



## **Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden**

VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM  
IN WIEN WEST UND WIENERWALDGEMEINDEN  
[www.14gegenflieger.at](http://www.14gegenflieger.at)

### **NEWSLETTER Jänner 2015**

**Das Thema dieses Newsletters:**

#### **3. Piste Flughafen Wien**

**Bericht über die Beschwerdeverhandlung am 7., 8. und 9. Jänner 2015 vor dem BVwG**

Dazu die folgenden Schwerpunkte:

- I. Schwere Verfahrensmängel und EU-Rechtswidrigkeit
- II. Einzementierung der Westeinflugschneise
- III. Reale Gefahr einer 2. Westeinflugschneise über Hietzing
- IV. Öffentliches Interesse am Bau der 3. Piste fehlt
- V. Die Mediation ist endgültig entlarvt

Die Beschwerdeverhandlung zum Bewilligungsbescheid der niederösterreichischen Landesregierung für den Bau der 3. Piste am Flughafen Wien fand vor dem neu eingerichteten Bundesverwaltungsgericht, besetzt mit einem 3-Richter-Senat, statt.

Auf der Seite der Berufungswerber fanden sich mehrere Bürgerinitiativen aus Wien, die AFLG, die BI Liesing gegen die 3. Piste, die BI Lärmschutz Laerberg sowie unsere Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West, letztere vertreten durch die Kanzlei Heger & Partner. Die AFLG war ebenfalls anwaltlich vertreten durch Dr. Wolfram Proksch, der sich äußerst engagiert und fundiert einbrachte.

Interessanterweise hatte auch die Stadt Wien eine Berufung eingebracht, bekämpfte die Piste jedoch nicht an sich, sondern nur die unzureichende Regelung des zukünftigen Fluggeschehens.

Die 3. Piste soll parallel zur 1. Piste 2,6 km südlich versetzt liegen. Wollte man sie ursprünglich 2016 bauen, soll es jetzt 2025 werden.

## I. Schwere Verfahrensmängel und EU-Rechtswidrigkeit

Die Verhandlung zeigte insbesondere folgende schweren Mängel des Bewilligungsbescheides auf:

- Die 3. Piste wurde unter Verletzung des Kumulationsprinzips und unter Zugrundelegung des falschen Nullszenarios bewilligt. Das heißt frühere Ausbauten und Kapazitätserweiterungen (Erweiterung des bestehenden Pistensystems, neues Cargo-Center, riesige Abstellflächen für Flugzeuge, Skylink etc.) wurden nicht berücksichtigt und das bestehende Belastungsniveau als Ausgangsniveau für die Prüfung der Belastung der Umweltverträglichkeit des Projektes zugrunde gelegt. Dies ist insbesondere bemerkenswert, da das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich wegen Unterlassung der UVP für diese Ausbauten von der EU-Kommission unter anderem mit der Begründung eingestellt worden war, dass sie mit der 3. Piste mitgeprüft werden würden.
- Die 3. Piste wurde ohne bestimmte Flugrouten bewilligt, sodass ihre Umweltverträglichkeit gar nicht geprüft werden kann.
- Lärmemissionen wurden ausschließlich dahingehend geprüft, ob die auf den Flughafen Wien zugeschnittene Lärmschutzverordnung eingehalten wurde (was angesichts der gewählten Werte nicht schwierig war). Die Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit der Bevölkerung wurde nicht geprüft.
- Der Flughafen Wien wäre verpflichtet gewesen, verschiedene Projektvarianten und ihre Auswirkungen auf die Umwelt darzustellen, um nachvollziehbar zu machen, warum er sich gerade für diese Variante der Lage der 3. Piste entschieden hat. Dies ist zur Gänze unterblieben.

## II. Einzementierung der Westeinflugschneise auf die (alte) 1. Piste

Heger & Partner hat besonders darauf hingewiesen, dass die Umweltauswirkung der Lage der 3. Piste auf die Westeinflugschneise nicht geprüft wurde. Mit Presseaussendung vom 3. September 2002 hatte der damalige Austro Control Chef Zemsky versprochen, dass die Westeinflugschneise durch den „Curved-Approach“ entlastet werden würde, sobald dieser einsatzfähig wäre. Die gewählte Lage der 3. Piste wird die Einführung des Curved-Approach für die erste Piste verunmöglichen.

Der Flughafen Wien und die Austro Control behaupten, die 3. Piste von Westen nur mit Curved Approach betreiben zu wollen, sie behaupten, dass der Curved Approach möglich wäre.

Der Vertreter der Austro Control Woborsky wurde von Dr. Heger in der Verhandlung gefragt, warum der Curved Approach entsprechend dem Versprechen der Austro Control aus dem Jahr 2002 nicht zur Anwendung gebracht wird. Woborsky verweigerte die Antwort.

Historisch geht die 1. Piste auf das Jahr 1938 zurück. Zuletzt wurde sie 1997 in Richtung Wien verlängert und ihre Kapazität durch weitere An- und Abrollwege erhöht. Die 2. Piste (nord-südlicher Verlauf), die 1972 aus Steuermitteln zur Entlastung der Stadt

Wien gebaut wurde, soll weitgehend still gelegt werden, sodass die 1. und die 3. Piste parallel betrieben werden können.

### **III. Reale Gefahr einer zweiten Westeinflugschneise über Hietzing**

Der Geradeausanflug auf die 3. Piste verläuft über Hietzing. Der Flughafen und die Austro Control behaupten zwar, dass sie diesen nicht zur Anwendung bringen würden, der Bewilligungsbescheid für die 3. Piste enthält jedoch keine verbindliche Auflage, dass die 3. Piste von Westen nur mit Curved Approach angefliegen werden darf.

### **IV. Öffentliches Interesse am Bau der 3. Piste**

Das Luftfahrtgesetz verlangt für den Bau einer neuen Piste die Rechtfertigung im öffentlichen Interesse.

Dr. Heger machte dazu umfangreiche Ausführungen, und zwar

- mangelnde Wertschöpfung für den Staatshaushalt,
- fehlende Berücksichtigung der Gesundheitskosten,
- falsch angegebene Zahl der Arbeitsplätze in der Luftfahrt,
- 29,9% jüngst durch australischen Pensionsfonds übernommen – Profit im Ausland,
- Flughafen könnte sich an den (immensen) Kosten verschlucken. Dann wird der Flughafen plötzlich nicht mehr eine Aktiengesellschaft sein, die sich verspekuliert hat, sondern ein Infrastrukturunternehmen, das zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandortes Österreich mit Subventionen aus Steuermitteln am Leben gehalten werden muss.

Trotz Protokollierung des Vortrags ersuchte der Richterserrat um schriftliche Vorlage dieser Ausführungen. Dies ist bemerkenswert, da die Richter über weite Teile der Verhandlung den Eindruck erweckten, das Projekt nur rasch „durchwinken“ zu wollen. Die dem Gericht nun schriftlich vorgelegten Ausführungen finden Sie im Anhang zu diesem Newsletter.

### **V. Die Mediation ist endgültig entlarvt**

Der Versuch der Flughafenseite, die Mediation als rechtlich relevantes Vorverfahren zur UVP darzustellen, misslang. Die Richter stellten in diesem Punkt klar, dass die Mediation und die darin geschlossenen Vereinbarungen rechtlich nicht relevant sind. Ob die Richter dann den weiteren zwingenden Schritt gehen und die Mangelhaftigkeit des Verfahrens feststellen werden, da sich Teile des Bewilligungsbescheides für die 3. Piste auf die Mediationsvereinbarung stützen (insbesondere die Lage der Piste!) wird sich zeigen. Jedenfalls ist damit auch das Dialogforum, das sich als eine Fortsetzung der Mediation und als Mitgestalter des Fluggeschehens versteht, rechtlich vernichtet.

Wir rechnen mit der Entscheidung des BVwG noch in diesem Jahr.

Mit besten Grüßen  
Ihr  
*Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm  
in Wien West und Wienerwaldgemeinden  
Susanne Heger e.h.*