

# PROJEKT 3. PISTE Flughafen Wien

UVE Erstversion vom 1.3.2007

# Bisherige Entwicklung; Ausbauziel

- “ Deklarierte Dumpingpreispolitik, politisch abgeseget, dadurch: Transitsteigerung, Billig -Airlines; überdurchschnittliche Zunahme des Verkehrs
- “ sWir werden weitere Billig -Fluglinien nach Wien locken%o Flughafenchef Kaufmann am 17.8.2006 im Presse-Interview
- “ Unbeschränktes Wachstum des Flughafens
- “ Forcierung des Transi tverkehrs; max. 25 Minuten Umschlagzeit durch Ausbau

# Taktik des Preisdumpings der FWAG

## recherchiert von der BI gegen Fluglärm in Wien West

### FLUGHAFEN WIEN: TARIFPOLITIK

#### Grundsätzliches:

- Jeweils gültige Tarifordnung vom Flughafen entworfen, vom Verkehrsministerium genehmigt;
- Tarifordnung nicht veröffentlicht, Informationen aus Geschäftsberichten der Flughafen Wien AG erhältlich.

#### Mechanismen der Dumpingpreispolitik:

- Gesamt betrachtet liegen die Tarife des Flughafens seit dem Jahr 2005 15 % unter jenen der Mitbewerber
- Für das Erreichen der Masse an Flugbewegungen werden vorübergehende Gewinneinbußen hingenommen
- Transfer Incentive: Rückvergütung an Airlines von € 10,- für jeden Transferpassagier
- Langstrecken Incentive für (besonders belastende) Maschinen über 125 Tonnen (Luftdruck!)
- günstige Regionaltarife
- Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent zwecks Förderung der Ost-West-Hub-Funktion
- Übernahme des Auslastungsrisikos der Airlines
- Individualvereinbarungen mit Airlines, um sie zu ködern

#### Folge:

Invasion von Billigairlines

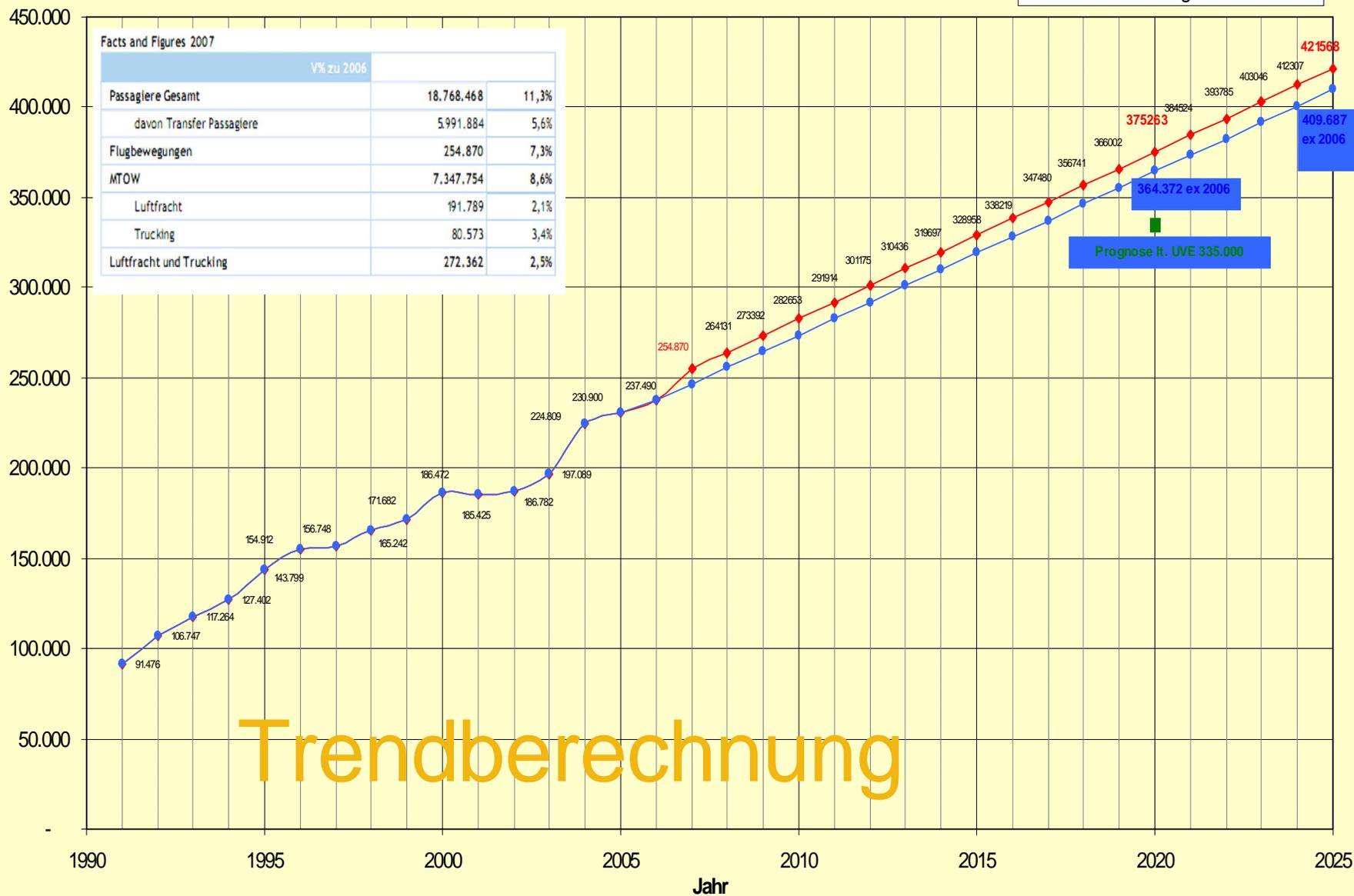
Die Zusammenfassung der Tarifpolitik wurde aus den Geschäftsberichten 2001, 2004 . 2006 der FWAG erstellt ([www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com))

# Prognosen und Kapazitätsgrenze

- “ Mittlere Prognose der FWAG 2020:  
335.000 Flugbewegungen; 32,5 Mio Passagiere
- “ Trend nach bisherigen Flugbewegungen 1991 bis 2007:  
375.000 Flugbewegungen im Jahr 2020; 421.000 im Jahr 2025
- “ Kapazitätsgrenze laut TU-Gutachten bei Parallelbetrieb mit 3. Piste:  
460.000 Flugbewegungen

## Trend Flugbewegungen Linie und Charter

◆ FBW Berechnungsbasis 1991-2007  
◆ FBW Berechnungsbasis 1991-2006



# Trendberechnung



# Flugroutenszenario

- “ Laut UVE sind diese für die Berechnung angenommenen Routenfestlegungen und Verteilungen nicht formal bindend, sondern die bestmöglichen Einschätzungen!
- “ Die dargestellten zu erwartenden Auswirkungen stellen somit nur *ein* mögliches Szenario dar!
- “ Die Routen und Verteilungen können der FWAG nicht als Auflage erteilt werden (werden durch Verordnung des Verkehrsministeriums festgelegt!)
- “ Somit keine endgültige, bindende Beurteilung der regionalen Auswirkungen der Flugbewegungen möglich!

# Lärm

- “ Die Darstellung der Auswirkungen basiert auf dem mittleren Prognoseszenario 2020 (32,5 Mio. Passagiere). Die UVE muss darstellen, wie sich die prognostizierten Betroffenenzahlen und Lärmzonen bei höheren Prognosen (z.B. 39 Mio. Passagiere 2020) entwickeln. Die durch das Projekt zu schaffende *Gesamtkapazität* an Flugbewegungen ist ebenfalls zu berücksichtigen!
- “ Wenn der Curved Approach nicht realisiert werden kann, wie verändern sich dann die Lärmzonen? Darstellung fehlt!
- “ Der Verkehr wird sich etwa verdoppeln. Boden- und Verkehrslärm werden nicht ausreichend dargestellt und bewertet, eine Beschränkung auf die Fluglärmzonen allein ist nicht zulässig! Toleranzwert von +2 dB ist nicht fachlich begründbar!
- “ Der Gesamtlärm wird nicht in die Betrachtung der Auswirkungen einbezogen! Eine Separierung der Immissionen nach Lärmquellen ist nicht zulässig! Die Ortsüblichkeit wird nicht bewertet!
- “ Betroffene Gebiete in Wien werden nicht berücksichtigt. Z.B. keine Berücksichtigung des Erholungsgebiets Laaer Wald

# Gesundheit

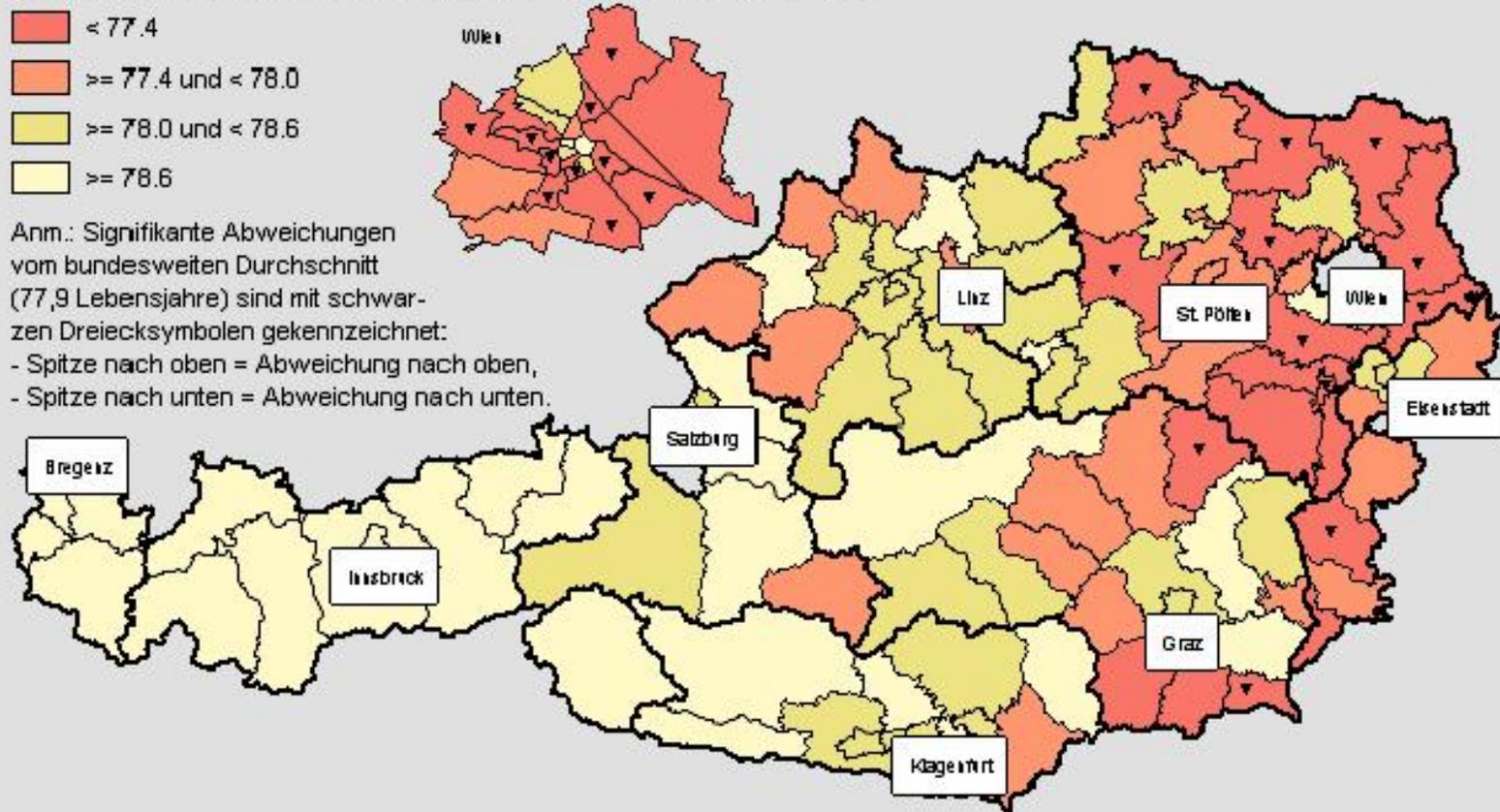
- “ Bewertung gesundheitlicher Auswirkungen beschränkt sich auf Fluglärmmzonen; die Gesamtmission an Lärm wird nicht berücksichtigt; die Frage der unzumutbaren Belästigung außerhalb der Fluglärmmzonen wird nicht behandelt (z.B. Landeanflüge Laaerberg; künftige Anflüge über Bruck/Leitha bzw. Gumpoldskirchen/Wiener Neudorf)
- “ Als Grenzwert der Gesundheitsschädlichkeit werden 65 dB Dauerlärmpegel angesetzt. Dazu wird kritische Fachliteratur stets abwertend zitiert. Das neue deutsche Fluglärmgesetz wird nicht berücksichtigt (dort nun 60 dB als Grenzwert bei Neu- und Ausbau von Flughäfen). Ebenso wenig strengere Nachtflugbestimmungen.
- “ Die Krebshäufigkeit (HNO) im Bezirk Bruck/Leitha ist signifikant erhöht; die Sterblichkeitsraten in Wien/Umgebung, Bruck, Gänserndorf sind signifikant erhöht; die Lebenserwartung ist signifikant erniedrigt; es gibt keine Studie, die ausschließt, dass der Flugverkehr dazu kausal beiträgt. Die Frage der Feinstaubmissionen durch den Flugbetrieb wird nicht ausreichend behandelt! Genauso wenig die Immissionen durch die Verkehrssteigerung und die vorliegenden Luftsanierungsgebiete!

# Lebenserwartung -Grafik

Lebenserwartung bei der Geburt im Zeitraum 1995-2004  
(männliche und weibliche Bevölkerung) - erwartbare Lebensjahre:



Anm.: Signifikante Abweichungen vom bundesweiten Durchschnitt (77,9 Lebensjahre) sind mit schwarzen Dreiecksymbolen gekennzeichnet:  
- Spitze nach oben = Abweichung nach oben,  
- Spitze nach unten = Abweichung nach unten.



Quellen: ST.AT - Todesursachenstatistik 1995-2004, Volkszählungen 1991 und 2001; ÖBIG-eigene Berechnungen.

02.03.2008

# Tiere und deren Lebensraum; Wasser

- “ Verbreitungsgebiet der Trappen wird beschnitten; Ausgleichsmaßnahmen sind nicht verbindlich projektiert, keine privatrechtlichen Vereinbarungen vorhanden! Beide der anderen Varianten stellen eine bessere Umweltoption hinsichtlich Großtrappen dar.
- “ Abwasserbeseitigung entspricht nicht dem Stand der Technik. Kein Recycling; teilweise Direkteinleitung von ungereinigtem Abwasser in die Donau wird geplant; dieses Abwasser wird in Stapelteich zwischengespeichert und dort anfaulen.
- “ Gewässerökologische Auswirkungen auf die Donau sind nicht hinreichend untersucht. Gefährdung des Fischbestands durch die geplante Einleitung des angefaulten Abwassers ist nicht auszuschließen.
- “ Auswirkungen des steigenden Flugverkehrs auf den Vogelbestand im Nationalpark Donauauen sind nicht ausreichend untersucht.

# Ausblick

- “ Öffentliche Auflage der überarbeiteten UVE nach den Landtagswahlen
- “ Begründung der Parteienstellung der Bürgerinitiativen durch mindestens 200 Unterschriften von zum Gemeinderat wahlberechtigten Bürgern in den Standort- und Nachbargemeinden unter eine konkrete Stellungnahme während der sechswöchigen Auflagefrist
- “ Kritische Durchforstung der UVE und der UVP in allen relevanten Fachbereichen; Erstellung der detaillierten Einwendungen und der Fragen an die Behördensachverständigen und die Behörde
- “ Teilnahme der Bürgerinitiativen-Vertreter an der öffentlichen Verhandlung; Fragen an die Sachverständigen; Einbringung finaler Einwendungen
- “ Berufungsweg im Fall einer ungerechtfertigten Bewilligung des Projekts

# Kontakte und Informationen

“ Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien:

2320 Schwechat Altkettenhoferstraße 1/5/1;

[brigitte-krenn@aon.at](mailto:brigitte-krenn@aon.at)

“ Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg:

[www.fluglaerm10.at](http://www.fluglaerm10.at) ; mail: [office@fluglaerm10.at](mailto:office@fluglaerm10.at)

“ Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West:

[www.14gegenflieger.at](http://www.14gegenflieger.at)

“ Fluglärmmessungen Wien:

<http://www.eans.info/Ge/index.htm>