

# PROKSCH & FRITZSCHE RECHTSANWÄLTE

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung Umweltrecht  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten  
EINSCHREIBEN

Wien, am 22.07.2008  
AFLG/UVP/WP//  
G:\ADVOKAT\DATEN\WINWORD\

## UVP-Verfahren RU4-U-302

Antragstellerin: Flughafen Wien Aktiengesellschaft  
A-1300 Wien Flughafen, Postfach 1

Verfahrensparteien:

1. AFLG Antifluglärmgemeinschaft,  
Verein gegen entschädigungslose Grundentwertung  
durch Flugverkehr, ZVR 481863180,  
Wipplingerstr. 12/I/4/15, 1010 Wien  
vertreten durch ihren Obmann em RA Dr. Emmerich FRITZ

2. Parteiunabhängige Bürgerinitiative gegen Fluglärm und  
umweltschädigende Emissionen, Wipplingerstr. 12/I/4/15,  
1010 Wien, vertreten durch ihren namhaft gemachten  
Sprecher em RA Dr. Emmerich FRITZ

vertreten durch:

RECHTSANWALT  
DR. WOLFRAM PROKSCH  
A-1010 WIEN/NIBELUNGENGASSE 11/4  
Tel.: (01) 877 04 54, Fax: (01) 877 04 56  
R145882, E proksch@pfr.at

Vollmacht gem § 8 RAO erteilt

**Stellungnahme der Verfahrensparteien „AFLG“ und „BI gegen Fluglärm“**

1-fach/1 HS, Beilagen

In umseits näher bezeichneter Verwaltungsrechtssache RU4-U-302 des Amtes der NÖ Landesregierung erstatten die Verfahrensparteien AFLG Antifluglärmgemeinschaft sowie die BI gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen zur UVE der Antragstellerin innerhalb offener Frist durch ihre ausgewiesene Vertretung nachstehende

## S T E L L U N G N A H M E

gem § 9 Abs 5 UVP-G 2000. Die BI gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen hat bereits eine zusammenfassende Stellungnahme eingereicht, welche hiermit innerhalb offener Frist ergänzt wird.

### 1. Parteistellung

Der AFLG Antifluglärmgemeinschaft wurde als gemeinnützige Umweltorganisation iSd § 19 Abs 7 UVP-G 2000 anerkannt und ist daher Verfahrenspartei. Der BI gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen kommt gem § 19 Abs 4 UVP-G 2000 Parteistellung zu.

### 2. Befangenheit und Unzuständigkeit des Amtes der NÖ Landesregierung

An der Antragstellerin, der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, sind das Land Niederösterreich und das Land Wien maßgeblich beteiligt; es kann schon aus diesem Grund keinesfalls von einer völligen Unbefangenheit des Amtes der NÖ Landesregierung ausgegangen werden. Auch wenn man den auf der Website des Landes NÖ veröffentlichten „Zeitplan“ des gegenständlichen UVP-Verfahrens näher betrachtet, kann man sich des Eindrucks der Befangenheit nicht erwehren: Die - offensichtlich bereits feststehende - *Genehmigung* (!) des UVP-Antrages soll demgemäß bereits im 2. Halbjahr 2009 erfolgen.

Da nach ständiger Rechtsprechung aber bereits der objektive Anschein einer Befangenheit ausreicht und das Land NÖ überdies selbst (Mit-)Antragsteller im Verfahren ist, ist die angerufene Behörde jedenfalls insgesamt als befangen zu qualifizieren und von der Entscheidung im gegenständlichen Verfahren auszuschließen. Es wird im Hinblick auf Zuständigkeitsbestimmungen des § 39 UVP-G 2000 **beantragt**, ein anderes österreichisches Landesregierungsamt – vorzugsweise das Amt der Vorarlberger oder Tiroler Landesregierung – oder aber eine Bezirksverwaltungsbehörde in den beiden letztgenannten Bundesländern mit der Entscheidung zu betrauen.

### 3. Verletzung des Konzentrations- und Kumulationsprinzips

Wie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften in einem Schreiben 21.3.2007 an die Bundesministerin für auswärtige Angelegenheiten festhält, hat die Republik Österreich gegen ihre Verpflichtungen aus Art 2 Abs 1 und Art 4 Abs 2 u 3 in Verbindung mit Anhang I Z 7 a und Anhang II Z 13 der RL 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, in der Fassung der RL 97/11/EG und RL 2003/35/EG verstoßen, indem für die zahlreichen Ausbauten des Flughafens Wien-Schwechat trotz des in den zugrunde liegenden Richtlinien und auch im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) vorgesehenen Kumulations- und Konzentrationsprinzips keine Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt wurden, was nach Ansicht der Kommission bereits in den Jahren 1995 bis 2000 aufgrund der damaligen Erhöhungen der Flugbewegungen erfolgen hätte müssen.

Neben der unzureichenden Vollziehung des UVP-G bzw der zugrunde liegenden RL bemängelt die Kommission ausdrücklich auch, dass die genannte RL nicht korrekt in das innerstaatliche Recht umgesetzt wurde: Die nach dem österreichischen UVP-Gesetz vorgesehenen Schwellenwerte bzw Kriterien zur Auslösung einer UVP-Pflicht für Flughafenerweiterungen sind – wie es die Kommission zunächst diplomatisch formuliert – für die Erfassung erheblicher Umweltauswirkungen nur bedingt geeignet. Der Verweis in Anhang 1 Z 14 lit e, f und g 3. Spalte UVP-G 2000 auf die vom Gesetzgeber definierte Schutzkategorie E „Siedlungsgebiet“ erscheint der Kommission sogar als ungeeignet, um die weiträumigen Auswirkungen von erheblichen Fluglärmsteigerungen zu erfassen. Weiters bemängelt die Kommission das alleinige Abstellen auf Gesamtpistenlängen im Rahmen der technischen Kriterien nach Anhang 1 Z 14 lit c, f ohne Berücksichtigung anderer wesentliche Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen wie Terminals, Rollwege, Abstellflächen, Frachturnschlagsflächen etc, als nicht ausreichend, um alle Änderungen mit potenziell signifikanten Umweltauswirkungen zu erfassen.

Die nun „vorgezogene“ Durchführung eines UVP-Verfahrens (nur) für die dritte Piste widerspricht daher jedenfalls europarechtlichen Vorgaben und den einschlägigen Bestimmungen des UVP-G 2000 hinsichtlich der Konzentration und Kumulation.

#### **4. Unvollständigkeit der UVE und Verletzung subjektiver Rechte**

Die AFLG Antifluglärmgemeinschaft und die BI gegen Fluglärm respektive die diesen beiden Organisationen angeschlossenen bzw von diesen vertretenen BürgerInnen sind der Ansicht, dass die vorgelegte UVE nicht den Vorgaben des § 6 UVP-G 2000 entspricht, unvollständig ist bzw auch nicht innerhalb der mit Verbesserungsauftrag des Amtes der NÖ Landesregierung vom 13.11.2007 gesetzten Frist bis zum 31.1.2008 verbessert wurde. Letzteres hätte nach Ansicht der Verfahrensparteien schon im Februar 2008 zu einer gänzlichen Zurückweisung des Antrages führen müssen.

Was die sonstige Unvollständigkeit bzw Unrichtigkeit der Angaben in der UVE bzw den einzelnen Fachbeiträgen angeht, wird auf das beiliegende Konvolut an Unterlagen und (gutachterlichen) Stellungnahmen zu den Fachbeiträgen verwiesen, welche zum integrierenden Bestandteil der vorliegenden Eingabe erklärt werden.

Beweis: beiliegendes Konvolut an Stellungnahmen  
 einzuholende Gutachten unabhängiger Sachverständiger  
 weitere Beweise vorbehalten

Die AFLG Antifluglärmgemeinschaft und die BI gegen Fluglärm respektive die diesen beiden Organisationen angeschlossenen bzw von diesen vertretenen BürgerInnen sind daher auch der Ansicht, dass eine Verwirklichung der geplanten und beantragten 3. Piste massive ihre subjektiven Rechte eingreifen würden. Wie sich aus den vorgelegten Stellungnahmen zu den Fachbeiträgen ergibt, würden die beantragte 3. Piste zu völlig unverhältnismäßigen (weiteren) Immissionen führen, welche das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Betroffenen iSd § 17 Abs 2 Z 2a gefährden. Dies ist im Übrigen schon aufgrund des vom derzeitigen Flugbetrieb ausgehenden Flug- und Betriebslärms, der Abgase und der Treibstoffrückstände der Fall.

Nach § 19 Abs 4 letzter Satz UVP-G 2000 kann jedenfalls die Einhaltung von Umweltvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend gemacht werden. Die Verfahrensparteien sind der Ansicht, dass ungeachtet der bereits gerügten Verletzung der genannten UVP-RL die folgenden europäischen bzw innerstaatlichen Vorschriften verletzt würden, wenn dem UVP-Antrag Folge gegeben würde:

- Nach den Erwägungsgründen der genannten RL 2003/35/EG in der konsolidierten Fassung müssen die Umweltauswirkungen eines Projekts mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen beurteilt werden: die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, [...]. Nach Art 2 Abs 1 der RL wäre der Bund bzw das Land NÖ verpflichtet gewesen, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, dass der Flughafenausbau in den vergangenen 10 Jahren, bei welchem aufgrund seiner Art, seiner Größe oder seines Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen war, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in bezug auf seine Auswirkungen unterzogen wird. Nach Art 3 der RL sind Umweltverträglichkeitsprüfungen zunächst gerade dazu gedacht, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf den betroffenen Menschen und die betroffenen Sachgüter zu identifizieren, zu beschreiben und zu bewerten. All dies ist ganz offensichtlich unterblieben.
- Eine korrekte Umsetzung der UVP-RL 2003/35/EG erfolgte auch nicht durch die Erlassung der UVP-Spezialbestimmung des § 145b LFG: Abs 2 *leg cit* bestimmt lediglich, dass bei „Beeinträchtigungen von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm jene Maßnahmen zu setzen [sind], die mit Verordnung gemäß Abs. 4 festgelegt worden sind“. Eine derartige Verordnung nach § 145b Abs 4 LFG wurde – soweit ersichtlich – bislang nicht erlassen.
- Die Verfahrensparteien sind auch der Meinung, dass die RL-Umgebungslärm 2002/49/EG unzureichend in innerstaatliches Recht umgesetzt

wurde. Diese forderte von den Mitgliedstaaten ua die Erstellung von strategischen Lärmkarten bis 30.6.2007 (vgl Art 7 Abs 1 der RL), eine Einbindung der Öffentlichkeit bzw insbesondere auch der Betroffenen sowie die Erstellung von Aktionsplänen bis 18.7.2008 (vgl Art 8 Abs 1 der RL). Die Republik Österreich ist der Verpflichtung zu Erstellung und Veröffentlichung der Lärmkartierungen nicht nachgekommen: Es wurden zwar das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG) und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung erlassen; obwohl eine entsprechende Umgebungslärmkartierung auch in § 6 Abs 1 und 3 leg cit des Bundes-LärmG bis 31.5.2007 vorgesehen gewesen wäre, wurde eine solche bis heute nicht erstellt bzw ist zumindest auf der Website der zuständigen Ministerien nicht abrufbar. Auch Aktionspläne wurden von den zuständigen Ministerien bislang nicht erstellt. Konkrete Maßnahmen kommen nach § 9 Abs 3 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung außerdem erst in Betracht, wenn in der Verordnung genannten Schwellenwerte überschritten werden. Dies widerspricht nach Ansicht der Verfassensparteien ebenfalls den Vorgaben der RL-Umgebungslärm, welche die Erstellung von Aktionsplänen, die Einbindung der Öffentlichkeit und das Ergreifen effizienter Maßnahmen gegen Lärm unabhängig von der Überschreitung von Schwellen- oder Grenzwerten verlangt (vgl Art 7, Art 8 der RL).

- Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang auch, dass die in § 8 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten Schwellenwerte für Fluglärm mit L tief den 65 dB und L tief night 50 dB die Schwellenwerte für Industrielärm mit L tief den 55 dB und L tief night 50 dB bei weitem übersteigen: Da die Maße „L den“ bzw „L night“ einen „äquivalenter Dauerschallpegel“ beschreiben sollen und dekadische Logarithmen enthalten, bedeuten 3dB *de facto* eine Verdoppelung der Einzelereignisse (Überflüge), die weiteren 3dB eine Verdoppelung von der Verdoppelung usw. Die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung erlaubt für Fluglärm also im Vergleich zu Industrielärm die 10fachen Spitzenschallereignisse.

Im auf der Website des Umweltbundesamtes selbst abrufbaren „8. Umweltkontrollbericht - Lärm“ wird ausgeführt, dass Lärm krank macht (vgl S 126 des genannten Berichts): [...] *Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität, erzeugt Stress,*

*verursacht Schlaf- und Konzentrationsstörungen und führt zu aggressivem Sozialverhalten. Bei Kindern kann Lärmdauerbelastung zu einer nachhaltigen Störung der Sprachentwicklung führen. Als Folge von lärmbedingtem Dauerstress treten psychische Krankheiten und Herz-Kreislauf-Erkrankungen auf (UMWELTBUNDESAMT BERLIN 1999). [...] Bei Fluglärmbelastungen treten*

- *ab 55 dB tags und 45 dB nachts erhebliche Belästigungen,*
  - *ab 60 dB tags und 50 dB nachts Gesundheitsbeeinträchtigungen und*
  - *ab 65 dB tags und 55 dB nachts Herz-Kreislauf-Erkrankungen auf*
- Die Verfahrensparteien sind schlussendlich auch der Ansicht, dass die RL 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft unzureichend in innerstaatliches Recht umgesetzt wurde. Erwägungsgrund 10 der genannten RL verweist auf den in der 33. ICAO-Versammlung mit EntschlieÙung A 33/7 für den Lärmschutz eingeführten Begriff des „ausgewogenen Ansatzes“, welchem sie mit der Kern-Bestimmung des Art 4 auch folgt. Das Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, BGBl I Nr 40/2005, schafft nach keinen richtlinienkonformen Rahmen für einen „ausgewogenen Ansatz“. Dies zeigt sich nicht zuletzt darin, dass für den massiven Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat in den letzten Jahren keine ernsthaften „Betriebsbeschränkungen“ in Erwägung gezogen wurden. Wie bereits dargestellt erfolgte vielmehr ein nahezu unkontrollierter massiven Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat, welche nun noch weiter fortgesetzt werden soll.

Aus den genannten Gründen und gestützt auf jeden erdenklichen Rechtsgrund wird jedenfalls **beantragt**, den verfahrensgegenständlichen UVE-Antrag vollinhaltlich ab- bzw zurückzuweisen.

**AFLG Antifluglärmgemeinschaft  
BI gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen**