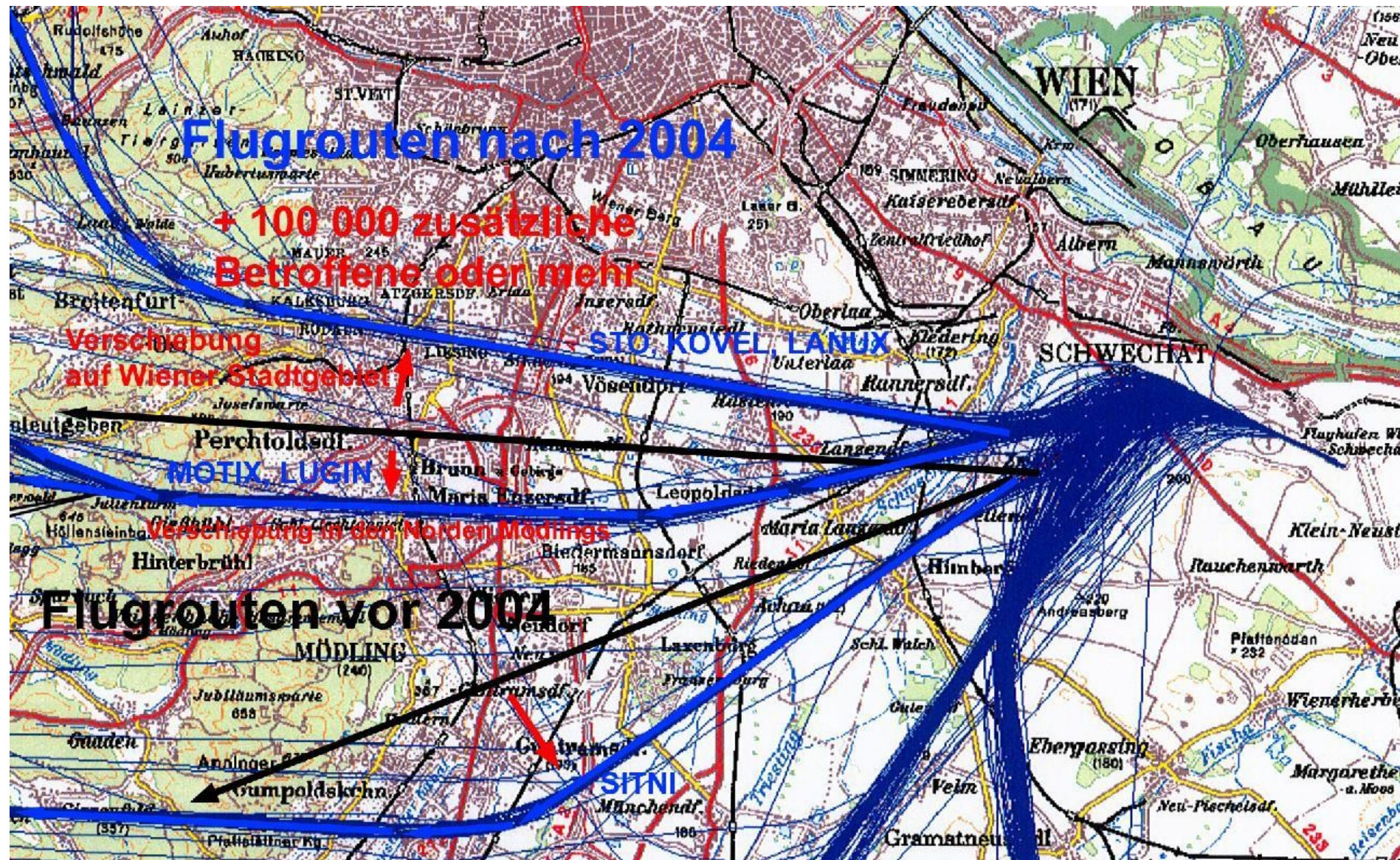


- 2001 – 2005 Mediation:

Ziele des Mediationsverfahrens: Das Erarbeiten von einvernehmlichen Lösungen in einem fairen Verfahren, die zum Ziel haben, die Belastung durch den Flugverkehr für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel zu gestalten;

23.5.2003 Teilvertrag mit dem Ergebnis der Flugroute Liesing.



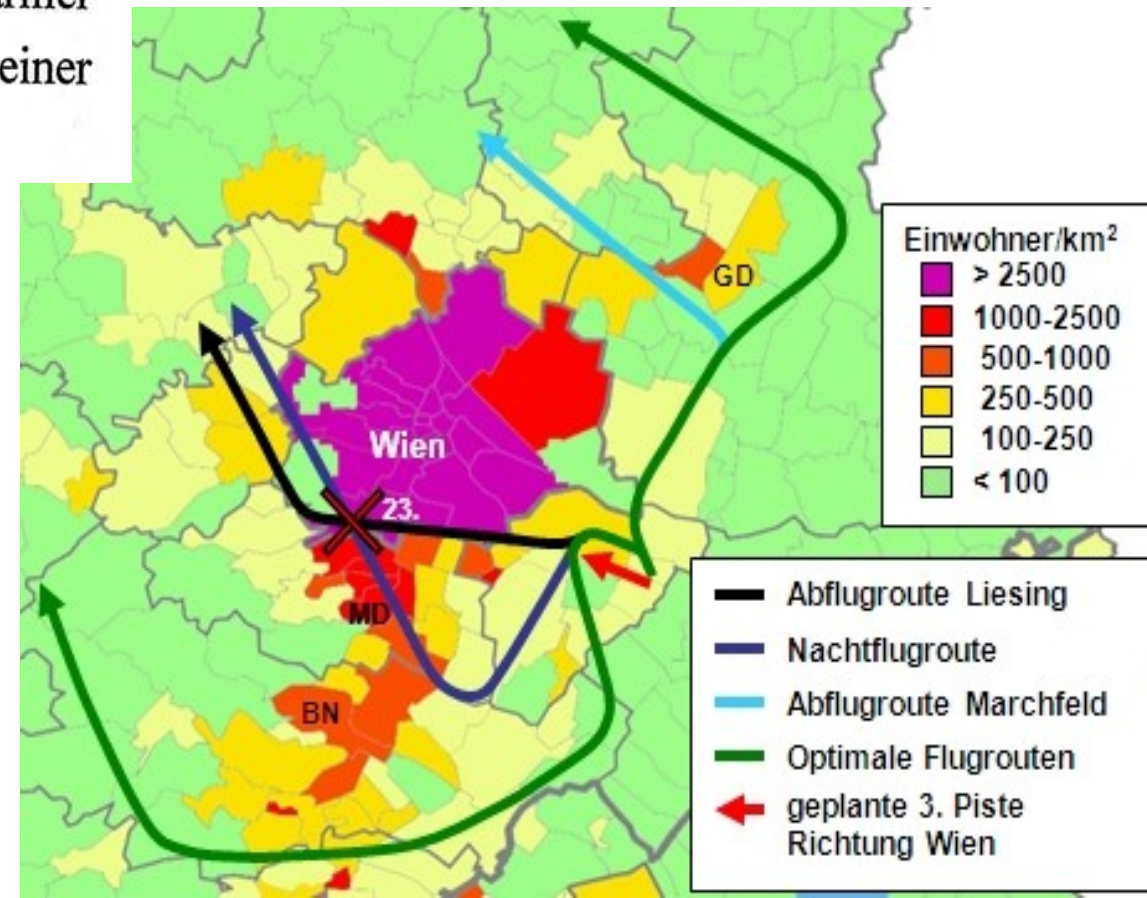
Gratulation vom Aug. 2003 Landeshauptmann Pröll+Landeshauptmann Häupl

Mit dem nun unterzeichneten Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ dürfte nun tatsächlich die „Quadratur des Kreises“ gelungen sein, zumal durch die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen sehr bald fast überall – in Wien ebenso wie in vielen niederösterreichischen Gemeinden - spürbare Entlastungen erzielt werden können.

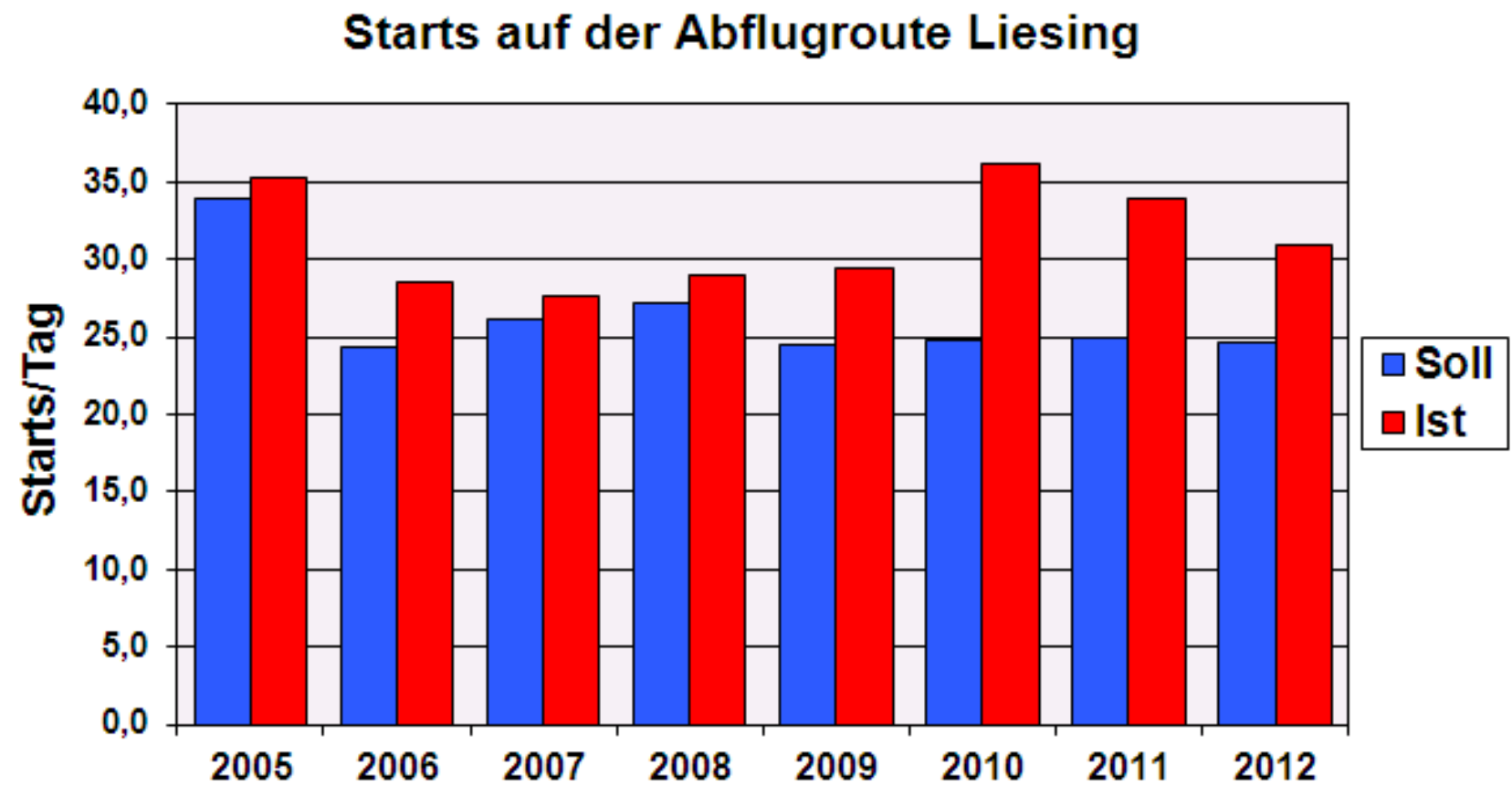
Besonders zu begrüßen sind natürlich die vereinbarten, neuen Nachtflugregelungen, durch die ein Großteil der Bewohner der dicht besiedelten Gebiete Wiens und Niederösterreichs entlastet werden können. Aber auch während des Tages werden die ausgewogenere Verkehrsverteilung, die neuen Sichtanflugstrecken und die aktive Unterstützung und Förderung lärm- und abgasarmer Anflugverfahren in weiten Teilen Wiens und Niederösterreichs zu einer deutlichen Verbesserung der Fluglärmsituation beitragen.

Siehe blaue Linie – aufgrund der engen Kurve beinahe wirkungslos

Transition wurde eingeführt. Damit mehr Umwege aber leichtere Handhabung für die ACG.
Lärmarme Verfahren werden mit Verweis auf Kapazität abgelehnt.



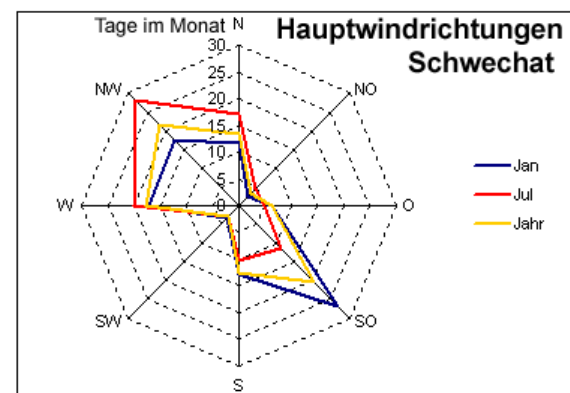
12.5.2005 Änderung zum Teilvertrag Entlastung um mindestens 40% auf dieser SID.



Aus der Mediation entstammt auch der Pistenbelegungsplan

07:00-21:00 überwiegend DEP

Wind	DEP
→ O/SO	16
→ Calm	29/16(ABL, LED, MIK, STEI, SAS)*
→ W/NW	29/34(ABL, LED, MIK, KOV, LAN)
*Bei Ostspitzen 16 für LED, MIK, ABL)	



Schlussfolgerungen

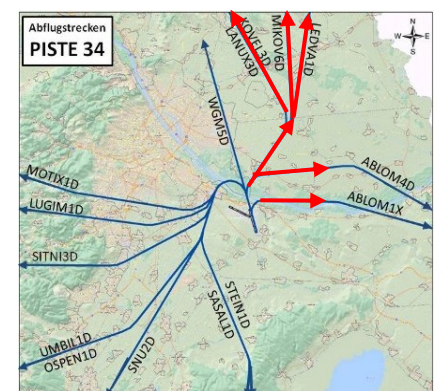
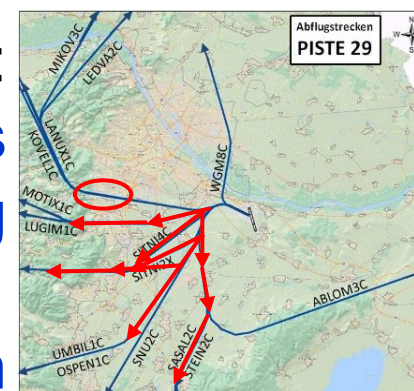
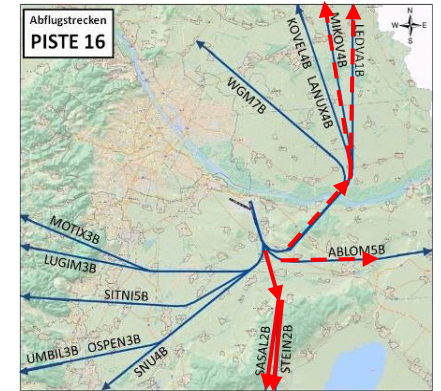
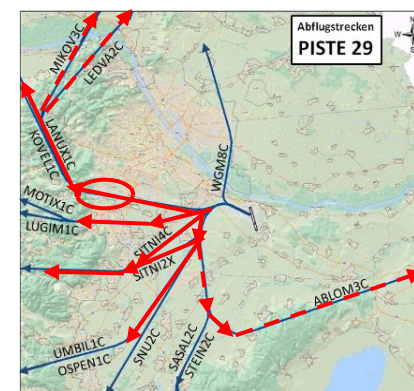
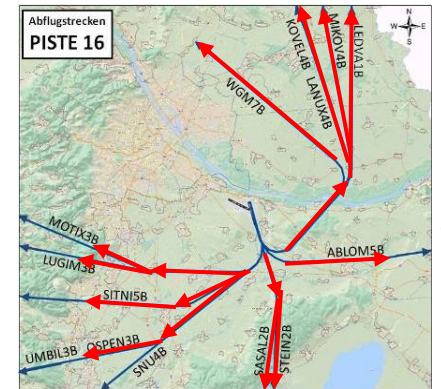
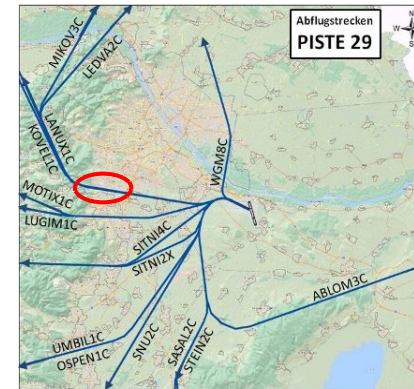
💡 keine Notwendigkeit!
es kann auch bei Windstille wie bei Westwind geflogen werden



💡 Starts über 23. Bezirk widersprechen damit den in den Luftverkehrsregeln verankerten Schutz dicht besiedelter Gebiete vor vermeidbaren Fluglärm.

Ost/Südostwind:
keine Starts über Liesing
sondern auf Piste nach Süden

Windstille oder vernachlässigbarer Wind:
Starts über 23. Bezirk
= Schönwetterflugroute

West/Nordwestwind:
keine Starts über Liesing
sondern auf Piste nach Norden



 Bereich Liesing = 100.000 Menschen
 verwendete Startrouten

Luftverkehrsregeln:

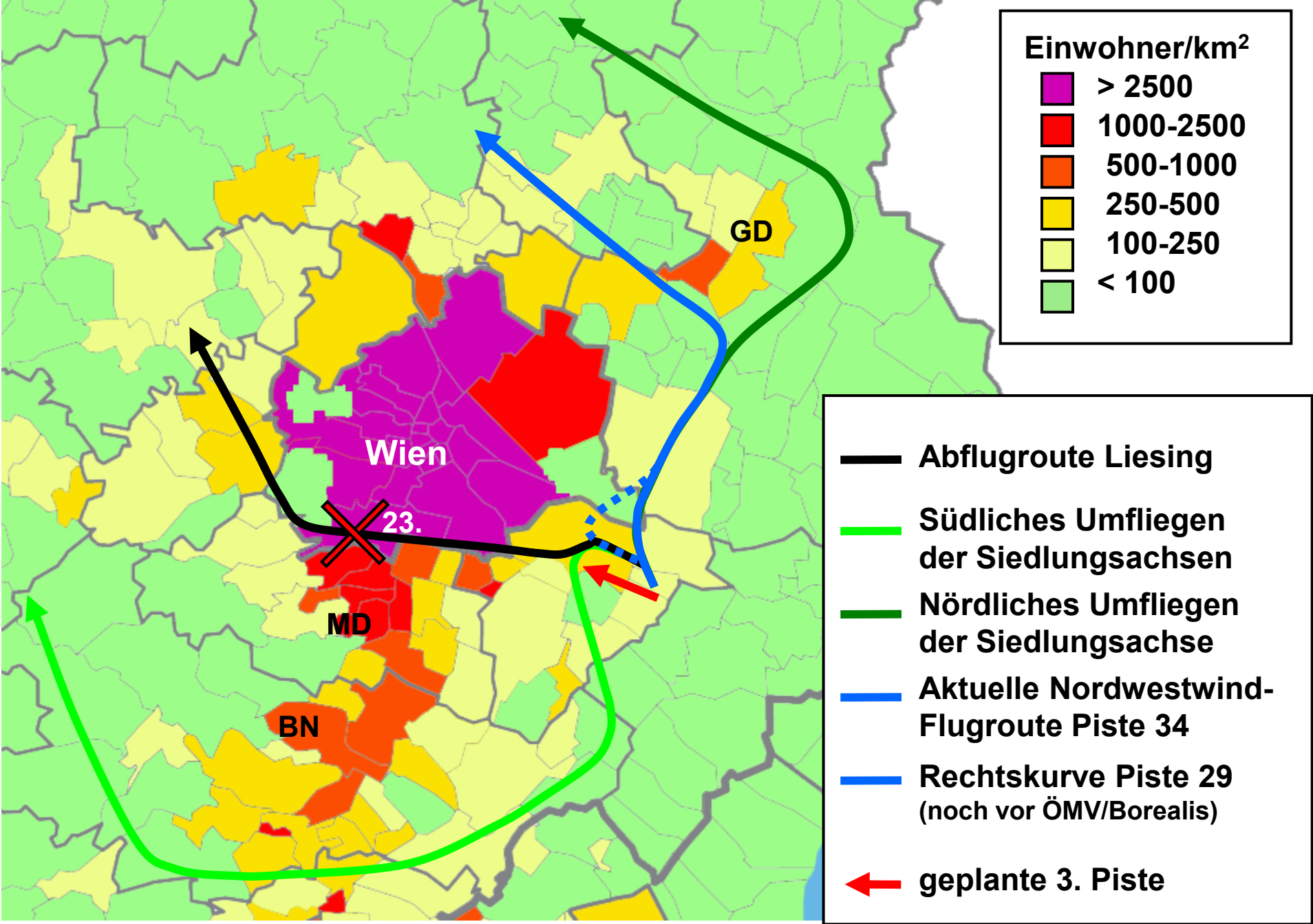
3 Abs. 3 LVR: Es wurde jedoch normiert, dass durch den Betrieb keine größeren Behinderungen oder Belästigungen insb. kein größerer Lärm verursacht werden dürfe als es der ordnungsgemäße Betrieb von Luftfahrzeugen oder Luftfahrgeräten unvermeidbar mit sich bringe.

9 LVR: Bei Flügen über dichtbesiedeltem Gebiet ist eine Flughöhe einzuhalten, durch die u.a. unnötige Lärmbelästigungen vermieden werden. (vormals 7)

22 Abs. 1 LVR: Beim Anfliegen, Überfliegen oder Abfliegen von Flugplätzen sind die von der Austro Control GmbH mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Verminderung von Lärmbelästigungen gegebenenfalls aufgetragenen Verfahren einzuhalten.

22 Abs. 6 LVR: Unbeschadet des Abs. 1 kann die Austro Control GmbH auf bestimmten Flugplätzen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen besondere An- und Abflugverfahren auftragen...

So sollte im Sinne des Gesetzes geflogen werden am Beispiel der Abflüge zu Nordwestdestination



AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, Bescheid zur 3. Piste, Auszüge:

Ebenso wenig wurden die künftigen Flugrouten zur Genehmigung beantragt, was aus rechtlicher Sicht auch nicht möglich ist, da es sich bei diesen nicht um antragsbedürftige behördliche Festlegungen handelt.

Dass der Mediationsvertrag als solches und der überwiegende Teil seiner Inhalte nicht Gegenstand einer behördlichen Genehmigung sein können, versteht sich von selbst...

Das von der Flughafen Wien AG mit Schriftsatz vom 23.07.2010 vorgelegte (an die damals aktualisierte Flugverkehrsprognose angepasste) Dokument 30.36 „Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten“ (Teil 1B der Einreichunterlagen) sowie das mit Schriftsatz vom 03.03.2011 vorgelegte von der mitbeteiligten Behörde Austro Control GmbH erstellte – Dokument „Pistenverteilungsplan“ vom 02.03.2010 in der Fassung vom 01.07.2010 ist demnach ebenfalls nicht Bestandteil des Vorhabens bzw. der Genehmigung.

Die auf Grundlage der Angaben der ACG erstellten Prognosen über das künftige Fluggeschehen sind Grundlage für die fachliche Beurteilung der voraussichtlich zu erwartenden Umweltauswirkungen. Somit können die Flugrouten zwar nicht Bestandteil des von der erkennenden Behörde zu genehmigenden Vorhabens sein; die prognostizierten Flugbewegungen sind aber sehr wohl Beurteilungsgrundlage für die gemäß § 1 UVP-G 2000 durchzuführende integrative Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 1 Rz 2.).

Die künftigen Flugrouten werden nach Inbetriebnahme der vorhabensgegenständlichen 3. Piste entsprechend dem Mediationsvertrag im Sinne des Minimierungsgebotes (Betroffenenminimierung) zu überprüfen und sodann von der zuständigen Behörde hoheitlich festgelegt werden (vgl. § 120a LFG). Auf diese Weise ist sichergestellt, dass die 3. Piste nach ihrer Inbetriebnahme unter Beachtung der luftfahrtrechtlichen Vorgaben zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs, zur Abwehr von den der Allgemeinheit drohenden Gefahren aus dem Luftverkehr sowie unter Beachtung des Grundsatzes der Betroffenenminimierung – die relevante Beeinträchtigung durch Fluglärm, gemessen am Ausmaß der fluglärmbedingten Belästigung einerseits und der Bevölkerungszahl andererseits, ist möglichst gering zu halten – betrieben wird.

3. Piste auch wirtschaftlich zu Lasten des Steuerzahlers?!

Ausgangsbasis:

EBITDA 2011 laut GB FWAG	€ 189.000.000
Flugbewegungen 2011 laut GB FWAG	246.157

Erkenntnisse:

	operativer Gewinn pro Flugbewegung vor Steuern, Abschreibung und Zinsen	€ 768
	(EBITDA / Flugbewegungen)	

Baukosten 3. Piste (bereits kolportiert)	€ 1.800.000.000
% Zinsen p.a. (davon ausgehend, dass der Staat die Ausfallbürgschaft übernimmt gering anzunehmen)	4
Laufzeit in Jahren	20

	Gesamtkosten 3. Piste (ohne Überschreitung)	€ 2.648.943.012
--	--	------------------------

Mögliche Steigerung der Passagiere von 21,1 Mio. auf 30 Mio.	42,18%
---	---------------

Flugbewegungen mit 2 Pisten und 30 Mio. Passagieren/Jahr	349.986
zusätzlich mögliche Flugbewegungen pro Jahr mit 3. Piste (1,6 auf 2,0 Pisten)	87.497

Ergebnis:

Zusätzliche Flugbewegungen in 20 Jahren	1.749.931
Notwendiger Gewinn pro Flugbewegung auf der 3.	€ 1.514
Differenz zum aktuellen Ergebnis mit 2 Pisten	-€ 746
Gesamtdifferenz	-€ 1.305.341.116

- Fehlende Wirtschaftlichkeit der 3. Piste
 - 2,6 Milliarden Euro Bau- und Finanzierungskosten
 - für 25% mehr Kapazität (aus 1,6 Pisten werden 2,0)
 - rechnet sich bei Vollauslastung in 20 Jahren nur dann, wenn der Flughafen seinen Gewinn pro Flugbewegung verdoppelt
 - Aktionäre Wien u. NÖ tragen das Risiko mit

100 pro Tag = 8 min Abstand von 7 bis 21 Uhr

Einwohner/km²

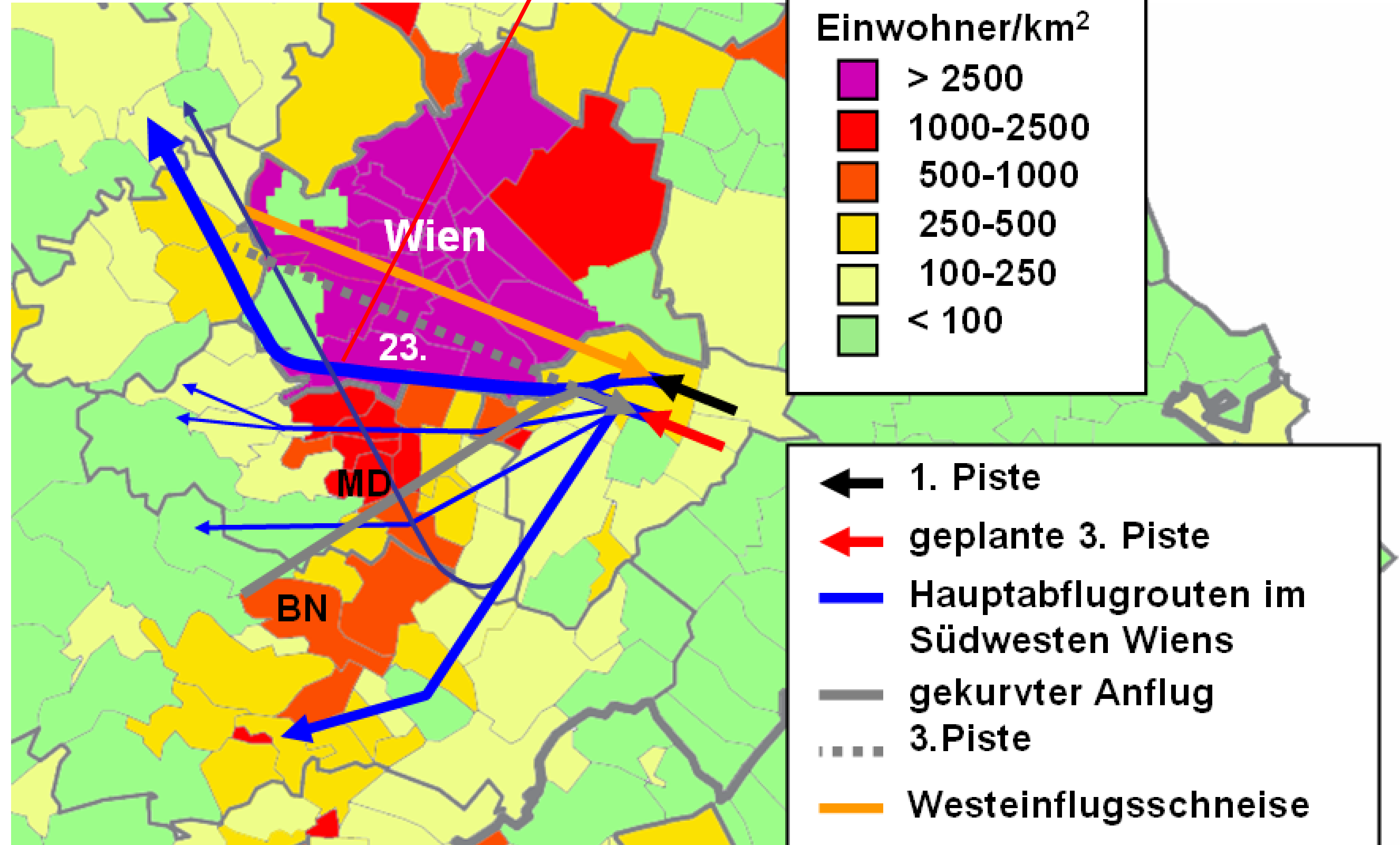


Wien

23.

MD

BN



2,1 Mio. Touristen 2012

Laut Statistik Austria kamen 2012 4,375 Mio. Touristen nach Österreich, laut Roadmap BMVIT liegt der Anteil Schwechat bei 75%. Laut WKO kommt beinahe jeder zweite mit dem Flugzeug. Die Bahn wird dabei immer wichtiger.

30.03.02.04 PROGNOSE DER PASSAGIERTYPEN UND MÄRKTE

Im Gesamtverkehr liegt der Anteil an Österreichern im Jahr 2005 bei ca. einem Drittel.

Im Lokalverkehr liegt der Anteil an Österreichern im Jahr 2005 bei ca. 46 %, während im Transferverkehr der Anteil mit 8 % naturgemäß relativ niedrig ist.

Eine Unterscheidung in Business und Freizeitreisende ergibt einen Anteil von ca. 50 %.

PARALLELPISTE 11R/29L
FLUGHAFEN WIEN – SCHWECHAT
UVP - EINREICHPROJEKT

SONSTIGE UNTERLAGEN
VERKEHRSENTWICKLUNG FLUGHAFEN WIEN
30.03

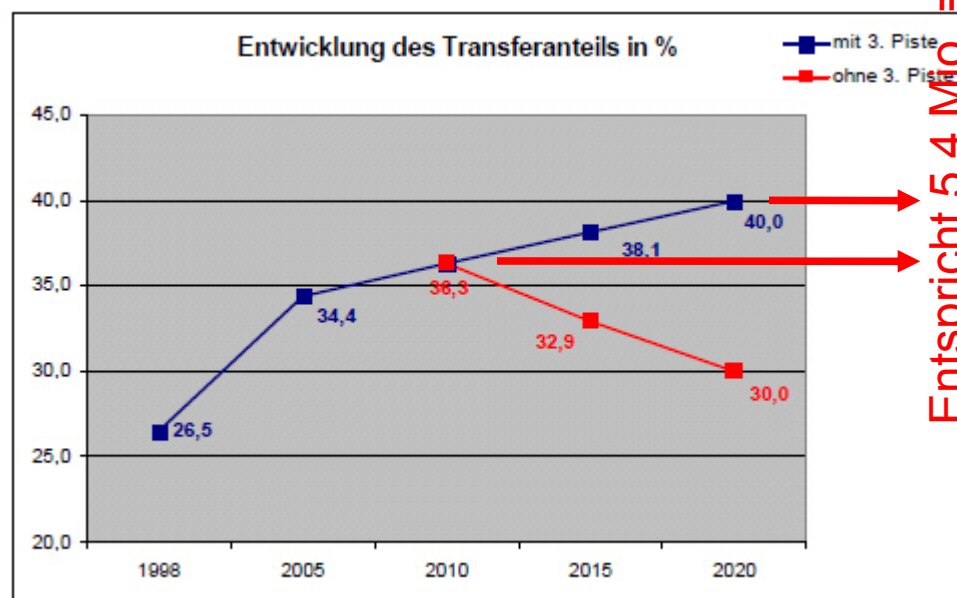
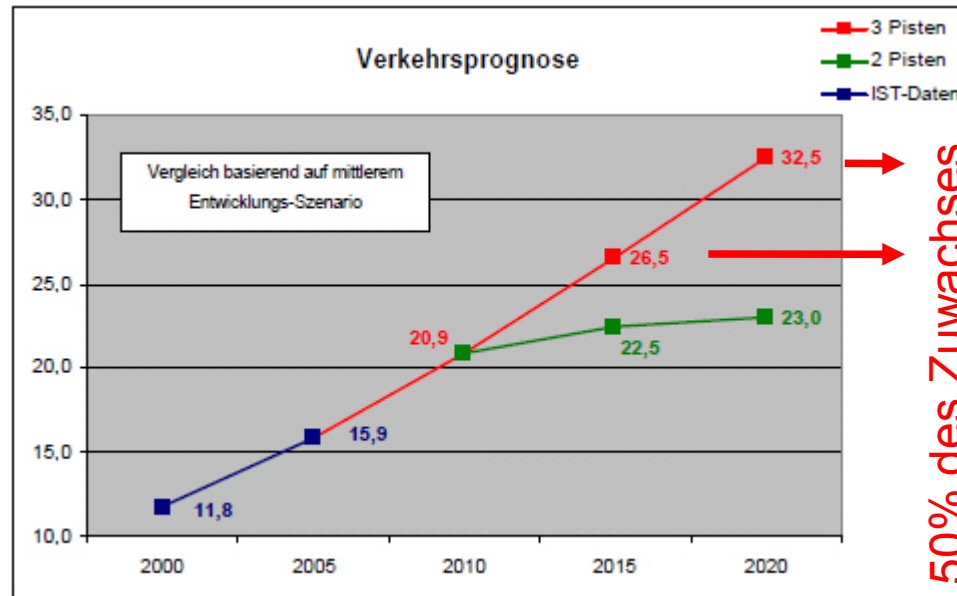
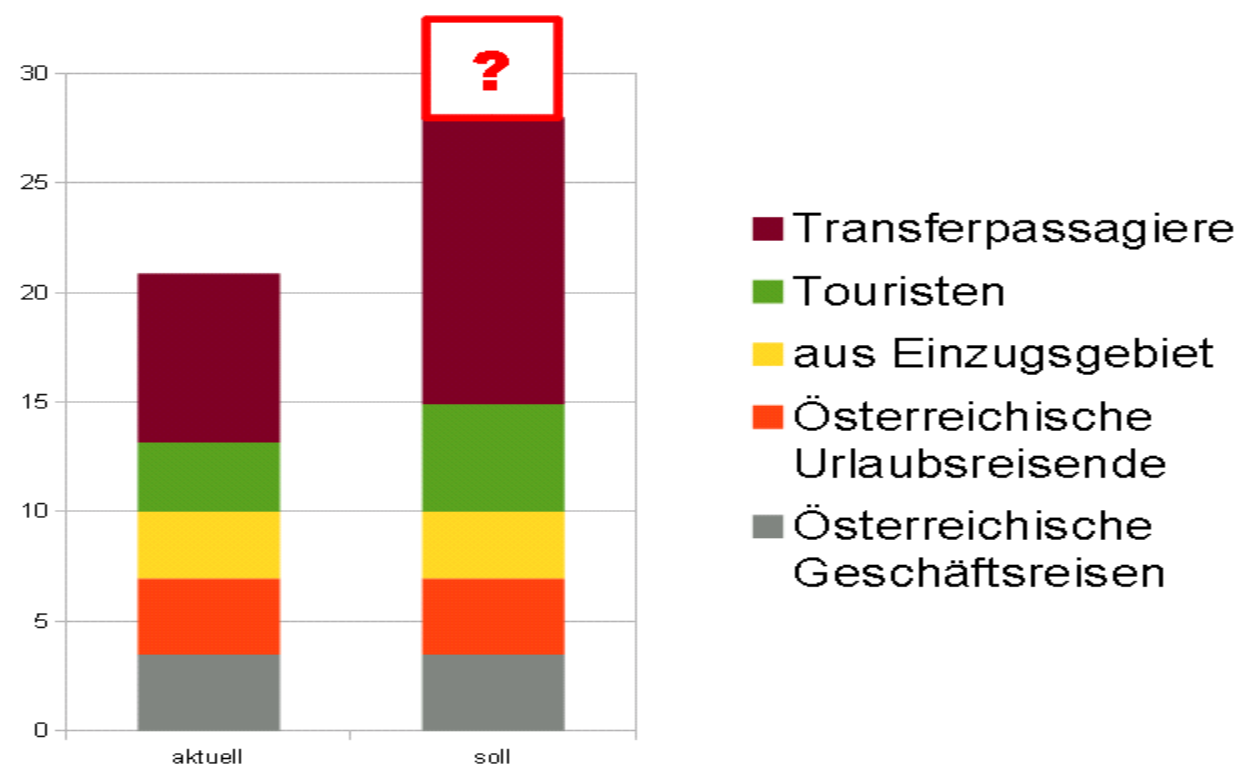
Beispiel - Basisjahr 1998

Destination	Österreicher		Nicht-Österreicher	
	Geschäftsreisende	Freizeitreisende	Geschäftsreisende	Freizeitreisende
Inland	170	107	85	64
EU	976	1561	1910	1488
Osteuropa	265	189	189	114
Andere Kurzstrecken	259	481	283	156
Nordamerika	82	272	136	190
Fernost	68	271	102	237
Naher u. Mittlerer Osten	52	69	121	104
Afrika	20	305	20	61
Andere Langstrecken	12	174	12	35

Jährliche Passagiere (Werte x 1000)

Quelle: VIE Passagierstrukturanalyse 1998

Während 1998 knapp 50 % der Passagiere Österreicher waren, macht der Anteil im Jahr 2005 ca. 35 % aus. Der Zuwachs generierte sich also in erster Linie aus der Gruppe der „Nicht-Österreicher“.

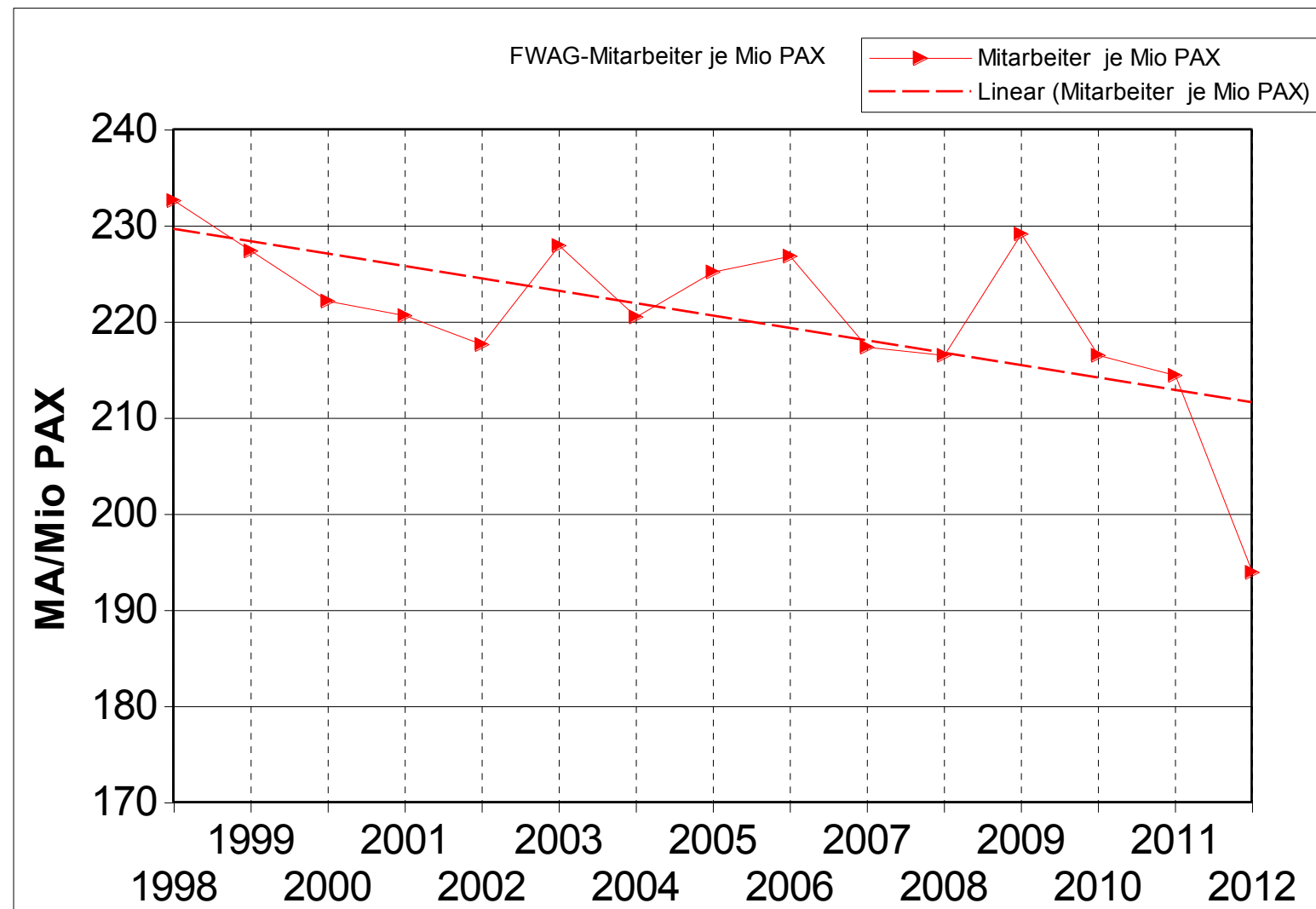


Entspricht 5,4 Mio. = 50% des Zuwachses

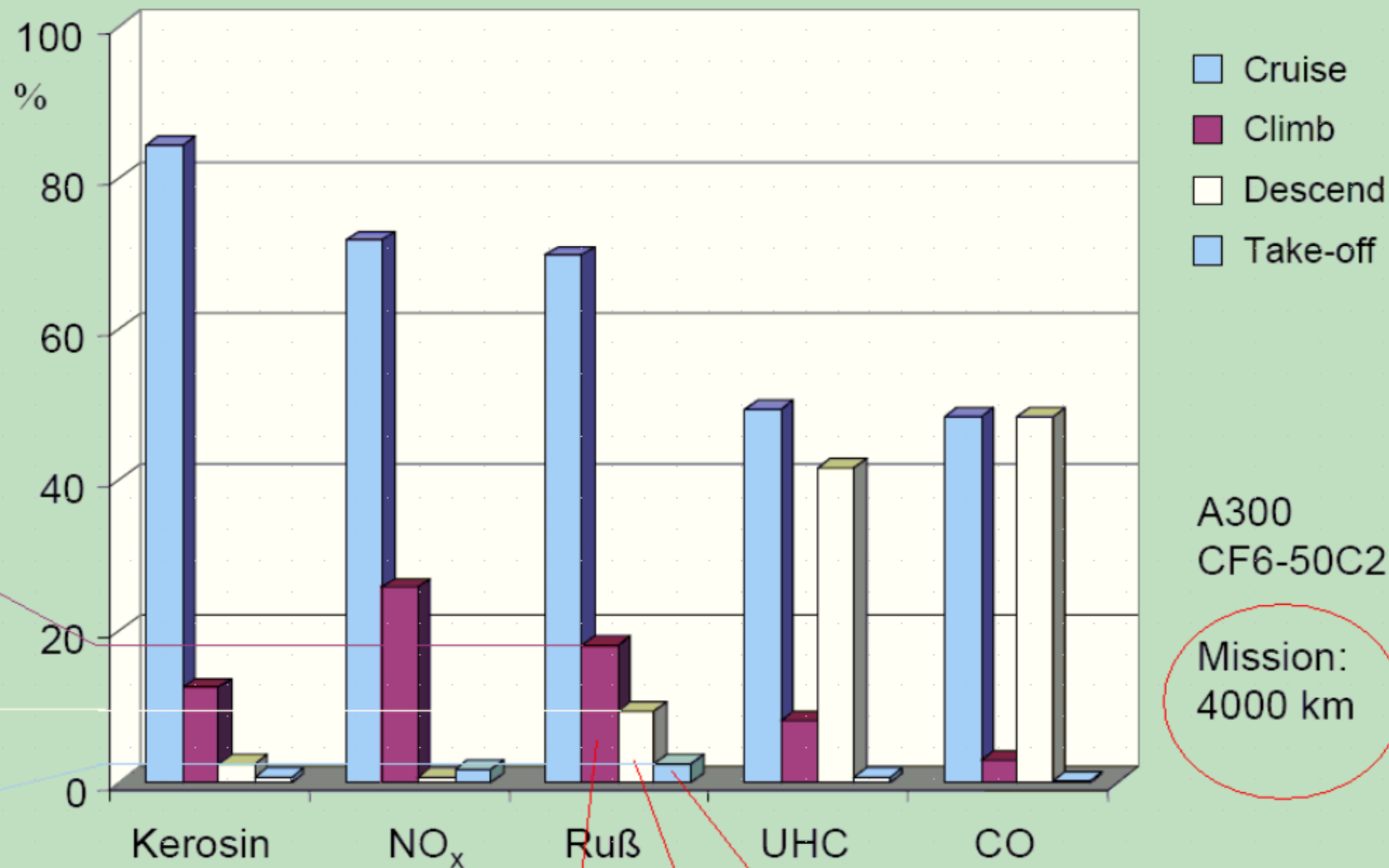
Weitere Volks(wirtschaftliche) Überlegungen zum Projekt 3. Piste

- Kapazitätssteigerung für den Transitflugverkehr (Passagiere die in Wien nur umsteigen) = bringt der Region zwar die volle Umweltbelastung aber keine nennenswerte Wertschöpfung

- Behauptete Arbeitsplatzsteigerung von 1000 vollwertigen Arbeitsplätzen pro Million Passagiere am Flughafen ist nicht annähernd in diesem Umfang nachvollziehbar



Verteilung der Emissionen über eine Flug Mission



A300
CF6-50C2

Mission:
4000 km

282 min

2,2min 4 min 0,7min

Zeitanteil 0,8% / 1,4% / 0,2%

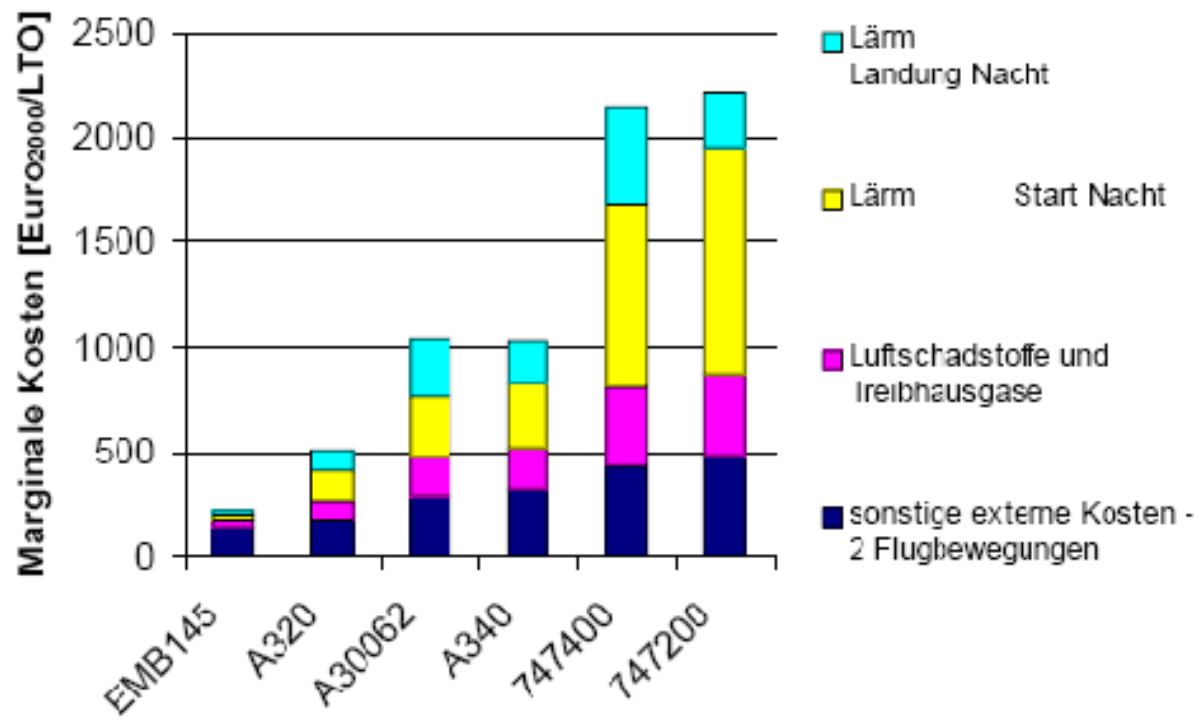
In 2,4% der Zeit 32% der Emission

Quelle: DLR

3000ft = 900m

<u>2.2 min Steigen 900m</u>		<u>LTO Zyklen Flughafen Schwechat:</u>	
	Reifenabrieb	kg	6
	Bremsabrieb	kg	0
	Pistenabrieb	kg	16
Treibstoffverbrauch		to.	107.088
Ruß		to.	11
CHn	Kohlenwasserstoff	to.	108
CO	Kohlenmonoxid	to.	1.058
NOx	Stickstoxide	to.	1.304
CO2	Kohlendioxid	to.	338.399
S	Schwefel	to.	54
H2SO4	Schwefelsäure	to.	2

<u>14 min Steigen 6.000m</u>		<u>LTO Zyklen Flughafen Schwechat:</u>	
	Reifenabrieb	to.	6
	Bremsabrieb	to.	0
	Pistenabrieb	to.	16
Treibstoffverbrauch		to.	281.796
Ruß		to.	27
CHn	Kohlenwasserstoff	to.	108
CO	Kohlenmonoxid	to.	1.058
NOx	Stickstoxide	to.	1.304
CO2	Kohlendioxid	to.	890.476
S	Schwefel	to.	141
H2SO4	Schwefelsäure	to.	5



Aus: RDF_031107_ExterneKosten.pdf, Frankfurt am Main

Der Flugverkehr kostet UNS ALLEN 1 Mrd. €

(Quelle VCÖ)

Kategorie	Schaden	Wert (Quelle VCÖ)
Luftschadstoffe	Menschliche Gesundheit, Landwirtschaft	490 Mio. €
Lärm	Menschliche Gesundheit, Belästigung	128 Mio. €
Steuereinnahmen	Durch Nichtbesteuerung von Tickets und Kerosin Grundsteuer	Tickets ? Kerosin 70 Mio. Grundst. ?
Natur und Landschaft	Flächennutzung und resultierende Auswirkungen	Immobilienbewertung bis - 50%
Klimaänderung	Bisher unerforscht	Anteil 10%
	Förderungen für Flughäfen	350 Mio. €

Einlösung politischer Versprechen zur Flugroute Liesing - Wann?“



Ulli Sima, Wiener Umweltstadträtin (SPÖ) : „ wir wollen, dass es **keine zusätzliche Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger in Liesing und Hietzing** gibt. Das ist auch so im Vertrag gestanden, der einfach nicht so umgesetzt wurde. Deswegen ist völlig klar, dass wir daran arbeiten, das **wieder zu ändern.**“ (Gemeinderat, 46. Sitzung vom 23.9.2004, Wörtliches Protokoll)



Roman Stiftner, Umwelt-, Infrastruktur- sowie Technologiesprecher der ÖVP Wien:

„Es bestand nach Expertenmeinung für die seinerzeitige Verlegung der Flugroute in den Bezirk keine technische Notwendigkeit. ... Dieser **Anschlag auf die Lebensqualität der Liesinger und Liesingerinnen** müsse rückgängig gemacht werden. „

(Pressaussendung vom 17.9.2010)



Toni Mahdalik, Fluglärmsprecher der FPÖ: „Die überfallsartig eingeführte Flugroute über Liesing sorgt seit dem Jahr 2004 für lebensqualitätszerstörende, gesundheitsgefährdende Lärmemissionen und massive Entwertungen der Wohnobjekte bzw. Grundstücke... Der **Gemeinderat spricht sich für die umgehende Rücknahme der Flugroute über Liesing aus.** (FPÖ Antrag im Wiener Gemeinderat vom 17.9.2010 – Zustimmung durch ÖVP und Grüne)



Rüdiger Maresch, Grüner Sprecher für Umwelt und Verkehr: Konsens in der Wiener Stadtregierung gebe es aber darüber, dass man insgesamt weniger Fluglärm über Wien will, und das bedeute: **zumindest keine Abflugrouten über Wien. Mit anderen Worten: auch die derzeitige Abflugroute über Wien-Liesing müsse weg.** (ORF, 12.7.2012)

(Zeitung Österreich vom 14. 12. 2010)