwischen dem Projektwerber und einigen Gemeinden kann also eine bescheidmäßige Festschreibung des Nutzungsumfanges der dritten Piste nicht ersetzen.

In dem die Behörde das Thema Flugrouten, Way-Points und Pistebelegung nicht behandelt und wohl auch nicht absprechen wird, verletzt sie das Bestimmtheitsgebot des AVG.

Moniert wird auch, dass kein Zeitplan erstellt wurde, der den Anforderungen des UVP-G entspricht.

Ebenfalls moniert wird die angeordnete Art der Protokollierung abseits des Verhandlungsraums. Die Ausführungen der Verfahrensparteien werden dadurch der Verfahrensöffentlichkeit entzogen. Das ist als unfair trail zu klassifizieren.

Unter Annahme der Zunahme der Lärmereignisse im Bereich Kledering um 32 % bedeutet der Bau der dritten Piste eine empfindliche Wertminderung von Grund und Boden durch Einbußen in der Wohnqualität und ist mit einem Fallen der Immobilienpreise zu rechnen. Daher würde die Errichtung der dritten Piste auch einen massiven Eingriff in das verfassungsmäßig geschützte Recht auf Eigentum darstellen.

Ich beantrage die Zustellung einer kompletten Verhandlungsschrift.

Schwechat , am 30. August 2011



(eigenhändige Unterschrift)