

An  
die am EU-Beschwerdeverfahren  
beteiligten Bürgerinitiativen  
und ihre Mitglieder

DR. SUSANNE HEGER  
DR. MARTIN ULRICH FISCHER

Esslinggasse 17/9  
A-1010 Wien  
Tel.: (+43/1) 595 48 18-0  
Fax: (+43/1) 595 48 18-20  
office@hegerpartner.com  
www.hegerpartner.com

Wien, am 17. April 2008

### **Flughafen Wien – unterlassene Umweltverträglichkeitsprüfung Ergebnis des EU Beschwerdeverfahrens**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Verhandlungen zwischen der EU-Kommission und der Republik Österreich über die Durchführung einer nachträglichen Umweltverträglichkeitsprüfung („ex-post-UVP“) für den Flughafen Wien sind zum Abschluss gekommen.

**Das Ergebnis: Der Flughafen Wien muss die unterlassene Umweltverträglichkeitsprüfung für das letzte Jahrzehnt nachholen.**

#### Offizielles Statement der Flughafen Wien AG

Mit der Übermittlung eines Umweltverträglichkeitsberichts an die EU-Kommission sei alles erledigt. Die österreichischen Gesetze seien nicht verletzt worden. Beides ist unrichtig.

#### Prozedere für die ex-post UVP

Ähnlich der Erstellung einer Umweltverträglichkeits-Erklärung bei einer „normalen“ UVP muss der Flughafen bis Februar 2009 einen ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht erstellen. Die Auflage dieses Berichtes wird per Edikt im Internet sowie im "Amtsblatt zur Wiener Zeitung" verlautbart werden. Der ex-post Umweltverträglichkeitsbericht ist der betroffenen Öffentlichkeit durch öffentliche Auflage zugänglich zu machen. Dieser ist die Möglichkeit zu geben, sich an der ex-post Prüfung zu beteiligen, insbesondere Stellung zu nehmen und Meinungen zu äußern.

Die Kommission hat angekündigt, dass sie das Vertragsverletzungsverfahren in Form einer Klage beim Europäischen Gerichtshof fortsetzen wird, wenn die Republik Österreich nicht für die Durchführung der nachträglichen UVP sorgt. Die Republik hat daher regelmäßig über den Fortgang der ex post UVP an die Kommission Bericht zu erstatten.

#### Rechtswidrigkeit nach österreichischem Recht

Das österreichische UVP-Gesetz basiert auf der UVP-Richtlinie der EU. Die Umsetzung der Richtlinie ins österreichische Recht wurde durch die EU nur in einzelnen für diesen Fall unwesentlichen Details kritisiert. Somit ist die Behauptung der Flughafen Wien AG die

nachträgliche UVP sei nur für die EU notwendig, eine Verletzung des österreichischen Rechts liege nicht vor, schon im Ansatz falsch.

Zusätzlich finden Sie im Anschluss an dieses Schreiben eine Gegenüberstellung der Ausbaumaßnahmen des Flughafens zu der jeweils anzuwendenden UVP-Gesetzgebung. Die Verletzung des österreichischen Rechts ist offensichtlich.

#### UVP zur dritten Piste

Diese ist von der ex-post UVP zu trennen, was unseren Forderungen entspricht. Allerdings ist es für uns nicht denkbar, dass die UVP für die dritte Piste – wie nun geplant - vor jener der Ausbauten der letzten zehn Jahre stattfinden kann. Für uns steht fest, dass das UVP-Verfahren für die dritte Piste von vornherein an einem schweren juristischen Mangel leidet.

#### Derzeitiger Versuch das ex-post UVP-Verfahren zu unterlaufen

Entgegen der Vereinbarung mit der Kommission haben die Behörden, insbesondere das Amt der niederösterreichischen Landesregierung, nichts veröffentlicht. Stattdessen hat der Flughafen an versteckter Stelle auf seiner Homepage [www.flughafenwien.at](http://www.flughafenwien.at) das Verhandlungsergebnis mit zusätzlichen eigenmächtigen Ausführungen veröffentlicht.

#### Weitere Schritte

Ein Protestschreiben an den Umweltkommissar Dimas mit Kopie an andere Kommissionsmitglieder und Europa-Parlamentarier, in dem wir die offensichtlichen Schwächen der Vereinbarung kritisieren, wurde bereits am 11.4.2008 verschickt.

Eine erste Stellungnahme von unserer Seite zu dem veröffentlichten Papier - auch an die Kommission - ist in Ausarbeitung.

Fragen nach Leistung von Schadenersatz, Amtshaftung und Amtsmissbrauch drängen sich als weitere Folge des Ergebnisses des EU-Verfahrens auf und werden geprüft.

Davor werden die zuständigen Behörden und Umweltpolitiker von uns neuerlich aufgefordert ihren Pflichten nachzukommen.

Wir ersuchen Sie um eine kurze Mitteilung, ob Sie mit der von uns vorgeschlagenen weiteren Vorgangsweise einverstanden sind und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Heger & Partner

Beilage: erwähnt

**UVP-PFLICHT NACH ÖSTERREICHISCHEM RECHT IN GEGENÜBERSTELLUNG  
ZU DEN KAPAZITÄTSSTEIGERUNGEN DES FLUGHAFEN WIEN  
(UVP=Umweltverträglichkeitsprüfung)**

**Jährliche Flugbewegungen und deren Steigerung**

<b>1995</b>	143.799		
<b>1996</b>	154.912 (Steigerung 11.113 = 7,73%)	<b>2002</b>	186.782 (Steigerung 1.357 = 0,73%)
<b>1997</b>	156.748 (Steigerung 1.836 = 1,19%)	<b>2003</b>	197.069 (Steigerung 10.287 = 5,51%)
<b>1998</b>	165.242 (Steigerung 8.494 = 5,42%)	<b>2004</b>	224.811 (Steigerung 27.742 = 14,08%)
<b>1999</b>	171.682 (Steigerung 6.440 = 3,90%)	<b>2005</b>	230.900 (Steigerung 6.089 = 2,71%)
<b>2000</b>	186.472 (Steigerung 14.790 = 8,61%)	<b>2006</b>	237.490 (Steigerung 6.590 = 2,85%)
<b>2001</b>	185.425 (Senkung -1.047 = -0,56%)	<b>2007</b>	254.876 (Steigerung 17.386 = 7,32%)

**Steigerung von 1995 bis 2007: 111.077 (=77,24%)**

**Zeitraum 1.7.1994 – 14.3.1999**

**Rechtslage**

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 1993  
(basierend auf EU-UVP-Richtlinie 1985)

UVP-Pflicht besteht für:

*Neubau von Flughäfen sowie Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten*

**Ausbau des Flughafens Wien**

1997: die Piste 11/29 wird in Richtung Wien um 500 Meter verlängert; um die UVP-Pflicht zu umgehen, dient als Rechtsgrundlage ein Genehmigungsbescheid aus dem Jahr 1989, der seinerseits auf Bescheide aus den 70-iger und 50-iger Jahren zurückgeht.

**Zeitraum 14.3.1999 – 11.8.2000**

**Rechtslage**

Österreich ist mit der Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie säumig.

Mit Rundschreiben vom 15.3.1999, GZ 11 4751/63-I/1/98, weist das Umweltministerium alle zuständigen Behörden an, dass bis zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie (also bis zur Einführung innerstaatlicher Grenzwerte für die UVP-Pflicht) diese Richtlinie unmittelbar anzuwenden ist.

Somit sind UVP-pflichtig:

*Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten, u.a. Flughäfen, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können.*

**Ausbau des Flughafens Wien**

Umfassende Verbesserung und massive Ausweitung des Pistensystems, zahlreiche An- und Abrollwege; Verbesserung des Instrumentenlandesystems

Schaffung riesiger Abstellflächen und Bau von Hangars

Zahlreiche Parkhäuser

Air Cargo Center (22.500 m<sup>2</sup> Frachtumschlagsfläche)

Flugsicherungstower; General Aviation Center

Bus Terminal (7 Gates)

Erweiterung der Gepäckförderungseinrichtungen

Vorläufiger Terminal (22 Check-in-Counter)

**Zeitraum 11.8.2000 – 1.1.2005**

**Rechtslage**

UVP-Gesetz 2000: Prüfungspflicht besteht bei:

*Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten ist. Heranzuziehen ist die Summe der in den letzten 5 Jahren genehmigten Kapazitäten plus die beantragte Kapazitätserweiterung (Zusammenrechnungsprinzip).*

Mit Rundschreiben vom 30.5.2001, GZ 114751/4-I/1U/2001, weist das Umweltministerium alle zuständigen Behörden an:

*Eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen kann auf Grund von Pistenverlängerungen oder durch Bau bestimmter Einrichtungen (z.B. Rollwege, Instrumentenflugsystem) erfolgen. Auch organisatorische Maßnahmen (z.B. Verlängerung der Betriebszeiten) können zur Erhöhung der Flugbewegungen beitragen; es sind also nicht in jedem Fall bauliche Maßnahmen zur Auslösung einer UVP-Pflicht notwendig, sondern jede bewilligungspflichtige Maßnahme kann dies potenziell bewirken.*

*Zu erwartende Flugbewegungen bedeuten in diesem Zusammenhang die auf realistischen Prognosen beruhenden Flugbewegungen (Berücksichtigung des Vorliegens und der Kapazität der geeigneten Infrastruktureinrichtungen wie etwa Abfertigungsgebäude, Rollwege, Treibstofflager).*

**Ausbau des Flughafens Wien**

Baubeginn für den Megaterminal „Skylink“: 71.000m<sup>2</sup>, 51 Gates, 17 Andockpositionen, Steigerung der Passagierabfertigungskapazität um mind. 50% (entspricht ca. 120.000 Flugbewegungen pro Jahr)

Fortsetzung der bisherigen Ausbauten (siehe oben)

**Organisatorische Maßnahmen:**

Schaffung einer neuen Starterroute über Wien, Verlegung von Flugrouten

**Zeitraum seit 1.1.2005**

**Rechtslage**

UVP-Novelle 2005: Prüfungspflicht besteht bei:

*Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung um mindestens 20.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist. Heranzuziehen ist die Summe der in den letzten 5 Jahren genehmigten Kapazitäten plus die beantragte Kapazitätserweiterung (Zusammenrechnungsprinzip).*

**Ausbau**

Fortsetzung Skylink (Eröffnung noch 2008)

Fortsetzung der bisherigen Ausbauten

**Ergebnis: Spätestens 1999 musste den zuständigen Behörden klar gewesen sein, dass für den Ausbau des Flughafens Wien UVP-Pflicht besteht.**