

WIENER FLUGLÄRMFIBEL
eine einfache Darstellung eines komplexen Problems

INHALTSVERZEICHNIS

1. Flughafen Wien
 - 1.1. Geschichte – Standortproblematik – Landebahnen – Eigentumsverhältnisse
 - 1.2. Ausbauten – Schaffung einer gigantischen Umweltbelastung
 - 1.3. Tarifpolitik: künstliche Schaffung von Nachfrage – aktives Anwerben von Airlines
 - 1.4. Flughafen Wien als Hub (Drehscheibe) – Verkehrszahlen – Transitanteil
 - 1.5. Arbeitsplatzlücke und Standortschwindel – Einseitige Bewertung des wirtschaftlichen Wertes des Flughafen Wien
2. Schwerwiegende Sicherheitsbedenken
3. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung („UVP“) für die Ausbauten
4. Flugrouten über Wien und Wienerwaldgemeinden
 - 4.1. Westeinflugschneise – Gekurvtes Anflugverfahren
 - 4.2. Starterroute über Wien
5. Lärmmessungen – Verletzung der Vorgaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO)
 - 5.1. Guidelines for Community Noise der WHO
 - 5.2. Ergebnis der Lärmmessungen in der Westeinflugschneise
 - 5.3. Politische Schutzbehauptungen
6. Mediation – Dialogforum – Völliges Fehlen von umweltschützenden Auflagen
7. UVP für den Bau der 3. Piste – Einspruch des Vereins und anderer Bls
8. Rechtliche Abwehrmaßnahmen der Bürger
 - 8.1. Klageversuche
 - 8.2. Beschwerdeverfahren bei der EU-Kommission – ex-post UVP (UVB)
9. Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)

Oktober 2009

WIENER FLUGLÄRMFIBEL

eine einfache Darstellung eines komplexen Problems

VORWORT

In einer Zeit des hitzigen Wirtschaftsbooms, als die Luftfahrt große Gewinne versprach, verfolgte der Flughafen Wien mit Unterstützung seiner Aktionäre Wien und Niederösterreich und gleichzeitiger politischer Unterstützung von SPÖ und ÖVP eine Expansionspolitik, deren Rücksichtslosigkeit und Brutalität erschreckende Ausmaße annahm. Von SPÖ und ÖVP gleichgeschaltete Behörden sorgten für „das ungehinderte Wachstum“ des Flughafens, für seine Positionierung als Umsteigeflughafen. Gesetze zum Schutz der Umwelt, insbesondere das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, wurden faktisch außer Kraft gesetzt. In einem vier Jahre dauernden vom Flughafen frei erfundenen „Mediationsverfahren“ wurden scheinbar Maßnahmen zum Schutz der Umwelt vereinbart. Doch während die Mediation lief und alle umweltschützenden Kräfte in Verhandlungen abgelenkt und beschäftigt waren, setzte der Flughafen den Großteil seiner Ausbaumaßnahmen ohne Rücksicht auf die „Mediation“ um. Gekoppelt mit intensiven Maßnahmen zum Ködern von neuen Airlines erzielte der Flughafen allein während laufender „Mediation“ eine Steigerung der jährlichen Flugbewegungen um mehr als 45.000.

Das Ergebnis der Entwicklungen am Flughafen Wien ist heute bekannt. Der größte Arbeitgeber am Flughafen, die AUA, wurde zugrunde gewirtschaftet – nicht zuletzt wegen der drückenden Konkurrenz durch andere Airlines, die mit besonderen Tarifierreizen angezogen worden waren. Die an sich schon zahnlosen Ergebnisse der „Mediation“ werden heute gerade noch soviel eingehalten, wie es dem Flughafen und der Austro Control passt. Es gibt keine verbindlichen Auflagen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Menschen. Hunderttausende Menschen müssen Fluglärm über WHO-Grenzwerten ertragen. Bei der EU-Kommission ist ein Vertragsverletzungsverfahren wegen Unterlassung der Umweltverträglichkeitsprüfung für den Flughafen Wien anhängig. Mindestens 400 Millionen Euro versickerten am Flughafen beim Bau des neuen Terminals Skylink.

Offensichtlich ist der Flughafen Wien der Meinung, für ihn gelten keine oder andere Gesetze. Der bisherige Umgang der Behörden und der Politik mit dem Flughafen und seinen Verantwortlichen unterstützt diese Annahme.

1. FLUGHAFEN WIEN

1.1. Geschichte – Standortproblematik – Landebahnen – Eigentumsverhältnisse

Die **Wahl des Standortes** des Flughafen Wien geht auf die NS-Zeit zurück. Der Flughafen wurde ab Mai 1938 (Spatenstich durch Hermann Göring) als einer von mehreren Fliegerhorsten der deutschen Luftwaffe zum Schutz der Stadt Wien gebaut. Neben der heutigen Start- und **Landebahn 11/29** wurden fünf Hallen, eine Flugzeugwerft, mehrere Mannschaftsgebäude und eine Großgarage errichtet. 1942 wurden Teile der Anlage den Heinkel-Werken (Rostock) übergeben, die hier Flugzeuge produzierten (Heinkel He 219 und He 162 „Volksjäger“). Teile des Flughafens dienten ab Dezember 1944 als Konzentrationslager (KZ-Schwechat II „Santa“), in dem Zwangsarbeiter untergebracht waren, die für die Heinkel-Werke und für die Brauerei Liesing arbeiteten.

Im Herbst 1945 wurde die Anlage vereinbarungsgemäß von den britischen Besatzungstruppen übernommen. Die Briten richteten die Royal Airforce Station Schwechat (RAF Schwechat) ein, ab 1946 flogen die British European Airways Wien im Linienbetrieb an.

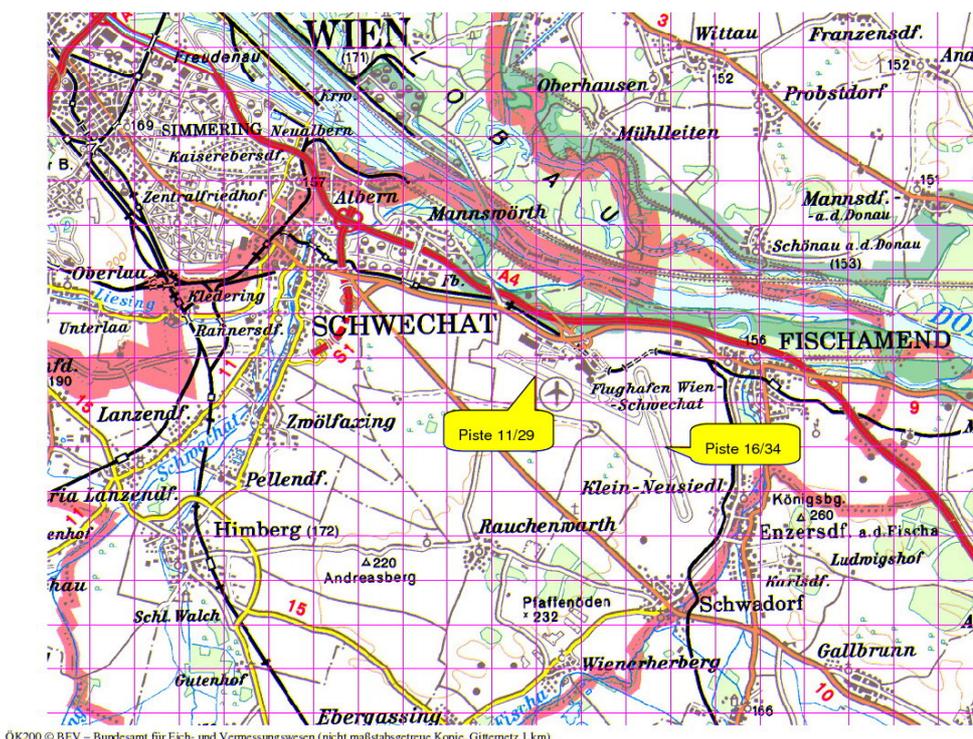
Die Wiener Flughafenbetriebsgesellschaft übernahm am 1. Jänner 1954 Verwaltung und Abfertigung. Gesellschafter der heutigen Flughafen Wien AG waren bis 1992 die Republik Österreich (50 %) und die Bundesländer Wien und Niederösterreich (je 25 %).

Die **Eigentumsverhältnisse der Flughafen Wien AG** stellen sich zum 31.12.2008 nach deren Angaben wie folgt dar:

- Öffentliche Hand: 40 %
 - o Land Niederösterreich – 20%
 - o Stadt Wien – 20%
 - mit Syndikatsvertrag zwischen Wien und Niederösterreich
- Mitarbeiterstiftung – 10 %
- Free Float – 50 %

Die Start- und Landebahn 11/29 wurde 1954/1955 auf 2000 m, 1959 auf 3000 m und 1997 auf 3500 m verlängert.

1962 begannen die Planungen für eine zweite **Landebahn 16/34**. Sie wurde vom Verkehrsministerium mit Bescheid vom 28. Dezember 1972 genehmigt (Zl.33.103/226-I/8-1972) und 1977 eröffnet. In der Begründung des Bewilligungsbescheides heißt es ausdrücklich, dass „durch die gewählte Richtung der neuen Piste einerseits der Überflug des dichtbesiedelten Gebietes der Stadt Wien vermieden und die Fluglärmbelastung für das Stadtgebiet Schwechat verringert werden soll, andererseits diese zweite Piste aus Kapazitätsgründen, unter Berücksichtigung der Zuwachsraten im Luftverkehr bis zum Jahr 1980, sowie im Interesse des Ausbaus des Flughafens für einen Flugbetrieb der Cat.II im Sinne der Forderungen des Regionalplanes der ICAO notwendig sei.“



ÖK200 © BEV – Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (nicht maßstabgetreue Kopie, Gitternetz 1 km)

Die Standortproblematik zeigte sich also bereits in den 60er Jahren. Der Flughafen hatte sich in unmittelbarer Nähe zu dichtest besiedeltem Gebiet entwickelt.

1.2. Ausbauten – Schaffung einer gigantischen Umweltbelastung

Im Jahr **1998** verabschiedete die Flughafen Wien AG den **Masterplan 2015**, der umfangreiche Ausbaumaßnahmen mit dem Ziel den Flughafen Wien zu einem Hub, einem gigantischen Passagier- und Frachtumschlagplatz, zu entwickeln, vorsah.

Bereits in den Jahren vor 1998 waren umfangreiche Kapazitätssteigerungsmaßnahmen gesetzt worden.

Ausgehend vom **Masterplan**, der zwischenzeitig mehrfach abgeändert wurde (auch Projektbezeichnungen wurden geändert), setzte der Flughafen sodann folgende Ausbaumaßnahmen durch, die bisher alle genehmigt und durchgeführt wurden, ohne dass eine UVP durchgeführt worden wäre:

- a) Umfassende Verbesserung und Ausweitung des Pistensystems und der Abstellflächen
- b) VIP und General Aviation Center
- c) Zahlreiche Parkhäuser
- d) Handling Center West
- e) Air Cargo Center
- f) Flugsicherungstower
- g) Office Center und Straßensystem
- h) Bus Terminals: 7 internationale Busgates
- i) Erweiterung Gepäckfördereinrichtungen
- j) Vorläufiger Terminal
- k) Skylink

Dies ergibt nach Angaben der Geschäftsberichte des Flughafens eine **Investitionssumme von weit über 1 Milliarde Euro** (ohne den Bau der geplanten dritten Piste) für Ausbauten ab 1999 bis heute. Auf die Ausbauten ohne den Skylink entfallen rund 400 Millionen Euro. Die Kostenexplosion beim Skylink ist in aller Munde.

Nach eigenen Angaben des Flughafens wurden mit diesen bisherigen Ausbauten **Kapazitäten für zumindest 70.000 Flugbewegungen jährlich** geschaffen. Dennoch wurden sie keiner Umweltverträglichkeitsprüfung („UVP“) entsprechend dem UVP-Gesetz unterzogen.

1.3. Tarifpolitik: künstliche Schaffung von Nachfrage – aktives Anwerben von Airlines

Die prognostizierte Nachfrage nach den Leistungen des Flughafens, mit der die Ausbauten gerechtfertigt werden, ist durch Billigpreis- und Incentivepolitik künstlich geschaffen.

Es gibt eine Tarifordnung, die vom Verkehrsministerium zu genehmigen ist. Zu dieser bestehen jedoch Ausnahmen, die sogenannten „Incentives“ („Anreize“). Airlines können sozusagen neben der allgemeingültigen Tarifordnung einen „Deal“ mit dem Flughafen machen und „Incentives“ eingeräumt bekommen, insbesondere

- Transfer Incentive: Rückvergütung der Flughafengebühr an Airlines von € 10,- für jeden Transferpassagier;
- Langstrecken Incentive für (besonders belastende) Maschinen über 125 Tonnen;
- günstige Regionaltarife;
- Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent zwecks Förderung der Ost-West-Hub-Funktion;
- sonstige Individualvereinbarungen mit Airlines, um sie zu ködern.

Diese Individualvereinbarungen mit Airlines sind ebenso wirksam wie undurchsichtig. So kommentierte Andreas Bierwirth, Vorstand der AUA, in einem Interview mit der Zeitschrift „Format“ vom 27. Juni 2008 die Situation wie folgt:

„Die Wettbewerbsintensität hat durch den Low-Cost-Verkehr in Wien für uns ein Besorgnis erregendes Ausmaß bekommen. ... NIKI ist eine Airline, die langfristig Low-Cost-Strecken fliegen kann. Damit kann ich leben, aber nicht mit jenen Airlines, die dauerhaft Verluste einfliegen. Etwa eine SkyEurope mit ihren Marketingzuschüssen – gezahlt aus unserem Portemonnaie. Da bekomme ich Magenkrämpfe.“

Die AUA machte also offensichtlich einen schlechten Deal, wohl weil Wien ihr Heimatflughafen sein „musste“.

Um die Tarifpolitik wurde lange ein großes Geheimnis gemacht. Einer parlamentarischen Anfrage der Grünen im Sommer 2009 ist es zu verdanken, dass die Tarifordnung des Flughafens – zumindest für das Jahr 2009 – nun von der Öffentlichkeit eingesehen werden kann.

Zusätzlich zur Tarifincentivepolitik wirbt der Flughafen unter anderem über Agenturen Airlines aktiv an, in den Jahren des Booms mit großem Erfolg.

1.4. Flughafen Wien als Hub (Drehscheibe) – Verkehrszahlen – Transitanteil

Dem Flughafen Wien und den hinter ihm stehenden Politikern geht es um die Drehscheibenfunktion, weil die massive Steigerung der Verkehrszahlen nur über Umsteigepassagiere möglich ist.

Jährliche Flugbewegungen und ihre Steigerungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in absoluten Zahlen und Prozentsätzen¹:

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

¹ Quelle: Angaben der Flughafen Wien AG und der Austro Control.

2006 237.490 (Steigerung 6.590 = 2,85%)
2007 254.876 (Steigerung 17.386 = 7,32%)
2008 266.402 (Steigerung 11.526 = 4,52%)

Steigerung des Transferanteils

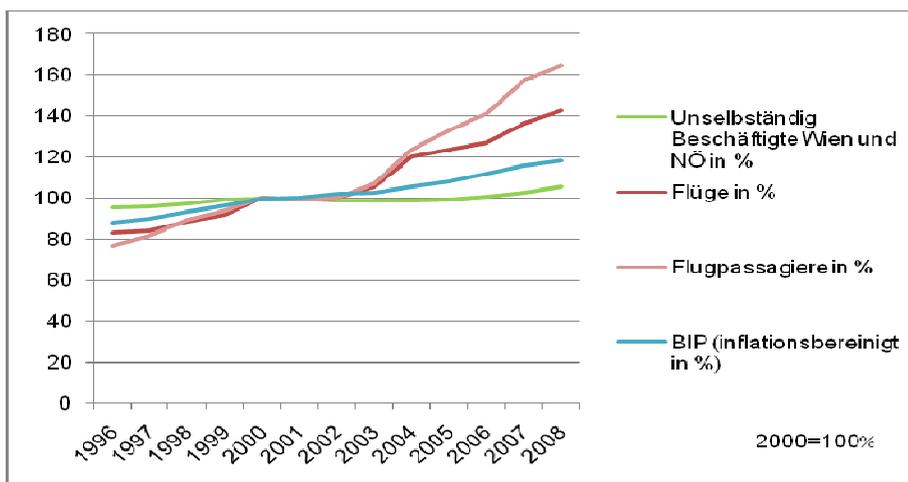
Der Transferverkehr ist jener Verkehrsanteil, welcher den Flughafen Wien nur als Umsteigeflughafen nutzt. Zwischen 1995 und 2005 stieg der Transferanteil von 19,7 % auf 34,4 % aller Passagiere an. Während 1998 knapp 50 % der Passagiere Österreicher waren, macht der Anteil im Jahr 2005 nur noch etwa 35 % aus. Mit einer dritten Piste will der Flughafen diesen Anteil auf 40% ausbauen².

Diese Politik zielt weit über die internationale Anbindung der Stadt Wien hinaus. Hier werden alle negativen Auswirkungen des Massenverkehrs gezielt angezogen: Lärm, Luftverschmutzung, Sicherheitsrisiko.

1.5. Arbeitsplatzlüge und Standortschwindel – Einseitige Bewertung des wirtschaftlichen Wertes des Flughafen Wien

Die Rechtfertigung für die vom Flughafen ausgehende Umweltbelastung sind das Arbeitsplatzargument und das Standortargument. Der Flughafen behauptet zum Thema „nachhaltige Unternehmensführung“ in seinen Jahresgeschäftsberichten, dass eine Steigerung um eine Million Passagiere 1.000 neue Arbeitsplätze am Standort schaffen würde. Umgelegt auf ein Jahr würde das bedeuten, dass durch 1.000 Umsteigepassagiere pro Jahr ein Arbeitsplatz geschaffen wird, oder dass das Umsteigen von drei Passagieren am Flughafen Wien pro Tag einen Arbeitsplatz schafft. Diese Behauptung ist unseriös.

Die Analyse der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts, der Zahl der unselbständig Erwerbstätigen in Wien und Niederösterreich und der Zahl der Flugbewegungen und -passagiere lässt keinen derartigen Zusammenhang erkennen:



Die Ostdestinationen am Flughafen Wien werden als das Allheilmittel für die Standortsicherung gepriesen. Mit diesem primitiven Zugang übersieht die Politik, dass es sich dabei nur um einen von vielen Faktoren handelt, jedenfalls aber nicht um den wichtigsten. Finanzielle Aspekte, insbesondere Personalkosten und Steuern, spielen eine mindestens genauso große Rolle und

² Angaben aus der Umweltverträglichkeitserklärung der Flughafen Wien AG im Rahmen des Antrags für den Bau der dritten Start- und Landepiste.

gewinnen an Bedeutung³. Genau aus diesen Gründen, aber auch aufgrund der enormen Bürokratie, schneidet Österreich im Weltbank Ranking nicht gut ab⁴.

Die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Entwicklungen werden gezielt ausblendet, nämlich

- die negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Regenerationsmöglichkeit des Menschen, die sich in Krankenstandskosten volkswirtschaftlich niederschlagen;
- Wertverluste von Liegenschaften;
- Einbußen der österreichischen Bundesbahnen, die auf kurzen Strecken Mobilität umweltfreundlicher anbieten;
- Klimaschaden und Luftverschmutzung;
- das billige Ausfliegen der heimischen Kaufkraft an außerösterreichische Destinationen (in den Studien wird nur die eingeflogene Kaufkraft berücksichtigt).

2. SCHWERWIEGENDE SICHERHEITSBEDENKEN

Der Standort des Flughafen Wien ist für einen Hub, ein Flughafendrehkreuz, denkbar schlecht geeignet, da er weitgehend von dicht besiedeltem Gebiet umgeben ist.

Unter den Eindrücken der dramatischen Ereignisse in New York am 11. September 2001 stellte sich kurzfristig Einsehen ein. Für wenige Tage galt der Grundsatz „*People before Profit*“. Am 13. September 2001 zitierte die Tageszeitung „Die Presse“ den damaligen Direktor der Wiener Feuerwehr Perner wie folgt: „Wir drängen seit langem die Verantwortlichen des Wiener Flughafens, dass möglichst wenige Flugzeuge über den dicht bewohnten Raum fliegen“. Mit selbem Datum berichtete „Die Presse“, dass das Wiener Stadtgebiet für Jets nun tabu sei. Die Zeitung zitiert den Referenten für Luftfahrtangelegenheiten im Verkehrsministerium Josef Hackl: „Es ist sichergestellt, dass vor allem bei den Anflügen auf den Flughafen Schwechat das Wiener Stadtgebiet nicht überflogen wird.“ Derselbe wurde weiters zitiert: „Startende und landende Flugzeuge werden durch diese Regelung nicht behindert. Wir rechnen nur mit minimalen Verspätungen.“

Aus Zeitungsberichten kann man von Zeit zu Zeit erfahren, dass in Katastrophenübungen Flugzeugabstürze simuliert werden. Am 14. April 2003 berichtete „die Presse“ auf Seite 9 folgendes Simulationsszenario:

Ein Passagierflugzeug ist beim Landeanflug auf die Piste 34 im Leithagebirge abgestürzt. 53 Passagiere sind schwer verletzt und im Wrack eingeklemmt. Der Einsatzort befindet sich mitten im Wald.

Legt man dieses Anflugsszenario mit Absturz über dem Leithagebirge auf die Piste 11 um, auf die jährlich rund 18.000 Landungen über Wien geführt werden, so würde sich der Absturz im dichtest besiedelten Wiener Stadtgebiet ereignen. Ein Katastrophenplan für das Szenario des

³ "European Cities Monitor 2009" von Cushman & Wakefield (C&W).

⁴ „Die Presse“, 10. September 2008.

Flugzeugabsturzes über Wiener Stadtgebiet ist – zumindest offiziell – nicht zugänglich. Eine Anfrage an die Magistratsdirektion Krisenmanagement und Sofortmaßnahmen im Wiener Rathaus vom 22. September 2009, welcher Katastrophenschutzplan für den Fall eines Flugzeugsturzes über dem Stadtgebiet von Wien zum Einsatz gebracht werden wird, wurde bisher nicht beantwortet.

3. PFLICHT ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG („UVP“) FÜR DIE AUSBAUTEN

Ständiges Weiterführen der Ausbauten führt zu einer Dauerverpflichtung

Gemäß dem UVP Gesetz ist ein UVP-Verfahren für ein Vorhaben durchzuführen, wenn die Summe der Kapazitätssteigerungen **20.000 Flugbewegungen** über einen Fünfjahreszeitraum ausmacht. Der Europäische Gerichtshof hat – auch mit Bindung für Österreich – festgestellt, dass die Gesamtheit der im Zusammenhang stehenden Maßnahmen ein Vorhaben im Sinne des gesetzlichen Tatbestandes darstellt. Wird ein solches Vorhaben später geändert, dann hat eine UVP stattzufinden, wenn zusätzlich zu den 20.000 Flugbewegungen durch diese mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen zu rechnen ist. Kapazitätssteigernde Maßnahmen sind zu kumulieren. Die Genehmigung der Änderung hat auch das bereits genehmigte Vorhaben soweit zu umfassen, als es zur Wahrung der Umweltinteressen erforderlich ist.

Nach eigenen Angaben des Flughafens Wien ist eine Kapazitätssteigerung von **70.000 Flugbewegungen pro Jahr kausal auf die Ausbauten zurückzuführen**. Dabei ist der Skylink noch nicht einmal wirksam geworden. Aus den Geschäftsberichten des Flughafens Wien der letzten Jahre ergibt sich, dass der sukzessive Ausbau der Kapazitäten in kleineren und größeren Schritten ständig weitergeht. Allein die Investitionen in die Vorfelder (= Flugzeugparkplätze) zwischen 2006 und 2008 betragen ca. EUR 40,5 Millionen. Ein Airport Logistik Center Nord wurde eingerichtet, Checkpoints und Betriebsgebäude wurden eingerichtet, ebenso eine Feuerwache um EUR 15 Millionen, große Investitionen wurden in die bestehenden Gepäcksortieranlagen gemacht. Für den weiteren Ausbau der Rollwege und Vorfelder sind bereits wieder EUR 25 Millionen bereitgestellt.

Konkret gemäß UVP Gesetz hätte nun handeln müssen:

- Das Verkehrsministerium, das nahezu alle Ausbauten des Flughafens genehmigt hat, hätte einen Antrag auf Überprüfung der UVP-Pflicht zur des ihm bekannten Vorhabens stellen müssen. Es hätte aufgrund der Notwendigkeit eine UVP durchzuführen die Genehmigungsbescheide nicht ausstellen dürfen. Es hätte Bescheide, die entgegen dem UVP Gesetz ergangen sind, für nichtig erklären müssen (§ 3 Absatz 6 und 7, 40 Absatz 3 UVP Gesetz)
- Der niederösterreichische Umweltanwalt, die niederösterreichische Landesregierung und die Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung haben gemäß § 3 Absatz 7 UVP Gesetz ein Antragsrecht und eine Antragspflicht für ein Feststellungsverfahren oder eine Einzelfallprüfung über die UVP-Pflichtigkeit und hätten dementsprechend handeln müssen.
- Die Flughafen Wien AG hätte ebenfalls nach UVP-Gesetz handeln und eine UVP beantragen müssen. Dass diese an einer UVP kein Interesse hat, verwundert nicht.

Somit steht der Flughafen Wien seit etwa einem Jahrzehnt unter der Dauerbedrohung eine UVP abhalten zu müssen, die auch in die Vergangenheit reicht.

4. FLUGROUTEN ÜBER WIEN UND WIENERWALDGEMEINDEN

Die Flugroutenführung liegt ausschließlich in der Hand der Austro Control, die dem Verkehrsministerium untersteht. Da die Vereinbarungen der „Mediation“ (siehe Punkt 6) für die Austro Control nicht verbindlich sind und das gesetzlich vorgesehene UVP-Verfahren, das zu bindenden Vorgaben hätte führen können, unterdrückt wurde, hat die Austro Control keinerlei rechtlich verbindliche Umweltauflagen zu beachten.

Flugspuren können seit einigen Monaten unter www.flugspuren.at abgerufen werden. Die Aufzeichnungen werden jedoch zeitverzögert von der Austro Control in das Internet gestellt und sind dort jeweils nur wenige Tage abrufbar.

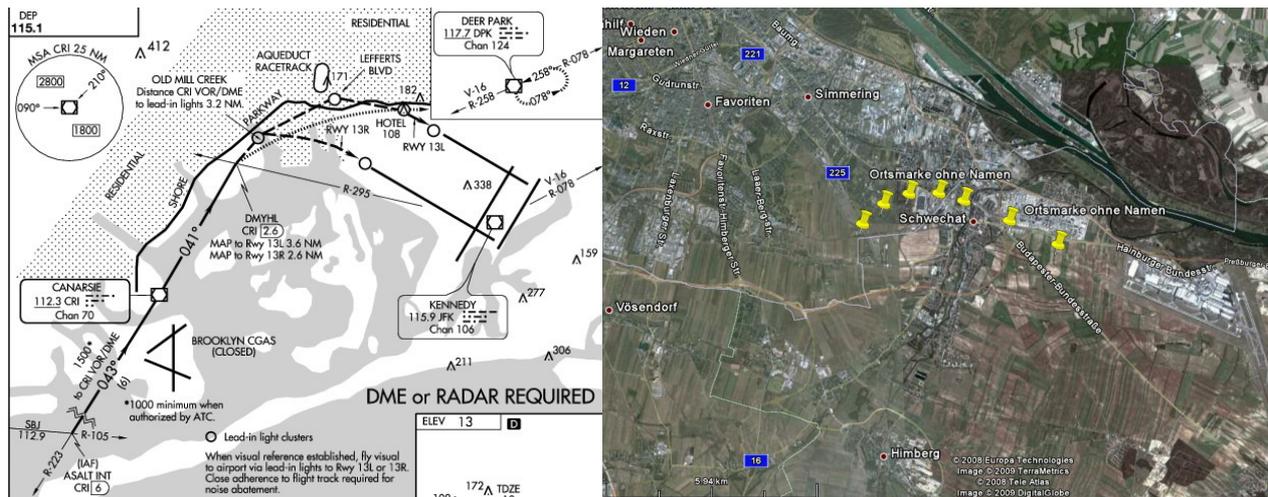
4.1. Westeinflugschneise – Gekurvtes Anflugverfahren

Über die Westeinflugschneise wird der Landeanflug auf die Landepiste 11 des Flughafen Wien geführt. Es handelt sich dabei um eine auf die NS-Zeit zurückgehende Anflugroute, die in der Vergangenheit jedoch eher zurückhaltend verwendet wurde. Als die Zahl der Überflüge in den 60-iger Jahren zunahm, wurde der Bau der 2. Piste damit begründet, dass der Landeanflug über Wien dadurch vermieden werden solle (siehe detaillierte Informationen zur Geschichte der Landebahn 11 unter Punkt 1.1.). Anlässlich der dramatischen Ereignisse in New York am 11. September 2001 zitierte die Tageszeitung „Die Presse“ am 13.09.2001 den damaligen Direktor der Wiener Feuerwehr Perner wie folgt: „Wir drängen seit langem die Verantwortlichen des Wiener Flughafens, dass möglichst wenige Flugzeuge über den dicht bewohnten Raum fliegen“ (siehe dazu näher Punkt 2 oben). Dennoch wurde die Belastungssteigerung weiter getrieben. Ab 1999 – die Piste 11 war gerade auf Topkapazität gebracht worden (einschließlich einer Verlängerung um 500m Richtung Wien) – ging der Fluglärmterror so richtig los. In den Jahren 1999 und 2000 titelten die Zeitungen beispielsweise: „Fluglärm über Wien: Grüne verlangen Nachtflugverbot“ (Kurier 20. Juli 1999), „Fluglärm über dem Wiener Stadtgebiet und kein Ende“ (Kurier 5. August 1999), „Zwist um laute Flugzeuge“ (Standard 20. Juli 1999), „Viel Lärm über Wien!“ (Kurier 23. Juni 2000), „„Mediation‘ gegen Fluglärm“ (Die Presse 18. Juli 2000), „Flughafen: Keine Lösungen gegen Lärm“ (Wiener Zeitung 20. August 2000), „Proteste gegen Fluglärm über der Stadt“ (Standard 20. Juni 2000), „Mit Unterschriften gegen den Fluglärm über Wien“ (Kurier 20. Juni 2000), „Kommt Ausbaustopp für den Airport Wien?“ (Die Krone 20. Mai 2000).

All dies ließ die Verantwortlichen völlig ungerührt. In der Mediation wurde schließlich der als ungeschriebenes Gesetz geltende Grundsatz aufgegeben, dass nur bei Südostwind über Wien geflogen werden dürfe. In der „Mediation“ (siehe unten Punkt 6) kam es nämlich zu einer politischen Fluglärmteilung zwischen Wien und Niederösterreich, die vorsieht, dass immer, außer bei starkem Westwind, über Wien geflogen werden darf.

- **Mit Abstand die belastendste Landeroute – Umfliegen des Stadtgebietes leicht möglich**

Mit der Wahl des Anflugs vom westlichsten Teil der Stadt über das gesamte Stadtgebiet von Wien wird für den Landevorgang der längste Weg über dicht besiedeltes Gebiet, über Spitäler, unzählige Kindergärten und Schulen gewählt. Dies ist nicht notwendig. Würde man das Anflugverfahren wie am John F. Kennedy Flughafen (New York) verwenden, so könnte man das Stadtgebiet von 95% der Landungen entlasten. Ein Einschwenken auf die Landepiste wäre sogar noch nach dem Zentralfriedhof möglich.



links: Curved Approach auf den New Yorker John F. Kennedy Flughafen
rechts: Derselbe Curved Approach konservativ auf den Flughafen Wien umgelegt

2002 versprach der Chef der Austro Control, Johann Zemsky, für das Jahr 2007 den „curved approach“ für die Piste 11, um Wien von den Landeanflügen zu entlasten, (ORF-Meldung vom 3.9.2002). Heute will keiner der Verantwortlichen mehr etwas davon hören, da dem Flughafen in der „Mediation“ der Wiener Luftraum zur Expansion zugesprochen wurde.

- **Zahl der Landeanflüge 1991-2008 auf die Piste 11 (Westeinflugschneise)**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
absolut	3.288	5.544	6.169	6.624	6.846	9.103	7.293	9.547	18.270
in % aller Landungen	7,2	10,4	10,5	10,4	9,5	11,8	9,3	11,6	21,3

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
absolut	14.395	13.304	14.384	14.118	17.040	15.636	16.018	13.872	18.378
in % aller Landungen	15,4	14,3	15,4	14,3	15,2	12,5	12,4	10,9	13,8

4.2. Starterroute über Wien*

Die Verschiebung einer Abflugroute von Brunn/Gebirge auf das dicht besiedelte Liesing hat 2004 dazu geführt, dass das Wohngebiet von mehr als 100.000 Menschen in Liesing, Breitenfurt und Perchtoldsdorf erstmals von massivem Fluglärm betroffen wurde.

Diese Verschiebung der Abflugroute wurde in der „Mediation“ (siehe Punkt 6) vereinbart.

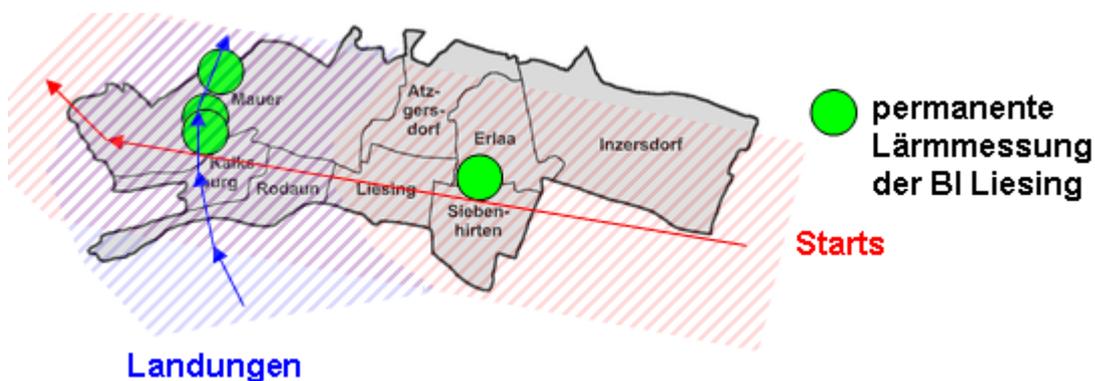


Eine technische Notwendigkeit dafür gibt es nicht. Das ist auch daran zu sehen, dass die Flugroute täglich und unabhängig von der vorherrschenden Windlage von früh bis spät genutzt wird.

Wien-Liesing ist aber nicht nur von der neuen Route STO (=LANUX= KOVEL) betroffen, sondern auch von der Flugroute MOTIX (=MEDIX).

Die Abflugroute STO (für Stockerau), die direkt über das Zentrum von Liesing führt, ist die umweltunverträglichste aller Abflugrouten vom Flughafen Wien.

Mit keiner anderen Abflugroute werden mehr als 100.000 Menschen von Fluglärm in ihrer Lebensqualität und Gesundheit beeinträchtigt. Seit Februar 2008 wird das durch öffentlich zugängliche und vom Flughafen unabhängige Lärmmessungen auch dokumentiert.

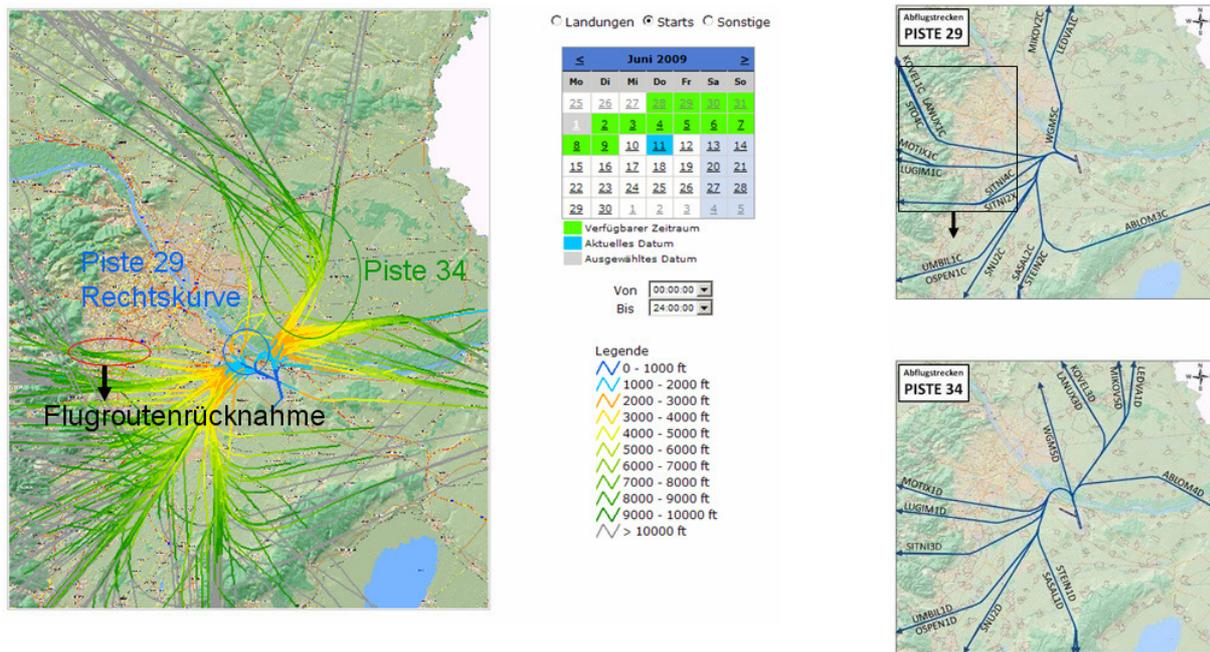


* Beitrag von Dr. Martin Tögl, BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“

Alternativen zu den umweltunverträglichsten Startrouten

Zu den Abflugrouten über Liesing gibt es mindestens drei Alternativen – alle mit um Größenordnungen weniger Betroffenen:

1. Starts auf der Piste 34 nach Norden (auch zum Vorteil für den Norden Wiens, da dann nicht gleichzeitig dort gelandet werden kann, Starts aber den Norden Wiens großräumig umfliegen)
2. Flugroute mit Rechtskurve von der Piste 29 über die ÖMV. Diese Flugroute gibt es bereits für Propeller-Flugzeuge, ein Antrag für eine entsprechende Flugroute liegt dem Infrastrukturministerium bereits seit Jahren vor, wird aber scheinbar nicht bearbeitet.
3. Rücknahme der Flugroutenverschiebung Richtung Liesing und damit Wiederherstellung des Zustands vor 2004.



Mehr als 10.000 Liesinger haben bereits mit ihrer Unterschrift gegen die Flugroute protestiert. Obwohl sich auf der Website des Flughafens der folgende Text findet: „Starts und Landung sollten so erfolgen, dass möglichst wenige Menschen davon betroffen sind.“, hält man bei der Austro Control und im Dialogforum des Flughafens an dieser umweltunverträglichen Flugroute fest. Der Widerstand der Liesinger gegen den täglichen Fluglärmterror geht aber weiter.

Überflüge spät am Abend und in der Nacht

Für Jets gibt es im Sinne des Nachtflugverbots über Wien laut Teilvertrag aus der „Mediation“ die Regelung, dass diese zwischen 21h und 7h zuerst nach Sollenau fliegen müssen. Dass diese dann aber nicht südlich von Baden, sondern nach einer scharfen Rechtskurve direkt über Liesing und andere Teile Wiens nach Stockerau fliegen, ist unsinnig. Ebenso unsinnig ist, dass diese Regelung nicht auch für die besonders lauten Propellermaschinen gilt.

Damit ergibt sich eine massive Betroffenheit Liesings durch Flüge in den Tagesrandzonen, aber auch in der Nacht. Die Behauptungen von Politikern, es gäbe in Wien ein Nachtflugverbot, sind nicht nachvollziehbar.

Weitere Infos finden sich auf der Homepage der BI „Liesing gegen Fluglärm“ unter <http://liesing.fluglaerm.at>

5. LÄRMMESSUNGEN – VERLETZUNG DER VORGABEN DER WELTGESUNDHEITSORGANISATION (WHO)

5.1. Guidelines for Community Noise der WHO

Die von der Weltgesundheitsorganisation WHO entwickelten Standards stellen Empfehlungen dar und besagen zusammengefasst Folgendes:

1. Die WHO-Grenzwerte von max. 55 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 16 Stunden am Tag im Freien und max. 45 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 8 Stunden in der Nacht im Freien sind einzuhalten.

Das Regionalbüro der WHO für Europa gab jüngst bekannt, dass es für die Nacht den neuen Grenzwert von 40 Dezibel (dB) angenommen hat, da nächtliche Lärmbelastung eindeutig mit gesundheitlichen Schäden in Verbindung steht. Die WHO hebt die Schädlichkeit von Fluglärm besonders hervor.

2. Einzelschallereignisse in der Nacht dürfen 60 Dezibel Maximalpegel im Freien nicht übersteigen.
3. Wenn einzelne Lärmereignisse stattfinden, wie bei Flugzeuglärm, sollen zusätzlich zum LAeq,T auch Maße von Einzelereignissen, wie der **maximale Lärmpegel (LAmax)** zur Anwendung kommen. Die Anzahl der Lärmereignisse (= Überflüge) ist zu beachten, da die WHO auf die besondere Gesundheitsschädlichkeit starker Lärmschwankungen bei „intermittent noise“ hinweist.
4. In Gebieten mit geringem Grundlärmpegel sind die Grenzwerte herabzusetzen, der LAmax soll 45 dB nicht übersteigen.

Die WHO setzt den Tag (geteilt in 16 Stunden Tageszeit und 8 Stunden Nachtzeit) als relevanten Zeitraum für die Grenzwerte an und nicht über längere Zeiträume gemittelte Werte, die mit dem menschlichen Lärmempfinden nichts zu tun haben. Weiters verlangt die WHO um 5-10 Dezibel niedrigere Grenzwerte für den Abend.

Vielfach verlangen Fachleute zusätzlich Messungen in dB(C) vorzunehmen, um den Tieffrequenzanteil des Fluglärms zu erfassen. Auch die WHO sieht dafür Messungen nach dB(C) vor, gibt aber selbst keine Grenzwerte an, die sich explizit auf Messungen nach dB(C) beziehen.

5.2. Ergebnis der Lärmmessungen in der Westeinflugschneise

Seit Anfang 2008 betreiben Wiener(innen) ihre eigenen Lärmmessstationen, da die Behörden Wien auf Grundlage von abstrakten Berechnungen des Flughafens offiziell für fluglärmfrei erklärt haben. Diese Messstellen werden im Netzwerk des DFLD betrieben (www.dfld.de). Besonders sorgfältig wird von der Bürgerinitiative „Lärmschutz Laaerberg“ die Messstelle in der Vetttersgasse in 1100 Wien, unmittelbar beim Laaer Wald, betrieben. Die Messungen in der Vetttersgasse wurden von der Dipl.-Ing. Kath Ziviltechniker GmbH überprüft. Das Gutachten des Sachverständigen beurteilt die Messungen nach sorgfältiger Prüfung wie folgt:

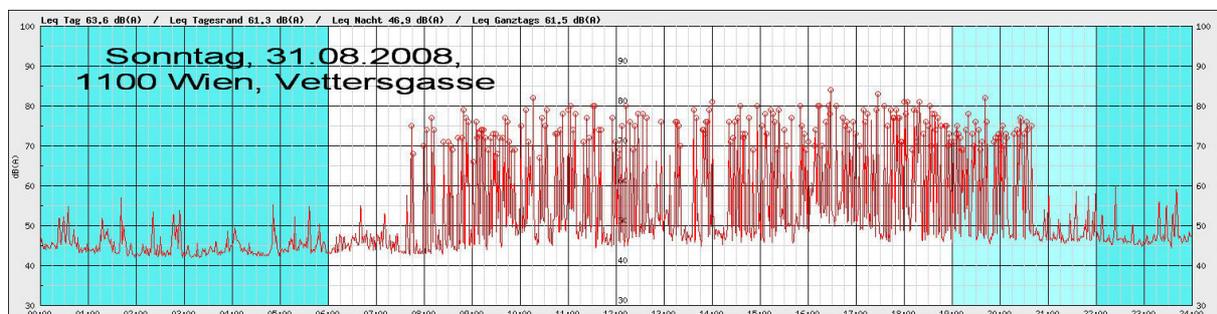
Der bestehende Messpunkt an der Vetttersgasse 17, dessen Ergebnisse im Netzwerk des DFLD via Internet abgerufen werden können, weist (auf Datenbasis) im Mittel um fünf Dezibel höhere Maxima und Mittelwerte aus, als der Vergleichsmesspunkt mit dem geeichten Messgerät in 4,0 m Höhe über Gelände misst.

Wenn die **Differenz von 5 dB** – analog einer „Kalibrierkonstanten“ – von den im Internet ausgewiesenen Werten abgezogen wird, entsprechen die sich ergebenden Schallpegelwerte mit sehr guter Näherung den A-bewerteten Schallpegelwerten, die bei Benützung eines geeichten Messgeräts im Gartenbereich in einer Höhe von 4,0 m über Gelände gemessen werden.

Die Messergebnisse der bestehenden Messstelle am Messpunkt Vetttersgasse 17 sind unter Berücksichtigung der ermittelten „Kalibrierkonstanten“ von „5 dB Abzug“ für die Beurteilung der Schallpegelbelastung über lange Zeiträume (z.B. die bislang vorliegenden Messergebnisse dieser automatischen Messstation) damit auch für die Beurteilung hinsichtlich der Überschreitung von Schwellenwerten oder Richtwerten bei weitem ausreichend genau.

An die Messwerte in der Vetttersgasse kommt man am leichtesten wie folgt heran: www.fluglaerm10.at – „Lärm wird sichtbar“ – bei „Messstellen“ die Vetttersgasse aussuchen.

Die Messstelle Vetttersgasse zeigt verheerende Ergebnisse: Die Grundregeln der WHO, nämlich Grenzwerte von max. 55 Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 16 Stunden am Tag und max. 45 (neuerdings 40) Dezibel energieäquivalenter Dauerschallpegel über 8 Stunden in der Nacht, werden deutlich überschritten. So wurde zum Beispiel im Jahr 2008 der Grenzwert von 55 Dezibel an mehr als 70 Tagen überschritten, an weiteren 30 Tagen lagen die Messwerte knapp unter dem WHO-Grenzwert.



Ein Beispiel für eine Fluglärmmessung am Standort Vetttersgasse

Beachtet man die Forderung der WHO, bei niedrigem Grundlärmpiegel die Grenzwerte herabzusetzen und intermittierenden Lärm – wie dies Fluglärm ist – möglichst zu reduzieren, so sieht das Ergebnis noch dramatischer aus. Alle (einstigen) Grünruhelagen in der Westeinfugschneise, wie sie beispielsweise in Penzing, Hietzing, Meidling, Ottakring, Favoriten zu finden sind, sind vom Fluglärm in ihrer Qualität vernichtet, ebenso ruhige Innenhöfe und Parks im dicht verbauten Gebiet. Da sich überdies die Lärmbelastung aufgrund der Windverhältnisse auf Schönwettertage konzentriert, ist eine Regeneration des Menschen im Freien in der Westeinfugschneise nicht mehr möglich.

5.3. Politische Schutzbehauptungen

In der Mediation (siehe nachfolgenden Punkt) hat man sich für die Beurteilung der Fluglärmbelastung auf sechsmonatige Durchrechnungszeiträume geeinigt, die allerdings nichts mit dem menschlichen Lärmempfinden zu tun haben und auch nichts mit der Einhaltung der WHO-Normen. SPÖ-Gemeinderat und Fluglärmsprecher Erich Valentin behauptet gerne und regelmäßig in Presseaussendungen, in Wien würden die WHO-Grenzwerte eingehalten werden. Diese Behauptung ist falsch.

6. MEDIATION – DIALOGFORUM – Völliges Fehlen von umweltschützenden Auflagen

Der Flughafen Wien veranstaltete zwischen 2001 und 2005 eine „Mediation“, ein frei erfundenes Pseudoverfahren, das die Berücksichtigung von Umweltinteressen vortäuschen sollte.

An der Mediation waren zahlreiche Parteien beteiligt, die in einem UVP-Verfahren keine Parteistellung hätten, so zum Beispiel die politischen Parteien, der Tourismusverband Wien, die Niederösterreich-Werbung, die Wirtschaftskammer Österreich, die Standort-Arbeitnehmervertreter und andere. Das Land Niederösterreich, die Umwelthanwaltschaft Niederösterreich und das BMVIT, faktisch vertreten durch die Austro Control, haben an dem Mediationsverfahren ebenfalls teilgenommen.

Bürgerparteien, die in einer echten UVP Parteistellung gehabt hätten, konkret Bürgerinitiativen nach § 19 (6) UVP-G, konnten sich nicht einmal konstituieren, da die Konstituierung ein ordnungsgemäßes UVP-Verfahren vorausgesetzt hätte⁵. Bürgerinitiativen wurden zwar beigezogen, jedoch nach nicht nachvollziehbaren Kriterien, einige davon sind verdächtig „brav“.

Als die Mediation ihren Anfang nahm, waren die schweren Umweltbelastungen und die Proteste der Bürger den Parteien des Mediationsverfahrens und so auch den für die Bescheidausstellung zuständigen Behörden bekannt: So heißt es dann in der **im März 2001** abgeschlossenen Vereinbarung zur Abhaltung eines Mediationsverfahrens:

„Teile der Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden rund um den Flughafen sind bereits jetzt durch die Lärmemissionen infolge des steigenden Flugverkehrs belastet und in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Die unmittelbaren Anrainergemeinden sehen trotz der positiven Impulse eine Einschränkung ihrer räumlichen Weiterentwicklung.“

Im ersten Teil des Mediationsverfahrens wurden die Auswirkungen der „umweltrelevanten Vorhaben“, eines Dokuments, das in der Mediation auflag, umfassend diskutiert. Diese umweltrelevanten Vorhaben entsprechen großteils jenen Vorhaben, für die die UVP zu Unrecht unterlassen wurde.

Der erste Teil der Mediation endete mit dem Teilvertrag „aktuelle Maßnahmen“ vom 27. Mai 2003. Er beinhaltet eine zivilrechtlich vereinbarte Neuordnung des Fluggeschehens und enthält zum Teil Maßnahmen, die auch das Ergebnis einer UVP hätten sein können (zum Beispiel neue

⁵ Wohl kennt auch das UVP-Gesetz in § 16 Abs 2 das Institut der Mediation, betrachtet dies aber als ein **Zwischenverfahren im ordnungsgemäß eingeleiteten Genehmigungsverfahren**: „Zeigen sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens große Interessenskonflikte zwischen dem Projektwerber/der Projektwerberin und den sonstigen Parteien oder Beteiligten, kann die Behörde das Verfahren auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen. Die Ergebnisse des Mediationsverfahrens können der Behörde übermittelt und von dieser im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten in weiteren Genehmigungsverfahren und in der Entscheidung berücksichtigt werden.“

Pistenverteilungsregelungen, Nachtflugregelungen). Es ist erwähnenswert, dass das unantastbare Grundprinzip der Verhandlungen das ungehemmte Wachstum des Flughafens war⁶, ein Grundsatz der in einer UVP nicht gelten kann. Und, was im Vergleich zu einer UVP besonders schwer wiegt: **die Mediationsvereinbarung ist für die Austro Control nicht bindend** und dieser gegenüber nicht durchsetzbar, da ihr Wirkungsbereich einer zivilrechtlichen Regelung nicht zugänglich ist, was sie ausdrücklich im Vertrag verankern ließ (Punkt II, 6. Absatz und Punkt XIX.6. des Teilvertrages). So kann beispielsweise die Vorgangsweise der Austro Control, im Jahr 2008 um 3.063 Flugzeuge mehr über den Westen Wiens auf der Landebahn 11 landen zu lassen, als der Mediationsvereinbarung entspricht, nur politisch, nicht hingegen rechtlich releviert werden. Die **Auflagen der UVP-Behörde wären hingegen auch für die Austro Control bindend** (§3(3) iVm §17(4) und § 22 UVP-G).

Im zweiten Teil der Mediation ging es um den Bau der 3. Piste; das Ergebnis brachte die FHW AG in das derzeit laufende UVP-Verfahren für den Bau der 3. Piste ein.

Am Ende der Mediation im Jahr 2005 heißt es in der von den Behörden mitunterfertigten Zusammenfassung der „Mediation“ in Punkt XVII: *„Wir sind jedoch der festen Überzeugung, dass der von uns eingeschlagene Weg der Mediation richtig und vom Gesamtergebnis her für alle Beteiligten vorteilhafter war als die Austragung der Konflikte auf rein rechtlicher Ebene.“*⁷

Als die Mediation im Jahr 2000 begann, hatten die FHW AG und die Austro Control 171.682 Flugbewegungen für das Jahr 1999 am Flughafen Wien verzeichnet. Zum Ende der Mediation im Jahr 2005 waren es 230.900 Flugbewegungen (Differenz: 59.218 Flugbewegungen trotz Einbruch im internationalen Flugverkehr im Jahr 2001).

Im Geschäftsbericht 2005 heißt es schließlich: *„Allein in den Jahren 2004 und 2005 wurde in Summe EUR 504,4 Mio. in den Ausbau des Standorts investiert, womit ein Großteil der Vorhaben bereits umgesetzt werden konnte.“*

Das heißt: während Politiker und Bürger mit Verhandlungen in der Mediation beschäftigt waren, setzte der Flughafen unbemerkt große Kapazitätssteigerungsmaßnahmen und warb aktiv Überflugsbelastung an.

In Fortsetzung der Mediation wurde das **Dialogforum** gegründet. Das Dialogforum ist ein privater vom Flughafen Wien finanzierter Verein, der die Ergebnisse der Mediation umsetzen soll und sich laufend mit dem Fluggeschehen am Flughafen Wien befasst. Im Vorstand sind Delegierte der Flughafen Wien AG, des Landes Wien, des Landes Niederösterreich sowie zwei Delegierte von Nachbargemeinden und ein Delegierter des Vereins „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“. Im erweiterten Vorstand sind auch (neben weiteren Mitgliedern) die Austro Control (und somit indirekt das BMVIT) sowie sieben Delegierte des Landes Niederösterreich vertreten (siehe Homepage www.dialogforum.at).

Originalaussage des Geschäftsführers des Dialogforums DI Wolfgang Hesina in einem Email vom 12. Dezember 2007 zum Thema Aufnahme der BI gegen Fluglärm in Wien West und ob die Gespräche im Dialogforum ergebnisoffen sein könnten:

⁶ Stellungnahme des Geschäftsführers des Nationalparks Donau-Auen, 30. Mai 2005.

⁷ Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien vom 17. Juni 2005, 27.

„Eine Entscheidung über eine tatsächliche Aufnahme eines neuen Mitglieds in den Verein Dialogforum Flughafen Wien fällt der erweiterte Vorstand des Dialogforums entsprechend den Vereinsstatuten insbesondere unter der Voraussetzung, dass die Ergebnisse des Mediationsverfahrens und die bisherigen Ergebnisse des Dialogprozesses mitgetragen werden.“

Das heißt, das Dialogforum, ein Verein des Flughafens Wien, sucht sich aus, mit wem es Lärmmanagement betreiben will. Aufgenommen wird nur, wer den „Grundkonsens“ Flughafenwachstum unterstützt.

Völlige Unverbindlichkeit der Ergebnisse der Mediation

Die Austro Control hat in den Mediationsverträgen ausdrücklich festgehalten, dass sie als Behörde nicht an die Ergebnisse gebunden ist. Die Vereinbarungen der Mediation werden auch nicht einmal annähernd eingehalten. Damit wird einmal mehr bewiesen, dass die Mediation eine Farce war.

Verteilung der Landungen gemäß dem 1. Teilvertrag der Mediation in %:

Piste 11	Piste 29	Piste 16	Piste 34	
11,5	20	27,5	41	100 %

Tatsächliche Verteilung der Landungen in %

	Piste 11	Piste 29	Piste 16	Piste 34	
2005	12,4	15,3	24,4	47,8	99,9 %
2006	12,2	15,8	24,7	47,4	100,1 %
2007	10,9	16	25	48,1	100 %
2008	13,8	13,9	28,9	43,3	99,9 %
bis Juli					
2009	12,8	15,2	21,9	50	99,9 %

7. UVP FÜR DEN BAU DER 3. PISTE – EINSPRUCH DES VEREINS UND ANDERER BIS

Der Flughafen Wien hat eine Umweltverträglichkeitserklärung beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung für den Bau einer 3. Start- und Landebahn eingebracht und somit ein UVP-Verfahren eingeleitet.

Der Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West hat fristgerecht Einwendungen gegen den Bau der 3. Piste beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung eingebracht, und zwar mit folgenden Argumenten:

1. Die Lage der 3. Piste ist kapazitätsorientiert gewählt, weder für sich, noch im Gesamtkonzept mit den beiden bestehenden Pisten betrachtet wurde sie umweltoptimiert positioniert:
 - 3. Piste richtet Starts und Landungen auf dicht besiedeltes Wohngebiet; Flugrouten können beliebig ge- und verlegt werden, die Folgen sind unabsehbar;
 - Parallelpistenlage und -betrieb der 3. Piste mit der „alten“ Piste 11
 - ergibt Maximalkapazität für Projektwerber,

- hindert jedoch die Einführung des gekurvten Anflugs auf die „alte“ Piste 11 (dauerhafte „Einzementierung“ der problematischsten Flugschneise; Zielvorgaben der Austro Control aus dem Jahr 2002 gebrochen!),
 - führt zu weiterer Belastung des Stadtgebietes durch teilweises Verlegen der Landungen Piste 16 auf Piste 11 „alt“ zwecks Forcierung des Parallelbetriebs;
 - Alternative Positionierung der 3. Piste zwecks Umweltoptimierung nicht ernsthaft geprüft;
 - Übernahme von Projektteilen aus dem Mediationsverfahren (so auch zur Lage der 3. Piste) ungültig, da keine Parteienidentität besteht;
 - Die Bündelung der Landeanflüge auf Piste 11 (alt) wird weiter verstärkt werden.
2. Der Bedarf und das öffentliche Interesse für den Bau der 3. Piste iS § 71 LuftfahrtG ist nicht gegeben, da die prognostizierte Nachfrage nach den Leistungen des Flughafens durch Billigpreis- und Incentivepolitik künstlich geschaffen ist (Orientierung ausschließlich an Aktionärsinteressen).
 3. Der Standort inmitten dichtest besiedelten Gebietes ist für einen Hub (Drehscheibe) ungeeignet.
 4. Die Umweltverträglichkeit der 3. Piste kann nicht festgestellt werden da die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des bisherigen Ausbaus rechtswidrig unterlassen wurde und daher die UVP auf ungesicherten/ungeprüften Daten aufbaut. Das „Nullszenario“ (§ 145b (5) LuftfahrtG) ist falsch angesetzt.
 5. Die Prüfung für die 3. Piste müsste gemeinsam mit den bisherigen Ausbauten, insbesondere dem Skylink, vorgenommen werden, da die Summe der Ausbauten einem Flughafenneubau gleichkommt (Urteil EuGH im Fall Lüttich).
 6. Die Auswirkungen des Projektes (Emissionen, Immissionen, Folgen für das Klima, Absturzgefahren) sind unvollständig und/oder unrichtig erfasst und bewertet. Jedenfalls ist mit einer unzumutbaren Belästigung zu rechnen. Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe sowie die Notwendigkeit/Zumutbarkeit von Schutzmaßnahmen werden ausschließlich aus der Sicht der Machbarkeit des Projektes angesetzt.

Auch zahlreiche andere Bürgerinitiativen haben Einwendungen eingebracht, in Wien dürften es weitere drei Bürgerinitiativen gewesen sein.

Das Verfahren ist noch im Laufen, wann mit einer Entscheidung in erster Instanz zu rechnen ist, ist ungewiss.

8. RECHTLICHE ABWEHRMASSNAHMEN DER BÜRGER

8.1. Klageversuche

Die AFLG (Verein Antifluglärmgemeinschaft) hat zwei Verfahren unterstützt, bei denen als Klägerin ein in einer Flughafenanrainergemeinde wohnendes Mitglied der AFLG aufgetreten ist.

Klage gegen die Austro Control (2005-2006)

Im ersten Verfahren (vor dem Landesgericht in Zivilrechtssachen Wien) sollte es der Austro Control GmbH untersagt werden, über das aus technischer Sicht unvermeidbare Maß hinaus das Grundstück der Klägerin zu überfliegen. Die erste Instanz wies die Klage ab. In seiner Berufungsentscheidung bestätigte das Oberlandesgericht Wien dieses Urteil. Dies mit der Begründung, die Austro Control GmbH sei als Flugsicherung in Vollziehung der Gesetze und damit als Behörde tätig. Ein Gericht dürfe einer Behörde nicht ihr Tun untersagen oder ihr vorschreiben, wie sie ihre Aufgaben zu erfüllen habe.

Staatshaftungsklage vor dem Verfassungsgerichtshof (2008-2009)

Geklagt wurde die Republik auf Schadenersatz und Feststellung der Haftung für künftige Schäden (insbesondere) wegen mangelhafter Umsetzung der UVP-Richtlinie in das österreichische Recht und Nichtdurchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die bisherigen Ausbauten am Flughafen Wien. Der Verfassungsgerichtshof hat die Klage wegen Unzuständigkeit zurückgewiesen. Begründet hat er das damit, dass der geltend gemachte Schaden nicht unmittelbar auf behauptete Fehlleistungen des Gesetzgebers zurückzuführen, sondern wenn, dann durch Verwaltungsbehörden verursacht sei. Das Handeln (oder Unterlassen) von Behörden könne aber nur Gegenstand eines Amtshaftungsverfahrens vor den ordentlichen Gerichten sein.

8.2. Beschwerdeverfahren bei der EU-Kommission – ex-post UVP (UVB)

Im Oktober 2006 brachten Bürgerinitiativen aus Wien, Niederösterreich und dem Burgenland, vertreten durch die Kanzlei Heger & Partner Rechtsanwälte, bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde wegen Verletzung des Gemeinschaftsrechtes, konkret wegen Verletzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten („UVP-RL“), aufgrund der Rechtswidrigkeit des Ausbaus des Flughafen Wien ein. Die EU-Kommission leitete daraufhin unter der Aktenzahl 2006/4959 ein Vertragsverletzungsverfahren ein.

Die Rechtsverletzung war für die Kommission offensichtlich und mit Schreiben vom 21. März 2007 wurde die Republik Österreich aufgefordert, zu den Vorwürfen der Bürgerinitiativen Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Republik Österreich wurde von der EU-Kommission als nicht ausreichend eingestuft, um die Vorwürfe der Bürgerinitiativen zu entkräften.

Nach intensiver Verhandlungsführung zwischen der Republik Österreich und der EU-Kommission wurde vereinbart, dass die Republik Österreich die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ausbaumaßnahmen seit 1999 nachholen muss (sogenannte „ex-post UVP“).

Am 9. Mai 2008 erhielten die Beschwerdeführer von der Kommission ein Schreiben (datiert 28. April 2008), welches das Ergebnis der Verhandlungen im Wesentlichen wiedergibt wie folgt:

- Die Republik Österreich hat für den Flughafen Wien die UVP ab 1999 nachzuholen, wobei diese ex-post UVP die eigentliche ex-ante UVP nach Möglichkeit nachvollziehen soll und die Grundprinzipien der UVP-RL dabei anzuwenden sind;
- Zu diesem Zweck wird ein Konzept für eine ex-post UVP entwickelt, nach dem vorzugehen ist;
- Das EU-Beschwerdeverfahren wird nur dann als geschlossen zu betrachten sein, wenn die Kommission mit den Ergebnissen der ex-post UVP zufrieden ist.

Das Konzept für die ex-post UVP ist von der Homepage der FHW AG unter <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/via/website.jart?rel=de&contentid=1206599983036&reserve-mode=active> abrufbar.⁸

⁸ Aufrufbar auch unter www.viennaairport.com, Auswahl „→ Flughafen Wien AG“, im Bereich „Service Links“ Auswahl „zu den Ausbauplänen“, im Bereich „weitere Informationen“ Auswahl „Die Erstellung eines "ex-Post Umwelt-verträglichkeitsberichts““.

Aus der Feststellung der Verletzung der UVP-RL ergibt sich zwangsläufig, dass auch das österreichische Recht verletzt sein muss, denn das österreichische UVP-G stellt eine Umsetzung der Richtlinie dar. Bemerkenswert ist, dass die EU-Kommission – obwohl sie eigentlich nur über die Anwendung der UVP-RL in Österreich urteilen darf – einen großen Schritt weitergegangen ist und sich zu folgender Aussage hinsichtlich der Anwendung des österreichischen Rechts hat hinreißen lassen (Mahnschreiben der EU-Kommission auf Seite 5/6):

„Darüber hinaus scheint aber das UVP-Gesetz selbst nicht korrekt angewandt worden zu sein, das etwa in Anhang 1 Z 14 Spalte 1 lit. d die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für eine Änderung von Flugplätzen von einer Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 15.000 in einem fünfjährigen Prognosezeitraum abhängig macht. Dem stehen tatsächliche Erhöhungen um 42.673 von 1995 auf 2000 bzw. um 63.145 von 2000 auf 2005 gegenüber, ohne dass für die damit verbundenen Änderungsmaßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist.

Die Auswirkungen der Flughafenerweiterung betreffend gesteigener Lärm- und Luftbelastung auf das Stadtgebiet von Wien und auf das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Donau-Auen östlich von Wien“ erfordern eine Umweltverträglichkeitsprüfung.“

9. EX-POST-UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT (UVB)

Seit 15.10.2009 ist der Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughafen/verfahren/index.html> abrufbar. Die Republik Österreich versucht damit, aus dem Vertragsverletzungsverfahren bei der EU-Kommission herauszukommen (siehe Punkt 8.2.). Dieses Verfahren hat jedoch nichts mit einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß UVP-Gesetz und UVP-Richtlinie der EU zu tun. Der Verein setzt alles daran, der Kommission zu erklären, warum der Ex-Post-UVB eben nur ein Bericht und kein die Vertragsverletzung heilendes Verfahren ist. Der EU-Bürgerbeauftragte hat seine Unterstützung zugesagt.

Impressum:

Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West und Wienerwaldgemeinden
(ZVR 767318746) www.14gegenflieger.at; office@14gegenflieger.at