

# **DACH**VERBAND

**der unabhängigen Bürgerinitiativen gegen den geplanten Bau der 3. Piste**

---

## **PRESSEKONFERENZ**



Der Dachverband der unabhängigen Bürgerinitiativen gegen den Bau der  
3. Piste informiert  
im

**Presseklub Concordia  
1010 Wien, Bankgasse 8**

**am 18. März 2014 / 10:00 Uhr**

zum Thema:

**Skylink Millionengrab -  
3. Piste Milliardengrab für den Steuerzahler??**

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Maria Kronthaler unter der Telefon-Nummer: 01 707 12 12 15

## Themen



1. **Dr. J. Leth (Obfrau DV, Ärztin, Umweltmedizinerin und Musterklägerin) . . . .** **Seite 3**  
Begrüßung  
Privilegien und Sonderregelungen für die Luftfahrt stehen politisch maximal erschwerten Bedingungen für eine effiziente Bürgerbeteiligung in Österreich gegenüber
2. **Dr. Wolfram Proksch . . . . .** **Seite 5**  
Bürgerbeteiligung in österreichischen UVP-Verfahren – eine Farce?
3. **Dr. Anna Kreil, MPH . . . . .** **Seite 9**  
Neue Lärmforschungsergebnisse bestätigen gravierende Gesundheitsschäden durch Flugverkehr
4. **Dr. Jutta Leth . . . . .** **Seite 11**  
Ultrafeinstaub – neueste Studienergebnisse belegen Gefahren – Grenzwerte müssen gesenkt werden – Gesundheitskosten explodieren
5. **Dr. Martin Tögel, BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ . . . . .** **Seite 13**  
Politisch verordnete Fluglärm-Gesundheitskosten zu Lasten des Steuerzahlers
6. **Dr. Brigitte Buschbeck . . . . .** **Seite 15**  
Klimakosten des Flugverkehrs und der 3. Piste des VIE
7. **Dr. Wolfram Proksch . . . . .** **Seite 17**  
Massive Immobilienentwertung schreitet fort – tausende zusätzliche Betroffene durch Eintragung erweiterter Sicherheitszonen im Grundbuch
8. **Karl Schiebl, BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ . . . . .** **Seite 19**  
Flugverkehr und 3. Piste – wer zahlt?  
Schlusswort - Fragen und Diskussion

# 1. Privilegien und Sonderregelungen für die Luftfahrt

Dr. Jutta Leth



- Das Verfahren zum Bau der dritten Piste am Flughafen Wien ist in die nächste Phase gegangen, die neu zuständige Behörde, das Bundesverwaltungsgericht, hat weitere Gutachten vorlegen lassen.
- Am Flughafen Wien wurde eine 3. Start und Landebahn in erster Instanz bewilligt, sie wurde als **verträglich für die Umwelt** und damit auch für 350.000 Menschen, die hier als Anrainer im Umfeld des VIE leben eingestuft.
- Am Flughafen Wien wurde eine 3. Start und Landebahn in erster Instanz bewilligt, sie wurde als **verträglich für die Umwelt** (und damit auch für die Menschen die hier leben) eingestuft.
- Die dritte Start- und Landebahn wurde für umweltverträglich erklärt, obwohl
  - keine Flugrouten festgelegt wurden, man also gar nicht weiß, wo konkret die Umwelt belastet werden wird;
  - obwohl die WHO sowohl Feinstaub- als auch Lärmgrenzwerte bezüglich Ihrer Gesundheitsrisiken drastisch senkt
  - obwohl keine aktuellen Studien zur Feinstaubbelastung durch den Flugverkehr auf dieser Piste vorgelegt wurden, sondern lediglich zum Bau dieser Piste
  - obwohl der umwelthygienische Sachverständige ausdrücklich festhielt, dass keine Erkenntnisse zu der Frage vorliegen, mit welchen Folgen bei einer Lärmexposition im Freien zu rechnen ist
  - obwohl hinsichtlich der Gesundheitsbelastung nicht mit rezenten Studien gearbeitet wird, sondern zu über 90 % mit Studien aus den Jahren 1965 bis 2000, womit der aktuelle Wissenstand nicht abgebildet ist

## DACHVERBAND

der unabhängigen Bürgerinitiativen gegen den geplanten Bau der 3. Piste

---



- Die wahren Kosten dieses Experiments an der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung bleiben im Dunkeln. In Deutschland hat das Bundesumweltamt erste Berechnungen zu den Gesundheitskosten angestellt. Allein im Raum Frankfurt werden in den nächsten zehn Jahren durch Fluglärm zusätzliche Kosten von etwa 400 Millionen Euro nur für die Behandlung von Herz-Kreislaufpatienten entstehen.
- Aber es gibt auch gigantische Steuerausfälle, die kompensiert werden müssen. Denn der Flughafen bezahlt keine Grundsteuer, die Airlines keine Mineralölsteuer auf Kerosin und die Passagiere keine Umsatzsteuer auf Flugtickets.
- Dazu kommen gigantische Liegenschaftsentwertungen im Umkreis von 20 km rund um den VIE (in einem der dichtest besiedelten Gebiete Österreichs) und nicht zuletzt die Kosten der Klimaschädigung (Abschlagszahlung durch Nichterreichung der Kyotoziele und die Kosten durch Unwetterschäden), die ebenfalls von der Allgemeinheit zu bezahlen sind.
- Der Steuerzahler wurde bereits zur Kasse gebeten im Zusammenhang mit der Rettung der AUA (500 Mio Euro an die Lufthansa) und dem Sky Linke Debakel.
- Das wird alles ausgeblendet und genau diesen Themen widmen wir uns heute, während Gesundheitsminister und Umweltminister schweigen und die Landesumweltanwälten von Wien und Niederösterreich das Feld dem Dialogforum, einem Verein des Flughafens überlassen, und Infrastrukturministerin Bures Richtlinien erlässt, die eine maximale Belastung der Bevölkerung ermöglichen (Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung vom 31. Oktober 2012, Abschaffung von Betriebsbeschränkungen zum Anrainerschutz).

Dr.Jutta Leth  
Obfrau des DV unabhängiger Bürgerinitiativen gegen den Bau der 3.Piste  
Umweltmedizinerin

## 2. Verfahrensstand zur Bewilligung der 3. Piste // UVP-Verfahren in Österreich – eine Farce ??

Dr. Wolfram Proksch



Vor bald zwei Jahren – nämlich mit [Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.7.2012 zu RU4-U-302/301-2012](#) – wurde das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ = der Bau der sog. „3. Piste“ am Flughafen Wien-Schwechat gem. § 17 UVP-G 2000 in 1. Instanz genehmigt und für „umweltverträglich“ erklärt.

Der Genehmigungsbescheid wurde „strategisch durchdacht“ mitten in der Haupturlaubszeit zugestellt, wodurch Rechtsmittel faktisch erschwert wurden, umfasste immerhin 398 Seiten, fiel in der eigentlichen Begründung aber äußerst dürftig aus. So fand sich auf 79 Seiten (S.146 bis S.225) etwa lediglich die Auflistung der Namen und Adressen aller Personen, Organisationen und Initiativen, die Einwendungen erhoben hatten, aber kein einziges Wort zum jeweiligen Inhalt bzw. Gegenstand der Einsprüche und auch keinerlei Begründung, weshalb all diesen keine Berechtigung zukommen soll.

Mit dem – ausdrücklich bemängelten – Umstand der Befangenheit der NÖ Landesregierung (das Land NÖ ist gemeinsam mit der Flughafen Wien AG ja selbst auch Antragstellerin im UVP-Verfahren !! ) hat sich die NÖ Landesregierung ebenso wenig befasst wie mit den zahlreichen und fundierten Argumenten der Gegner einer Genehmigung.



Die durch den Ausbau nötige stärkere Nutzung bestehender Flugrouten und die uU sogar drohende Schaffung weiterer Flugrouten wurden ebenso ausgeblendet wie die – rechtswidrig ohne UVP-Verfahren bereits durchgeführten – vorangegangenen Ausbauten und Betriebserweiterungen nach dem sog. „Masterplan 2015“ bis inkl. Skylink.

Über die – zahlreichen – [Berufungen](#) wurde vom Umweltsenat (der bis 31.12.2013 als II. Instanz zuständig gewesen wäre) nicht mehr entschieden.

Stattdessen wurde das UVP-G im Sommer 2013 novelliert ([BGBl. I Nr. 95/2013 vom 17. Juni 2013](#)), mit Übergangsbestimmung ab 1.1.2014 das (mit der Verwaltungsgerichtsbarkeitsreform neu geschaffene) Bundesverwaltungsgericht für zuständig erklärt und ua. folgendes gesetzlich vorgesehen:

- § 40 Abs 6 UVP-G sieht vor, dass das Bundesverwaltungsgericht die gleichen Amtssachverständigen einsetzen kann, die schon die Behörde erster Instanz eingesetzt hat:  
*„Dem Bundesverwaltungsgericht stehen die im Bereich der Vollziehung des Bundes und jenes Landes, dessen Bescheid überprüft wird, tätigen Amtssachverständigen zur Verfügung.“*



- § 42a UVP-G sieht nun vor, dass selbst im Falle einer Aufhebung des Genehmigungsbescheides durch den Verwaltungsgerichtshof ein Jahr weitergebaut bzw. weiterbetrieben werden darf, soweit der VwGH der Revision keine aufschiebende Wirkung zuerkannt hat:

*„Wird ein Genehmigungsbescheid in der Fassung eines Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichts vom Verwaltungsgerichtshof aufgehoben, so darf das Vorhaben bis zur Rechtskraft des Ersatzerkenntnisses, längstens jedoch ein Jahr, entsprechend dem aufgehobenen Genehmigungsbescheid in der Fassung des verwaltungsgerichtlichen Erkenntnisses weiter betrieben werden. Dies gilt nicht, wenn der Verwaltungsgerichtshof der Revision, die zur Aufhebung des verwaltungsgerichtlichen Erkenntnisses führte, die aufschiebende Wirkung zuerkannt hatte.“*

Im Rechtsmittelverfahren wurde den Parteien vom Bundesverwaltungsgericht nun ein neues lärmtechnisches Gutachten (zunächst sogar ohne Beilagen) übermittelt, das ebenfalls die „Umweltverträglichkeit“ des Vorhabens bestätigt, sich allerdings auf völlig veraltete Literatur stützt und rezente Studie außer acht lässt.



Während die Projektwerber bzw. die Behörde sich 1 ½ Jahre Zeit genommen haben, um dieses „neue“ Gutachten vorzulegen, wird den Berufungswerbern eine Frist von nur 8 Wochen eingeräumt, um Stellung zu nehmen. Im Hinblick auf die stRsp. des VwGH wäre es aber erforderlich, diesem Gutachten „auf gleicher fachlicher Ebene“ – also mit Gegengutachten zumindest gleich qualifizierter Gutachter - entgegenzutreten, was in der kurzen Frist *de facto* nicht bewerkstelligt werden kann.

Mit einer weiteren [Gesetzesnovelle](#) zum UVP-G sollen die Rechtsmittelmöglichkeiten für Betroffene noch weiter eingeschränkt werden (keine aufschiebende Wirkung für Rechtsmittel in „Alt-Verfahren“ mehr, bei welchen ein ordentliches Rechtsmittel bis 31.12.2013 nicht möglich war)

Ignoriert wird bislang scheinbar auch der Umstand, dass die EU-Kommission am 17.10.2013 die Republik Österreich neuerlich aufgefordert hat, den Zugang zu Gerichten in Bezug auf umweltrelevante Entscheidungen zu verbessern, und in diesem Zusammenhang ein [neues Vertragsverletzungsverfahren im Bereich der UVP-RL angedroht](#) hat.

Es stellt sich daher die Frage, ob auch das Rechtsmittelverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht wie schon das UVP-Verfahren 1. Instanz eine **reine Farce** bleibt – sozusagen „Rechtfertigung durch Verfahren“ mit vorherbestimmtem Ausgang ??




### **3. Die Lärmgestaltung einer ganzen Region nach den Bedürfnissen der Flughafens Wien führt zu gravierenden Gesundheitsproblemen bei hunderttausenden Menschen und wird enorme Behandlungskosten zur Folge haben**

**Dr. Anna Kreil, MPH**

- In den letzten Jahren hat sich die Datenlage bezüglich des hochgradigen Verdachts der gesundheitsschädigenden Wirkung von Fluglärm (v.a. nächtlichem Fluglärm und Spitzenschallpegel) verdichtet. Die von der WHO, vor allem zum Schutz von Kranken, Kindern und älteren Personen auch im Sinne der Prävention von Folgererkrankungen dringend empfohlenen Grenzwerte von 40dB(A) für die Nachtstunden liegen deutlich unter den akzeptierten Grenzwerten vieler Länder (auch Österreichs).
- Zahlreiche internationale Langzeitstudien im Grosskohortendesign zeigen mittlerweile klar das gesamte Ausmaß der gesundheitlichen Lärmschäden. Im Jahr 2013 konnte erstmals eine deutsche Studie (Münzel et al.) eindeutig den gesundheitsschädigenden Zusammenhang zwischen Lärm und induzierten körperlichen Veränderungen nicht nur auf epidemiologischer sondern auch auf zellulärer Ebene nachweisen. Bei steigender Lärmbelastung kommt es neben Schlafstörungen auch zu direkten Veränderungen und Fehlfunktionen der Gefäßwände, sowie zur Stresshormonausschüttung, wodurch es zur Ausbildung von Bluthochdruck und in Folge zu allen schwerwiegenden Herzkreislauferkrankungen wie Herzinfarkt, Schlaganfall etc. kommt.



- In Zeiten knapper Ressourcen im Gesundheitswesen stellen solche zusätzlichen Belastungen (denen die betroffenen Anrainern auch nicht entkommen können) nicht nur ein persönliches Problem für den Einzelnen dar, sondern erhalten eine gesellschaftliche Relevanz, die von der Politik aufgegriffen werden muss. Diese Gesundheitsschädigungen durch den Flughafen Wien betreffen im Unkreis des VIE mindestens 350.000 Bürger.  
Wirtschaftliche Faktoren müssen in diesem Falle hinter der Gesundheitvorsorgepflicht des Staates gegenüber seinen Bürgern zweitrangig sein.
- In Deutschland sehen namhafte Juristen und Ärzte im Zusammenhang mit fluglärmbedingten Gesundheitsschädigungen bereits den Strafbestand einer vorsätzlichen Körperverletzung erfüllt.



Dr. Anna Kreil  
Master of Public Health  
FÄ f. Innere Medizin  
Zusatzfachärztin für Gastroenterologie und Hepatologie  
Zusatzfachärztin für internistische Intensivmedizin  
Wahlärztin und KFA  
OA an der 2. Med.  
Krankenanstalten Rudolfstiftung  
Univ. Lektor an IM III der MUW

## 4. Emissionsbelastung durch Flugverkehr - aktuelle Studien führen endlich zu ersten Grenzwertreduktionen (PM 2,5)

Dr. Jutta Leth



- Bei geplanten 460.000 Flugbewegungen am VIE werden in Zukunft 330.000 Tonnen Kerosin pro Jahr in den atmungsrelevanten Luftschichten über Wien verbrannt werden (VIE liegt nur 20km vom Wiener Stadtzentrum entfernt - 350.000 Anrainer sind dadurch massiv gesundheitlich gefährdet)
- Durchschnittlich werden 1200 Liter Kerosin während der Startphase verbrannt - **Kerosin ist Dieseltreibstoff**, der in hochoptimierten Triebwerken zu besonders kleinem und daher gefährlichen Ultra-Feinststaub verbrannt wird. Seit Sommer 2012 stehen Dieselaabgase auf der Liste definitiv krebserregender Substanzen (**IARC**)
- **Großraum Wien (v.a. der Südosten/WU) ist ein ausgewiesenes Feinstaub-Belastungsgebiet** - jede Erhöhung der Belastung führt zur einer Erhöhung der Sterblichkeit vgl. dazu **LANZET (12/13, Beelen et al)** Effekte der Feinstaub Langzeitexposition: die Sterbewahrscheinlichkeit steigt um 7% bei einer Erhöhung der Feinstaubbelastung um 5 Mikrogramm durch Krebs, Asthma, COPD, Allergien und Herz/KL Erkrankungen.
- In Wien steigen die täglichen Spitalsaufnahmen wegen Atemwegserkrankungen mit jeder Zunahme von PM 2,5 um 10 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft um 5,5%. An Tagen mit hoher Schadstoffbelastung nimmt die Zahl der Spitalsaufnahmen um bis zu 20% zu.



- Aktuell sterben **durch Luftschadstoffe 2400 Tote in Österreich** (linearer Zusammenhang zwischen Sterblichkeit und Belastung) – die Lebenserwartung reduziert sich dadurch generell und durchschnittlich um 9 Monate.
- **Jahr 2013 „Jahr der Luftreinhaltung“ in der EU** –EU senkt Feinstaub- Grenzwerte ab 2015 von 25 auf 20yg/Kubikmeter Luftbezogen auf PM 2,5 (WHO fordert 10yg/m3, USA vorbildlich mit 12yg/m3) diese Zielwerte sind mit der 3. Piste in Wien nie zu erreichen.
- **Die schlechte Luftqualität verursacht in der EU jährlich 19.000 vorzeitige Todesfälle und 630 Milliarden Euro Gesundheitskosten, sowie 169 Milliarden Euro an Produktivitätseinbussen USA:** jeder in die Luftreinhaltung investierte Dollar bringt einen Nutzen von 12-17 Dollar.
- **IACR Weltkrebsbericht 2014:** Krebserkrankungen und Sterblichkeit - Lungenkrebs ist absoluter Spitzenreiter gefolgt von Brustkrebs.
- Medizinisches Gutachten, das die Betreiber vorlegen fußt zu 90% auf Studien, die vor dem Jahr 2000 publiziert wurden und nicht den aktuellen Stand der medizinischen Forschung abbilden.
- Emissionsdaten zum Bau der Piste sollen offensichtlich den Betrieb der Piste legitimieren.

## 5. Politisch verordnete Fluglärm-Gesundheitskosten zu Lasten des Steuerzahlers

Dr. Martin Tögel



- Die geplante 3. Piste am Flughafen Wien zielt in Richtung Wiener Zentralraum und dessen dicht besiedelten Süden. Das bedeutet eine massive Steigerung der Anzahl der Fluglärm-betroffenen gepaart mit einer noch höheren Intensität der Belastung.
- Was macht die Verkehrsministerin? Sie erlässt dazu die sogenannte „Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung“, die um Größenordnungen zu hohe Fluglärmgrenzwerte vorsieht. Diese erhöhten Grenzwerte bilden die Basis für das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren und führen zu einer unzulässigen Verharmlosung der Gesundheitsfolgen des Fluglärms. Damit können die negativen Auswirkungen der geplanten 3. Piste elegant verschleiert werden.
- Die Fakten liegen mit den Studien von Prof. Greiser am Flughafen Köln-Bonn am Tisch. Sie zeigen nämlich, dass Fluglärm bereits ab einem Dauerschallpegel von 40 dBA das Risiko für eine Reihe von schweren Erkrankungen signifikant erhöht. Überträgt man diese Erkenntnisse auf die Fluglärmsituation im Großraum Wien, so zeigt eine - naturgemäß nur grobe - Abschätzung, dass die dort durch Fluglärm verursachten Gesundheitskosten zu Lasten der Allgemeinheit mehr als 100 Millionen Euro pro Jahr ausmachen.



- Diese Kosten wären zu einem guten Teil vermeidbar! Die Verkehrsministerin müsste nur endlich dafür sorgen, dass Wien und seine Siedlungsachsen großräumig umflogen werden. In anderen Großstädten mit mehr Bürgernähe ist dies gang und gäbe. Dazu gibt es auch bereits die parlamentarische Bürgerinitiative SOS-Fluglärm - <http://sos.fluglaerm.at>
- Wie spart man sofort etwa 18 Millionen Euro an Fluglärm-Gesundheitskosten pro Jahr? Z.B. durch die Einstellung der Windstille-Abflugroute Liesing. Dafür gibt es bereits jetzt eine alternative Flugroute mit um Größenordnungen weniger Betroffenen, die derzeit nur bei Nordwestwind verwendet wird. Die Mehrkosten durch den etwas längeren Weg sind mit rund 15 Cent pro Ticket im Vergleich zu anderen Kosten (Kerosinzuschlag, Sicherheitszuschlag, etc. etc.) völlig vernachlässigbar. Gleichzeitig könnte man mit dieser Lösung die Nordeinflugsschneise deutlich entlasten.
- Rückfragehinweis: [liesing@fluglaerm.at](mailto:liesing@fluglaerm.at)

## 6. Klimakosten des Flugverkehrs und der 3. Piste des VIE

Dr. Brigitte Buschbeck



- Klimaschäden lassen sich nur schwer beziffern. Wirtschaftsexperten sagen, dass ihre Vermeidung wesentlich billiger käme, als später die Reparaturen, falls die beim Klimawandel überhaupt möglich sind.  
Will man dennoch Zahlen über die Klimakosten des Flugverkehrs bekommen, kann man z.B. Studien des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) heranziehen.  
Demgemäß zahlte die Allgemeinheit in Österreich schon im Jahr 2004 für die alleine vom Flugverkehr verursachten Klimakosten ca 400 Millionen Euro jährlich. Auf dieser Basis (beruhend auf 69 Cent/kg Treibstoff\*) lassen sich auch die voraussichtlichen Klimakosten des Flugbetriebes am Wiener Flughafen im angestrebten 3-Pistensystem abschätzen.  
Aus den Einreichunterlagen zur UVP für den Bau der 3. Piste und den Zahlen vom VCÖ geht hervor, dass bis zum Jahr 2025 die Klimakosten auf rund 800 Millionen Euro steigen könnten – jährlich!
- Woher kommen diese hohen Kosten?  
Bekanntlich erzeugt das durch Verbrennung entstehende CO<sub>2</sub> zusammen mit anderen vom Menschen erzeugten Treibhausgasen (THG) eine globale Erderwärmung.  
Die zu erwartenden und teilweise schon eintretenden Folgen sind u.a.: gehäuft auftretende Extremereignisse wie Hitzeperioden, Dürreperioden mit Ernteaufschlägen und Waldbränden, ferner Überschwemmungen, Sturmschäden und Tourismusaufschläge.  
Die Alpenregion ist besonders gefährdet. All das verursacht Schäden bis hin zu mehreren hundert Millionen Euro. Versicherungsexperten warnen bereits.



- Wichtig ist, dass die Erzeugung von THG weltweit so schnell wie möglich reduziert wird, damit wir mit der Erwärmung unter 2° C bleiben. Sonst könnte das Klima vollends aus dem Ruder laufen. Man muss ja bedenken, dass das jetzt von uns erzeugte CO<sub>2</sub> noch viele Jahrhunderte wirksam bleiben wird! Die EU hat daher das Ziel, die THG Erzeugung um 20% bis zum Jahr 2020 und um 80% bis 2050 zu reduzieren.  
Das geplante Wachstum am VIE mit einer zusätzlichen Piste, ist mit diesen Plänen nur schwer vereinbar.

\*) VCÖ factsheet „Enormes Wachstum des Flugverkehrs schadet der Umwelt und Wirtschaft“.  
Diese Angabe liegt in der Spanne, die auch in Deutschland geschätzt wird.





## 7. Massive Immobilienentwertung schreitet fort // tausende Betroffene durch Eintragung erweiterter Sicherheitszonen im Grundbuch

**Dr. Wolfram Proksch**



Vor bald zwei Jahren – nämlich mit [Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.7.2012 zu RU4-U-302/301-2012](#) – wurde das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ = der Bau der sog. „3. Piste“ am Flughafen Wien-Schwechat gem. § 17 UVP-G 2000 in 1. Instanz genehmigt und für „umweltverträglich“ erklärt.

Die rechtswidrig ohne UVP-Verfahren erteilten Genehmigungen für die Ausbauten nach dem sog. „Masterplan 2015“ wurden bis heute – trotz entsprechenden Antrages und trotz Entscheidung des EuGH im Vorabentscheidungsverfahren Leth/Rep. Österreich, C-420/11, nicht zurückgenommen oder auch nur ausgesetzt; die An- und Abflugschneisen über dem 13., 14. und 23. Bezirk aber auch über den Norden Wiens werden unverändert stark genutzt. Mit der 3. Pisten drohen erhebliche zusätzliche Belastungen.

Damit schreitet auch die Immobilienentwertung weiter fort. Bei vergleichbarer Anzahl von Flugbewegungen wurden in der Schweiz etwa in Genf und Zürich Wertminderungen von Liegenschaften durch Fluglärm von bis zu 30% attestiert.



Der Immobilienmarkt braucht zwar immer einige Zeit, um auf wertsteigernde oder wertsenkende Parameter „zu reagieren“, aber die Faktoren „Fluglärm“ und „Ultra-Feinstaubbelastung“ sind mittlerweile in den belasteten Gebieten durchaus angekommen. Es gibt erste Prozesse zur Haftung von Maklern, die zB auf bestehenden Fluglärm nicht hingewiesen haben.

Für den Fall, dass den (gegen den Genehmigungsbescheid 1. Instanz) erhobenen Rechtsmitteln nicht Folge gegeben wird, wird auch die [Verordnung zur „erweiterte Sicherheitszone“ für die 3. Piste](#) in Kraft treten und werden tausende Liegenschaftseigentümer\_Innen zusätzlich mit Eintragungen im Grundbuch „beglückt“.

Der Verordnungsentwurf und die Liste der Namen und Adressen der betroffenen Grundstückseigentümer wurden von den beiden Projektwerbern bzw Antragstellern im UVP-Verfahren in 1.Instanz vorgelegt.

PROKSCH & FRITZSCHE FRANK FLETZBERGER  
Rechtsanwälte GmbH  
A-1010 Vienna / Austria, Nibelungengasse [11/4](#)  
TEL: ++43 1 [877 04 54](tel:8770454)  
FAX: ++43 1 [877 04 56](tel:8770456)  
eMAIL: [office@pfr.at](mailto:office@pfr.at)  
WEB: <http://www.pfr.at/>

## 8. Flugverkehr und 3. Piste – wer zahlt?

**Karl Schiebl**

Vorab einige Anmerkungen:

Für die 3. Piste soll eine Sicherheitszone für den Geradeausanflug ins Grundbuch eingetragen werden. Gleichzeitig wird beteuert, dass es keinen Geradeausanflug geben soll - eine Schädigung im Wert von Liegenschaften ohne Nutzen?

Das Vorgehen erinnert an die 2. Piste. Diese wurde im Wesentlichen durch Wien und Niederösterreich finanziert, wofür die Länder je 20% Anteile erhielten. Zugestimmt wurde dem im Wiener Gemeinderat wohl auch aufgrund der Ankündigung, dass Wien dann nur mehr im Notfall überflogen wird. Die Realität sieht freilich anders aus.

Das System Flugverkehr finanziert sich in durchaus Hypo-ähnlichem Ausmaß durch den Steuerzahler.

Laut VCÖ, Factsheet Flugverkehr 2005:

- Förderung im Flugverkehr € 345 Mio. /Jahr
- Ungedeckte Infrastrukturkosten € 39 Mio. /Jahr
- Externe Unfallkosten € 40 Mio. /Jahr
- Lärmkosten € 128 Mio. /Jahr
- Schadstoffkosten € 74 Mio. /Jahr
- Klimakosten € 415 Mio. /Jahr
- Für 2005 in Summe € 1.041 Mio. - inflationsbereinigt also € 1.225 Mio. /Jahr
- An dieser Stelle ist auch anzumerken, dass in einem Radius von ca. 23km um den Flughafen 1/3 der gesamten Emissionen erfolgen. Flughafennahe Gebiete sind also besonders betroffene Gebiete.
- Alternativ könnte man auch andere Studien anführen - z.B. Uni Stuttgart "externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main", das Ergebnis wäre ähnlich.





- Auch ist der Flugverkehr umfassend steuerbefreit:
  - Eine Kerosinsteuer von 0,482 Euro wie für Benzin würde € 420 Mio. ins Budget liefern. Quelle: VCÖ 2013
  - Vollständige Grundsteuerbefreiung - Gesamtfläche des Airport mehr als 10km<sup>2</sup>
  - Mehrwertsteuerbefreiung für Flugtickets und Güter - die Ticketabgabe mit Einnahmen von € 107 Mio. kann hier kein Ersatz sein.
- Die behauptete Arbeitsplatzsteigerung von 1.000 vollwertigen Arbeitsplätzen pro Million Passagiere am Flughafen ist nicht annähernd nachvollziehbar. Fanden sich 1998 noch 233 Mitarbeiter pro Mio. Passagiere im Geschäftsbericht des Flughafens, so sind es 2012 nur mehr 194 gewesen.
- Für die 3. Piste wurden bereits Baukosten von € 1.800 Mio. kolportiert. Bei einem Ansatz von 4% Zinsen und 20 Jahren Laufzeit wären € 2.649 Mio. zurückzuzahlen, welche auf die zusätzlich möglichen 87.497 Flugbewegungen anzurechnen wären.  
2011 lieferte der Flughafen mit 246.157 Flugbewegungen ein EBITDA von € 189 Mio., verdiente also pro Flugbewegung € 768,-.  
Bei gleichbleibender Ergebnislage entstünde also ein Fehlbetrag von € 1.305 Mio.  
Alternativ vorstellbar, aber utopisch wäre wohl, dass pro Flugbewegung das Doppelte vom aktuellen Betrag, also € 1.514,- hereinkommen!
- Aktionäre, also auch die Bundesländer Wien und NÖ, müssten Kapital nachschießen.  
Natürlich gibt es dann auch keine Dividende für das Landesbudget.  
Wien und NÖ haben, vielleicht in einer Art Vorhersehung, ihre Anteile bereits 2013 der Politischen Aufsicht durch Auslagerung in eine GmbH entzogen.  
Zeitgleich wurde auf die halbe Dividende verzichtet, also dem Budget schon jetzt die Hälfte der Einnahmen vorenthalten.