

EINSCHREIBEN

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

vertreten durch: galanda.oberkofler rechtsanwälte
gonzagasse 1/9b, 1010 wien
ADVM-Code S103342
Tel.: 810 06 77, Fax: 810 06 77 20
Volksbank Wien AG Kto. 41226666018, BLZ 43000

Prozess- und Geldvollmacht erteilt
Gemäß § 19a RAO verlangt der gefertigte Anwalt
die Bezahlung sämtlicher Kosten zu seinen Händen

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

B E R U F U N G

1 Beilage

In umseits rubrizierten Genehmigungsverfahren erhebt der Berufungswerber gegen den Genehmigungsbescheid der NÖ Landesregierung vom 10.07.2012 betreffend die „Vorhabensgenehmigung für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ und für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabensbestandteils „Verlegung der Landesstraße B 10“, per Edikt veröffentlicht am 13.07.2012, innerhalb der offenen Berufungsfrist das Rechtsmittel

BERUFUNG

an den Umweltsenat der Republik Österreich.

Der Bescheid, mit welchem der Flughafen Wien AG die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ erteilt wird, wird seinem gesamten Inhalt nach angefochten. Als Rechtsmittelgründe werden materielle Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht. Wegen Befangenheit der Behörde erster Instanz, gehäufter und erheblicher Verkennung der Rechtslage sowie massiver Verfahrensfehler ist der angefochtene Bescheid mit Nichtigkeit behaftet.

Die Berufungswerberin hat im gegenständlichen Verfahren gem. § 19 Abs 4 iVm § 9 Abs 4 UVP-G Parteistellung erworben. Gem. § 19 Abs 4 letzter Satz UVP-G ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Das genehmigte Projekt und das bisherige Verfahren widersprechen den Umweltschutzvorschriften Österreichs, Niederösterreichs und der Europäischen Union. Im Detail sind folgende Rechtsverletzungen festzuhalten:

A. Befangenheit der Landesregierung Niederösterreich / Verletzung des Art 6 EMRK

1. Befangenheit der Landesregierung für Niederösterreich

Die Befangenheit der Landesregierung Niederösterreich wird wie bereits im Verfahren I. Instanz ausdrücklich gerügt. Laut Geschäftsbericht 2010 werden 40% der Aktien des Antragstellers Flughafen Wien AG von den zwei „Kernaktionären“ Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und Stadt Wien (4,2 Millionen Stückaktien) gehalten. Das Land Niederösterreich hält überdies 20% am Grundkapital. Dies bedeutet, dass das Land Niederösterreich unmittelbar wirtschaftlich am Erstantragsteller beteiligt ist und somit von der Bewilligung des Vorhabens des Erstantragstellers profitiert.

Zwar liegt keine Befangenheit in der Person des Organwalters vor, doch schlägt die Befangenheit der Behörde (Landesregierung Niederösterreich) auf die Organwalter durch, als diese weisungsgebunden sind. Hier entscheidet eine Behörde in eigener Sache, was einer Verletzung des Rechts auf den gesetzlichen Richter gem. Art 83 Abs. 2 B-VG gleichzuhalten ist. Schon aus diesem Grund erscheint der angefochtene Bescheid nichtig. Mit der Erteilung der Genehmigung durch befangene Amtsorgane wird auch das Rechte der Verfahrensparteien auf ein faires Verfahren gem Art 6 EMRK verletzt; der angefochtene Bescheid greift damit auch in die verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte der Berufungswerberin ein.

Beweis:

Bereits vorgelegte Offenlegung der Erstantragstellerin nach § 243a UGB; Beilage ./1

Wenn die belangte Behörde vermeint, dass dem gesamten Verfahrensverlauf in keiner Weise Umstände entnommen werden können, die auf eine Befangenheit schließen lassen, weshalb nicht einmal von einem Anschein der Befangenheit ausgegangen werden kann, so ist ihr entgegenzuhalten, dass sämtliche wesentliche und fristauslösende Verfahrensschritte stets in den Sommermonaten gesetzt wurden (öffentliche mündliche Verhandlung; Kundmachung des Genehmigungsbescheides), obwohl der Behörde I. Instanz klar sein musste, dass die betroffenen BürgerInnen in diesen Zeiten auf Urlaub sind wie es auch ungleich schwerer ist, in der Haupturlaubszeit Sachverständige zu beauftragen, um den Gutachten auf gleicher fachlicher Ebene begegnen zu können.

Der erstinstanzliche Bescheid ist daher mit einem gravierenden Verfahrensmangel behaftet und daher schon aus diesem Grund aufzuheben.

2. *Gesetzwidrige Durchführung der öffentlichen Verhandlung*

Auch die durchgeführte mündliche Verhandlung entsprach nicht den gesetzlichen Bestimmungen des AVG und begründet insbesondere die Art und Weise der „Protokollierung“ der Wortmeldungen sowie der „Antworten der Behördensachverständigen“ einen groben Verfahrensmangel. Jede/r Verhandlungsteilnehmer/in, die/der Wortmeldungen abgab, musste diese (während fortlaufender Verhandlung) in einem abgesonderten Raum nochmals zu Protokoll geben. Die VerhandlungsteilnehmerInnen, die Wortmeldungen abgaben und diese nachher zu Protokoll gaben, konnten damit dem weiteren Verlauf der Verhandlung, insb. den unmittelbar nachfolgenden Wortmeldungen in dieser Zeit nicht folgen, auch wenn die Verhandlung in den Raum übertragen wurde (zeitgleich diktieren und zuhören ist unmöglich!).

Darüber hinaus konnte kein/e Verhandlungsteilnehmer/in überprüfen, ob die zu Protokoll gegebene Wortmeldung anderer VerhandlungsteilnehmerInnen, insbesondere auch der Gutachter, die ihre Gutachten zu ergänzen hatten, den mündlich vorgetragenen entsprach. Die „Verhandlung“ kann daher gar nicht als ordnungsgemäße mündliche Verhandlung iSd § 16 UVG 2000 idgF gewertet werden. Das Verfahren verstößt damit auch in diesem Punkt gegen Art 6 EMRK €.

B. *Zur materiellen Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften*

1. *Vorbemerkungen*

Gem. § 60 AVG sind in der Begründung des Bescheides die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgeblichen Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen. Demnach muss in einer der nachträglichen Kontrolle durch die Gerichtshöfe öffentlichen Rechtes zugänglichen Weise dargetan werden, welcher Sachverhalt vorliegt und aus welchen Gründen die Behörde die Subsumtion dieses Sachverhaltes unter einem bestimmten Tatbestand als zutreffend erachtet (VwGH 12.3.1999 zu 98/19/0027). Das gesetzliche Gebot, Bescheide gehörig zu begründen, ist Ausdruck des rechtsstaatlichen Verwaltungsverfahrens (VwGH 23.9.1991 zu 91/19/0074).

Die Behörde I. Instanz hat ihre gesetzlichen Verpflichtungen verletzt, indem sie sich in keiner Weise mit den im erstinstanzlichen Verfahren ausführlich begründeten und durch entsprechende fachliche Gutachten belegten Einwendungen und Stellungnahmen der Berufungswerberin (wie auch anderer Bürgerinitiativen) auseinander gesetzt hat, sondern diese übergangen hat. Die auf fachlich gleicher Ebene vorgelegten Gutachten der Berufungswerberin – wie etwa das Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Greiser – wurden durch diffamierende Unterstellungen wie „*sinnentstellende Zitate und unzulässige Schlussfolgerungen*“ (Bescheid S. 256) oder als „*wissenschaftlich nicht seriös abgetan*“ (Bescheid S. 257). Zu keinem Zeitpunkt geht die erstinstanzliche Behörde auf das Gros der von der Berufungswerberin in ihren Einwendungen, ergänzenden Stellungnahme und in der mündlichen Verhandlung erhobenen Einwände ein, sondern beschränkt sich – gerade im umweltmedizinischen Bereich – auf die pauschal und von persönlichen Vorwürfen des Behördensachverständigen Scheuch gegen den Sachverständigen Greiser geprägten Antworten des Behördensachverständigen.

Sämtliche Einwendungen wurden mit dem Hinweis, dass ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachliche fundierte Argumente tauglich bekämpft werden kann. Die Behörde setzte sich aber nicht damit auseinander, warum angeblich in den Einwendungen und Stellungnahmen der Berufungswerberin keine fundierten Argumente präsentiert wurden. Der lediglich pauschal erhobene Vorwurf der auf nicht gleicher fachlicher Ebene vorgetragener Einwände führt zu einem wesentlichen Begründungsmangel des angefochtenen Bescheides. Die Behörde übersieht in diesem Zusammenhang auch vollkommen, dass lt. der ständigen Rechtsprechung des VwGH Hinweisen auf die Ergänzungsbedürftigkeit von Gutachten nachgegangen werden muss. Derartige Säumnisse der Behördensachverständigengutachten hat die Berufungswerberin in ihren Einwendungen / Stellungnahmen aufgezeigt, jedoch wurde diesen von der Behörde nicht nachgegangen. So hätte die Behörde richtigerweise einen zulässigen Prozentsatz anzuführen, zu dem der Sachverständige einen entsprechenden Fluglärmrichtwert auf Basis aktueller wissenschaftlicher Daten nennt. Daher ist auch aus diesem Aspekt die Festlegung des Richtwerts mit 62 dB(A) als willkürliche, weder wissenschaftlich, noch legal gestützte Entscheidung zu bewerten. Daher wurden auch in den Einwänden entsprechende empirisch-wissenschaftliche Untersuchungen der Betroffenen zur Frage des Anteils erheblicher Belästigter gefordert, um auf Basis des Ist-Zustands im Umfeld des Flughafens Wien und mit Hilfe einer legislatischen Vorgabe des akzeptablen Anteils eine konkrete Vorschreibung eines Richtwerts durchführen zu können. Diese begründete Forderung wurde von der Behörde nicht behandelt.

Da die Einwendungen und Stellungnahmen der Berufungswerberin auf Basis fachlich fundierter Argumente und durch Untermauerung des Sachverständigengutachtens Greiser zur Schlussfolgerung kommen, dass das Projekt in der vorliegenden Form nicht den Bewilligungsvoraussetzungen des UVP-G entspricht, und dementsprechend ergänzende Untersuchungen erforderlich wären, um die Umweltverträglichkeit feststellen zu können, hätte die Behörde das Ermittlungsverfahren durch Einholung ergänzender Gutachten zu ergänzen gehabt. In dieser Unterlassung ist ein schwerwiegender Verstoß gegen die Pflicht zur Wahrung des Parteiengehörs sowie zur amtswegigen Ermittlung des Sachverhaltes zu sehen.

Mit dieser Vorgehensweise vermeidet die erstinstanzliche Behörde jegliche konkrete Auseinandersetzung mit den in dem

gegenständlichen Gutachten aufgeworfenen Einwänden gegen das Genehmigungsvorhaben aus umweltmedizinischer Sicht.

Insbesondere hat sich die Behörde nicht näher mit folgenden Einwendungen auseinander gesetzt:

- gerügten und gesetzwidrigen Unterlassung eines echten Standort- bzw. Nullvariantenvergleichs;
- dem Vorbringen zu den Ergebnissen des „Variantenvergleichs“, insbesondere bzgl. der unrichtigen Prognosen und Flugroutenannahmen (curved approach);
- den Einwendungen bezüglich der Unrichtigkeit der Grenzwerte gegen die lärmgutachterlichen Ergebnisse
- dem Vorbringen zur angeblich nicht bestehenden Gesundheitsgefährdung / bzw. zur angeblichen Umwelthygiene und Umweltverträglichkeit bzw. den gegenteiligen Fachbeiträgen zum Gutachten des Amtssachverständigen
- den Einwänden bzgl. der behördengutachterlichen Ergebnisse des Herrn SV Ing. Helmut Kager im Bereich der Umweltvorsorge bzw. Luftreinhaltetechnik, insbesondere der fehlerhaften Wahl der Beurteilungszeiträume, der fehlerhaften Wahl der Ansätze von Wetterdaten und Emissionsdaten, der mangelnden Aussagekraft der „Irrelevanzbereiche“, dem Außerachtlassen aktueller WHO-Standards, und überhaupt der Unschlüssigkeit und Fehlerhaftigkeit des diesbezüglichen Behördengutachtens;

2. Lärmbelastung/Gesundheit der Menschen

Die gravierende Erhöhung der Flugbewegungen und der dadurch gesteigerte betriebsinterne- und externe terrestrische Zu- und Abbringerverkehr gefährden in Folge steigender Lärm- Luftschadstoffbelastung Leben und Gesundheit der Menschen in allen Standort- und Nachbargemeinden, sowie allen anderen unter den Flugrouten liegenden Gemeinden.

Die nicht rechtskräftig genehmigte Parallelpiste 11R/29L führt zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen im Sinne des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 gem. § 17 Abs 2 lit. c UVP-G.

(1) Mangelhafter Untersuchungsgegenstand

Für die Beurteilung der Fluglärm Auswirkungen wurde lediglich die projektierte Parallelpiste 11R/29L herangezogen, anstatt die Auswirkungen sämtlicher Pisten, sohin auch der Pisten des Altbestandes und des neuen Vorhabens auf die Fluglärmbelastung heranzuziehen. Da im Zuge jedes Genehmigungsverfahrens einer umweltrelevanten Anlage zur Beurteilung der davon ausgehenden Belastungen die Vorbelastung mit Lärmquellen heranzuziehen ist, ist die von der erstinstanzlichen Behörde gewählte und von den Behördensachverständigen vollzogene Vorgehensweise der Beschränkung der Gutachten auf den allein durch das Vorhaben entstehenden Fluglärm eine unzutreffende Beurteilung des tatsächlich zu erwartenden wesentlich gesteigerten Fluglärms und ist insofern der erstinstanzliche Bescheid mangelhaft und ergänzungsbedürftig. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens kann auf dieser Grundlage nicht beurteilt werden und ist der Bescheid daher aufzuheben.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf zu verweisen, dass der Europäische Bürgerbeauftragte in seiner Stellungnahme vom 14.05.2012 neuerlich festgestellt hat, dass

- Österreich keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Flughafen Wien durchgeführt hat, obwohl in den Jahren ab 1999 umfangreiche Ausbauten am Flughafen vorgenommen wurden und eine UVP nach dem Recht der EU vorgeschrieben gewesen wäre,
- der durchgeführte „ex-post Umweltverträglichkeitsbericht“ (UVB) der Vereinbarung, nachträglich eine UVP durchzuführen, nicht entsprochen hat, und
- die EU-Kommission die Verpflichtung der Republik Österreich, diese Vertragsverletzung zu sanieren, nicht ordentlich verfolgt hat, sondern sich mit dem durch den Flughafen selbst entwickelten ex-post UVB zufrieden gegeben hat.

Beweis:

- Ergänzendes Gutachten aus dem Bereich Umweltmedizin;
- Ergänzendes lärmtechnisches Sachverständigengutachten;

(2) Verletzung des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO

Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G gilt es im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 führen. Eine solche unzumutbare Belästigung stellt die Lärmbelästigung dar. Durch das nunmehr genehmigte Vorhaben werden die Bestimmungen des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 verletzt.

a) Fluglärm

1.1. Lärmzonen

Die im Gutachten Fluglärm aufgrund von Flugrouten festgelegten Lärmzonen sind nicht nachvollziehbar, als keine Sicherheit dafür besteht, dass tatsächlich – im Fall der Umsetzung des Genehmigungsvorhabens – die geplanten Flugrouten geflogen werden. Es sind daher alle potentiell möglichen Lärmzonen auszuweisen und der Beurteilung auf ihre Umweltverträglichkeit zu unterziehen. Dies umso mehr als die Behörde I. Instanz im angefochtenen Bescheid selbst ausführt, dass der Beurteilungsgegenstand auch die Einbeziehung der Auswirkungen des bestehenden Flugplatzes oder der künftigen voraussichtlichen Flugrouten in die Beurteilung der Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf die Umwelt erfordert (Bescheid S. 348). Eine Beurteilung lediglich auf Grundlage der Auswirkungen der als plausibel angenommenen Flugrouten ist insofern unrichtig (Bescheid S. 348), als alle potentiellen Flugrouten einer Beurteilung zu unterziehen sind, zumal die Flugrouten im Genehmigungsbescheid nicht vorgeschrieben werden. Es ist daher nicht ausreichend, wenn in der Begründung des angefochtenen Bescheides etwa unter Punkt 8.4. lapidar darauf verwiesen wird, dass man für die Festlegung der Flugrouten nicht zuständig sei bzw. dass diese von der Austro Control GmbH im Verordnungswege erlassen würden. Es mag zwar sein, dass die erstinstanzliche Behörde für die Festlegung der Routen nicht kompetent ist, dies ändert jedoch nichts daran, dass sie zur Prüfung der Genehmigung nur ganz bestimmte Flugrouten

heranzieht und für den Fall der Genehmigung den Bescheid auf diese Flugrouten stützt und somit zur Bescheidgrundlage macht. Das Verfahren ist daher auch diesbezüglich grob mangelhaft geblieben.

Beweis:

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Fluglärm;

1.2. Ergänzend eingeholtes umwelthygienischer (umweltmedizinischer) und präventivmedizinisches Gutachten

Die Behörde vertritt gestützt auf die eingeholten Gutachten die Ansicht, dass aus medizinisch- umwelthygienischer Sicht eine Gesundheitsgefährdung und eine unzumutbare Belästigung durch Lärm ausgeschlossen werden könne:

„Der im Fachbeitrag Medizin und Umwelthygiene getroffenen Einschätzung, wonach durch technische Maßnahmen die genannten Beurteilungswerte eingehalten werden können, wird aus umwelthygienischer Sicht zugestimmt. Aus medizinischumwelthygienischer Sicht können eine Gesundheitsgefährdung und eine unzumutbare Belästigung ausgeschlossen werden.“ (Bescheid S. 383)

Diese Schlussfolgerung ist grob unrichtig und das diesbezügliche Verfahren mangelhaft geblieben. Es liegt ein weiteres von der Berufungswerberin eingeholtes Gutachten von Dr. Jutta Leth, Dr. Anna Kreil MPH sowie Dr. Johann Hinteregger vor. Dieses setzt sich intensiv mit den umweltmedizinischen Behördengutachten auseinander und zeigt auf, dass dieses auf Grund der Anwendung eines veralteten Standes der Wissenschaft unter Negierung neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse zu einem unrichtigen, die Umweltverträglichkeit bejahenden Ergebnis gelangt.

Die im Gutachten dargetanen Einwände, insbesondere zur Mangelhaftigkeit des Behördengutachtens, werden unter einem auch zum Berufungsvorbringen erklärt.

Das Gutachten verweist insbesondere darauf, dass

- Die Schlussfolgerung im Bescheid bezüglich der gegebenen Umweltverträglichkeit beruht für den Bereich Umwelthygiene auf einem Gutachten, das nicht dem Stand der Wissenschaft entspricht und entscheidungsrelevante Erkenntnisse der Lärm- und Luftschadstoffforschung nicht berücksichtigt! (Gutachten Leth / Kreil / Hinteregger. S. 4)
- Die hohen Richtwerte verhindern in jenen Bereichen, in denen nach dem Stand der Wissenschaft zumindest schon passive Schallschutzmaßnahmen nötig wären, um unzumutbare Belästigungen auf ein gesellschaftlich akzeptables Ausmaß zu mindern und Gesundheitsgefährdungen zu verhindern, dass diese auch gesetzt werden und begünstigen damit den Projektwerber zu Ungunsten der betroffenen Bevölkerung (Gutachten Leth / Kreil / Hinteregger, S. 3)
- Die Schlussfolgerungen (Anm.: im Behördengutachten) hinsichtlich der gesundheitlichen Unbedenklichkeit der zusätzlichen

Belastung durch Luftschadstoffe sind weder fachlich noch logisch nachvollziehbar (Gutachten Leth / Kreil / Hinteregger, S. 10).

- Die vom UVP-Gutachter herangezogenen Beurteilungskriterien entsprechen nicht den Anforderungen an einen ausreichenden Gesundheitsschutz (Gutachten Leth / Kreil / Hinteregger, S. 31).

Das von der Berufungswerberin eingeholte Gutachten – auf gleicher fachlicher Ebene – gelangt daher zum Schluss, dass „*im medizinischen Kontext das Projekt daher nicht umweltverträglich ist*“ (Gutachten Leth / Kreil / Hinteregger, S. 4).

Im Ergebnis zeigt das eingeholte Gutachten auf, dass das Behördengutachten aus dem Bereich Umweltmedizin grob mangelhaft ist, sodass der darauf gestützt Bescheid aufzuheben bzw. das Ermittlungsverfahren entsprechend zu ergänzen sein wird.

Beweis:

Gutachten von Dr. Jutta Leth, Dr. Anna Kreil MPH sowie Dr. Johann Hinteregger; Beilage ./1

Ergänzend einzuholendes Gutachten aus dem Fachgebiet Umweltmedizin

1.2. Messpunkt SW 030

Die Einwendung der Verfahrenspartei, wonach bei der Lärmzonendarstellung unrichtige Werte angeführt wurden, wurde weder in der mündlichen Verhandlung noch im Genehmigungsbescheid behandelt. Dies betrifft insbesondere auch die nunmehr vorliegenden unterschiedlichen Rechen- und Messergebnisse Messpunkt SW 030, Andromedaweg: Unzureichend behandelt. Der Messwert ist wie in den Einwendungen dargelegt eklatant niedriger als der Rechenwert. Daraus kann nur geschlossen werden, dass die Messwerte nicht stimmen oder der Rechenwert so hoch angesetzt wird, dass in Zukunft höhere Messwerte damit legitimiert werden.

Beweis:

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Fluglärm;

1.3. West- und ostwind abhängiger Fluglärm

In der „Fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ zum Umweltverträglichkeitsgutachten unter Punkt LÄR 16.9.“ wird ausgeführt:

„Es ist eine Differenzierung zwischen den einzelnen Ortschaften vorzunehmen. Grundsätzlich sind Rannersdorf und Zwölfaxing derzeit bei Ostbetriebsrichtung nicht oder nur marginal von Fluglärm betroffen. Demgegenüber verläuft die Anfluggrundlinie auf die bestehende Piste 11 L über Schwechat, weshalb Schwechat vor allem durch Landungen bei Ostbetrieb betroffen ist.“

Bei Westbetriebsrichtung werden die Starts derzeit und in Zukunft so geführt, dass die Flugzeuge bereits vor den o.g. Ortschaften abkurven. Das hat zur Folge, dass bei Westbetrieb im Wesentlichen nur die östlichen Randbereiche der 3 Ortschaften von Fluglärm betroffen sind. Da der Ortskern von Rannersdorf etwas weiter westlich als die beiden übrigen

Ortschaften liegt, ergeben sich hier derzeit die niedrigsten Geräuschimmissionen. Durch die 3. Piste entstehen im Bereich Schwechat praktisch keine Änderungen, da die Geräuschbelastung vor allem durch Anflüge auf die bestehende Piste 11 L entstehen und diese Piste auch weiterhin genutzt wird. Für Zwölfaxing und Rannersdorf ergeben sich hingegen mehr oder weniger deutliche Erhöhungen insbesondere infolge des Anflugs auf die neue Piste 11 R. Die neue Piste 11R wird zwar nur gekurvt angefliegen, doch erfolgt der Endanflug über Rannersdorf hinweg. Stellvertretend seien nachfolgend die Ergebnisse für den Berechnungspunkte SE 17 (Kindergarten in Schwechat) sowie SE 191 (Kindergarten Rannersdorf) sowie SE 49 Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich; Parallelpiste 11R/29L; fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen Kennzeichen: RU4-U-302 - 79 - (Kindergarten Zwölfaxing) dargestellt (vgl. K 4.1 „Ergänzende Unterlage Fluglärm“ bzw. Teilgutachten Lärmschutz).

In keiner Weise wurde in der öffentlichen Verhandlung noch im Genehmigungsbescheid darauf eingegangen, dass bei Umsetzung des Genehmigungsvorhabens der Parallelpiste in Zukunft eines jener Gebiete, das schon jetzt unter den Starts 29 bei Westwind leidet, durch Landungen bei Ostwind auf 11R betroffen ist.

Beweis:

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Fluglärm;

1.4. Lärmschutz für Schulen und Kindergärten

Die von der Berufungswerberin erhobenen Einwendungen, dass die Auflagen für den besonderen Schutz von Schulen und Kindergärten unzureichend sind, wurden von der Behörde I. Instanz in keiner Weise behandelt.

In der öffentlichen Verhandlung (Verhandlungsschrift S.131) führt die Berufungswerberin vertreten durch ihre Sprecherin Mag^a. Brigitte Krenn aus, dass das Stoßlüften in einigen Schulen in höheren Stockwerken teilweise nicht möglich ist und erhob die Frage, ob für diese Einrichtungen auch Schalldämmlüfter vorgesehen sind. Der Berufungswerberin wurde zur Kenntnis gebracht, dass die diesbezüglichen Auflagen noch einmal überarbeitet werden würden, so dass diese eindeutiger formuliert sind: „Bei entsprechendem Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen sind die Innenschutzziele selbstverständlich unter Sicherstellung der ausreichenden Lüftung einzuhalten.“

Die im Bescheid S. 76 erteilte Auflage lautet:

„7.16.6 Für Kindergärten, Horte und Schulen sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit, ausgenommen der Abendzeit (also 06-19 Uhr), LAeq,Tag13 einen Wert von 55 dB(A) übersteigt.“ Und Bescheid S. 77: „7.16.12 Die Schallschutzmaßnahmen haben zu gewährleisten, dass durch den Flugbetrieb im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung die folgenden Innenpegel nicht überschritten werden: Kindergärten, Horte, Schulen Tag (6-19 Uhr): LAeq,Tag13 = 35 dB(A)“

Diese Auflagen unterscheiden sich in keiner Weise von den Auflagen des Erstgutachtens. Nimmt man die Stellungnahme des

Gutachters bei der öffentlichen Verhandlung (Verhandlungsschrift S. 202: „Zur Stellungnahme von Krenn Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien - Beilage: rpgc010 Wir betreuen in Sachsen alle Schulen und eine Vielzahl von Kindergärten betriebsärztlich. Die Bedingungen sind mir demnach bekannt. Eine Stosslüftung ist meist möglich oder ein anderes Lüftungsregime.“) so zeigt sich, dass die vorgebrachten Einwendungen nicht behandelt wurden.

Der Bescheid ist daher in diesem Punkt mangelhaft.

Weiters wurden wesentliche Grundlagen in die Beurteilung des Ist-Zustandes nicht einbezogen:

In der öffentlichen Verhandlung wurde vorgebracht, dass der Schwechater Gesundheitsbericht nicht in das Gutachten mit einbezogen wurde. Der Gutachter nimmt dazu auf Seite 202 der Verhandlungsschrift folgendermaßen Stellung: *„Den Gesundheitsbericht Schwechat kenne ich nicht und bitte, ihn mir zur Verfügung zu stellen.“*

Der während der Verhandlung vorgelegte Schwechater Gesundheitsbericht (siehe Beilage rpgc010) wurde jedoch vom Gutachter nicht behandelt, dies obwohl der Hinweis auf den Schwechater Gesundheitsbericht bereits bei den Stellungnahmen und Einwendungen der Berufungswerberin zur Umweltverträglichkeitserklärung im Jahr 2008 vorgebracht wurde. Indem der Schwechater Gesundheitsbericht nicht behandelt wurde, wurde in erster Instanz nur unzureichend ermittelt und ist der Bescheid daher mangelhaft und das Verfahren entsprechend zu ergänzen.

Beweis:

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Umweltmedizin;

b) Unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belästigung der Menschen durch Straßen- und Schienenverkehrslärm

Im Behördengutachten zum landseitigen Verkehr wird ausgeführt: *„Im Pkt. 2.3.1 (Seite 10) des Fachbeitrages Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurde angeführt, dass eine Kalibrierung nicht nach Querschnittsbelastungen durchgeführt wurde.“*

Es wurde eine Kalibrierung anhand von Verhaltensparametern angesprochen, jedoch nicht nachvollziehbar dargestellt. Das Verkehrsverhalten der Personen im Verkehrsmodell basiert auf der Grundlage von Mobilitätsbefragungen (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Pkt. 2.3.1, Seite 11), detaillierte Ergebnisse dieser Befragungen sind jedoch nicht angeführt. Die Fluggastbefragungen wurden auf der Grundlage von 9.000 Befragungssätzen ermittelt. Detaillierte Grunddaten sind im Bericht nicht enthalten. Das verwendete Verkehrsmittelwahlmodell des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 enthält ein komplexes Entscheidungsverfahren mit einem Wahrscheinlichkeitsansatz. Grundlage ist laut Pkt. Datenerhebung (Seite 22 Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) eine Befragung (als „Revealed und Stated - Preference – Befragung“ bezeichnet) von Fluggästen im Gatebereich. Detaillierte Angaben darüber sind im Fachbeitrag nicht vorhanden.

Im ergänzenden Bericht der Firma Intraplan vom Oktober 2010 wurde angeführt, dass eine Abgleichung der

Berechnungsdaten mit einer Verkehrszählung nicht stattgefunden hat. In der Luftverkehrsprognose von Intraplan Oktober 2009 sind keine Angaben zur Zahl der Beschäftigten am Flughafen angeführt. Deshalb ist für das Jahr 2008 eine vergleichende Ausgangsbasis für die Beschäftigten nicht gegeben.

Es wurde zwar auf S. 27 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010 angeführt, dass eine Verifizierung der Prognoseergebnisse anhand von Bestandsverkehrsdaten und der Entwicklungstrends durchgeführt wurden, diese ist jedoch nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für das angesprochene „hauseigene Verkehrsmodell“.

Ungeachtet dessen bejaht der Gutachter die Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Bei den Maßnahmen führt der Gutachter nur Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs, wie Überwachung der Verkehrssituation an bestimmten neuralgischen Punkten und evtl. Ausbaumaßnahmen von Kreisverkehren an. Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrs fehlen in dem Gutachten. Auf der A 4 zwischen dem Knoten Schwechat und dem Flughafen werden Verkehrsstärken von über 120.000 Kfz/24h an Werktagen prognostiziert, davon 46.800 flughafenbedingt. Dies entspricht etwa den Werten des Planszenarios 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seite 72, Tabelle 34). Im Abschnitt der A 4 zwischen dem Flughafen und Fischamend sind mit 82.900 Kfz/24h um ca. 9 % höhere Werte bei der Prognose 2025 als beim Planszenario 2020 angegeben. Ebenfalls deutliche Verkehrserhöhungen sind auf der S 1 zu registrieren. Auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen erhöhen sich die Verkehrsstärken vom Planszenario 2020 zum Planszenario 2025 um 42 % auf 29.200 Kfz/h im werktäglichen Verkehr (überwiegend flughafenbedingt), im Abschnitt bis Fischamend sind die Verkehrserhöhungen wesentlich geringer (9 %).

Der Modal Split und der Öffentliche Verkehr werden in dem Gutachten ebenso wenig behandelt wie weitere Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr.

Bei den Beschäftigten bleibt laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 der Anteil des Öffentlichen Verkehrs im Nullszenario 2020 wie im Bestand 2003 bei 23 %. Weiterhin werden laut Fachbeitrag 77 % der Beschäftigten im Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) mit dem PKW fahren. Dies ist ein geringer Verkehrsanteil für den Öffentlichen Verkehr, insbesondere weil eine Forcierung des Öffentlichen Verkehrs bei den Beschäftigtenfahrten nicht nur aus Sicht des Verkehrs, sondern auch aus Umweltschutz- und Klimazielen anzustreben ist. Die Grundlagen und das Modell, mit dem der modal split für die Prognose errechnet wurde, sind nicht nachvollziehbar aufbereitet und beruht daher der angefochtene Bescheid auf einer mangelhaften Grundlage.

Aus Sicht des Gutachters ist mit mehreren Maßnahmen eine Verbesserung der Fahrtanteile der Beschäftigten zugunsten des Öffentlichen Verkehrs zu erreichen (z.B. mit einem entsprechenden Mobilitätsmanagement, durch eine Veränderung der Kostenstruktur wie Erhöhung der Parkplatzkosten, erweiterte Angebote für den Öffentlichen Verkehr). Es ist davon auszugehen, dass sich der modal split der Beschäftigtenfahrten ebenfalls zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verändern wird und zumindest über 30 % der Fahrten der Beschäftigten im ÖV möglich sind (würde damit noch deutlich unter dem angesetzten ÖV-Anteil der Passagiere von rd. 42,6 % liegen. Das würde die PKW-Fahrten der Beschäftigten um ca. 1.000 Fahrzeuge je Tag

und Richtung gegenüber dem Ansatz im Fachgutachten landseitiger Verkehr Juli 2010 verringern.

Diese Empfehlungen des Gutachters wurden nicht oder nur rudimentär durch Auflagen umgesetzt. So wurde dem Antragsteller zwar als Auflage die Durchführung eines Mobilitätsmanagementverfahrens mit Umsetzung der sich daraus ergebenden Maßnahmen vorgeschrieben (Bescheid S. 107), jedoch weder der Zeitpunkt noch die Dauer des Verfahrens noch durch wen das Mobilitätsmanagementverfahren durchzuführen ist werden festgelegt. Auch wäre dem Antragsteller ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement für den Flughafen, mit dem Ziel, keine Steigerung der Kfz-Fahrten zum Ist-Stand zu haben, aufzutragen; Viertelstundentakt und stündliche Nachtzüge der S7 bis zum Flughafen; Erweiterung der Kernzone 100 des VOR bis zum Flughafen; Verringerung der Parkplätze; betriebsinterne Radwege, Radabstellplätze, betriebseigene Fahrräder; eigene Busverbindungen für die Beschäftigten des Flughafens u.ä.

Die erteilte Auflage ist damit nicht ausreichend und überdies zu unbestimmt.

c) Verkehrsentwicklung Flughafen Wien

Im angefochtenen Genehmigungsbescheid führt die Behörde I. Instanz (Bescheid S. 365) aus, dass der von der Behörde beigezogene Prüfgutachter die Ergebnisse der im Fachbericht der Firma Intraplan Consult GmbH ausgeführten "Verkehrsentwicklung Flughafen Wien" (Sonstige Unterlagen, Dokument 30.35) als plausibel bestätigt: *„Die Luftverkehrsnachfrage wird über starkes Passagieraufkommen und über das Flugbewegungswachstum verdeutlicht.“*

Die Berufungswerberin hat im Verfahren eine Stellungnahme des Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien vorgelegt, welches sich wie folgt zusammenfassen lässt

Die in der UVE für 2020 prognostizierten 335.000 Flugbelegungen sind laut der vorgelegten Stellungnahme auch mit der derzeitigen Pistenkonfiguration möglich, wobei die Auslastung der maximalen Tageskapazität zirka 73% bzw. 10,5 Stunden Betrieb mit der Maximalkapazität betragen würde. Insbesondere kann durch logistische Maßnahmen (Ausweitung der Spitzenzeiten, Skyling, zweiter Terminal, etc.) die Flugbewegungen über das in der UVE angegebene Maß (275.000) deutlich erhöht werden (vgl. Stellungnahme des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien, S.27). In der UVE wurden weiters für das Jahr 2020 das Drei-Pisten-Szenarium mit 335.000 Bewegungen pro Jahr dargestellt. Bei dieser Pistenkonfiguration inklusive Nachflugregelungen würde die Auslastung - laut Stellungnahme der maximalen Tageskapazität zirka 54% bzw. 8,8 Stunden Betrieb mit der Maximalkapazität. Gegenüber Flughäfen mit ähnlicher Pistenkonfiguration ergibt dies noch große Kapazitätsreserven. Der Flughafen Wien weist demnach mit dem Drei-Pisten-System im Jahr 2020 Kapazitätsreserven von bis zu 150.000 Flugbewegungen auf, die der Flughafen auch logieren will und in wirtschaftlicher Verantwortlichkeit wohl überdies muss.

Das Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien gelangt somit zum Ergebnis, dass die angegebenen Verkehrszahlen nicht vollständig sind. Das Institut gelangt abschließend zum Ergebnis, dass alle mit der Flugverkehrsentwicklung einer hergehenden Umweltbelastung auf der Basis zu niedrigeren Szenarien-Werte entwickelt

wurden, die daraus abgeleiteten Auswirkungen auf die Schutzgüter zu niedrig angesetzt sind und daher neu zu erstellen sind. Insbesondere wird ausgeführt, dass bei der Beurteilung aller Auswirkungen auf die Schutzgüter auch ein Maximal-Szenario bezüglich der Pistenkapazität zu berücksichtigen ist, dass langfristig erreichbar erscheint.

Beweis:

Bereits vorgelegte Stellungnahme des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien vom 16.07.2008

Im Genehmigungsbescheid setzt sich die Behörde I. Instanz mit dieser Stellungnahme nur peripher auseinander. Die Behörde I. Instanz verneint, dass den Ausführungen des Sachverständigen Univ. Prof. Dr. Johannes Reichmuth vom DLR „von Seiten der Projektgegner nicht auf gleicher fachlicher Ebene und auch nicht durch fachlich fundierte Argumente widersprochen wurde, sodass die Behörde keinen Anlass sieht, *„an den von der Antragstellerin vorgelegten und vom Prüfgutachter bestätigten Zahlen zur Entwicklung des Flughafens zu zweifeln“*.

Die Behörde I. Instanz begründet in keiner Weise, warum das **österreichische** Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien nicht die gleiche fachliche Ebene aufweist wie das Gutachten des **deutschen** Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Der pauschale Verweis, dass es sich beim Gutachter Univ. Prof. Dr. Johannes Reichmuth um einen international anerkannten Kapazität handelt (Bescheid S. 250) reicht nicht aus, um die in der Stellungnahme des österreichischen Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien aufgezeigten Widersprüche zu entkräften. Überdies hätte sich die Behörde I. Instanz aufgrund der von ihr bereits selbst zitierten Rechtsprechung des VwGH mit den *„fachlich fundierten Argumente“* auseinander zu setzen gehabt (VwGH 25.4.2003, 2001/12/019; Bescheid S. 249).

Indem die Behörde I. Instanz eine derartige Auseinandersetzung nicht vorgenommen hat, insbesondere auch kein ergänztes Gutachten eingeholt hat, ist ihr ein wesentlicher Verfahrensfehler unterlaufen.

Beweis:

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Bereich Flugverkehrsprognose;

C) Verletzung des § 17 Abs 2 Z 1 und § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO

Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G gilt es im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 führen. Eine solche unzumutbare Belästigung stellt die Belästigung durch Staub dar

1. Gesundheitsgefährdende / unzumutbare / umweltschädliche Feinstaubbelastung

Im angefochtenen Bescheid wird auf S. 245 ausgeführt, dass für die Betriebsphase der Prognosejahre 2020 und 2025 die zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge für ... PM_{2,5} als irrelevant eingestuft werden. Dem ist folgendes entgegenzuhalten:

Derzeit liegen die PM_{2,5} Werte in einem Bereich, der über den Grenzwerten des IG-Luft für das Jahr 2015 liegt:

„Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von 25 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

Weitere Steigerungen durch das Projekt erhöhen die Belastungen zusätzlich (siehe abgeleitete Maximalwerte des Aufpunktes Schwechat Tab. 4.19-20 Ergänzungen Luftschadstoffe K4-19).

Des Weiteren kommt es zu NO₂-Zusatzbelastungen HMW Differenz 2025g und 2025u. Im Teilgutachten Luftreinhalte-technik (Gutachten Ing. Helmuth Kager, S.128; siehe auch Tab. 111) wird eine Grenzwertüberschreitung durch das gegenständliche Vorhaben in Mannswörth ausgewiesen (Gutachten S.128). Der Sachverständige setzt sich in keiner Weise mit diesen Grenzwertüberschreitungen im Hinblick auf eine Gesundheitsgefährdung auseinander. Im Rahmen der Öffentlichen Verhandlung weist der Sachverständige lediglich darauf hin, dass es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der A4 im Bereich Mannswörth kommt, durch die die NO₂-Überschreitungen begründet werden (vergleiche VHS S. 168). Weder bei der Messstelle Schwechat noch bei der Messstelle Mannswörth kam es im letzten Jahrzehnt zu Grenzwertüberschreitungen durch NO₂. Der Untersuchungsraum für NO₂ wurde zu eng gesetzt: Die Messstellen des angrenzenden Wiener Stadtgebietes wurden nicht miteinbezogen. Weiters wurden die zusätzlichen Belastungen durch den flughafenbedingten Straßenverkehr nicht beachtet, obwohl Wien zum belasteten Gebiet für NO₂ laut IG-Luft zählt.

Trotz Aufzeigens dieses Umstandes in der ergänzenden Stellungnahme hat die Behörde weder ein ergänzendes Gutachten in Auftrag gegeben noch sich mit dem Einwand im Genehmigungsbescheid auseinandergesetzt. Insofern ist aber das Verfahren I. Instanz unvollständig geblieben.

Beweis:

Einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Luftreinhalte-technik;

In diesem Zusammenhang ist auch darauf zu verweisen, dass sich auch im Teilgutachtensbereich Luftreinhalte-technik die erstinstanzliche Behörde das von der Berufungswerberin eingeholte Gutachten des Dipl.-Ing. Dr. techn. Manfred Bayerl nicht ausreichend gewürdigt hat. Die erstinstanzliche Behörde behauptet lediglich pauschal, dass die in dieser Stellungnahme behaupteten Mängel in der Verhandlung durch den Behördensachverständigen schlüssig und klar nachvollziehbar widerlegt worden seien (Bescheid S. 259):

„Auch alle weiteren Fragen, die von DI Dr. Bayerl in der Verhandlung zum luftreinhaltetechnischen Teilgutachten gestellt wurden, konnten vom beigezogenen Sachverständigen aufgeklärt werden (vgl. S. 166ff. der Verhandlungsschrift).“

Die erstinstanzliche Behörde legt in keiner Weise dar, wie sie zu dem Ergebnis gelangt, dass alle Fragen vom Behördensachverständigen hinreichend aufgeklärt wurden. Insbesondere setzt sie sich nicht damit auseinander, dass der Behördensachverständige selbst mehrfach in seinem Gutachten Daten aus dem Jahr 2002 heranzieht. Erst in unmittelbarer Reaktion auf die Stellungnahme des Dipl.-Ing. Dr. techn. Manfred Bayerl vermeint der Behördensachverständige nunmehr, die Daten stammen aus den Zeiträumen 1999 bis 2009, ohne dies jedoch näher zu belegen.

Die erstinstanzliche Behörde übernimmt daher das Gutachten eines Behördensachverständigen, ohne dessen Ergebnisse entsprechend überprüfen zu lassen, obwohl massive Bedenken an der Richtigkeit des Gutachtens aufgezeigt wurde. Dies gilt insbesondere für den von Dipl.-Ing. Dr. techn. Manfred Bayerl erhobenen Einwand, wonach für das *„das Projekt alle Beurteilungszeiträume mindestens ab dem Jahr 2008 festgelegt werden“*, da *„eine Beurteilung auf der Basis von Daten, die vor zwölf Jahren gemessen wurden, nicht als richtig angesehen werden kann, da sich in diesem Zeitraum auch die Flugverkehrsfrequenzen und die Vorbelastungen der Immissionsgebiete geändert haben.“* Dieser Einwand muss auch dann gelten, wenn der Behördensachverständige – in der Verhandlung – plötzlich darlegt, er habe die Zeiträume 1999 bis 2009 berücksichtigt, da nicht klar ist, in welchem Ausmaß die einzelnen Bezugsjahre Einfluss auf sein gutachterliches Ergebnis hatten (Bescheid S. 260).

Auch übersieht die Behörde vollkommen, dass Dipl.-Ing. Dr. techn. Manfred Bayerl am 22.8.2011 in seiner gutachterlichen Stellungnahme zum Teilgutachten Luftreinhaltetechnik von Ing. Helmut Kager ausgeführt hat, dass ein Gutachten bzw. eine gutachterliche Stellungnahme aus Befund und Gutachten besteht. Auf dieser Grundlage gelangte der von der Berufungswerberin beigezogene Sachverständige zum Schluss, dass *„das Teilgutachten Luftreinhaltetechnik des Ing. Helmut Kager vom 16.11.2010 auch für Experten nicht überprüfbar und nachvollziehbar ist und auch dem ihm gestellten Auftrag nicht entspricht. Eine Bescheinigung der Umweltverträglichkeit kann auf der Basis dieses Gutachtens für den Bereich Luftreinhaltetechnik nicht gegeben werden“* (Gutachterliche Stellungnahme von Dipl.-Ing. Dr. techn. Manfred Bayerl vom 22.8.2011). Insbesondere wies der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. techn. Manfred Bayerl , dass für eine Überprüfung und Nachberechnung des Gutachtens Ing. Kager jene Daten fehlten und im Gutachten nicht ausgewiesen wurden, auf die sich der Behördensachverständige stützt. Da das Gutachten des Behördensachverständigen sohin selbst für Sachverständige nicht überprüfbar ist, ist es ebenso wie der darauf gestützte Bescheid mangelhaft und wäre das Ermittlungsverfahren dahingehend zu ergänzen.

In diesem Punkt bleibt das Ermittlungsverfahren zum wiederholten Male ergänzungsbedürftig.

2. Unzumutbare und gesundheitsschädigende Belastungen während der Bauphase

Im erstinstanzlichen Bescheid wird zu Belastungen während der Bauphase folgendes festgehalten (S. 90):

7.20.13 „Während der Bauphase sind die PM10 und Stickoxidkonzentrationen sowie Windrichtung und Windgeschwindigkeit, in Abhängigkeit vom Bauabschnitt, mittels einer mobilen Messstelle zu messen. Die Messungen sind je nach Bauphase und Baufortschritt bei den höchstbelasteten Anrainergemeinden durchzuführen. Die Festlegung der Messstelle(n) hat einvernehmlich mit einem meteorologischen Sachverständigen der Abteilung BD4 beim Amt der NÖ Landesregierung zu erfolgen.“

Da sich die Windrichtung schnell und meist ausgeprägt ändern kann, ist diese Auflage unzureichend. Ständige Messstellen in den Gemeinden rund um den Baustellenbereich müssen zum Schutz der Gesundheit während der Bauzeit eingerichtet werden. Der Bescheid ist in diesem Punkt mangelhaft.

Weiters wird im Bescheid festgehalten (S. 90):

„7.20.14 Für die Bauphase ist ein Emissionsminderungskonzept zu erstellen, aus welchem die zu treffenden Maßnahmen bei PM10-Immissionen > 300 µg/m³, als Halbstundenmittelwert, ersichtlich sind. Das Emissionsminderungskonzept ist der Behörde vor Baubeginn vorzulegen.“

„7.20.15 Bei PM10-Immissionen > 400 µg/m³, als Halbstundenmittelwert, ist die Behörde davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.“

Die PM10-Immissionen > 300 µg/m³ Halbstundenmittelwert sind zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zu hoch angesetzt. Der Tagesmittelwert für PM10 hat einen Grenzwert von 50 µg/m³. Bei einer Meldung erst ab 400 µg/m³ PM10 ist der Schutz der Gesundheit nicht gewährleistet und der Bescheid daher mangelhaft.

Beweis:

Ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Umweltmedizin;

Einzuholendes Gutachten aus dem Fachbereich Meteorologie;

D) Verletzung der Seveso II-Richtlinie

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 nur 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. Auch mit diesem Vorbringen, welches in der ergänzenden Stellungnahme wiederholt wurde, hat sich die Behörde I. Instanz im angefochtenen Bescheid nicht auseinandergesetzt. Die Behörde führt lediglich auf S. 373 aus, dass sich „in einer Zusammenschau der Schutzzwecke der beurteilungsrelevanten Regelungen und der zur GewO (als allgemein grundlegende anlagenrechtliche Vorschrift) entwickelten Judikatur ergibt, dass sowohl für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit als

auch der Genehmigungsfähigkeit nach den einzelnen materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen neben dem Normalbetrieb jene Störfälle zu beurteilen sind, die charakteristisch und typisch für den jeweiligen Vorhabenstyp sind und regelmäßig und vorhersehbar auftreten, sofern nicht materienrechtliche Bestimmungen besondere Beurteilungen vorsehen (vgl zB Seveso II Richtlinie), was im gegenständlichen Fall nicht gegeben ist.

Beweis:

einzuholendes ergänzendes Gutachten aus dem Bereich Flugsicherheit;

E) Fehlendes Energie- und Klimakonzept

Gemäß § 6 Abs 1 e) UVP-G idF vor der UVP-G Novelle 2009 hat die UVE den Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Energieträgern zu enthalten. Der Energiebedarf wurde jedoch nicht entsprechend aufgeschlüsselt, da dieser nur den Strom und Erdgasbedarf, nicht aber den Energiebedarf durch den Treibstoffbedarf (KFZ und LFZ) enthält. Lt. Stellungnahme des Behördensachverständigen in der öffentlichen Verhandlung (VIE_002_Verhandlungsschrift S. 177), ist ein solches jedoch nicht erforderlich gewesen.

Der Genehmigungsbescheid ist daher mangelhaft, da der Energiebedarf nicht hinreichend dargelegt wurde und daher nicht ausgeschlossen werden kann, dass es aufgrund des zu erwartenden überhöhten Energiebedarfs zu einer die Genehmigung versagenden oder jedenfalls unter strengeren Auflagen zu erteilenden Fassung gekommen wäre.

Beweis:

Ergänzendes Gutachten aus dem Bereich Umweltanalyse und Klima

F) Zusammenfassung

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass

- die Mitglieder der NÖ Landesregierung befangen waren und daher von der Entscheidung auszuschließen gewesen wären
- die öffentliche mündliche Verhandlung gegen die Verfahrensbestimmungen des AVG verstoßen hat und das Verfahren daher zu wiederholen sein wird
- der erstinstanzlichen Behörde bei der Ermittlung des Sachverhaltes wesentliche Verfahrensfehler unterlaufen sind
- die erstinstanzliche Behörde den Bescheid in keiner Weise ausreichend begründet hat, insbesondere sich nicht mit den auf gleicher fachlicher Ebene vorgetragenen gutachterlichen Stellungnahmen auseinandergesetzt hat
- eine Rechtssicherheit mangels Festlegung der Flugrouten für die betroffene Bevölkerung nicht gegeben ist
- jedenfalls sich durch die Beeinträchtigung der Gesundheit der Bevölkerung im Allgemeinen, der Luftschadstoffbelastung und der Lärmbelastung im Besonderen das Vorhaben als ungeeignet darstellt.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens liegt nicht vor und ist auch nicht durch entsprechende Auflagen zu erzielen.

G) Antrag auf Aussetzung des Verfahrens

Vor dem Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien ist zu GZ: 31 Cg 24/09s ein Staats- und Amtshaftungsverfahren gegen die Republik Österreich als erstbeklagte Partei und das Land Niederösterreich als zweitbeklagte Partei anhängig. Der OGH hat in diesem Verfahren am 21.7.2011 zu GZ: 1Ob17/11y dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art 267 AEUV folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist Art 3 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 175 vom 5. 7. 1985, S. 40, in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997, ABl. L 73 vom 14. 3. 1997, S. 5, und der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. 5. 2003, ABl. L 156 vom 25. 6. 2003, S. 17 (UVP-Richtlinie) dahin auszulegen, dass

1. der Begriff „Sachgüter“ nur deren Substanz oder auch deren Wert erfasst;
2. die Umweltverträglichkeitsprüfung auch dem Schutz des Einzelnen vor dem Eintritt eines Vermögensschadens durch Minderung des Werts seiner Liegenschaft dient?

Der EuGH wird daher insbesondere beurteilen, ob vom Schutzzweck der UVP-RL auch sogenannte reine Vermögensschäden – im Anlassfall eben die Wertminderung von fluglärmbeeinträchtigten Liegenschaften – umfasst sind.

Die Kommission der Europäischen Union hat im vorgenannten Vorabentscheidungsverfahren (C-420/11) selbst eine Stellungnahme abgegeben. Darin macht sie deutlich, dass reine Vermögensschäden auch unter den Schutzzweck der UVP-RL subsumiert. Die Kommission verweist in diesem Zusammenhang auch auf die stRsp des EuGH (insb. das Urteil in der Rechtssache Wells, C-201/02, sowie das jüngste Urteil vom 24.11.2011, in der Rechtssache C- 379/10, Kommission/Italien, Rnr 40): Demnach verpflichtet Art 3 der UVP-RL die Mitgliedsstaaten bei der UVP nicht nur, die unmittelbaren, sondern auch die mittelbaren Auswirkungen eines Projektes unter anderem auf die Sachgüter zu identifizieren, zu beschreiben und zu bewerten. Als mittelbare Auswirkungen auf Grundstücke sind nach völlig zutreffender und begründeter Ansicht der Kommission unter anderem eben auch die Luft- und Lärmemissionen, die sich aus der Durchführung des Projektes ergeben, zu verstehen, zu welchen wiederum auch die erheblichen Auswirkungen auf den Wert der Grundstücke gehören.

Der Ausgang des Vorabentscheidungsverfahrens ist für das gegenständliche Genehmigungsverfahren entscheidungswesentlich. Gelangt der EuGH nämlich zur Auffassung, dass die Behörden bei der Durchführung eines UVP-Verfahrens im Rahmen ihrer Prüfpflicht bei richtlinienkonformer Anwendung der nationalen Bestimmungen auch reine Vermögensschäden zu berücksichtigen haben werden, ist das anhängige UVP-Verfahren zwingend entsprechend zu ergänzen und zu erweitern. In diesem Fall muss dann zusätzlich geprüft werden, welche Auswirkungen die mit dem Projekt einhergehenden Schadstoff- und Lärmemissionen auf den Wert der Liegenschaften in den von den An- und Abflugrouten betroffenen Gebieten hätten, durch welche Maßnahmen diese Auswirkungen allenfalls vermeidbar oder zumindest reduzierbar wären und mit welchen Ersatz- und Entschädigungspflichten eine allfällige Genehmigung des Projektes zu verknüpfen wäre. Da somit ein ausreichender Rechtsschutz für die Betroffenen nur nach der Entscheidung des EuGH über die

eingangs gestellten Fragen gewährleistet ist, stellt die Berufungswerberin den

ANTRAG,

auf Aussetzung des UVP-Verfahrens betreffend die Parallelpiste 11R/29L, Flughafen Wien AG bis zur Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-420/11.

Es wird daher gestellt der

ANTRAG,

an den Umweltsenat der Republik Österreich

- a) den angefochtenen Bescheid aufheben und die Verwaltungsrechtssache zur neuerlichen Entscheidung an eine andere Landesregierung verweisen
- b) gem. § 67d Abs 3 AVG eine mündliche Verhandlung durchzuführen, die beantragten Beweise aufzunehmen sowie der Berufung Folge zu geben, den erhobenen Einwendungen stattzugeben und den Antrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich auf Genehmigung des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ abzuweisen.

Wien, am 16.08.2012

Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg