

FLUGHAFEN WIEN – FLUGGESCHEHEN WIEN

Analysepapier Juli 2015

Inhaltsangabe:

A. WIRTSCHAFTLICHKEIT – ÖFFENTLICHES INTERESSE

1. Fehlen des öffentlichen Interesses iSd § 71 LFG für den Bau der 3. Piste am Flughafen Wien
 - 1.1. Konkret bezogen auf den Flughafen Wien
 - a) Der Zug für den erfolgreichen Aufbau eines „Hub“ ist abgefahren.
 - b) Die im Verfahren vom Flughafen eingereichten Prognosen zu den Flugbewegungen haben sich bereits jetzt als falsch erwiesen.
 - c) Abwälzung des Insolvenzrisikos auf den Steuerzahler
 - 1.2. Gesamtwirtschaftliche Betrachtung
 - a) Aufgrund von Steuerprivilegien trägt die Luftfahrt kaum zum Staatshaushalt bei
 - b) Die Flughafenstrategie führt zur Verlagerung der Wertschöpfung ins Ausland
 - c) Die vom Flughafen angegebenen Arbeitsplatzzahlen sind weit überhöht
 - d) Die Kostenseite ist unterbeleuchtet: Gesundheitskosten, Liegenschaftsentwertung, Ressourcenverbrauch ohne Steuern zu zahlen
 - e) Der Anstieg an Flugbewegungen und Passagieren ist eine Folge von Wirtschaftswachstum aber kein Auslöser
2. Gründe, die ein zukünftiges Wachstum in Frage stellen

B. ENTWICKLUNGSSZENARIOEN BEI STEIGENDEM BEDARF

- 1.1 Die dritte Piste ist ein Umweltdesaster für Wien - Pistenkonstellation
- 1.2 Zweiter Flughafen 1966 erstmals ein Thema
- 1.3 Kooperation mit und Ausbau des Flughafens Bratislava
- 1.4 Gemeinsamer österreichisch-slowakischer Wirtschaftsraum

C. FLUGGESCHEHEN RUND UM UND ÜBER WIEN

1. Rechtliches
 - 1.1 Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15
 - 1.2 §120a Luftfahrtgesetz „Allgemeine Flugsicherungsanordnungen“
 - 1.3 Regelung des Flugeschehens in der „Mediation“ – Lärmmanagement im Dialogforum
2. Westeinflugschneise
3. Starterroute Liesing

D. WÄHLERPOTENZIAL

E. FORDERUNGEN DER WÄHLER AUS DEN BETROFFENEN BEVÖLKERUNGSGRUPPEN

ANHÄNGE:

- Anhang 1: Flugbewegungen 1995 - 2014 sowie 1. Quartal 2015
Anhang 2: Passagiere und Transferanteil 1998 - 2014 sowie 1. Quartal 2015
Anhang 3: Westeinflugschneise Wien - Zahl der Landeanflüge 1991-2014 sowie 1. Quartal 2015
Anhang 4: Flugeschehen Liesing

A. WIRTSCHAFTLICHKEIT – ÖFFENTLICHES INTERESSE

1. Fehlen des öffentliche Interesses iSd § 71 LFG für den Bau der 3. Piste am Flughafen Wien

1.1. Konkret bezogen auf den Flughafen Wien

- a) Der Zug für den erfolgreichen Aufbau eines „Hub“ ist abgefahren.

Es gibt keinen Homecarrier im Sinne einer eigenen Airline, die in Partnerschaft mit dem Flughafen agieren würde.

Die AUA wurde im Wesentlichen in zwei großen Schritten wirtschaftlich ruiniert: a) politisch verordnete Übernahme der Lauda Air; b) politisch verordnetes defizitäres Anfliegen von neuen Destinationen bei gleichzeitiger „Adoption“ eines zweiten Home Carriers (Sky Europe) durch den Flughafen, der die AUA am Heimatflughafen konkurrenziert hat. Die Folge: Übernahme durch die Lufthansa bei gleichzeitiger Subvention aus österreichischen Steuergeldern i. d. H. von € 500 Mio. an die AUA, Verlust des Homecarriers. (Die Sky Europe ging letztlich in Konkurs.)

Der dritte Schritt für den wirtschaftlichen Ruin der AUA steht bevor: Der Flughafen hofft Emirates als eine Art Homecarrier zu gewinnen und baut für den A380 der Emirates sogar den alten Terminal um¹. Die AUA ist weiter auf Abwärtskurs².

- b) Die im Verfahren zur Bewilligung der 3. Piste vom Flughafen eingereichten Prognosen haben sich bereits jetzt als grob falsch erwiesen.

Die Zahl der Flugbewegungen ist in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. Derzeit verzeichnet der Flughafen Wien pro Jahr rund 35.000 Flugbewegungen weniger als in Spitzenzeiten³ und selbst in diesen war die Kapazität nicht voll ausgeschöpft.

Das von Flughafenseite beauftragte Prognosegutachten zur Rechtfertigung des Bedarfs gemäß § 71 LFG hat sich bereits jetzt als falsch erwiesen. Der Sachverständige der Interplan Consult GmbH musste seine eigenen Prognosen bereits um 10 Jahre (!!) nach hinten verschieben⁴. Dieselbe Intraplan Consult GmbH hat für zahlreiche deutsche und schweizerische Flughäfen ähnliche bzw. in der Mehrzahl ähnlich falsche Prognosegutachten erstellt. Am 25.1.2015 titelte die Süddeutsche gerade zu jenem Gutachter im Zusammenhang mit dem Bewilligungsverfahren für eine 3. Piste am Flughafen München „Gutachter lag regelmäßig daneben.“⁵ Dem vorangegangen war eine Studie der TU Chemnitz, die schwere methodische Mängel der Gutachten der Intraplan aufzeigt⁶.

¹ Die Presse 23.01.2015: „Emirates: A380 landet bald in Wien“.

² <http://www.format.at/newsticker/aua-jaenner-prozent-passagieren-5502281>
<http://wien.orf.at/news/stories/2688923/>; www.tip-online.at/news/32195/austrian-119-weniger-passagiere
(13. Apr. 2015, "Austrian: 11,9% weniger Passagiere").

³ Vergleiche Flugbewegungen 2008: 266.402 und 2014: 230.781.

⁴ 3. Verhandlungstag vor dem BVerwG am 9. Jänner 2015.

⁵ Michael Hergert, Friedrich Thießen (TU Chemnitz, 2014): Fehlprognosen im Luftverkehr, Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH

⁶ <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/dritte-startbahn-flughafen-gutachter-lag-regelmaessig-daneben-1.2318534>.

Statistiken finden sich in

Anlage 1: Flugbewegungen 1995 - 2014 sowie 1. Quartal 2015

Anlage 2: Passagiere und Transferanteil 1998 - 2014 sowie 1. Quartal 2015

c) Abwälzung des Insolvenzrisikos auf den Steuerzahler

Die Kosten für den Bau der 3. Piste dürften bei 2-3 Mrd. Euro liegen (der Flughafen macht keine offiziellen Angaben). Dazu kommen die Kosten für die Verdichtung der Destinationen, die die AUA unter der Führung der Lufthansa kaum ein zweites Mal übernehmen wird. Nachvollziehbare betriebswirtschaftliche Überlegungen sind nicht bekannt.

Schon bisher hat der Flughafen Wien den Flugverkehr mit zahlreichen Vergünstigungen, sogenannten Incentives, angelockt. Es besteht die Gefahr, dass der Flughafen Wien, der bereits jetzt für seinen besonders hohen Transfer-Incentive bekannt ist⁷, mit diesen Kick-backs an die Airlines auf Dumpingpreisniveau gerät.

Das Insolvenzrisiko trägt der österreichische Steuerzahler, denn man kann den Flughafen Wien nicht in Konkurs gehen lassen. 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.

1.2. Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

a) Aufgrund von Steuerprivilegien trägt die Luftfahrt kaum zum Staatshaushalt bei

Die Steuerprivilegien der Luftfahrt stellen sich dar wie folgt:

- Kerosin ist von der Energiesteuer befreit⁸;
- alle Flüge, die Österreich verlassen, sind USt-befreit bei gleichzeitigem Vorsteuerabzug⁹ (innerösterreichische Flüge 10%);
- die Flugabgabe ist lächerlich gering (EUR 7 Kurzstrecke [innereuropäisch; Großteil der Flüge], EUR 15 Mittelstrecke und EUR 35 Langstrecke), Transfer und Transitpassagiere, also rund ein Drittel der Passagiere, sind ausdrücklich ausgenommen¹⁰;
- Flughäfen sind von der Grundsteuer befreit¹¹.

⁷ The Austrian Aviation Sector in the context of the Business Location Austria", Studie von Steer Davies Gleave: www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/downloads/standortstudie.pdf, Rz 40. [Wurde von der Homepage des BMVIT zwischenzeitlich entfernt.]

⁸ Art 14 Abs 1 lit b) RL 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom („Energiesteuerrichtlinie“).

⁹ § 6 Abs 1 Z 3 lit d) UStG 1994 idF BGBl. I Nr. 112/2012 für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Luftfahrzeugen oder Schiffen (Ausnahme Bodenseeschifffahrt).

¹⁰ § 3 Z 5 Flugabgabegesetz

¹¹ § 2 Z 9b) Grundsteuergesetz 1955.

b) Die Flughafenstrategie führt zur Verlagerung der Wertschöpfung ins Ausland

Die AUA ist als Airline im österreichischen Eigentum Geschichte. Die Bundesbeteiligung an der Flughafen Wien AG wurde auch schon längst verkauft, sodass heute gerade noch 50% des Aktienkapitals dem Staat zugerechnet werden kann (davon 20% Wien (syndiziert mit Niederösterreich), 20% Niederösterreich (syndiziert mit Wien), 10% Mitarbeiterstiftung).

- Emirates als „zweiter Homecarrier“

Nachdem die Zahlen bei der AUA deutlich rückläufig sind, hofft der Flughafen jetzt auf Emirates¹². Schon allein aufgrund der hohen Lohnkosten wird Emirates sein Bordpersonal nicht in Österreich rekrutieren. Das heißt Emirates wird weder Arbeitsplätze schaffen, noch Dividenden erwirtschaften, die in den österreichischen Staatshaushalt fließen, Emirates wird keine Steuern beim Auftanken zahlen und die Flugtickets bleiben umsatzsteuerfrei. In anderen Worten: Wiener und niederösterreichischer Lebensraum würde dem Emirat Dubai und seinen Scheichs zum steuerlichen Nulltarif zum Wirtschaften zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus würde sie die AUA endgültig ruinieren und so zum Abbau der österreichischen Arbeitsplätze in der Luftfahrtbranche beitragen.

- Australischer Pensionsfonds als einer der Hauptaktionäre der Flughafen Wien AG

Eine Steueroase wie der Flughafen Wien lockt Investoren an. Erst vor kurzem hat ein australischer Pensionsfonds über eine Luxemburger Holding 29,9 % der Aktien an der Flughafen Wien AG übernommen¹³. Aus deren Sicht ein ideales Investment. Außer Körperschaftssteuer auf die von der Flughafen Wien AG erwirtschafteten Gewinne bleibt das gesamte Wirtschaftsengagement in Österreich steuerfrei. Die österreichische Kapitalertragssteuer auf Dividendenausschüttungen wird über Doppelbesteuerungsabkommen minimiert.

c) Die vom Flughafen angegebenen Arbeitsplatzzahlen sind weit überhöht

Das Credo des Flughafens ist, alle Nachteile und Steuerprivilegien würden dadurch kompensiert, dass die Luftfahrt ein Arbeitsplatzmotor sei. Sieht man sich das genauer an, so wird offensichtlich, dass dabei erheblich getrickst wird. Die jüngste Studie vom Juni 2014 „The Austrian Aviation Sector in the context of the Business Location Austria“, beauftragt vom Verkehrsministerium bei Steer Davies Gleave in London¹⁴, arbeitet mit der Kategorie der induzierten Arbeitsplätze und induzierten Wertschöpfung, um auf die gewünschten Zahlen zu kommen. Konkret sieht das aus wie folgt: Die Studie berechnet die derzeitige Beschäftigungssituation am Flughafen Wien mit 15.300 Arbeitsplätzen am Flughafen (inklusive Airlines), 12.350 Arbeitsplätzen bei Zulieferern des Flughafens und 12.300 „induced“ Arbeitsplätzen. Letztere sind solche, die entstehen, wenn Mitarbeiter des

¹² Die Presse 23.01.2015: „Emirates: A380 landet bald in Wien“.

¹³ Airports Group Europe S.à r.l. (Luxembourg), indirekte Tochter von IFM Global Infrastructure Fund (Australien). Weitere Infos: <http://www.ifminvestors.com/au/home>; <http://derstandard.at/2000009589187/Australischer-Fonds-IFM-sichert-sich-299-Prozent-an-Flughafen-Wien>.

¹⁴ „The Austrian Aviation Sector in the context of the Business Location Austria“, Studie von Steer Davies Gleave (London); Juni 2014; beauftragt vom BMVIT; <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/downloads/standortstudie.pdf> [Zwischenzeitig von der Homepage des BMVIT entfernt].

Flughafens ihr Einkommen privat ausgeben, also wenn sie sich zum Beispiel in einem Möbelgeschäft einen neuen Kasten kaufen. Die vom BMVIT beauftragte Studie stellt Arbeitsplätze – direkte, indirekte und induzierte – und Wertschöpfung in einen direkten und unmittelbaren Zusammenhang, wobei sie – absurderweise – den größten Teil der Wertschöpfung der Luftfahrt den induzierten Arbeitsplätzen zuschreibt.

Diese Argumentation hat man auch in Heathrow angewendet, um die Notwendigkeit der 3. Piste dort zu rechtfertigen. Das renommierte niederländische Institut CE Delft hat genau diese Mängel – und das Fehlen der Kostenwahrheit – aufgezeigt und festgestellt, dass diese Art der Berechnung methodisch falsch ist. Würden alle Industrien nach dieser Methode die ihnen zuzurechnenden Arbeitsplätze berechnen, dann würde die Arbeitskraft eines Landes bei Weitem nicht zur Abdeckung des Bedarfs ausreichen. Die CE Delft Studie war zu einem wesentlichen Teil ausschlaggebend dafür, dass das Projekt dritte Piste Heathrow fallen gelassen wurde¹⁵.

- d) Die Kostenseite ist unterbeleuchtet: Gesundheitskosten, Liegenschaftsentwertung, Ressourcenverbrauch ohne Steuern zu zahlen

Die Abteilung Gesundheitsökonomie, Gesundheitspolitik und Versorgungsforschung der Universität Bremen hat in einer jüngst erschienen Studie für den nächsten 10-Jahres-Zeitraum circa 23.400 Erkrankungsfälle durch Fluglärm im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main prognostiziert, davon werden bis dahin 3.400 verstorben sein; damit im Zusammenhang stehen Krankheitskosten von 1,5 Mrd. Euro¹⁶. Das deutsche Bundes-Umweltamt spricht heute bereits ganz offen über gigantische Gesundheitskosten im Zusammenhang mit der Expansion der Luftfahrt¹⁷. Auch in Österreich ist es nur eine Frage der Zeit, wann der Faktor Gesundheitskosten nicht mehr zu unterdrücken sein wird. Genaue Zahlen können heute noch nicht genannt werden. Fest steht aber schon jetzt, dass alleine die Gesundheitskosten, die direkt und unmittelbar mit der Umweltbelastung durch den Flughafen Wien in Verbindung stehen, weit mehr sein werden als das, was der Staatshaushalt an Steuern aus der Tätigkeit des Flughafens generiert.

Die Liegenschaftsentwertung trifft vor allem Grünruhelagen, die in Folge des Fluglärms nur noch Grünlagen sind. Die Preise für solche Immobilien sind in den letzten Jahren nicht annähernd so stark gestiegen wie in nicht vom Fluglärm belasteten Grünruhelagen.

Nach Angaben des Verkehrsclubs Österreich kostet die fehlende Mineralölsteuer auf Kerosin den Staat pro Jahr Steuereinnahmen von mindestens 320 Millionen Euro (bei gleich hoher Besteuerung wie Diesel) bis 390 Millionen Euro (bei Besteuerung wie Eurosuper), konkret im Jahr 2014 zwischen 325 Millionen Euro und 395 Millionen Euro¹⁸.

- e) Der Anstieg an Flugbewegungen und Passagieren ist eine Folge von Wirtschaftswachstum, aber kein Auslöser

¹⁵ CE-Delft Studie: The economics of Heathrow expansion, Delft, February 2008
<http://www.hacan.org.uk/resources/reports/4504.final.report.pdf>.

¹⁶ <https://www.thieme-connect.com/products/ejournals/abstract/10.1055/s-0033-1333785>.

¹⁷ <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-84339462.html>.

¹⁸ Mitteilung vom 9. März 2015.

Die Flughafenpropaganda (praktisch alle Medien stehen aufgrund von Inseratschaltungen in der Einflusssphäre des Flughafens Wien) hat in den letzten Jahrzehnten erfolgreich vermittelt, der Flughafen wäre so etwas Ähnliches wie ein Wundermittel für die Wirtschaft. Dabei werden Ursache und Wirkung verwechselt.

Die Wertschöpfung des Flughafens Wien besteht im Wesentlichen darin, dass er die internationale Anbindung gewährleistet („Connectivity“). Ein Anstieg an Flugbewegungen und Passagieren ist eine Folge von Wirtschaftswachstum, aber kein Auslöser.

Im Übrigen: Keine Standortstudie kritisiert, dass der Wiener Flughafen zu wenige Destinationen anbietet, wohl aber werden die hohen Lohnkosten und der Fachkräftemangel sowie die überbordende Verwaltung in Österreich kritisiert. Um hier zu punkten, bedarf es einer Wirtschaftstätigkeit in Österreich, die Geld in den Staatshaushalt spült. Aber genau das tut die Luftfahrt nicht.

2. Gründe, die ein zukünftiges Wachstum in Frage stellen

Entwicklungen, mit denen aus heutiger Sicht zu rechnen ist (kein Anspruch auf Vollständigkeit):

- Anwendung des polluter pays principle – EU – ETS ab 2016 (Luftfahrt wird ihre Klimakosten früher oder später im vollen Umfang übernehmen müssen)
- politische Krisen (die derzeitige Ukraine / Russland Krise ist jedenfalls kurz- und mittelfristig ein Problem)
- Bewusstseinsbildung im Bereich Gesundheitsbelastung und Gesundheitskosten (siehe Entwicklungen beim Rauchen)
- Ausbau von Alternativen zur Luftfahrt, zB Bahn-Hochgeschwindigkeitsstrecken
- Ende der Steuerprivilegien (Kerosinsteuerbefreiung, Umsatzsteuerbefreiung) wird früher oder später kommen. (Siehe entsprechende Kommissionspapiere¹⁹ oder auch Aktivitäten wie Taming Aviation www.tamingaviation.eu)
- Ausbau von Konkurrenzflughäfen (derzeit wird in München eine 3. Start- und Landebahn mit Nachdruck verfolgt (bereits in zwei Instanzen genehmigt) und auch die Türkei baut massiv aus (ein gigantischer neuer Airport soll 2017 eröffnet werden²⁰))

¹⁹ European Commission, COM (2011) 11; Grünbuch VAT KOM-2010-695.

²⁰ <http://www.airport-world.com/news/general-news/4811-new-istanbul-airport-on-target-to-open-in-2017-turkish-airlines-boss.html>

B. ENTWICKLUNGSSZENARIOEN BEI STEIGENDEM BEDARF

1.1 Die dritte Piste ist ein Umweltdesaster für Wien - Pistenkonstellationen

Die Lage der ersten Piste ist historisch auf einen Fliegerhorst aus 1938 zurückzuführen. Die zweite Piste wurde aus Steuergeldern errichtet und sollte – wie es ausdrücklich im Genehmigungsbescheid heißt²¹ – das Wiener Stadtgebiet entlasten.

Das bestehende Pistensystem und die geplante Lage der 3. Piste

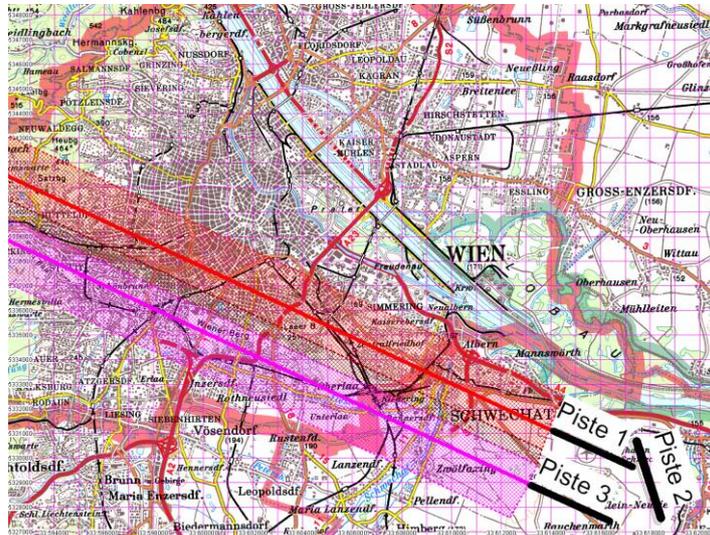


Die geplante drei-Pistenkonstellation ist abzulehnen, da sie auf einen Parallelbetrieb der ersten und dritten Piste bei gleichzeitig weitgehender Stilllegung der zweiten Piste abzielt. (Der Abrollweg von der 3. Piste führt über die 2. Piste).



²¹ Bescheid des Verkehrsministeriums vom 28. Dezember 1972 (Zl. 33.103/226-I/8-1972).

Die dritte Piste ist ohne die Auflage des „curved approach“ genehmigt worden. Generell sind Flugrouten nicht Teil des Bewilligungsbescheides. Der Flughafen Wien, ÖVP und SPÖ sind bemüht, diese Details der Öffentlichkeit vorzuenthalten. Dies bedeutet eine Pistenpositionierung, die maximal negativ für das Wiener Stadtgebiet ist.



Rot: der bestehende Leitstrahl auf Piste 1 – „Westeinflugschneise“
 Rosa: der zukünftige Leitstrahl auf Piste 3²²

1.2 Zweiter Flughafen 1966 erstmals ein Thema

Schon in den 60er Jahren wurde die Lage des Flughafens als problematisch eingestuft und der Bau eines zweiten Flughafens angedacht (zahlreiche Städte haben mehr als einen Flughafen: London, Paris, Rom, Mailand, Brüssel, Kopenhagen, Stockholm, Madrid usw.).

So heißt es im Nationalratsprotokoll vom 7. Juli 1966:

„Für einen gleichzeitigen Betrieb von zwei Großflughäfen im Raum Wien reicht das derzeitige Verkehrsaufkommen noch nicht aus. ... Durch den Bau einer zweiten Piste, die zur bestehenden Piste verschwenkt angelegt werden soll, wird der Fluglärm und die Unfallgefahr vom engverbauten Gebiet der Großstadt Wien abgewendet...“

oder im Nationalratsprotokoll vom 14. Februar 1973:

„Das derzeitige Luftverkehrsaufkommen im Raum Wien verträgt noch nicht den Betrieb von zwei internationalen Großflughäfen. ... Der bestehende Flughafen Schwechat ist jedoch bei weiteren sukzessiven Investitionen im Rahmen von etwa Schilling 2 Mrd. so ausbaufähig, dass er über das Jahr 2000 ausreicht, bis ein zweiter internationaler Großflughafen im Raume Wien notwendig sein könnte.“

²² Overlay auf Österreichischer Karte 1:200.000 (ÖK200), drucktechnisch verkleinert; © BEV – Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Wien 2010.

1.3 Kooperation mit und Ausbau des Flughafens Bratislava

Der dortige Flughafen ist nicht ausbaufähig, da er zu nahe an der Stadt liegt (noch näher als der Flughafen Wien).

1.4 Gemeinsamer österreichisch-slowakischer Wirtschaftsraum

Die Zukunft kann uE nur in einem gemeinsamen Flughafen im dünn besiedelten Gebiet zwischen Bratislava und Wien liegen. Eine gegenseitige Konkurrenzierung der beiden Flughäfen auf so engem geografischem Raum, wobei überdies beide gegenüber der Stadt unglücklich positioniert sind, macht keinen Sinn.

C. FLUGGESCHEHEN RUND UM UND ÜBER WIEN

Die Flugroutenführung liegt ausschließlich in der Hand der Austro Control, die dem Verkehrsministerium untersteht. Da die Vereinbarungen der „Mediation“ (siehe Punkt 1.3) für die Austro Control nicht verbindlich sind, hat die Austro Control keinerlei rechtlich verbindlichen Umweltauflagen zu beachten. Sie muss sich lediglich an die Vorgaben der Luftverkehrsregeln betreffend das Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15 und § 120a LFG halten (siehe dazu die nachfolgende Darstellung „Rechtliches“). Dabei handelt es sich allerdings jeweils um eine „lex imperfecta“, d.h. Verstöße können von den Betroffenen nicht eingeklagt werden²³.

Das derzeitige Fluggeschehen basiert auf den Vereinbarungen in der Mediation (erster Teilvertrag). Inhaltlich handelt es sich dabei um eine politische Fluglärmaufteilung zwischen Wien und Niederösterreich, die für Wien nahezu ausschließlich Nachteile gebracht hat. Einzig das Nachtflugverbot zwischen Uhr 21:00 und Uhr 7:00 in der Westeinfugschneise kann als Positivum vermerkt werden.

1. Rechtliches

1.1 Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15

Im Jahr 1964 erließ der damalige Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Otto Probst (SPÖ) eine Verordnung über das Flugbeschränkungsgebiet Wien²⁴.

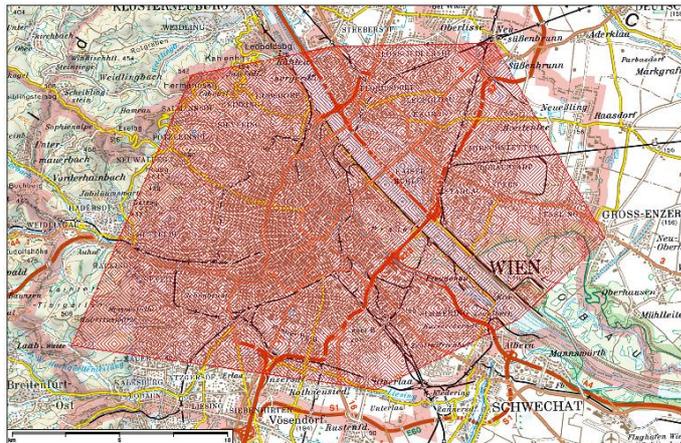
Grundlage dafür war die Bestimmung des § 5 Absatz 1 des Luftfahrtgesetzes (LFG): Nach dieser Bestimmung kann der Verkehrsminister Luftraumbeschränkungen im Interesse der **Sicherheit der Luftfahrt** oder **zur Fernhaltung störender Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen oder Sachen** oder zur Sicherung von Such- und Rettungsmaßnahmen oder zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit der Luftfahrt festlegen.

Die Bestimmungen über das Flugbeschränkungsgebiet Wien wurden 1967 unter der Bezeichnung LO R 15 in die Luftverkehrsregeln (LVR) 1967 übernommen.

²³ VfGH vom 29. November 2010 V 93/10, B 1082/10 und V94/10; VwGH vom 27. Februar 2013, 2011/03/0070.

²⁴ Verordnung vom 3. November 1964, betreffend das Flugbeschränkungsgebiet Wien, BGBl 1964/257.

Seit 1977 umfasst das Flugbeschränkungsgebiet LO R 15 den folgenden grafisch dargestellten Bereich²⁵.



Diese Neufestlegung erfolgte nach Inbetriebnahme der 2. Piste (16/34), in deren Genehmigungsbescheid vom 28. Dezember 1972²⁶ ausdrücklich festgehalten wurde, 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 ... notwendig“ sei.

Mit dem Inkrafttreten der EU-Luftverkehrsregeln „SERA“²⁷ im Dezember 2014 und der österreichischen Implementierungsbestimmungen (LVR 2014²⁸) wurde das Flugbeschränkungsgebiet zwar auf eine neue Grundlage gestellt, inhaltlich aber nicht verändert. Seit Dezember 2014 ist der Zweck des Flugbeschränkungsgebietes mit „**Lärmschutz für die Stadt Wien**“ festgelegt.

Die relevanten Einschränkungen für den Flugbetrieb im Flugbeschränkungsgebiet LO R 15 lauten wie folgt:

„Anhang B

...

2. Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15)

- (1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien ist nur zulässig
 - a) ...
 - c) mit Luftfahrzeugen, die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen, oder
 - d) ...
- (2) ...
- (3) Wenn es die Wetterlage und die Verkehrslage zulassen und Gründe der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen, ist auf dem Flughafen Wien-Schwechat in der Richtung nach Westen beziehungsweise nach Norden zu landen. ...“

²⁵ Overlay auf Österreichischer Karte 1:200.000 (ÖK200), drucktechnisch verkleinert; © BEV – Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Wien 2010.

²⁶ Zl. 33.103/226-I/8-1972.

²⁷ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln [...], ABI 2012 L 281, 1 („Standardised European Rules of the Air“ – SERA).

²⁸ BGBl II 2014/297.

Die Landeanflugroute auf die Piste 11 (in Richtung Osten) führt mitten durch das Flugbeschränkungsgebiet LO R 15 und somit über dichtest besiedeltes Gebiet, das nach der Zielsetzung des § 5 LFG durch das Flugbeschränkungsgebiet zu schützen ist.

Die Landeanflugroute auf die Piste 16 schneidet LO R 15 geringfügig im östlichen Teil.

Es ist also – abgesehen von exzeptionellen Wetterverhältnissen – unzulässig, auf der Piste 11 zu landen. Solche „exzeptionellen“ Wetterverhältnisse liegen aber nur dann vor, wenn der Wind so stark aus süd-östlicher Richtung weht, dass eine Landung aus Süden oder Osten technisch nicht mehr möglich ist. Wenn man aber bedenkt, dass für die Luftfahrt Wind bis circa 14 km/h als Windstille gilt, kommen derartige „Zwangslagen“ nur sehr selten vor. Im Regelfall verstößt also eine Landung vom Westen auf die Piste 11 gegen die Vorschriften über das Flugbeschränkungsgebiet LO R 15.

Das ebenfalls ab und zu ins Treffen geführte Argument der Verkehrslage geht ins Leere, da ja auch bei starkem Westwind (Westwind ist die überwiegende Windlage) der Flugverkehr problemlos abgewickelt wird.

Die Starterroute über Liesing wurde knapp an der südlichen Grenze von LOR15 gelegt.

1.2 § 120a Luftfahrtgesetz („Allgemeine Flugsicherungsanordnungen“)²⁹

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“**.

Die Emissionsbelastung wird aber politisch und nicht nach objektiven Kriterien gehandhabt.

1.3 Regelung des Fluggeschehens in der „Mediation“ – Lärmmanagement im Dialogforum

a) Das Mediations-„Verfahren“

Der Flughafen Wien veranstaltete zwischen 2001 und 2005 eine „Mediation“ nach frei erfundenen Regeln, um sich breite Zustimmung für den ungehemmten Ausbau zu holen.

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

Bürgerinitiativen mit Parteistellung nach § 19 (6) UVP-G konnten sich nicht konstituieren, da die Konstituierung ein ordnungsgemäßes UVP-Verfahren vorausgesetzt hätte³⁰.

²⁹ § 120a Luftfahrtgesetz ist am 1. Juli 2008 in Kraft getreten und wurde zuletzt mWv 1. Oktober 2013 geändert.

Bürgerinitiativen wurden zwar beigezogen, jedoch nach nicht nachvollziehbaren Kriterien. Die einzige Bürgerinitiative, die Wiener Interessen vertreten hat, die „Wiener Bürgerinitiative“ unter der Leitung von Frau Mag. Evelyn Mayr ist angesichts der Aussichtslosigkeit des Unterfangens ausgetreten³¹. Im Verfahren geblieben sind BI-Vertreter, deren Legitimierung für Bürger zu sprechen nicht einmal im moralischen Sinne nachgewiesen wurde.

Der erste Teil der Mediation endete mit dem Teilvertrag „aktuelle Maßnahmen“ vom 27. Mai 2003. Er beinhaltet eine zivilrechtlich vereinbarte Neuordnung des Fluggeschehens zwischen nicht legitimierten Parteien. Als für Wien wesentliche Ergebnisse sind hervorzuheben:

- Neueinführung der Starterroute Liesing, die auch Hietzing belastet
- Pistenaufteilung entsprechend politischen Vorgaben
- Nachtflugregelung für die Westeinflugschneise (21-7 Uhr)
- Bündelung des Landeanflugs in der Westeinflugschneise über Penzing durch „Zuklappen“ des nördlichen Anflugtrichters (Südverlagerung der Überflüge über die Bezirke 17-19 mit Konzentration auf Penzing, aber auch Mehrbelastung Hietzing)

Im zweiten Teil der Mediation ging es um den Bau der 3. Piste; das Ergebnis brachte die FHW AG in das derzeit laufende Bewilligungs- und UVP-Verfahren für den Bau der 3. Piste ein. Das bedeutet einen schweren Verfahrensmangel. Nach dem UVP-Gesetz müsste mit einem vollständigen Variantenvergleich die gewählte Pistenposition untermauert werden. Die Gutachten im Verfahren befassen sich jedoch nur mit der als Ergebnis der Mediation gewählten Expansionsvariante. Es wird interessant sein zu sehen, wie die Richter des Bundesverwaltungsgerichts damit umgehen werden, denn sie haben in der Verhandlung unmissverständlich erklärt, dass die Mediation rechtlich irrelevant ist.

b) Dialogforum

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). Bürgerinitiativen können sich nur indirekt über die Arbeitsgemeinschaft an diesem Lärmmanagement beteiligen.

³⁰ 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.“

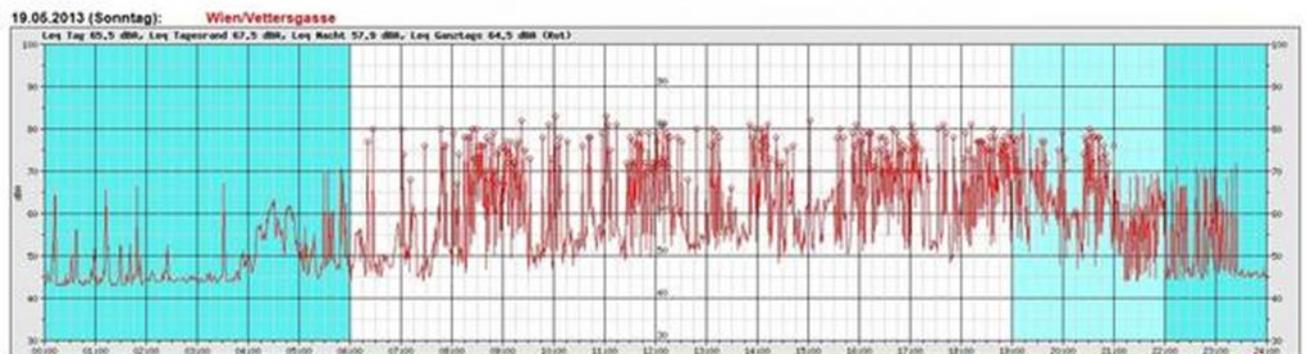
³¹ Austrittserklärung der einzigen in der Mediation vertretenen Wiener Bürgerinitiative vom 13. Juli 2007.

Dazu kommt, dass das Dialogforum, ein Verein des Flughafens Wien, sich selbst aussucht, mit wem es Lärmmanagement betreiben will. Aufgenommen wird nur, wer den „Grundkonsens“ Flughafenwachstum unterstützt:

„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.“³²

2. Westeinflugschneise

Die Westeinflugschneise ist jene Einflugschneise, die schon 1966 als problematisch galt (siehe oben Nationalratsprotokolle in Punkt 1.2), da sie quer über das gesamte Stadtgebiet führt, in den letzten Jahren mit 12.000 bis 18.000 Überflügen pro Jahr und bis zu 300 Überflügen pro Tag. Die Westeinflugschneise wirkt sich besonders stark auf die Lebensqualität in Grünruhelagen in Penzing, Hietzing und Favoriten aus, da sich der Fluglärm vom niedrigen Grundlärmpegel stark abhebt, diese Gebiete höher liegen und die Überflüge bei Windstille und S/SO-Winden stattfinden, die typischerweise mit Schönwetter gekoppelt sind (Windstille und Südostwind sind tendenziell schönwettergekoppelt, während Westwind tendenziell schlechtwettergekoppelt ist).



Diese Fluglärm aufzeichnungen wurden am Pfingstsonntag, dem 19. Mai 2013, - ein Schönwettertag - im 10. Bezirk in Wien mit einem geeichten Gerät gemacht. Trotz bis zu 18.000 Einzelschallereignissen jährlich zwischen 75 und 80 dBA, gilt dieses Wohngebiet für die Behörden nicht als fluglärmbelastet.

Die Überflugstatistik für die Jahre 1991-2014 und das 1. Quartal 2015 über die Westeinflugschneise findet sich in Anlage 3.

2002 versprach der Chef der Austro Control, Johann Zemsky, für das Jahr 2007 den „curved approach“ für die Piste 11 (Westeinflugschneise), um Wien von den Landeanflügen zu entlasten³³. Mit der dritten Piste wird aber der Geradeausanflug in der Westeinflugschneise einzementiert: Sämtliche vom Flughafen eingereichten Szenarios für den Betrieb im Dreipistensystem gehen vom Geradeausanflug auf die Piste 11 aus.

³² 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.

³³ ORF-Meldung vom 3.9.2002.

Dass die Vorschriften von LO R 15 und des § 120a LFG eingehalten werden könnten, zeigt die Reaktion der Austro Control auf die Ereignisse in New York am 11. September 2001. Am 13. September 2001 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.“ Mit selbem Datum 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.“

3. Starterroute Liesing

Die Abflugroute über Liesing wurde in der „Mediation“ (siehe Punkt 1.3) vereinbart und 2004 „in Betrieb genommen“. Eine Darstellung der Belastungen von Dr. Martin Tögel, BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ ist diesem Analysepapier als Anlage 4 angeschlossen.

D. WÄHLERPOTENZIAL IM HINBLICK AUF DIE GEMEINDERATSWAHLEN

Die nach erheblichen Protesten inzwischen völlig resignierten Bewohner der einstigen Grünruhelagen in der Westeinflugschneise und in Liesing stellen ein enormes Wählerpotential dar. Auch wirtschaftsnahe Personen, die sich mit dem Thema befassen, erkennen, dass die dritte Piste schon allein aufgrund der Klimaproblematik nicht als nachhaltiges Projekt eingestuft werden kann, sodass auch in wirtschaftsnahen Kreisen die Sinnhaftigkeit der Luftfahrtpolitik in Frage gestellt wird.

Die Bürgerinitiativen AFLG (Antifluglärmgemeinschaft)³⁴, Lärmschutz Laaerberg³⁵, Liesing gegen die 3. Piste³⁶ und Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West³⁷ sind im Verfahren zur Bewilligung des Baus der 3. Piste vertreten. Sie repräsentieren darin mehrere Tausend WienerInnen, sie sprechen – im moralischen Sinn – für noch viel mehr WienerInnen.

Die Bürgerinitiativen sind vor allem dort stark verankert, wo mit Ausnahme des Fluglärms ein niedriger Grundlärmpegel herrscht. Der Fluglärm wirkt sich – auch bei erheblicher Entfernung vom Flughafen – massiv auf die Lebensqualität der Betroffenen aus. In den Grünruhelagen im Westen Penzings hat sich die in der Mediation vereinbarte Bündelung des Landeanflugs drastisch ausgewirkt. Äußerst verstörend wirken die vielen Flugzeuge, die vom Osten kommend um Wien herumgeleitet werden, um dann über Penzing weit mehr als 20 km im Geradeausflug auf die Piste 11 zuzufiegen. Döbling wird seit der Mediation – das lässt sich mit Flugspuren nachweisen – intensiv geschont.

³⁴ www.fluglaerm.at

³⁵ <http://www.fluglaerm10.at/>

³⁶ <http://liesing.fluglaerm.at/>

³⁷ www.14gegenflieger.at

Beispiele: Eine Unterschriftensammlung am Wolfersberg und Kordon (ein kleiner Grünbereich im Westen Penzings) vor rund 10 Jahren ergab binnen weniger Wochen 3.000 Protestunterschriften gegen die Westeinflugschneise. Die für die Parteistellung im UVP-Verfahren zum Bau der 3. Piste benötigten 300 Unterschriften unter Angabe der vollständigen persönlicher Meldedaten hat die Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West nur am Wolfersberg/Kordon binnen weniger Tage erreicht. Die Liesinger Bürgerinitiative hat 2004 an die 20.000 Unterschriften gegen die neue Flugroute gesammelt.

E. FORDERUNGEN DER WÄHLER AUS DEN BETROFFENEN BEVÖLKERUNGSGRUPPEN

- Keine 3. Piste
- Ende der außergesetzlichen und überdies völlig intransparenten Tätigkeit des Dialogforums
- Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben durch die Austro Control GmbH, insbesondere der Vorgaben des Flugbeschränkungsgebietes LOR 15 und des § 120a LFG
- Kurzfristig: gerechtere Verteilung der Belastungen und möglichst wenig Bündelung
- Mittelfristig: Curved Approach: Einführung für die Piste 11 wie 2002 von der Austro Control versprochen, aber dann in der „Mediation“ begraben
- Aufgabe der Liesinger Starterroute

Vision:

- Errichtung eines Flughafens im gemeinsamen Wirtschaftsraum Österreich-Slowakei

ANHANG 1**Flughafen Wien Flugbewegungen 1995 – 2014³⁸**

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%

Flugbewegungen 2015 (monatlich)

Monat	Flugbewegungen gesamt
01/2015	16.155
02/2015	15.179
03/2015	18.324

³⁸ Informationsquelle: Flughafen Wien, <http://www.vie-umwelt.at>.

Flughafen Wien Passagiere und Transferanteil 1998 – 2014³⁹

Jahr	Passagiere gesamt	Veränderung zum Vorjahr absolut / prozentuell	Anteil der Transferpassagiere am Gesamtaufkommen 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%)

Flughafen Wien Passagiere 2015 (monatlich)

Monat	Passagiere gesamt	Anteil der Transferpassagiere
01/2015	1.323.682	352.270 (26,6%)
02/2015	1.298.459	312.898 (24,1%)
03/2015	1.678.451	431.202 (25,7%)

³⁹ Informationsquelle: Geschäftsberichte FH Wien,
http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/publikationen_und_berichte/geschaeftsberichte

Westeinflugschneise Wien (Landungen Piste 11) - Zielvorgabe laut Mediation 11,5% aller Landungen

Zahl der Landeanflüge 1991-2014⁴⁰

Jahr	Landeanflüge auf die Piste 11 absolut	in % aller Landungen
1991	3.288	7,2
1992	5.544	10,4
1993	6.169	10,5
1994	6.624	10,4
1995	6.846	9,5
1996	9.103	11,8
1997	7.293	9,3
1998	9.547	11,6
1999	18.270	21,3
2000	14.395	15,4
2001	13.304	14,3
2002	14.384	15,4
2003	14.118	14,3
2004	17.040	15,2
2005	15.636	12,5
2006	16.018	12,4
2007	13.872	10,9
2008	18.378	13,8
2009	15.042	12,4
2010	16.372	13,3
2011	15.429	12,5
2012	12.825	10,5
2013	14.062	12,2
2014	16.634	14,4

Zahl der Landeanflüge auf Piste 11 (monatlich)

Monat	Landeanflüge auf die Piste 11 absolut	in % aller Landungen
01/2015	1.055	13,1
02/2015	1.180	15,6
03/2015	1.599	17,5

⁴⁰ <http://www.vie-umwelt.at/flugbewegungen/verkehrsverteilung>

Beitrag der BI Liesing: Schreiben Dr. Martin Tögel vom 21.2.2015

Im Anhang finden Sie die Statistik der Starts auf der Abflugroute Liesing und die jährliche Überschreitung der (Zusatz)vereinbarungen im Mediationsvertrag bis 2013, deren Daten ich aus den Evaluierungsberichten entnommen habe. Ob die Daten für 2004 stimmen bin ich mir daher nicht ganz sicher, die für 2014 gibt es diesen noch nicht. Nach mündlichen Informationen fanden bis Ende Oktober rund 10% aller Starts über Liesing statt, womit der Sollwert von 6,9% wie gewohnt überschritten wurde.

Nicht enthalten sind hier die nächtlichen Überflüge auf der Abflugroute Sollenau (SNUxC) und auf der Abflugroute MOTIXxA die ebenfalls über den 23. Bezirk verlaufen. Dazu kommen auch Überflüge mit Turpo-Props ohne Flugroute aber genau über den 23. Bezirk – auch nach 21 Uhr. Ich schätze dass hier im Schnitt zwischen 21 und 22 Uhr etwa 4 Starts, zwischen 22 und 6 Uhr etwa 2 Starts und zwischen 6 und 7 Uhr wieder 4 Starts pro Nacht entweder direkt über Liesing durchgeführt werden oder so nah an dessen westlicher Grenze geführt werden, dass zumindest Teile des Bezirks einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt werden.

Im Jahr sind das also rund weitere 3000-4000 Starts zwischen 21 Uhr und 7 Uhr, also in der Zeit, wo laut Herrn Gemeinderat Valentin, ein „Flugnachtverbot“ gilt, welches laut seiner Presseaussendung Starts über Liesing unmöglich machen sollte. http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20100918_OTS0057/fluglaerm-sp-valentin-zurufe-selbsternannter-experten-entbehrlich

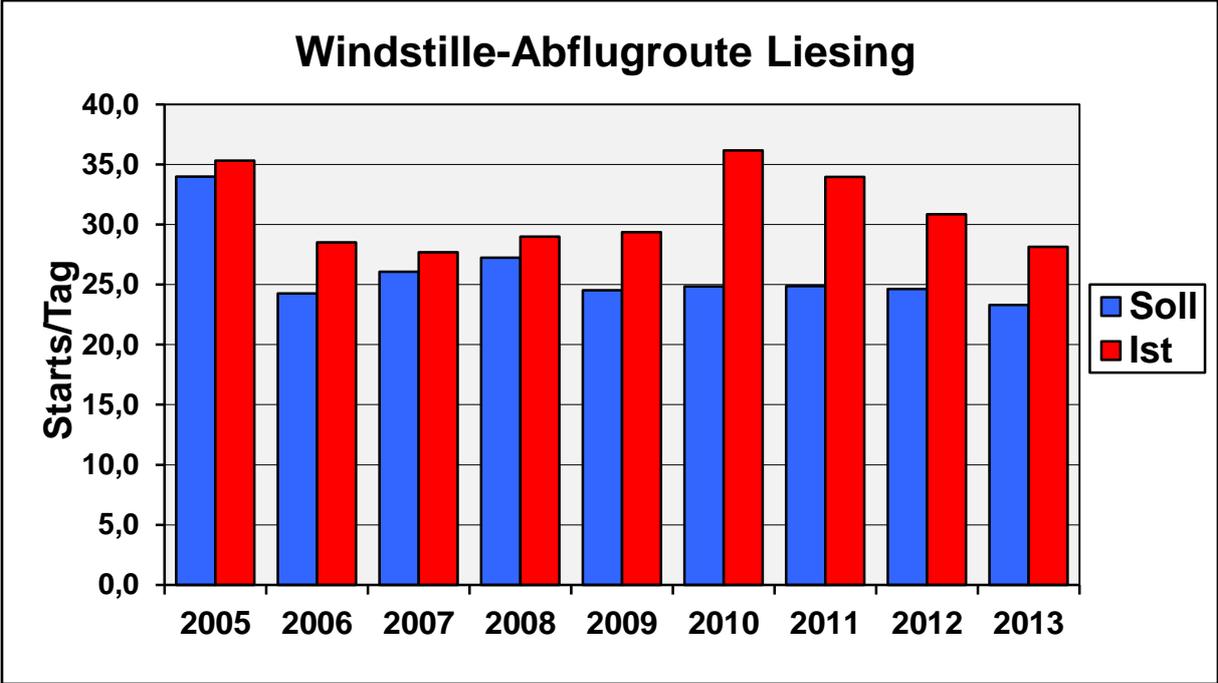
Die Flüge unter Tags konzentrieren sich auf die Zeit zwischen 7 und 8 Uhr und in der Zeit von 17 bis 21 Uhr.

Dazu kommen auch noch Landungen auf der Gegenanflugroute. Ich schätze dass das etwa 10-20% aller Landungen auf der Westeinflugschneise sind, also 1000-2000 pro Jahr sind, die über das direkt an Liesing angrenzende Perchtoldsdorf geführt werden. Ein Teil davon quert auch direkt über Liesing, im Jahresdurchschnitt sind das rund 2-3 Landungen pro Tag oder insgesamt rund 800 Jahr, die naheliegender Weise gehäuft bei Südostwind und manchmal auch bei Windstille auftreten (dann rund 5-15 Tag).

Nicht mitgezählt sind hier die Starts auf der Nachbarabflugroute, die zwar etwas weiter als die Gegenanflugroute weg ist, auf der aber insgesamt rund 10000 Flugzeuge pro Jahr fliegen, von denen die lauten ebenfalls zu einer erheblichen Lärmbelastung führen.

Rechnet man alle für den 23. Bezirk relevanten Flugereignisse zusammen, so ist die Anzahl ungefähr doppelt so hoch, wie jene die auf der Abflugroute Liesing fliegen.

Der statistisch interessante **Fluglärm-Dauerschallpegel unter Tags (16h) beträgt in Liesing rund 42-43 dBA** (Flughafenmessungen hochgerechnet auf 100% Erfassungsquote).



Sollprozent Starts über Liesing
 Seit 05/2004 11,48% 11,4754
 Seit 05/2005 (60% von 11,4%) 6,89%

Jahr	Gesamt		Liesing Soll		Liesing Ist		Überschreitung		%Soll	%Ist
	Starts	Starts/Tag	Soll/Tag	Soll/Jahr	Ist/Jahr	Ist/Tag	Abs.	%		
2003		0	0,0	0	0	0,0	0			
ab Mai 2004	112.045	307,0	35,2	7500	12143	33,3	4.643	61,90%	11,48%	10,84%
2005	124.724	341,7	34,0	12404	12890	35,3	486	3,92%	9,95%	10,33%
2006	128.646	352,5	24,3	8858	10405	28,5	1.547	17,47%	6,89%	8,09%
2007	138.223	378,7	26,1	9517	10109	27,7	592	6,22%	6,89%	7,31%
2008	144.457	395,8	27,2	9946	10583	29,0	637	6,40%	6,89%	7,33%
2009	130.085	356,4	24,5	8957	10719	29,4	1.762	19,68%	6,89%	8,24%
2010	131.791	361,1	24,9	9074	13206	36,2	4.132	45,53%	6,89%	10,02%
2011	131.884	361,3	24,9	9081	12398	34,0	3.317	36,53%	6,89%	9,40%
2012	130.558	357,7	24,6	8989	11265	30,9	2.276	25,32%	6,89%	8,63%
2013	123.580	338,6	23,3	8509	10269	28,1	1.760	20,69%	6,89%	8,31%
Summe seit 2005							19.392	215,73%		