

DR. SUSANNE HEGER
DR. MARTIN ULRICH FISCHER
MAG. BARBARA HELENE STEINDL

An

Die Presse, Der Standard, Kurier, Wiener Zeitung,
ORF, Österreich, Heute, Kronenzeitung u.a.

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

Verteiler laut Anhang

Unreflektierte, einseitige und vielfach falsche Information der Öffentlichkeit durch die Medien zur 3. Piste Flughafen Wien

Wien am 13. Juli 2018

Sehr geehrte Damen und Herren Journalisten,

Das Projekt 3. Piste Flughafen Wien wird gerne als Rechtfertigung für das geplante Standortentwicklungsgesetz herangezogen, das die Abwicklung von UVP-Verfahren – auch für Großprojekte – binnen ca. 18 Monaten ermöglichen soll. In der Öffentlichkeit wird verbreitet, dass die UVP für die 3. Piste eine Verfahrensdauer von bereits 17 Jahren aufweisen würde (so z.B. Standard vom 27.06.2018, die Presse vom 27.6.2018, ORF am 27.06.2018). Die Behauptung der Verfahrensdauer von 17 Jahren für die UVP der 3. Piste ist falsch.

Es wird auch verbreitet, die 3. Piste würde das Fluglärmproblem in Wien lösen (z.B. www.orf.at am 12.06.2018). Genau das Gegenteil ist der Fall. Die 3. Piste wird den Flugverkehr über Wien drastisch verstärken. Generell ist die Berichterstattung über die 3. Piste äußerst einseitig und stützt sich offensichtlich nahezu ausschließlich auf Informationen und Presseaussendungen der Flughafen Wien AG und ihrer Unterstützer.

Wir vertreten eine Verfahrenspartei im UVP-Verfahren zur 3. Piste, wissen also wovon wir sprechen. Dieser Brief ist ein Versuch, wesentlichen in den Medien kursierenden Falschmeldungen entgegen zu treten und den Anstoß für eine ausgewogenen Berichterstattung zur 3. Piste zu geben.

1. Zur fälschlich behaupteten Verfahrensdauer von 17 Jahren

Das Verfahren wurde durch Einbringung der Umweltverträglichkeitserklärung am 1. März 2007 begonnen, also vor 11 Jahren und nicht vor 17 Jahren. Der Projektwerber musste seine mangelhafte Einreichung insgesamt fünfmal korrigieren, bevor diese im Sommer 2011, also vor 7 Jahren, mündlich verhandelt werden konnte. Die Zeit der Verbesserung durch den Projektwerber ist diesem anzulasten und hat nichts mit der durch die Rechtslage bedingten Verfahrensdauer zu tun.

Bis heute hat die Flughafen Wien AG den nach § 69 Abs 1 lit g LFG¹ verlangten Finanzierungsplan im Verfahren nicht vorgelegt, sodass bis heute diese Genehmigungsvoraussetzungen für die 3. Piste gemäß § 71 Abs. 1 lit c LFG² nicht vorliegt.

Das Rechtsmittelverfahren verzögerte sich, weil es in die große Verwaltungsreform fiel. Der Unabhängige Umweltsenat wurde nicht mehr tätig, sondern wartete die Schaffung des Bundesverwaltungsgerichtes ab und übergab diesem den Akt. Auch diese Sondersituation hat mit der Verfahrensdauer an sich nichts zu tun. Die reale Dauer eines UVP-Verfahrens für ein Großprojekt liegt heute also bei fünf bis sieben Jahren, was angesichts des Umfangs von Projekten wie die 3. Piste und im Vergleich zu anderen Verfahren (siehe beispielsweise die Verfahrensdauer vor Zivilgerichten) keineswegs außergewöhnlich ist.

Der Flughafen errechnet die Verfahrensdauer von 17 Jahren unter Einbeziehung der von ihm frei erfundenen „Mediation“. Doch diese hat mit dem UVP-Verfahren nichts zu tun.

2. Zu der dem UVP-Verfahren vorgelagerten Flughafen-„Mediation“ und zum Dialogforum:

Die Flughafen-„Mediation“ war keine Mediation im rechtlichen Sinn, insbesondere nicht eine Mediation im Sinne des § 16 Abs 2 UVP-G, da eine solche erst nach Beginn, also im Rahmen eines bestehenden UVP-Verfahrens mit den Parteien dieses Verfahrens durchgeführt werden hätte können.

Die Lage der Piste stand vor der Mediation fest. Bereits im Sommer 1998 sprach sich Hartmut Frick, Professor für Technologie und Logistik des Luftverkehrs (TU Dresden), für eine parallele Piste südlich zur bestehenden Piste 11/29 aus³.

¹ § 69. (1) Luftfahrtgesetz: „Im Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung sind anzugeben:

a) die Art des geplanten Zivilflugplatzes (§§ 63 bis 65),

...

g) der Nachweis der für das Vorhaben erforderlichen finanziellen Mittel (Finanzierungsplan).“

² § 71. (1) Luftfahrtgesetz: Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu erteilen, wenn

a) das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist,

b) ...

c) die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten, und

d) sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

³ Presseaussendung des damaligen Wiener Stadtrates Svihalek vom 30. Juni 1998 (APA0143 5 CI 0403 WI).

Keine einzige Wiener Bürgerinitiative hat dem Projekt zugestimmt. Die einzige Bürgerinitiative aus Wien in der Mediation, die „Wiener Bürgerinitiative“, stieg nach 2,5 Jahren im Mai 2003 aus der Mediation aus. Die Vertreterin, Frau MMag. Meyer, stellte die Legitimität und Sinnhaftigkeit der Mediation offen in Frage und zog sich zurück⁴. Auch andere Bürgerinitiativen verließen unter Protest die Mediation, so die Bürgerinitiative Bürgerlärm gegen Fluglärm und die Bürgerinitiative Enzersdorf Margarethen. Demgegenüber ist die Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ eine unmittelbare Folge der Mediation, in der nämlich im bestehenden Pistensystem eine neue Starterroute über Wien Liesing beschlossen wurde. Auch sie hat Berufung (bzw. Beschwerde) gegen die 3. Piste erhoben.

Mehrere Bürgerinitiativen haben die Zustimmung zur Abschlusserklärung der Mediation verweigert, einige nur mit Vorbehalt zugestimmt. Vorbehaltlos zugestimmt hat nicht einmal ein halbes Dutzend Bürgerinitiativen aus Dörfern in der Umgebung des Flughafens. Deutlich gegen das Projekt sprachen sich (u.a.) der Geschäftsführer der Nationalpark Donau-Auen GmbH sowie der damalige Bezirksvorsteher für den 13. Wiener Gemeindebezirk aus, der in weiser Voraussicht darauf hinwies, dass die 3. Piste zu einem Anstieg der Belastungen für Hietzing führen wird und der gekurvte Anflug nicht gesichert ist⁵.

Die von uns vertretene Bürgerinitiative hat sich nach den Kriterien des § 19 Abs 4 UVP-G konstituiert. Im Gegensatz dazu stand die Legitimation als Bürgerinitiative in der „Mediation“ ausschließlich im Ermessen der Veranstalter.

Zur Behauptung Günther Ofners "ausschließlich Aktivisten oder Anwälte, die außerhalb des Dialogprozesses angesiedelt sind" hätten Einspruch erhoben (Die Presse 11.05.2018):

Diese Behauptung ist falsch und schwer untergriffig gegenüber Rechtsanwälten, die ihre in § 9 Rechtsanwaltsordnung festgeschriebene Pflicht erfüllen, die Rechte ihrer Mandanten mit Eifer, Treue und Gewissenhaftigkeit zu vertreten.

Wie bereits dargestellt entspricht der in der Öffentlichkeit kolportierte große Konsens in der „Mediation“, der nun im „Dialogforum“ weiter geführt würde, nicht den Tatsachen. Die Bürgerinitiativen, die Ofner als „Aktivisten“ abtut, sind ganz normale Bürgerinnen und Bürger, die sich gemäß § 19 Abs 4 UVP-G als Bürgerinitiative im UVP-Verfahren konstituiert haben.

Zum Vorwurf der Dialogferne ist überdies anzumerken, dass im „Dialogforum“ nur mitmachen darf, wer sich zum Wachstum des Flughafens bekennt und die 3. Piste unterstützt. Darüber hinaus fehlt dem „Dialogforum“ die rechtliche Legitimation in das Fluggeschehen einzugreifen. Die Lenkung des Luftverkehrs mit der Verpflichtung auf minimale Immissionen zu achten, fällt gemäß § 120a LFG⁶ in die Verantwortung der Austro Control. Diese Aufgaben den Bürgern zuzuschieben

⁴ Stellungnahme der Obfrau MMag. Evelyn Meyer vom 30. Juli 2008 an die NÖ LReg als UVP-Behörde.

⁵ Zusammenfassung der Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens und Erklärungen der Verfahrensparteien.

⁶ Gemäß § 120a LFG hat die Austro Control GmbH die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren festzulegen sowie die dafür erforderlichen Anordnungen zu treffen. Sie hat dabei „auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.“ [Hervorhebung durch die Autoren]

und sie gegen bezahlte Luftfahrtvertreter anverhandeln zu lassen, ist Missbrauch des Instruments der Bürgerbeteiligung.

3. Zur Meldung, die 3. Piste könnte das Wiener Fluglärmproblem lösen (www.orf.at vom 12.06.2018)

Die Dreistigkeit, mit der die Austro Control und das „Dialogforum“ der Öffentlichkeit vortäuschen, durch die 3. Piste könnte die Fluglärmsituation in Wien verbessert werden, ist erschreckend. Es ist nicht das erste Mal, dass die Wiener Bevölkerung zum Fluglärmthema belogen wird.

Falschinformation 1 aus 2002 (www.orf.at vom 3.9.2002):

2002 versprach der Chef der Austro Control, Johann Zemsky, für das Jahr 2007 den gekurvten Anflug („curved approach“) für die 1. Piste (Westeinflugschneise), um Wien von den Landeanflügen zu entlasten. Aufgrund der Lage der dritten Piste wird aber der gekurvte Anflug auf die 1. Piste verunmöglicht und der Geradeausanflug quer über die Stadt Wien auf die 1. Piste für immer einzementiert: Sämtliche vom Flughafen eingereichten Szenarien für den Betrieb im Dreipistensystem gehen vom Geradeausanflug auf die Piste 11 aus.

Zur aktuellen Falschinformation (www.orf.at vom 12.06.2018):

„So, wie sie derzeit geplant ist, würde die dritte Piste parallel zur Piste 11/29 verlaufen - und zwar in 2.400 Metern Entfernung. Sie könnte bei Ostwind dann alternativ auch angeflogen werden. Das Dialogforum hat ausgehandelt, dass dieser Anflug dann „gekurvt“ erfolgen soll.“

Das Ganze hat nur einen großen Haken: die Massenanflugstauglichkeit im „curved approach“ konnte im gesamten UVP-Verfahren nicht nachgewiesen werden. Es wird noch Jahrzehnte dauern, bis die Flugzeuge entsprechend umgerüstet sind – eine Tatsache, die sogar das BMVIT zugeben musste⁷. Die Bewilligung der 3. Piste erfolgte ohne Auflage, dass sie nur im gekurvten Anflugverfahren betrieben werden dürfte.

Die Flughafen Wien AG strebt ausdrücklich einen Parallelbetrieb mit parallelen Starts und Landungen an.⁸ Für die Landeüberflüge über Wien ergeben sich somit zwei Szenarien, von denen das erste das wahrscheinlichere ist:

⁷ Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 6083/J durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom 09. September 2015, 5940/AB.

⁸ Revision der Flughafen Wien AG und der NÖ LReg, 32, Pkt. 7.1.; ebenso 59, 3. Pkt.

Szenario 1: Alle Landungen bei SO-Wind werden auf der „alten“ 1. Piste durchgeführt und die Starts auf der neuen 3. Piste Richtung Osten, die 2. Piste liegt still.



SZENARIO 1

Szenario 2: Es erfolgt ein Parallelanflug über Wien auf die 1. und 3. Piste zum Aufteilen der Landungen auf beide Pisten (alt und neu). Starts erfolgen auf beiden Pisten Richtung Osten. Die 2. Piste liegt still.



SZENARIO 2

Dieses zweite Szenario mit parallelem Geradeausanflug war Bestandteil der Einreichung durch den Flughafen Wien und wurde zwischenzeitlich zurückgezogen. Es gibt aber keine verbindliche Auflage im Genehmigungsbescheid, die einen solchen Parallelanflug für die Zukunft verhindert. Darauf kann jederzeit zurückgegriffen werden.

4. Zur Falschinformation der Öffentlichkeit über die wirtschaftlichen Daten des Projektes

4.1 Bedarf:

In der Anlage zu diesem Schreiben finden sich die Kennzahlen der Flughafen Wien AG für Flugbewegungen und Passagiere.

Der Öffentlichkeit vorenthalten wird das Faktum, dass der Flughafen Wien seine Prognosen anlässlich der Einreichung von 32,5 Millionen Passagieren und 335.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 weit verfehlen wird⁹.

Ende 2017 verzeichnete er um 30.000 Flugbewegungen *weniger* als im Einreichjahr 2007, gegenüber dem Spitzenjahr 2008 sogar um 42.000 Flugbewegungen weniger.

Jahr	2007	2008	2017
Flugbewegungen	254.876	266.402	224.508

Aus diesem Grund gibt die Flughafen Wien AG im Verfahren mittlerweile an, dass mit Kapazitätsengpässen erst im Jahr 2030 zu rechnen sei. Ursprünglich sollte die Piste im Jahr 2012¹⁰ (!) in Betrieb gehen. Der Projektzeitpunkt wurde also bereits mangels Bedarf um 18 Jahre verschoben. Der Flughafen hat sich bei den Passagierzahlen verrechnet und überdies nicht bedacht, dass die Flugzeuge größer und dichter bestuhlt werden würden.

Bei der Einreichung rechnete der Flughafen für das Jahr 2020 im mittleren Szenario mit 32,5 Millionen Passagieren. Real hatte er Ende 2017 24.392.805 Passagiere.

Dass sich die Zahlen 2018 nun nach langem deutlicher nach oben bewegen liegt daran, dass der Flughafen eine maximale Billigpreispolitik mit Billig-Airlines fährt (EasyJet, Vueling, WizzAir, Lauda Motion, Level etc.) und durch die Halbierung der Flugabgabe eine weitere Steuersubvention (näher dazu Punkt 5) erhalten hat.

Der Flughafen Wien entwickelt sich – nach eigenen Angaben¹¹ – immer mehr zum Billigairline-Flughafen und erwartet Passagierzuwachs nur noch von Low-Cost-Carriern¹². Der Traum vom Hub

⁹ Einreichdokument 30.03., Rev.1 vom 20.11.2007 „Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“.

¹⁰ Allgemeiner Mediationsvertrag Juni 2005, 6 (Dokument 30.02 zur UVE).

¹¹ Flughafen Wien AG, Geschäftsbericht 2016, 25: „Zunehmende Bedeutung für die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien haben die Low-Cost-Carrier, die 2016 starke Zuwächse verbuchen können: In diesem Ranking verzeichneten auch heuer wieder Eurowings und easyJet die stärksten absoluten Zuwächse.“

¹² Flughafen Wien AG, Geschäftsbericht 2016, 71.

ist vorbei. Der Anteil an Transferpassagieren ist seit Jahren rückläufig und stagniert derzeit bei 26,4%.

Angesichts der Klimakrise ist diese Billigpreispolitik, die künstlich Bedarf generiert, verantwortungslos. In Anbetracht der Volatilität des Billigpreissektors ist das Projekt 3. Piste hoch riskant.

4.2 Arbeitsplätze

Der Flughafen behauptet, dass von der Umsetzung des Projekts 3. Piste 30.000 Arbeitsplätze abhängen. Diese Behauptung wird von den Medien unreflektiert übernommen¹³. Kaum eine Berichterstattung über den Flughafen kommt ohne Jubel über die Arbeitsplätze aus.

Die angegebenen Arbeitsplatzzahlen beruhen zum einen auf Übertreibung, zum anderen darauf, dass zu den direkten (am Flughafen angesiedelten) und indirekten (unmittelbare Zulieferer) Arbeitsplätzen auch die so genannten „induzierten“ Arbeitsplätze hinzugerechnet werden. „Induzierte“ Arbeitsplätze sind solche, die entstehen, wenn Mitarbeiter der Luftfahrt ihr Einkommen privat ausgeben, also wenn sie sich zum Beispiel in einem Möbelgeschäft einen neuen Kasten kaufen.

Dass diese Art von Berechnung methodisch falsch ist, liegt auf der Hand: Würden alle Industrien nach dieser Methode die ihnen zuzurechnenden Arbeitsplätze berechnen, dann würde die Arbeitskraft eines Landes bei Weitem nicht zur Abdeckung des Bedarfs ausreichen¹⁴. Auch sind „induzierte“ Arbeitsplätze kein Spezifikum des Flughafens: Ein Beschäftigter in der Luftfahrtindustrie ist mit ähnlich großer indirekter und induzierter Beschäftigung verbunden wie ein Beschäftigter in anderen Branchen¹⁵.

Der Flughafen behauptet auch in Geschäftsberichten und im UVP-Verfahren, auf 1 Million Passagiere kämen 1.000 bzw 1.100 Arbeitsplätze und auf jede weitere Million weitere 1.000 Arbeitsplätze am Standort¹⁶. Das mag vor Jahrzehnten seine Richtigkeit gehabt haben.

Angesichts von self-check-in und „baggage drop-off“, einem sinkenden Anteil einheimischer Airlines, die für Österreicher typischerweise als Arbeitgeber fungieren, und immer mehr Billigairlines ist das Utopie.

Das Verhältnis direkte Arbeitsplätze zu Passagieren am Flughafen Wien entwickelt sich zu 300 Arbeitsplätze auf 1 Million Passagiere. Das ist heute die Kennzahl für Billig-Airports¹⁷.

¹³ Kurier 11.02.2017, Nein zu dritter Piste: Zittern um 30.000 neue Jobs.

¹⁴ CE Delft, The Economics of Heathrow expansion (2008), 16.

¹⁵ Thießen, Arbeitsmarkt und Luftverkehr, WISO direkt 10/2016, 2 (<http://library.fes.de/pdf-files/wiso/10252.pdf> [12. Juli 2018]).

¹⁶ Flughafen Wien AG, Geschäftsbericht 2004, 56.

¹⁷ Thießen, Arbeitsmarkt und Luftverkehr, 3: „1975 kamen auf eine Million beförderte Passagiere noch etwa 2.100 Jobs an Flughäfen. 2005 war bedingt durch Rationalisierungen diese Zahl auf 850 Jobs gesunken. In Zukunft wird mit 500 Jobs / eine Million Passagiere gerechnet. An typischen Low Cost Airports kommen heute schon Werte von 300 Jobs /eine Million Passagiere vor.“

4.3. Projektkosten

Wie gesagt, der gesetzlich als Genehmigungsvoraussetzung definierte Finanzierungsplan (§ 69 Abs 1 lit g LFG) wurde von der Flughafen Wien AG im Verfahren nicht vorgelegt. Die Kosten des Projektes, denen auch die Kosten der Stilllegung der 2. Piste zuzurechnen sind, sind ein streng gehütetes Geheimnis und werden der Öffentlichkeit vorenthalten.

5. Der Öffentlichkeit verschwiegene Steuersubventionen

Wussten Sie, dass in Österreich selbst Grundnahrungsmittel wie Brot und Milch höher besteuert sind als Flugtickets?

- Alle Flüge, die Österreich verlassen, sind bei gleichzeitigem Vorsteuerabzug von der Umsatzsteuer befreit (§ 6 Abs 1 Z 3 lit d Umsatzsteuergesetz); Ausnahme: innerösterreichische Flüge 13 % USt.
- Flughäfen sind von der Grundsteuer befreit (§ 2 Z 9 lit b Grundsteuergesetz).
- Kerosin ist von der Mineralölsteuer befreit (§ 4 Abs 1 Z 1 Mineralölsteuergesetz).
- Flugtickets unterliegen nur der Flugabgabe:

Seit 1.1.2018 EUR 3,50 für die überwiegende Zahl der Flüge (Kurzstrecke: innereuropäisch, aber auch Teile des Nahen Ostens), EUR 7,50 für die Mittelstrecke (z.B. Zentralasien, Zentralafrika) und EUR 17,50 für die Langstrecke (z.B. USA, Asien), Transfer- und Transitpassagiere ausgenommen.

Die Luftfahrt ist also maximal subventioniert, die Umweltkosten sind vollständig externalisiert.

6. Das am 23. März 2018 ergangene Erkenntnis des BVwG ist unter Umständen zu Stande gekommen, die ein faires Verfahren nicht zuließen (Art 6 EMRK, Art 47 GRC).

Der gesamte bisherige Verfahrensgang war von massiven Werbe- und Pressekampagnen der Flughafen Wien AG, Druckausübung seitens der Regierung und Interessenvertretungen, versuchter Anlassgesetzgebung und Angriffen auf die Verwaltungsgerichtsbarkeit bis hin zur persönlichen Diskreditierung und Einschüchterung der Richter gekennzeichnet.

Im Anschluss an das Erkenntnis des BVwG vom 2. Februar 2017, mit dem der Bau der 3. Piste aus Klimaschutzgründen untersagt wurde, folgten im März 2017 bereits Ermittlungen gegen Mitglieder des erkennenden Senats wegen Amtsmissbrauchs¹⁸. In der Öffentlichkeit fand eine brutale Richterschelte statt.

¹⁸ Der Standard 22. März 2017, Dritte Piste in Schwechat: Angriff auf Richter.

Die Flughafen Wien AG unternahm eine massive Werbekampagne für die dritte Piste und zeichnete ein besonders düsteres Bild für den Fall, dass sie nicht bewilligt werden sollte¹⁹, z.B. mit Slogans wie „Entweder 30.000 neue Jobs bei uns. Oder in Bratislava“, die jeder sachlichen Grundlage entbehren.

Von einem unabhängigen Verfahren im Sinne Art. 6 EMRK kann bei der 3. Piste am Flughafen Wien längst nicht mehr gesprochen werden.

7. Kritik an den Medien und Ausblick


Dass es sich bei der 3. Piste am Flughafen Wien nicht um ein zukunftsweisendes nachhaltiges Projekt handelt, ist evident. Umso mehr mühen sich der Flughafen und seine Lobby um Falschinformation der Öffentlichkeit. Dieser Strategie folgen die Medien in weiten Teilen willfährig. Eine sachliche und unabhängige Berichterstattung zum Projekt 3. Piste am Flughafen Wien gibt es nicht.

Sollte die 3. Piste realisiert werden, wird es ein fürchterliches Erwachen geben, sowohl hinsichtlich der von ihr ausgehenden drastischen Fluglärmfolgen für den Wiener Ballungsraum als auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen. Der Steuerzahler wird einspringen müssen, wenn sich der Flughafen übernommen hat, denn den Flughafen Wien kann man nicht in Konkurs gehen lassen. Dass der Flughafen Wien nicht in der Lage ist, die Situation ausreichend verlässlich abzuschätzen, ergibt sich schon daraus, dass sich sämtliche Verkehrsprognosen, die er in dem UVP-Verfahren bisher vorgelegt hat, als falsch erwiesen haben. Die Verweigerung der gesetzlich vorgeschriebenen Vorlage eines Finanzierungsplanes für die 3. Piste spricht Bände.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung. Wir sind auch bereit, Unterlagen vorzulegen.

In der Hoffnung, dass wir mit diesem Schreiben eine objektive Auseinandersetzung der österreichischen Medien mit dem Projekt 3. Piste anstoßen konnten, verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



Dr. Susanne Heger und Dr. Martin Fischer

¹⁹ Die Presse 24. April 2017, Flughafen Wien wirbt mit alarmierenden Slogans für dritte Piste.

FLUGHAFEN WIEN
Flugbewegungen 1995 – 2017^{20,21}

Jahr	Flugbewegungen gesamt	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr prozentuell
1995	143.799		
1996	154.912	11.113	7,73%
1997	156.748	1.836	1,19%
1998	165.242	8.494	5,42%
1999	171.682	6.440	3,90%
2000	186.472	14.790	8,61%
2001	185.425	- 1.047	- 0,56%
2002	186.782	1.357	0,73%
2003	197.069	10.287	5,51%
2004	224.811	27.742	14,08%
2005	230.900	6.089	2,71%
2006	237.490	6.590	2,85%
2007	254.876	17.386	7,32%
2008	266.402	11.526	4,52%
2009	243.432	- 22.970	- 8,62%
2010	246.146	2.714	1,11%
2011	246.157	11	0,0%
2012	244.647	- 1.499	- 0,6%
2013	231.178	- 13.469	- 5,5%
2014	230.781	- 397	- 0,17%
2015	226.811	- 3.970	- 1,72%
2016	226.398	- 413	- 0,18%
2017	224.568	-1.830	- 0,81%

Flughafen Wien Passagiere und Transferanteil 1998 – 2017

Jahr	Passagiere gesamt	Veränderung zum Vorjahr absolut / prozentuell	Anteil der Transferpassagiere absolut / prozentuell
1998	10,6 Mio.		2,8 Mio. (26,4 %)
1999	11,2 Mio.	0,6 Mio. (5,7%)	3,1 Mio (27,7 %)
2000	11,9 Mio.	0,7 Mio. (6,3%)	3,4 Mio. (28,6 %)
2001	11,9 Mio.	0%	3,8 Mio. (31,9 %)
2002	12,0 Mio.	0,1 Mio. (0,8%)	4,2 Mio. (35,1 %)
2003	12,8 Mio.	0,8 Mio. (6,7%)	4,3 Mio. (33,6 %)
2004	14,8 Mio.	2,0 Mio. (15,6%)	5,1 Mio. (34,5%)
2005	15,9 Mio.	1,1 Mio. (7,4%)	5,4 Mio. (34,0%)
2006	16,9 Mio.	1,0 Mio. (6,3%)	5,7 Mio. (33,7%)
2007	18,8 Mio.	1,9 Mio. (11,2%)	6,0 Mio. (31,9%)
2008	19,7 Mio.	0,9 Mio. (4,8%)	5,9 Mio. (30,0%)
2009	18,1 Mio.	-1,6 Mio. (-8,1%)	5,5 Mio. (30,3%)
2010	19,7 Mio.	1,6 Mio. (8,8%)	5,9 Mio. (30,0%)
2011	21,1 Mio.	1,4 Mio. (7,1%)	6,5 Mio. (30,8%)
2012	22.165.794	1,1 Mio. (5,2%)	7.052.530 (31,8%)
2013	21.999.926	-165.832 (-0,75%)	6.794.632 (30,9%)
2014	22.483.158	483.232 (2,2%)	6.531.198 (29,0%)
2015	22.775.054	291.896 (1,3%)	6.296.386 (27,7%)
2016	23.352.016	576.962 (2,5%)	6.172.666 (26,4%)
2017	24.392.805	1.040.789 (4,45%)	6.442.112 (26,4%)

²⁰ Flughafen Wien, <http://www.vie-umwelt.at>.

²¹ http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/publikationen_und_berichte/geschaeftsberichte.

Verteiler

Per Briefpost

Vorab per E-Mail

Die Presse

Hainburger Straße 33

1030 Wien

z.H. Chefredaktion (chefredaktion@diepresse.com)
Herrn Matthias Auer (matthias.auer@diepresse.com)
Herrn Clemens Fabry (clemens.fabry@diepresse.com)
Frau Judith Hecht (judith.hecht@diepresse.com)
Herrn Gerhard Hofer (gerhard.hofer@diepresse.com)
Herrn Jakob Zirm (jakob.zirm@diepresse.com)

Der Standard

Vordere Zollamtsstraße 13

1030 Wien

z.H. Redaktion (redaktion@derstandard.at)
Herrn Andreas Schnauder (andreas.schnauder@derStandard.at)
Herrn Eric Frey (eric.frey@derStandard.at)

Kurier

Leopold-Ungar-Platz 1

1190 Wien

z.H. Redaktion (service@kurier.at)
Frau Irmgard Kischko (irmgard.kischko@kurier.at)
Frau Katharina Zach (katharina.zach@kurier.at)
Herrn Kid Möchel (kid.moechel@kurier.at)
Herrn Bernhard Ichner (bernhard.ichner@kurier.at)
Frau Andrea Hodoschek (andrea.hodoschek@kurier.at)

Wiener Zeitung

Media Quarter Marx 3.3

Maria-Jacobi-Gasse 1

1030 Wien

z.H. Chefredaktion (chefredaktion@wienerzeitung.at)
Frau Petra Tempfer (petra.tempfer@wienerzeitung.at)
Herr Simon Rosner (simon.rosner@wienerzeitung.at)

ORF

Würzburggasse 30

1136 Wien

z.H. Redaktion (kundendienst@orf.at)
Herrn Gernot Rohrhofer (gernot.rohrhofer@orf.at)

Österreich

Friedrichstraße 10

1010 Wien

z.H. Redaktion (redaktion@oe24.at)

Heute

Heiligenstädter Lände 29/6

1190 Wien

z.H. Christian Nusser, Chefredakteur (c.nusser@heute.at)

Kronenzeitung

Muthgasse 2

1190 Wien

z.H. Chefredaktion (chefredaktion@kronenzeitung.at)

Politikredaktion (politik@kronenzeitung.at)

Wirtschaftsredaktion (wirtschaft@kronenzeitung.at)

Profil

Taborstraße 1-3

1020 Wien

z.H. Redaktion (redaktion@profil.at)

News

Taborstraße 1-3

1020 Wien

z.H. Redaktion (redaktion@news.at)

Trend

Taborstraße 1-3

1020 Wien

z.H. Herrn Andreas Lampl, Chefredaktion (lampl.andreas@trend.at)

Herrn Andreas Weber, Chefredaktion (weber.andreas@trend.at)

Der Falter

Marc-Aurel-Straße 9

1011 Wien

z.H. Redaktion (wienzeit@falter.at)

Herrn Josef Redl (redl@falter.at)

Die Zeit

Redaktion Wien

Alserstraße 26/6a

1090 Wien

z.H. Herrn Joachim Riedl (joachim.riedl@zeit.de)

Börse Express

Mölkergasse 4/2

1080 Wien

z.H. Redaktion (office@boerse-express.com)

Salzburger Nachrichten

Karolingerstraße 40

5021 Salzburg

z.H. Herrn Manfred Perterer, Chefredaktion (manfred.perterer@sn.at)

Kleine Zeitung

Gadollaplatz 1

8010 Graz

z.H. Redaktion (redaktion@kleinezeitung.at)

Oberösterreichische Nachrichten

Promenade 23

4010 Linz

z.H. Redaktion (redaktion@nachrichten.at)

Tiroler Tageszeitung

Brunecker Straße 3

6020 Innsbruck

z.H. Redaktion (redaktion@tt.com)

Vorarlberger Nachrichten

Gutenbergstraße 1

6858 Schwarzach

z.H. Redaktion (redaktion@vn.at)

Niederösterreichische Nachrichten

Gutenbergstr. 12

3100 St. Pölten

z.H. Herrn Walter Fahrnberger, Chefredakteur (w.fahrnberger@noen.at)

Herrn Daniel Lohninger, Chefredakteur (d.lohninger@noen.at)

Burgenländische Volkszeitung

Hauptstraße 52a

7000 Eisenstadt

z.H. Chefredaktion (chefredaktion@bvz.at)

Zur Kenntnis an:

Süddeutsche Zeitung

Hultschiner Straße 8

81677 München

Deutschland

z.H. Redaktion (redaktion@sueddeutsche.de)

Die Zeit

Helmut-Schmidt-Haus

Buceriusstraße, Eingang Speersort 1

20095 Hamburg

Deutschland

z.H. Redaktion (DieZeit@zeit.de)