PFR RECHTSANWÄLTE

Bundesverwaltungsgericht
zH Herrn Mag. Karl Thomas Büchele
Erdbergstraße 192-196
1030 Wien

per webERV eingebracht

Wien, am 31.08.2016
AFLGA/UVP/WP/ge

Betrifft: **GZ: W109 2000179-1/259Z**
Genehmigungsbescheid der NÖ Landesregierung bezüglich Errichtung und Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L" der Flughafen Wien AG und „Verlegung der Landesstraße B 10" des Landes NÖ

Sehr geehrter Herr Mag. Büchele!

Namens der von mir vertretenen Verfahrensparteien, der AFLG Antifluglärmgemeinschaft, der „Parteiunabhängige BI gegen Fluglärm und umweltschädliche Emissionen" als anerkannte Umweltorganisation gem. § 19 Abs 7 UVP-G 2000, der BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste sowie Frau Dr. Jutta Leth und Herrn Ing. Thomas Höppel, lege ich innerhalb offener Frist eine weitere fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Vrtala vom 31. August 2016 zum Themenkomplex „CO2" und Treibhausgasemissionen vor.

Dr. Vrtala entkräftet in seiner aktuellen Stellungnahme auf die Stellungnahme von Prof. Sturm vom 6. Juli 2016 (Bericht 2016/85) die Kritikpunkte von Prof. Sturm. Prof. Sturm gibt übrigens in dieser Stellungnahme den Ausführungen von Dr. Vrtala im Wesentlichen Recht.

Es wird nochmals gezeigt, dass die von Prof. Sturm gemachten bisherigen Berechnungen unvollständig sind und die zusätzliche CO2 Belastung durch die 3. Piste wesentlich unterschätzen. Die Berechnungen von Prof. Sturm geben nicht einmal den Anteil der Emissionen, für die Österreich nach Kyoto-Protokoll für die dritte Piste einstehen muss, richtig wieder.

Proksch & Fritzsche Frank Fletzberger Rechtsanwälte GmbH
Nibelungengasse 11/4 · 1010 Wien · Tel +43 1 877 04 54 · Fax +43 1 877 04 56 · office@pfr.at · www.pfr.at
FN 403515f Handelsgericht Wien · UID ATU68229623 · DVR 2108081 · RA-Code P 111395
Bank für Tirol und Vorarlberg · Kto-Nr 127 033 498 · BLZ 16300 · IBAN AT941630000127 033 498 · BIC BTVAAT22

Prof. Sturm stellt in seiner Stellungnahme vom 6. Juli 2016 fest, dass seine Berechnungen den unteren Rahmen der zusätzliche CO2 Belastung durch die 3. Piste darstellen. Dies ist umso mehr verwunderlich, da Prof. Sturm in der mündlichen Verhandlung vorm BVwG vom 7. – 9. Jänner 2015 sagte: *„Durch das Projekt kommt es zu einem massiven Anstieg der CO2-Emissionen in diesem Raum. [...] Und aus diesen Unterlagen die vorgelegt werden, würde ich vorschlagen, dass das BVwG im Zuge der Bescheiderlassung direkte Vorschreibung eines CO2-Emissionsreduktionspotenzials gelangt, wobei dieses Emissionsreduktionspotenzial auf jeden Fall über die projektbedingte Zunahme des CO2 hinausgehen sollte"* (Verhandlungsprotokoll S. 65).

Es ist also nicht verständlich, warum Prof. Sturm nicht alle zurechenbaren CO2 Anteile berücksichtigt, um den tatsächlichen, zurechenbaren - wie er in der mündlichen Verhandlung feststellte - „massiven" CO2 Anstieg und eben auch die „Klimawirkung" (Verhandlungsprotokoll S. 151) korrekt darzustellen.

Gemäß seiner vorliegenden Berechnung müssten die Reisenden den Weg zum Flughafen ohne Ausstoß von Treibhausgasen bewältigen. Andererseits fehlt bei Prof. Sturm auch der „cruse" Anteil des Fluges, da er nur den Landing und Take-Off (LTO) Zyklus bis 915m berücksichtigt. Wenn man dies ironisch betrachtet, dürften dann gegebenenfalls von der 3. Piste nur Rundflüge um Schwechat starten und landen, da dies dem Untersuchungsraum von Prof. Sturm in etwa entspricht. Die Berechnung der Emissionen im Nahbereich und mit der willkürlichen Grenze von 915m ist daher nicht geeignet, die Klima- und Umweltauswirkungen der 3. Piste nur annähernd darzustellen (es werden so nur rund 17% der Treibhausgasemissionen eines Fluges beschrieben).

Die aktuellen Weiterungen des VW-Abgasskandals und die Antwort Österreichs auf ein EU Vertragsverletzungsverfahren zeigen, dass sämtliche Emissionsberechnungen – auch die von anderen Luftschadstoffen – zu niedrig angesetzt sind und die Berechnungen wiederholt werden müssen.

Dr. Vrtala stellt nachvollziehbar und unter konservativen Annahmen dar, dass im Prognosejahr 2025 die zusätzlich durch die 3. Piste zu erwartenden Mehremissionen an Treibhausgasen insgesamt von 1,4% bis 2,2% im Vergleich zu den gesamten Emissionen Österreichs betragen werden. Unter Berücksichtigung der - durch Kondensstreifen entstehenden - Bewölkung

erhöht sich der Anteil an klimaschädlichen Emissionen der 3. Piste auf bis zu 5% der gesamten Emissionen Österreichs.

Dr. Vrtala zeigt damit auf, dass Kondensstreifen und von Kondensstreifen erzeugte Bewölkung einen erheblichen Beitrag zur lokalen Klimaänderung in Österreich haben und dass die Umweltauswirkungen der geplanten 3. Piste in dieser Hinsicht auf das Klima Österreichs wesentlich sein können. Diese Effekte wurden und werden bislang nicht berücksichtigt. Auch Prof. Sturm scheint sich der Existenz der Problematik der Klimaerwärmung aus Kondensstreifenbildung AIC (Aviation Induced Cirrus) bewusst zu sein. Während CO2 Emissionen sich erst in der Zukunft auswirken, haben Kondensstreifen und AIC's einen direkten und unmittelbaren Effekt auf das lokale Klima in Österreich. Hierbei bewirken die AIC's eine Zunahme der Bedeckung über Österreich. Die Folgen einer zusätzlichen Bedeckung sowie eines daraus resultierenden Temperaturanstiegs für Österreich wären vielfältig und erheblich. Beispielsweise sind an Tagen mit Kondensstreifen und AIC's teilweise erhebliche Reduktionen von Photovoltaik-Anlagen beobachtbar. Der Effekt kann eine Verringerung bis zu 25% ausmachen. Dr. Vrtala schätzt, dass sich die Bedeckungsdichte des Himmels über Österreich im Bereich von 4% bis 6% verstärken kann.

Aber auch Rückwirkungen globaler Klimaerwärmungen – wo Österreich auch seinen Beitrag liefert - auf Österreich würden sich lokal in Form von Gletscherschmelze, Verkürzung der Schneebedeckung in den Schigebieten, Schäden durch Wetterextreme etc. auswirken. Klimabedingte Umweltfolgen sind nicht alleine durch Anrechenbarkeiten nach Kyoto-Protokoll beschreibbar. Im Rahmen einer UVP ist vorrangig die Frage nach den Umweltauswirkungen relevant und diese erscheinen erheblich.

Besonders befremdlich erscheint der Verweis von Prof. Sturm in seiner aktuellen Stellungnahme vom 6. Juli 2016, dass es irrelevant sei, ob Emissionen vom Flughafen Wien-Schwechat oder von Bratislava ausgehen.

Darauf ist zu erwidern: Österreich und die Projektwerberin sind für die klimarelevanten Emissionen aus der Realisierung der 3. Piste am Wiener Flughafen selbst und voll verantwortlich. Die kritisierte Argumentation von Prof. Sturm zielt in erster Linie auf ein „business as usual" ab. Die Einsparungsbestrebungen klimarelevanter Emissionen werden zunehmen (müssen) um nicht in Verzug mit dem Kyoto-Protokoll beziehungsweise mit der

COP21 in Paris zu geraten. Auch die ständige Beteuerung, dass der Flughafen den größten Teil der CO2 Emissionen, nämlich die der Flugzeuge nicht beeinflussen kann, ist für die Klimarelevanz der Treibhausgasemissionen und letztendlich für die Gesundheit der Menschen nicht zielführend.

Daher ist sehr genau abzuwägen, welches Interesse schwerer wiegt: Es ist nicht einzusehen, warum der Flughafenbetreiber und dessen Eigentümer den Gewinn einstreichen und die Last auf die Allgemeinheit abwälzen. In diesem Sinne ist auch die von Dr. Vrtala schon geforderten 1:1 Kompensation von klimarelevanten Emissionen zu verstehen, welche auch Prof. Sturm sinngemäß in der mündlichen Verhandlung vorm BVwG forderte. Dies scheint aber unter einer Gesamtbetrachtung des Ausmaßes der schädlichen Emissionen durch die 3. Piste praktisch nicht möglich zu sein.

Ganz aktuell ist die heutige Meldung auf ORF.at http://orf.at/stories/2355166/2355020/, in welcher die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs vom Umweltbundesamt hervorgehoben wird. Es wird auch unterstrichen, dass die Abgase in Reiseflughöhe noch treibhauswirksamer sind. Dies kann als unabhängige Bestätigung für die Vorgehensweise der Berechnungen der zusätzlichen Emissionen durch die 3. Piste von Dr. Vrtala gewertet werden.

Ich beantrage damit ein weiteres Mal, die Genehmigung wegen der zu erwartenden schwerwiegenden Umwelt- und Klimabelastungen, die nicht durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden können, gem. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 zu versagen.

Mit freundlichen Grüßen

i.V.

Dr. Wolfram Proksch

Beilagen:

Stellungnahme des Ingenieurbüro Dr. Vrtala vom 31. August 2016

Der Traum vom ökologischen Fliegen, Meldung von news.ORF vom 31. August 2016