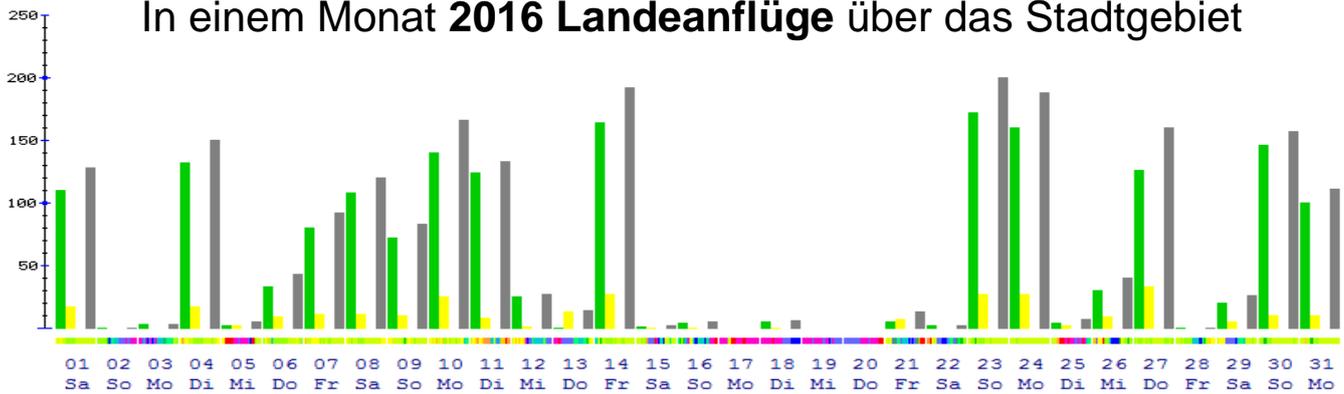


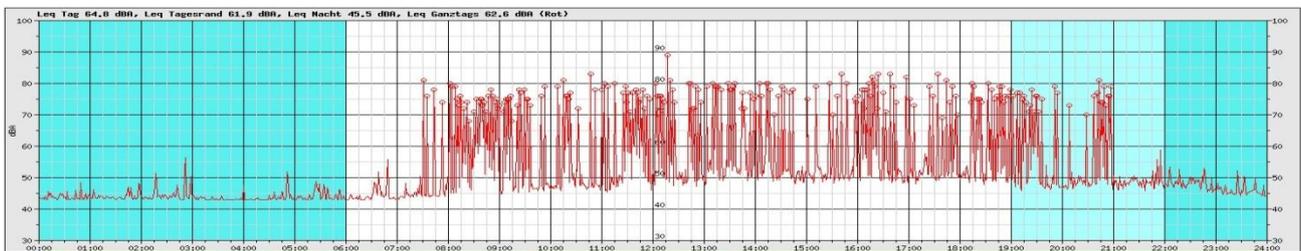
So belastet war der sonnige August 2015 In einem Monat **2016 Landeanflüge** über das Stadtgebiet



Die „Highlights“ aus der Monatsstatistik der Messstation **Wien/Laaerberg**:

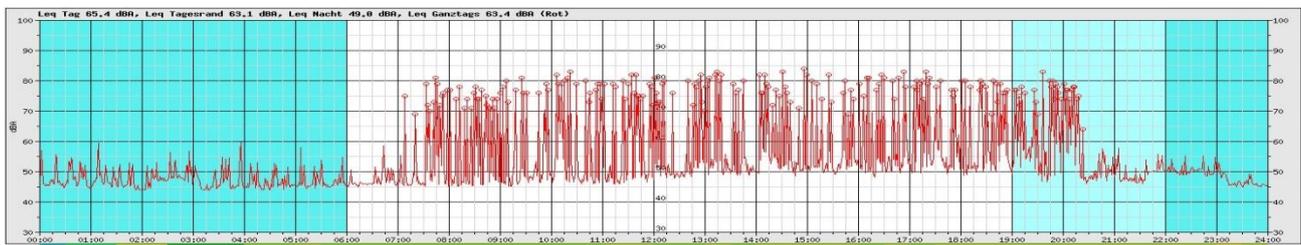
14. August 2015 (Freitag)

193 Überflüge



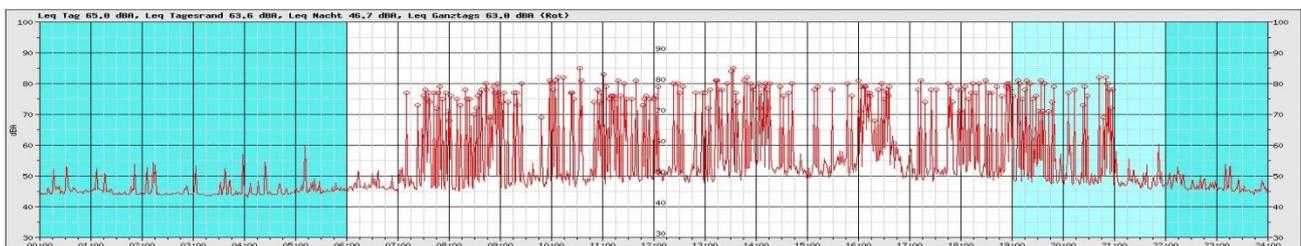
23. August 2015 (Sonntag)

201 Überflüge



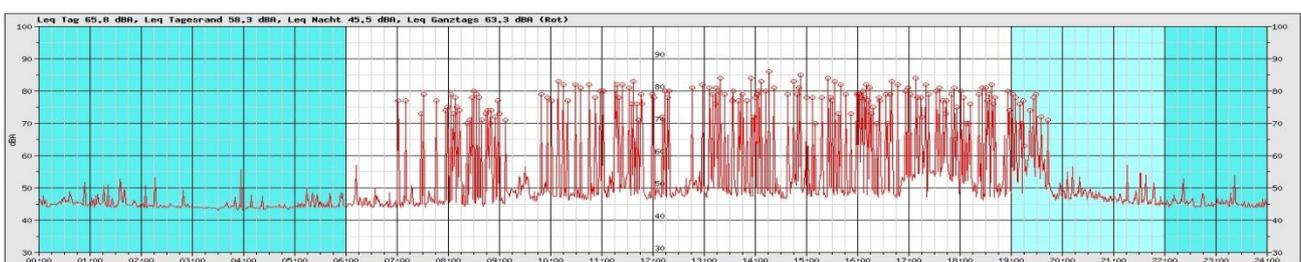
24. August 2015 (Montag)

189 Überflüge



30. August 2015 (Sonntag)

158 Überflüge



A. Fakten und Rechtliches zur Westeinflugschneise

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Bis 1999
weit unter 10.000 Landeanflüge pro Jahr
rund 10 % aller Landeanflüge | <ul style="list-style-type: none"> • Seit 1999
14.000 – 18.000 Überflüge,
durchschnittlich 13 -14 % aller
Lande-anflüge |
| <ul style="list-style-type: none"> • Jahr 2014

16.634 Landeanflüge
14,4 % aller Landeanflüge. | <ul style="list-style-type: none"> • Zielwert Mediationsvereinbarung

Keine zahlenmäßige Begrenzung
11,5 % der Landungen
in 11 Jahren 2 Mal leicht unterschritten,
9 Mal zum Teil grob überschritten. |

Der Großteil der Landeanflüge über die Westeinflugschneise ist ungesetzlich!

- Gemäß § 120a LFG hat die Austro Control GmbH bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren „auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen“.
- Wien ist ein Flugbeschränkungsgebiet im Sinne des § 5 LFG mit der ausdrücklichen Zielsetzung „Lärmschutz für die Stadt Wien“ und darf nur ausnahmsweise durchfliegen werden. Durch die Ausnahmeregel gedeckt sind nur Landeanflüge über die Stadt bei starkem SO-Wind – das kommt selten vor.

B. Fakten und Rechtliches zum Verfahren 3. Piste Flughafen Wien

Verfahrensstand

Bewilligungsbescheid der nö Landesregierung glz. als UVP-Behörde vom 10. Juli 2012.
Zurzeit: Berufungsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgerichtshof.

Die Westeinflugschneise im Verfahren zur 3. Piste – relevante Fakten

- Die Piste wurde als Betonstreifen genehmigt, Flugrouten und Fluggeschehen wurden nicht behördlich geregelt.
- Der Curved Approach als Landeverfahren auf die 3. Piste, der das Überfliegen des Stadtgebietes verhindern soll, wurde nicht als Auflage formuliert.
- Die der Beurteilung der Auswirkungen der Piste zugrunde gelegten Szenarien sind völlig unverbindlich.
- Allen Szenarien gemeinsam ist: Die Westeinflugschneise wird Grundpfeiler des Landeanflugverfahrens auf den Flughafen aus dem Westen.
- Die Auswirkungen der Neuordnung des Fluggeschehens durch die 3. Piste auf die Westeinflugschneise werden im Verfahren nicht einmal angesprochen.

1. Szenario bei SO-Wind – Variante 1: am wahrscheinlichsten

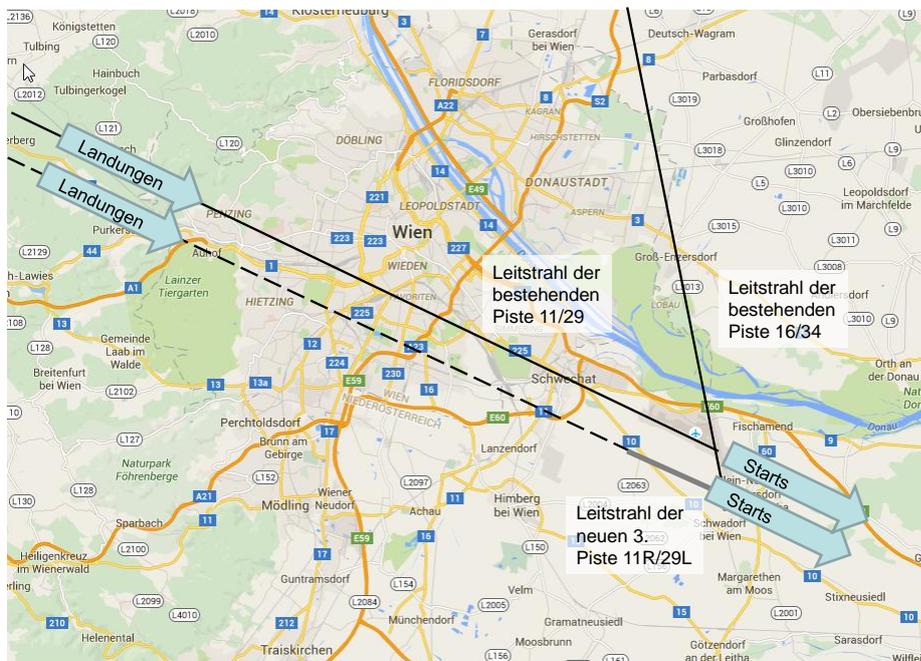
Alle Landungen bei SO-Wind (siehe oben) werden auf der „alten“ 1. Piste 11L durchgeführt und die Starts auf der neuen 3. Piste 11R Richtung Osten.



Die „alte 2. Piste“ 16/34 wird hierbei stillgelegt, da die Flugzeuge diese als Rollweg benutzen. **Der Flughafen hat mit diesem Szenario der Parallelpisten 1 und 3 die maximale Kapazität.** Zum Vergleich, London Heathrow wickelt über ein solches 2-Pisten Parallelsystem jährlich rund **470.000 Flugbewegungen mit rund 73 Mio. Passagier** ab (2014).

2. Szenario bei SO-Wind – Variante 2: nicht ausgeschlossen

Es erfolgt ein **Parallelanflug über Wien** zum Aufteilen der Landungen auf beide Pisten (alt und neu). Starts erfolgen auf beiden Pisten Richtung Osten. Dies stellt eine maximal negative Pistenpositionierung für das Wiener Stadtgebiet dar.



Dieses Szenario war Bestandteil beim Einreichen der Umweltverträglichkeits-erklärung (UVE) vom Flughafen Wien. Auch wenn dies vom Antragsteller zwischenzeitlich zurückgezogen wurde, gibt es **keine verbindliche Auflage** im Bescheid, die einen Parallelanflug für die Zukunft verhindert.

3. Szenario bei SO-Wind – Variante 3: unrealistisch

Es finden maßgeblich **gekurvte Landungen** (Curved Approach) auf der neuen 3. Piste zur Entlastung des Wiener Stadtgebietes statt.



Dieses Szenario ist aus heutiger Sicht unrealistisch, da man sowohl technisch als auch wetterbedingt den Curved Approach nicht für 100% der Landungen fliegen kann (siehe Debatte im Parlament am 24.09.2015). Im UVP-Verfahren wurden allerdings 100% der Landungen auf die neue Piste als „Curved“ für das Jahr 2025 angenommen.

Keine Entlastung der alten 1. Piste durch gekurvten Anflug bei Realisierung der 3. Piste

Wahrscheinlich ist, dass den **Großteil der Landungen bei SO-Wind die alte Piste 11** aufnehmen muss. Der Flugbetrieb wird in den Spitzenzeiten der Variante 1 entsprechen, wobei in diesen Zeiträumen mit Landungen über West Wien alle 60 Sekunden zu rechnen ist! Auf jeden Fall **verhindert die geplante 3. Piste** die mögliche Einführung des **gekurvten Anflugs** auf die **alte 1. Piste** zur Entlastung des Wiener Stadtgebietes (Bezirke 3-6, 10-17 u. 23) für alle Zeit.



Die **2. Piste 16/34** wurde in den 1970er aus **Steuermittel** (ATS 1,5 Mrd.) finanziert, mit dem Zweck, die **quer über Wien laufende Einflugschneise zu entlasten**.

Durch die geplante 3. Piste würde die 2. Piste weitgehend stillgelegt, da der Flughafen zur Kapazitätsmaximierung ein Parallelpistensystem anstrebt!

3. PISTE FLUGHAFEN WIEN – FEHLENDE WIRTSCHAFTLICHKEIT

Ein Flughafen ist eine Infrastruktureinrichtung zur Sicherstellung der internationalen Anbindung – nicht mehr und nicht weniger. Es ist Zeit, dass der Flughafen Wien entmystifiziert wird.

- **Fehlender Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn**

Das vom Flughafen im Bewilligungsverfahren eingereichte Prognosegutachten hat sich bereits jetzt als grob falsch erwiesen. Rückgang der Zahl der Flugbewegungen; derzeit rund 35.000 Flugbewegungen weniger als in Spitzenzeiten. Der Bedarf und das öffentliche Interesse gemäß § 71 Luftfahrtgesetz können nicht nachgewiesen werden.

- **Keine Partner-Airline und Ausbau von Konkurrenzflughäfen**

Die AUA, der Partner des Flughafens in der ersten Expansionsphase, wurde 2009 mit 500 Millionen Euro Subvention aus österreichischen Steuergeldern an die Lufthansa übertragen.

Konkurrenzflughäfen wie München und Istanbul bauen massiv aus; dort gibt es aber auch die Partner-Airline dazu.

- **Abwälzung des Insolvenzrisikos auf den Steuerzahler**

Die Kosten für den Bau der 3. Piste dürften bei 2-3 Mrd. Euro liegen. Der Flughafen verweigert die Bekanntgabe der Kosten und die Vorlage eines betriebswirtschaftlichen Konzepts. Im Insolvenzfall wird der Flughafen plötzlich nicht mehr eine Aktiengesellschaft sein, die sich verspekuliert hat, sondern ein Infrastrukturunternehmen, das zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandortes Österreich mit Subventionen aus Steuermitteln am Leben gehalten werden muss.

- **Überbewertung des Beitrags von Flughäfen zum Wirtschaftswachstum**

- Behauptete Arbeitsplatzzahlen sind weit überhöht
 - Einbeziehung von indirekten und „induzierten“ Arbeitsplätzen
 - Auslagerung von Arbeitsplätzen an slowakische Billiganbieter
 - Voranschreitende Automatisierung der Abfertigung am Flughafen
- Aufgrund von Steuerprivilegien trägt die Luftfahrt kaum zum Staatshaushalt bei
 - Keine Energiesteuer auf Kerosin, keine Umsatzsteuer auf Flugtickets, lächerlich geringe Flugabgabe
- Die Kostenseite ist unterbeleuchtet:
Gesundheitskosten, Liegenschaftsentwertung, Ressourcenverbrauch ohne Steuern zu zahlen.