

Per Fax

An die
Niederösterreichische Landesregierung
p.A. Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Umweltrecht (RU 4)
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

RU4-U-302/301-2012

Berufungswerber: Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg, Sindelargasse 37, 1100 Wien
gem. § 19 Abs 5 UVP-G vertreten durch: Dr. Johann Hinteregger, Sindelargasse 37, 1100
Wien

wegen: Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.07.2012, GZ RU4-U-302/301-2012

ERGÄNZUNG DER .B E R U F U N G

vom 16.8.2012

in offener Frist

- **Gesundheitsgefährdung, Anzahl Betroffener**

Im UVPG i.d.g.F. wird in § 24f(2) normiert:

Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Im Teilgutachten Lärmschutz von Schaffert werden in Abb. 1 die Isokonturen für $L_d = 62$ dBA und in Abb. 2 für die Maximalpegelhäufigkeiten Nacht jeweils für das Nullszenario wie auch für die Prognosefälle 2020 und 2025 dargestellt. Aus beiden Abbildungen ist klar ersichtlich, dass die mit $L_d > 62$ dBA bzw. mit nächtlichen Maximalpegelhäufigkeiten von $>(13 \times 68$ und $1 \times 80)$ dBA beschallten Flächen in den Prognoseszenarien gegenüber dem Nullszenario ansteigen. Diese Darstellung der Isokonturen mit den erwähnten Schallpegeln wurde aufgrund der Vorgaben des umwelthygienischen Gutachtens gewählt. In Bezug auf den oben zitierten §24f(2) ist jedenfalls festzustellen, dass schon bei diesen wesentlich zu hoch angesetzten Richtwerten *jedenfalls kein größerer Kreis von Nachbarn durch das Vorhaben dauerhaft entlastet wird, als Nachbarn des Vorhabens belastet werden.*

Umso mehr gilt das für die nach dem Stand der medizinischen Wissenschaft anzusetzenden niedrigeren Richtwerte gemäß dem Gutachten Leth/Kreil/Hinteregger. Danach ist bereits ab einem $L_d = 60$ dBA mit gesundheitlichen Schäden und ab 55 dBA mit erheblichen, unzumutbaren Belästigungen zu rechnen. Für diese Werte fehlen entsprechende Isokonturen überhaupt, ebenso wie die als notwendig erachteten Nachtbegrenzungen von 45 dBA zur Vermeidung von Gesundheitsschäden und 40 dBA zur Vermeidung von Belästigungen als Dauerschallpegel außen nicht dargestellt sind. Folgt man also diesen nach dem Stand der Wissenschaft mindest erforderlichen Werten, anstatt den veralteten Richtwerten des TGA Scheuch, so ist eine ergänzenden Darstellung der Isokonturen erforderlich. Danach kann für die innerhalb der Konturen liegenden höher beschallten Flächen über deren Besiedlungsdichte eine Bestandsaufnahme zur Beantwortung der mit §24f(2) aufgeworfenen Beweisfrage erfolgen. Tatsächlich ist schon nach der derzeitigen Darstellung nicht damit zu rechnen, dass ein *wesentlich größerer Kreis* von Nachbarn durch das Projekt entlastet wird, als umgekehrt. Daher ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a zu beurteilen, wonach jeden-

falls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden!

Der Bewilligungsbescheid berücksichtigt diese Bestimmung, weil erst nach Erlass des Bescheids in Kraft getreten, naturgemäß nicht. Sie ist aber nunmehr Rechtsbestand und daher im Zug des Berufungsverfahrens zu berücksichtigen.

Daher ist die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Ausbaus in diesem Punkt zu ergänzen und neu zu bewerten, was hiermit beantragt wird.

- Öffentliches Interesse Kosten-Nutzen

Das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Flughafens Wien wird von der Behörde in erster Linie mit der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen argumentiert.

Bescheid, p. 364: „Das öffentliche Interesse an der bedarfsgerechten Erweiterung von Flughäfen besteht unabhängig davon, ob der Flughafen von einem Staat selbst oder einer Gesellschaft des Privatrechts betrieben wird. Im zweiten Fall kann sich das öffentliche Interesse an der Erweiterung eines Flughafens weitgehend mit den unternehmerischen Interessen des Betreibers decken. Innerhalb des luftverkehrsrechtlichen Systems, das die Erfüllung einer im Interesse der Allgemeinheit liegenden Aufgabe und Funktion an im Wettbewerb stehende Unternehmen überantwortet, ist es naheliegend, dass der Flughafen Wien AG die Möglichkeit eingeräumt werden muss, den Bedarf nach unternehmerischen Gesichtspunkten und in Anpassung an die Bedingungen des jeweiligen Marktgeschehens zu decken.

Folgende Ziele werden als gerechtfertigt und bedarfsbegründend erachtet:

- Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage auf dem Flughafen Wien.¹
- Sicherung und Stärkung der Funktion des Flughafens als zentraler Luftverkehrsknotenpunkt.
- Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung einschließlich der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Umfeld des Flughafens. „

¹ Die Verkehrsnachfrage wird durch den Ausbau erst forciert (Henne und Ei-Problem). Die Drehkreuzfunktion dient primär der Ermöglichung von Transitverkehr, ohne ein substantielles Bedürfnis für die österreichische Mobilität zu erfüllen!

Bescheid p. 365/366: „Eine größere Passagierzahl zieht auch eine steigende Anzahl an Beschäftigten nach sich. Auf eine Million Passagiere kommen ca. 1.100 Arbeitsplätze. Jede weitere Million Passagiere bewirkt im Schnitt ca. 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort. Der Flughafen Wien sichert heute mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der gesamtösterreichischen Wirtschaft. Die Wertschöpfung, die vom Flughafen Wien bewirkt wird, beläuft sich auf 2,8 Milliarden Euro jährlich (Stand 2005). Bei der Umsetzung von wachstumsfördernden Projekten am Flughafen Wien, wie es das gegenständliche Vorhaben zweifellos ist, werden in den nächsten Jahren dementsprechend zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirkt einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier erzielt wird, zieht weitere 0,9 Euro in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich. Zusätzlich leistet der Flughafen als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen brauchen zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen.² In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur.

Zusammenfassend ist somit das öffentliche Interesse an der Errichtung der dritten Piste zu bejahen. Sonstige öffentliche Interessen, wie die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit und der Schutz der Allgemeinheit, stehen der Erteilung der beantragten Genehmigung für die dritte Piste nicht entgegen.“

Auch die Rodungsbewilligung gem. Forstrechtgesetz wird damit gerechtfertigt (vgl. pp 394 – 395 des Bescheids): „Da damit die negativen Auswirkungen des Verlustes der zur Rodung beantragten Fläche als Wald abgedeckt werden und weiters die Erweiterung des Flughafens Wien durch die Parallelpiste 11R/29L die Entwicklung in der Region nicht zuletzt durch Schaffung von Arbeitsplätzen positiv beeinflusst, ist ein überwiegendes öffentliches Interesse an der zur Rodung beantragten Waldflächen im Flugverkehr begründet.“ (p. 395).

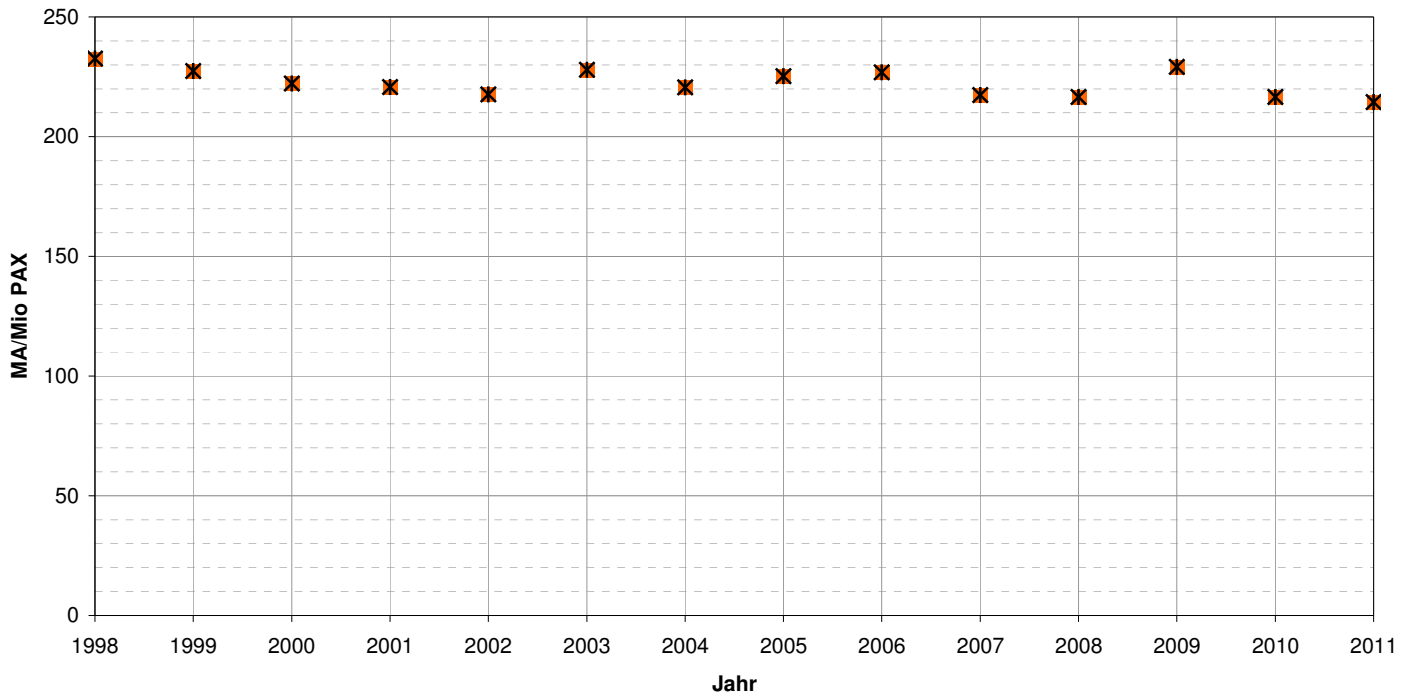
² Auch ohne 3. Piste sorgt der Flughafen Wien für weltweite Flugverbindungen. Dass nicht jede davon in jeden Winkel der Erde eine Direktverbindung sein kann, wird sich auch nach einem Ausbau nicht ändern! Aus diesem Blickwinkel ist der Komfort auf das Umsteigen verzichten zu können, gegen die damit verbundenen negativen Umweltauswirkungen auf das Umland des erweiterten Flughafens abzuwägen! Wie nach dem Beispiel des abgewanderten IBM-Headquarters nun auch aktuell die Auflösung der Nokia-Osteuropazentrale in Wien zeigt, sind für eine Weltfirma ganz andere Überlegungen für die Standortwahl ausschlaggebend, als die FWAG und die entscheidende Behörde meinen.

Ganz offensichtlich wird also das Vorliegen eines öffentlichen Interesses am Flughafenausbau mit volkswirtschaftlichen Erwägungen begründet, die sich auf die Annahme einer positiven privatwirtschaftlichen Entwicklung der Flughafenumgebung stützen. Dabei übernimmt die Behörde offenbar ungeprüft die wirtschaftlichen Argumente der Konsenswerber, denn es finden sich in den Teilgutachten zum UVG keine Beurteilungen und Bewertungen der zu den Arbeitsplatz- und sonstigen wirtschaftlichen Daten angeführten Zahlen. Auch wird kein Rechenmodell präsentiert, das aufzeigt, wie der Flughafen zu 1.000 bis 1.100 Arbeitsplätzen je Million Passagieren kommt. Belegbares Faktum ist, dass sich aus den Geschäftsberichten der FWAG aus den Jahren 1998 bis 2011 folgender Zusammenhang zwischen Passagierzahl (PAX) und Beschäftigtenzahl errechnen lässt:

Jahr	Mitarbeiter	Mio PAX	Mitarbeiter je Mio PAX
2011	4.525	21,1	214,45
2010	4.266	19,7	216,55
2009	4.148	18,1	229,17
2008	4.266	19,7	216,55
2007	4.087	18,8	217,39
2006	3.834	16,9	226,86
2005	3.581	15,9	225,22
2004	3.264	14,8	220,54
2003	2.918	12,8	227,97
2002	2.612	12,0	217,67
2001	2.626	11,9	220,67
2000	2.644	11,9	222,18
1999	2.547	11,2	227,41
1998	2.466	10,6	232,64
im Mittel:			222,52
±SD			5,68
Vkoeff %			2,55%

Im zugehörigen Diagramm sieht man die relativ geringe Schwankung über die gesamte Periode und einen leicht fallenden Trend:

Mitarbeiter je Mio PAX



Daraus errechnen sich mittels bestangepasster linearer Regression mit $b = -0,84$ folgende Schätzwerte für 30 und 40 Mio PAX:

	MA/Mio PAX	Real
Schätzwert bei 14,8 Mio PAX:	223,01	220,54
Schätzwert bei 19,7 Mio PAX:	218,89	216,55
Schätzwert bei 30 Mio PAX:	210,23	-
Schätzwert bei 40 Mio PAX:	201,82	-

Das heißt, die unmittelbar dem Flughafen zuzuordnenden Arbeitsplätze sind mit knapp über 200 je Mio PAX weit von den im Bescheid angeführten Arbeitsplätzen entfernt.

Es ist mit Sicherheit *nicht zulässig*, auch solche „indirekten“ Arbeitsplätze einfach linear mit der Anzahl der PAX hochzurechnen. Z. B. werden Arbeitsstellen bei Fluglinien angeführt. Nun ist nicht einleuchtend, warum mit einer forcierten Drehkreuzfunktion des Flughafens auch ein *linearer* Anstieg von Fluglinienbeschäftigten einhergehen sollte, da gerade die jüngste Entwicklung zeigt, dass etwa bei der AUA massiv Personal eingespart werden muss, um zu positiven Ergebnissen zu gelangen. Auch bei Fly Niki, das zu Air Berlin gehört, sind weitere Rationalisierungen zu erwarten, da diese Fluglinie ebenfalls schwer defizitär ist. Hier Aufstockungen bei den Arbeitsplätzen zu erwarten, ist durch die Fakten nicht gestützt. Andere, indirekte Arbeitsplätze etwa im Servicebereich (Shops und Gastronomie) sind vom verfügbaren

Flächenangebot abhängig. Dieses ist mit dem nunmehr errichteten Skylink einigermaßen umrissen, da Renovierungen oder Neubauten der Terminals 1 und 2 wohl kaum zu Vervielfachungen der Angebotsflächen führen werden.

Wie auch immer, allein diese wenigen Beispiele zeigen, dass es nicht zulässig ist, derzeitige PAX/Arbeitsplatzverhältnisse einfach linear fortzuschreiben, anstatt die gesamte Komplexität in verschiedenen Szenarien zu erfassen und mit adäquaten mathematischen Modellen Prognosen zu errechnen. Diese mit verschiedenen Wahrscheinlichkeiten ausgestatteten Prognosen können dann als Basis für die volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts herangezogen werden. Zu dieser Bewertung gehört aber jedenfalls auch die Abschätzung der durch die Erweiterung und die Verkehrssteigerung verursachten Kosten für die Gemeinschaft, beispielsweise steigende Krankheitskosten aufgrund gesundheitsschädigender Steigerungen von Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Diese wurden für den Fluglärm um den FRAPORT laut einer Fernsehdokumentation („Lärm greift an“ Hessischer Rundfunk 2012) von Prof. Greiser mit einer Milliarde Euro für zusätzliche Erkrankungen innerhalb 10 Jahren berechnet!

Vergleichbare Studien fehlen für den Wiener Flughafen, doch zeigen die Frankfurter Daten, dass hier ein erheblicher Kostenfaktor für die Gemeinschaft vorliegt, der jedenfalls in eine volkswirtschaftliche Bilanz einzubeziehen ist. Derartige Berechnungen auch nur annähernd ausgewogener Modelle fehlen vollständig, *so dass für diesen Punkt zu konstatieren ist, dass der Bescheid hinsichtlich der Bewertung des öffentlichen Interesses auf unvollständigen und daher unrichtigen Annahmen beruht!*

Eine entsprechende Ergänzung ist daher für eine faktenbasierte Beurteilung unbedingt erforderlich, vor allem auch, was die Rodungsbewilligung für wertvolle Waldflächen betrifft. *Diese ist bis zu Klärung des tatsächlichen Tatbestands „öffentliches Interesse“ jedenfalls auszusetzen, da die Waldflächen in der jetzigen Qualität sonst für mindestens 1 - 2 Generationen verloren gehen.*

Beweis: einzuholendes Gutachten zu den volkswirtschaftlichen Gesamtaspekten des Projekts zur Abschätzung des diesbezüglichen öffentlichen Interesses.

Wien, am 24.8.2012

Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg