

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

PRESSEKONFERENZ

**anlässlich der Erteilung eines positiven Baubescheides
durch das Land NÖ für die Parallelpiste 11R/29L
am Flughafen Wien**

im

**Presseklub Concordia
1010 Wien, Bankgasse 8**

am 17. September 2012 / 10:00 Uhr

zum Thema:

**3. Piste - Dimensionen einer
politischen Entscheidung**

Themen/Impulsreferate

Begrüßung und Einleitung

Dr. Jutta Leth

Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen Österreich

RA Dr. Susanne Heger

UVP Verfahren 3.Piste – Spezifika und Eigenheiten

RA Dr. Anja Oberkofler

Amts- und Staatshaftungsklage

Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH

RA Dr. Wolfram Proksch

Immobilien und Liegenschaftsentwertungen durch die 3.Piste

Eduard Issel, Immobilienexperte

Landenteignung, Mikroklima und Flächenfraß

Franz Hittinger, Landwirt

Regional- und Verkehrsentwicklung

Dr. Madeleine Petrovic

Zur toxikologischen Bewertung von Triebwerksemissionen und die Auswirkungen des
Flughafenausbaus auf die österreichische Klimabilanz

Dr. Jutta Leth

Public Health Aspekte im Zusammenhang mit Fluglärm
und den Aufgaben des Staates - Dr. Anna Kreil (MPH)

VIE als Wirtschaftsmotor versus kollektivierte Folgekosten

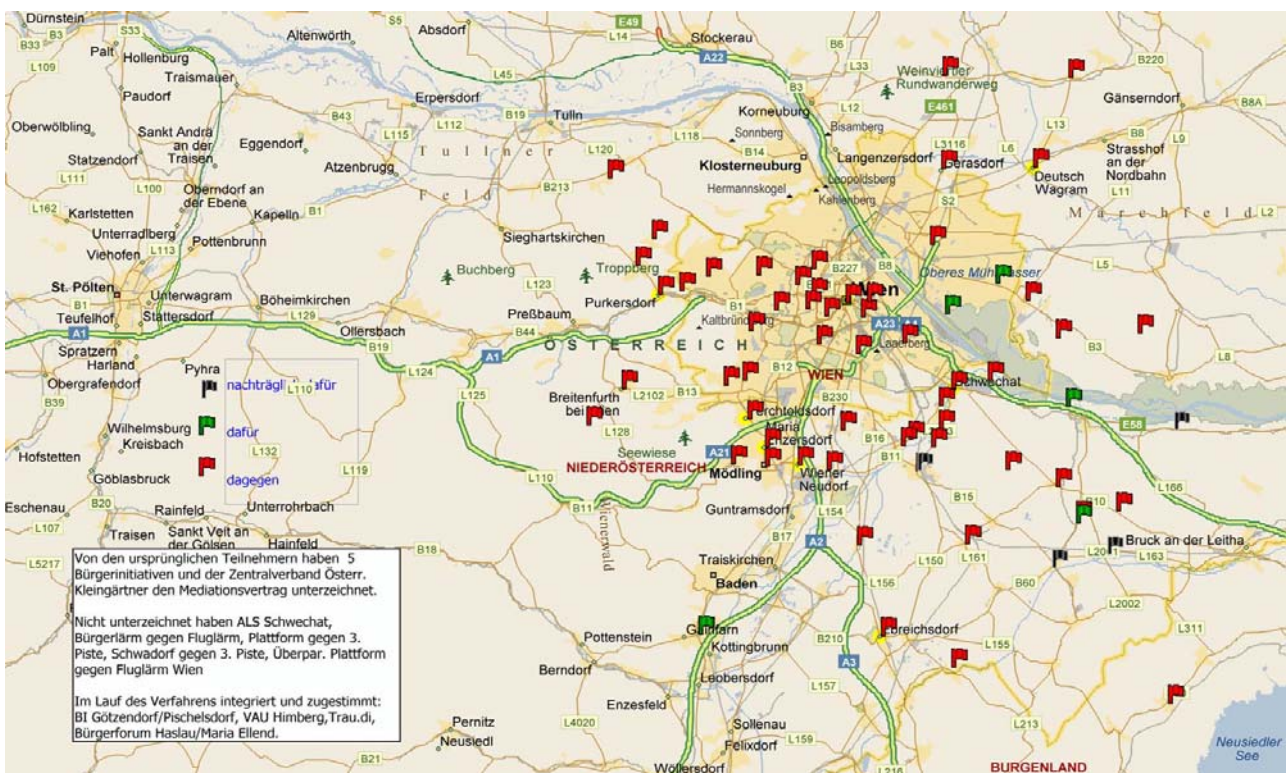
Dr. Martin Tögel

Möglichkeit zur Diskussion

Begrüßung und Einleitung Dr. Jutta Leth

Ich heiÙe Sie als Obfrau des Dachverbandes unabhängiger Bürgerinitiativen gegen den Bau der 3. Piste am Flughafen Wien/Schwechat zu unsrer Pressekonferenz willkommen und danke Ihnen dafür, dass sie unserer Einladung gefolgt sind.

Der Dachverband ist der Zusammenschluss jener Bürgerinitiativen aus Wien, NÖ und dem Burgenland, die 2005 den Mediationsvertrag nicht unterschrieben haben, und daher im Dialogforum auch nicht vertreten sind.



Wir sind nach wie vor der Meinung, dass weder das Mediationsverfahren, noch der Mediationsvertrag bzw. das Folgeprojekt Dialogforum geeignete Instrumentarien sind, den Interessenskonflikt zwischen Anrainern und Flughafen zu bearbeiten und haben daher andere Wege gewählt, über die wir Sie im Rahmen dieser Veranstaltung noch informieren werden.

Anlass der Pressekonferenz ist das Ende der Einspruchsfrist gegen den positiven Baubescheid der 3. Piste, der im heurigen Sommer erfolgte. Bis 24.08.2012 sind 25 Berufungen beim Amt der NÖ Landesregierung vorwiegend von Bis und Anrainern eingebracht worden. Die 9 Impulsreferate der Pressekonferenz behandeln einige zentrale Argumentationen dieser Berufungen.

Thematisch gliedern sich die Referate in 3 Blöcke:

- Es beginnen die 3 anwesenden **Rechtsanwältinnen** Dr. Heger, Dr. Oberkofler und Dr. Proksch mit den juristischen Einwendungen
- Danach folgen Aspekte der **Immobilienwertentwicklung** (Immobilienmakler Eduard Issel) und Probleme, die sich für die **Landwirtschaft** der Region aus dem Flughafenausbau ergeben (Landwirt Franz Hittinger), sowie eine Stellungnahme zur **Regional- und Verkehrsentwicklung** im Zusammenhang mit dem Ausbauprojekt (Dr. Petrovic)
- Der dritte Teil behandelt die **gesundheitlichen Folgen** von Lärm (Dr. Kreil) und **Emissionen** (Dr. Leth), sowie die **kollektivierte Folgekosten** bzw. die **negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen** dieses Projektes (Dr. Tögel).

Am Ende dieser Einleitung möchte ich Ihnen noch einmal herzlich für Ihr Kommen und Ihr Interesse danken. Es scheint uns demokratiepolitisch enorm wichtig auch jene Aspekte dieses Projektes öffentlich zu machen, die bislang kaum bzw. tendenziell sehr einseitig von der Politik und den Betreibern dieses Projektes dargestellt wurden, aber für die Menschen der betroffenen Region von existentieller Bedeutung sind.

Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen Österreich

RA Dr. Susanne Heger

Dr. S. Heger ist Rechtsanwalt und Vertreter von 27 Bürgerinitiativen gegenüber der EU, bei der sie ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich im Zusammenhang mit den Ausbauten der Flughafen Wien AG seit 1999 führt.

Zusammenhang zwischen dem EU-Verfahren und der Bewilligung des Baus der 3. Start- und Landebahn:

Im EU-Verfahren wurde unmissverständlich festgestellt,

- dass die bisherigen Ausbauten der Flughafen Wien AG umweltrechtliche Schwarzbauten sind,
- dass die Steigerung der vom Flughafen ausgehenden Belastungen bereits 1999 einer UVP hätten unterzogen werden müssen.

Bedeutung für die 3. Piste: Das Belastungsniveau, das in der UVP für die Prüfung der Auswirkungen der 3. Piste als der derzeitige Normalzustand zu Grunde gelegt wurde, ist auf rechtswidrigem Weg erreicht worden.

Kapazitätssteigernde Ausbauten, die schon 1999 der UVP zu unterziehen gewesen wären, aber nicht wurden: An- und Abrollwege bei den bestehenden Pisten, Ausbau der bestehenden Gepäckbeförderungsanlagen, der provisorische Terminal (Unterbringung Billigairlines), Busterminals, riesige Parkflächen für Flugzeuge, der neue Tower, mehrere Parkhäuser und der Skylink (in Summe ohne Skylink Kosten in der Höhe von mehreren hundert Millionen Euro; Schaffung zusätzlicher Kapazität von mindestens 60.000 Flugbewegungen pro Jahr).

Aktive Unterstützung der österreichischen Behörden für die Flughafen Wien AG: Das Verkehrsministerium stellte ohne Relevierung der UVP-Pflicht den Großteil der für die Ausbauten erforderlichen Bewilligungen aus; der nö Umweltschutz blieb untätig; das Amt der niederösterreichischen Landesregierung stellte einen Bescheid aus, wonach der Terminal Skylink nicht UVP-pflichtig sei.

Die Kommission gab den Beschwerdeführern Recht: Österreich hätte also für eine Sanierung der Rechtsverletzung sorgen müssen. Statt Sanierung setzten die österreichische Behörden darauf, die Pflichten der Flughafen Wien AG wegzuverhandeln. (Behauptung man habe in einer groß angelegten Mediation einen Interessensausgleich gefunden; Vortäuschen, die Ausbauten wären auch Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung für die 3. Piste).

Die Kommission begnügte sich mit einem nachträglichen Umweltverträglichkeitsbericht der Flughafen Wien AG und betrachtete die Sache damit als erledigt.

Der EU-Bürgeranwalt, Professor Diamandouros, stellte sich hinter die in ihren Rechten verletzten Bürger und Bürgerinnen; er verlangt von der Kommission die Wiederaufnahme des Verfahrens (sein Bericht liegt zur Zeit im Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments).

UVP Verfahren 3. Piste – Spezifika und Eigenheiten **Dr. ⁱⁿ Anja Oberkofler vertritt als Rechtsanwältin** **Bürgerinitiativen und Nachbarn im Verfahren.**

Befangenheit der Landesregierung Niederösterreich:

Laut Geschäftsbericht der Flughafen Wien AG werden 40% der Aktien von den zwei „Kernaktionären“, dem Bundesland Niederösterreich und der Stadt Wien, gehalten. Das Land Niederösterreich ist somit unmittelbar wirtschaftlich an der Flughafen Wien AG beteiligt und profitiert von der Bewilligung der 3. Piste. Gleichzeitig ist aber die Landesregierung NÖ erste Instanz im Bewilligungsverfahren und damit quasi Richter in eigener Sache. Dies verstößt gegen das Bundesverfassungsgesetz und gegen das Recht der Verfahrensparteien auf ein faires Verfahren.

Diskreditierung renommierter Sachverständiger:

Für die Bürgerinitiativen war es nicht immer leicht, Sachverständige zu finden, die nicht im Sold von Flughäfen stehen und bereit waren, zu vernünftigen Honoraren in kurzer Zeit Gutachten zu erstellen. Trotz dieser Umstände gelang es, renommierte Sachverständige wie etwa Prof. J. Michael Schopf von der TU Wien/Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik beizuziehen. Um sich den berechtigten Einwänden dieses Gutachters zu entledigen, behauptete die Landesregierung NÖ, dass dieser dem Amtssachverständigen nicht auf gleicher fachlicher Ebene widersprochen habe. Die Antwort auf die Frage, warum dem österreichischen Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien nicht die gleiche fachliche Ebene zuerkannt wird wie dem deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt, bleibt offen.

Curved approach als Märchen vom fliegenden Teppich:

Im Genehmigungsbescheid wird dem Flughafen die Auflage erteilt, vor Inbetriebnahme der 3. Piste ein Betriebskonzept vorzulegen, in welchem der unabhängige Simultanbetrieb der Parallelpisten bei Anwendung des Curved Approach (Gekurvter Anflug) geregelt sein muss. Weitere inhaltliche Vorgaben fehlen. Dennoch wird im gesamten Bescheid davon ausgegangen, dass auf die 3. Piste nur im Curved Approach angefliegen wird. Dabei konnte keiner der in der Verhandlung befragten Sachverständigen mit Sicherheit darlegen, wann und ob überhaupt ein gekurvter Anflug auf eine der Pisten im Massenbetrieb möglich sein wird. Auf dieser Grundlage kommt die Behörde zum Ergebnis, dass Wien vom Fluglärm nicht tangiert werden wird. Die Behörde macht aber den curved approach gerade nicht zur Auflage der Genehmigung der 3. Piste. Begründung: Die Festlegung von Flugrouten falle nicht in ihre Zuständigkeit. Mit diesem Trick erteilt die Behörde dem Flughafen Wien einen Freifahrtschein für sämtliche Anflugrouten und somit grünes Licht für die Belästigung der Wiener Bevölkerung.

Europäischer Gerichtshof befasst sich mit dem Thema "FLUGLÄRM" Amtshaftungsverfahren gegen die Republik und das Land NÖ führt zu Verfahren vor dem EuGH

Zur Vorgeschichte: Eine Niederösterreicherin hatte als betroffene Eigentümerin einer Liegenschaft im Nahebereich des Flughafens Wien-Schwechat mit Unterstützung des Vereins ANTIFLUGLÄRM-GEMEINSCHAFT (AFLG), www.fluglaerm.at, vor dem Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien eine Amtshaftungsklage erhoben, mit welcher sie vom Bund und vom Land NÖ Entschädigung für die Entwertung ihres Grundstücks wegen Fluglärms verlangte und fordert, dass die Haftung der Beklagten für drohende künftige Gesundheitsschäden festgestellt wird.

Während die NÖ Landesregierung gerade das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren) für die geplante dritte Piste am Flughafen Wien-Schwechat in erster Instanz "positiv" abgeschlossen hat (zahlreiche Berufungen wurden erhoben!), werfen die Fluglärmgegner der Republik Österreich bzw dem Land NÖ vor, dass schon für den massiven Ausbau des Flughafens in den letzten 10 Jahren derartige Verfahren durchzuführen gewesen wären. Durch den vom Flughafen Wien-Schwechat ausgehenden Flugbetrieb, den damit verbundenen Fluglärm und die Schadstoffbelastung (Treibstoffrückstände, Abgase) werden Liegenschaften im Umkreis des Flughafens bzw im Bereich der Flugrouten massiv entwertet; nach internationalen Studien kann (Flug-)Lärm auch erhebliche Gesundheitsschäden verursachen.

Entscheidung 1. Instanz und Berufungsverfahren: Nachdem die Amtshaftungsklage der Fachärztin aus Zwölfaxing in erster Instanz zunächst zur Gänze abgewiesen worden war, gab bereits das Oberlandesgericht Wien der Berufung der Klägerin teilweise Folge, hob das Urteil der ersten Instanz, wonach mögliche Schadenersatzansprüche wegen drohender Gesundheitsschäden infolge Fluglärms verjährt seien, auf und verwies die Sache zur neuerlichen Entscheidung an das Erstgericht zurück. Das OLG Wien sprach dabei aus, dass – da ein Schaden an der Gesundheit der Klägerin noch nicht eingetreten ist – ein allenfalls daraus resultierender Schadenersatzanspruch unter Zugrundelegung der kurzen Verjährungsfrist auch noch nicht verjährt sein kann.

Bezüglich der auch eingeklagten Entschädigung für die Entwertung der Liegenschaft wurde die Klagsabweisung zwar auch in zweiter Instanz bestätigt, da die Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie nur die Substanz (als zB, wenn eine Flugzeug auf ein Haus stürzt) nicht aber vor sog. "reinen Vermögensschäden" (Wertminderungen von Liegenschaften durch Fluglärm) schütze; das Oberlandesgericht Wien ließ aber zur Rechtsfrage, ob der Schutzzweck der UVP-Richtlinie der EU auch sog. "reine Vermögensschäden" umfasst, eine Revision an den Obersten Gerichtshof ausdrücklich zu. Die AFLG bzw die Klägerin im Amtshaftungsverfahren erhob daraufhin fristgerecht eine solche Revision und untermauerte diese mit einem eingeholten Gutachten des namhaften Verfassungsjuristen Prof. DDr. Heinz Mayer.

Fortsetzung von Seite 7:

Verfahren vor dem OGH und EugH: Der Oberste Gerichtshof griff in weiterer Folge eine in Revision enthalten Anregung auf und legte die Sache dem Europäischen Gerichtshof in Luxembourg zur sog. "Vorabentscheidung" vor: Der EuGH wurde vom öst. OGH ersucht, zur Auslegung und zum Verständnis der Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie im Zusammenhang mit der anhängigen Amtshaftungsklage eine Entscheidung zu treffen. Im laufenden Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH gab die Kommission der Europäischen Union erfreulicher Weise eine Stellungnahme zu Gunsten der Klägerin ab und sprach aus, dass vom Schutzzweck der UVP-RL reine Vermögensschäden sehr wohl umfasst sind.

Am 17. Oktober 2012 wird nun vor dem EuGH in Luxembourg eine Verhandlung in dieser Sache stattfinden. Da ganz grundlegende Fragen zum Verständnis der UVP-Richtlinie betroffen sind, könnte die Entscheidung weitreichende Folgen für UVP-pflichtige Großprojekte in ganz Europa haben. Das Amtshaftungsverfahren in Österreich wird danach in jedem Fall fortzusetzen sein.

Rückfragen: Proksch & Fritzsche Frank Fletzberger Rechtsanwälte OG

Nibelungengasse 11/4, 1010 Wien

Tel: +43 (1) 877 04 54

FAX: +43 (1) 877 04 56

eMail: office@pfr.at

<http://www.pfr.at>

Immobilien und Liegenschaftsentwertungen durch die 3. Piste Eduard Issel, Immobilienexperte

**Eduard Issel ist Geschäftsführer der Immoinvest-Immobilien & Finanzierungen GmbH,
1030 Wien, Auhofstraße 155**

Große finanzielle Verluste für Grundstückseigentümer, zum Beispiel im 23. Bezirk/Wien Rodaun

Ein aktuell im Juli 2012 angebotenes Grundstück ist nachweislich dem Käufer nur mit einem Abschlag von € 100.000,- auf Grund des Fluglärms interessant genug für einen Ankauf.

Der Verkäufer möchte für das Grundstück € 350.000,-, der Käufer bietet aber nur € 250.000,-.

Der Fluglärm kostet dem Verkäufer somit in diesem Fall ca. 1/3 des ursprünglichen Grundwertes.

Ein zweites Beispiel aus Wien, Ober St. Veit

Zum Jahreswechsel 2004/05, kurz nachdem die Flugrouten neu verschwenkt wurden, gab es ein abgeschlossenes Kaufangebot für ein Top-Grundstück in Ober St. Veit mit Wien-Blick zum Preis von ca. € 1.000,- pro Quadratmeter.

Der Käufer trat zurück, als er am Abend vor der Kaufvertragsunterzeichnung das Grundstück nochmals Besichtigte. Genau zu diesem Zeitpunkt wurde es von einem Großraumflugzeug überflogen.

Der Käufer hat bisher eine Liegenschaft - eine Top-Villa mit Schwimmballe und parkähnlichem Garten - wegen dem dort herrschenden Fluglärm verlassen wollen.

Das Institut für Stadt- und Regionalforschung hat in der Studie "Immo Neuss 1" bereits vor Jahren festgestellt, dass die von Flugrouten NICHT belasteten Gebiete im Durchschnitt um 10 Prozent im Wert höher liegen. Das bedeutet, dass es auch Liegenschaften gibt, die bis über 90 Prozent durch Lärmbelastung entwertet sein müssen.

Der behauptete wirtschaftliche Nutzen des Flughafens kann in keiner Weise den tatsächlichen Schaden der durch die Lärmbelastung entsteht, ausgleichen.

Landenteignung, Mikroklima und Flächenfraß

Franz Hittinger, Landwirt

In letzter Zeit waren die Medien voll von Meldungen über die Landwirtschaft. Die heurige Ernte war in weiten Teilen Westeuropas katastrophal. Aber auch in den Schwarzmeerländern ist eine Missernte zu erwarten, ebenfalls in weiten Teilen Amerikas. Die Weltgetreidebilanz führt zu weiteren Spekulationsgeschäften die die Preise in die Höhe treiben. Der stetig steigende Getreidebedarf der Weltbevölkerung kann nur mehr durch jährliche Rekordernten gedeckt werden, aber nicht durch solche wie im heurigen Jahr. Spürbar wird das natürlich zuerst in den Entwicklungsländern, wo 80% des Einkommens für Nahrung ausgegeben wird. Bei uns sind es lediglich 10%, aber jeder glaubt bei einer Steigerung des Brotpreises müsse man verhungern. Bei einer derzeitigen Weltgetreidebilanz und einem Stock/Use Szenario von 18,1 % braucht man nicht lange zu warten, bis wir uns darüber Gedanken machen müssen ob wir nicht noch mehr Hungernde auf unserem Planeten haben wollen. Dabei ist hier eine Steigerung des Wohlstandes in den ärmeren Ländern gar noch nicht berücksichtigt. Mehr Wohlstand bedeutet einen höheren Fleischkonsum, und um dieses zu erzeugen brauchen wir wieder mehr Getreide, Denn 1 kg Fleisch verbraucht bei seiner Erzeugung ca. 5 kg Getreide. Wenn nur 2 Milliarden Menschen weltweit ihren Fleischkonsum nur um 10 kg pro Jahr steigern wollen, bedeutet das einen Getreidebedarf von 100 Millionen Tonnen. Eine solche Steigerung bringt aber auch einen höheren Energiebedarf mit sich. Dies bedeutet aber auch mehr CO² Ausstoß, Treibhausgase usw. Damit schließt sich der Kreis und unsere Fahrt direkt mit Vollgas auf eine Betonwand zuzusteuern geht weiter.

Wenn wir bedenken wie sich die rapide Verbauung und damit verbundene Versiegelung des Bodens auf den CO² Ausstoß und damit natürlich auch auf unseren Trinkwasserhaushalt auswirkt, wundere ich mich warum nicht schon mehr Menschen, vor allem unsere Politiker, sich darüber Gedanken machen. Bei einer einfachen Berechnung kommen wir darauf, dass unser wertvolles Gut Landschaft, damit meine ich jetzt alles was dazugehört wie Ackerland, Waldflächen, Wiesen usw. in einigen Jahren aufgebraucht sein wird. Bei einem täglichen Flächenverlust von 20 ha (das geht aus einer aktuellen Studie hervor) sind das 7000 ha jährlich in Österreich die unwiderruflich für die Nahrungsmittelproduktion verlorengehen. Gestützt wird diese Berechnung aus der Statistik über die letzten 50 Jahre. Rechnet man also einen jährlichen Verlust von 7000 ha sind es gerade einmal 200 Jahre bis alles Ackerland verbraucht ist. Wenn man aber mit einem von der Politik propagiertem Wirtschaftswachstum von ca. 3% rechnet, haben wir dieses Ziel schon in 100 Jahren erreicht. Auswirkungen hat diese Entwicklung nicht nur auf die Nahrungsmittelproduktion sondern vielmehr auf unser Trinkwasser und den CO² Haushalt. Ein versiegelter Boden nimmt keine Niederschläge auf. Die Trinkwasserreserven schrumpfen weil keine Filterung mehr stattfinden kann, und es kommt zu einer Verknappung des Trinkwassers weil die Niederschläge zu schnell abgeleitet werden. In der Folge kommt es zu immer häufiger werdenden Wetterextremen, die wir auch jetzt schon zu spüren bekommen. Die heurige Ernte hat uns einen Vorgeschmack auf künftige Entwicklungen gegeben. Wenn der Bodenfraß oder die Verbauung so weitergeht, wird Österreich sich in der Zukunft nicht mehr selbst mit Nahrungsmitteln versorgen können. Man kann in Österreich nicht in allen Regionen Getreide oder Zuckerrüben anbauen. Woher werden wir dann Mehl und Fleisch importieren, wenn alles zubetoniert ist? Glauben wir wirklich, dass wir das alles dann billig aus dem Ausland zu unseren hohen Qualitätsansprüchen importieren können?

Wir können jetzt noch die Augen zumachen, denn unsere Politiker haben das schon lange vor uns gemacht, und hoffen, es geschieht nichts. Und es geht alles an uns vorbei, wir werden aber alle jäh erwachen.

Als Grundbesitzer und Anrainer des Flughafens bin ich schon ein Leben lang damit konfrontiert, wie sich die schrittweise Ausbreitung des Flughafens fortsetzt. In den 70 er Jahren des vorigen Jahrhunderts habe ich den Ausbau der 2. Piste miterlebt, und war damals schon über die arrogante Vorgangsweise entsetzt, wie man mit dem Eigentum anderer Leute umgeht. Es wurde immer sofort mit Enteignung gedroht, sobald sich ein Grundeigentümer erlaubt hat, sich zu wehren. Damals gab es natürlich noch kein UVP Verfahren, und es wurde eifrig drauf losgebaut, wie es sich die Planer vorgestellt haben. Als die 2. Piste im Jahr 1977 in Betrieb ging, ist man draufgekommen, dass man ja eigentlich wieder nur eine Piste hat. Denn durch die Kreuzung der beiden Pisten hat man wieder nur eine. Wenn jetzt eine 3. Piste gebaut wird, dann sind es endlich zwei.

Jetzt sind wir aber damit konfrontiert, dass der Flughafen zusätzlich zu der enormen Fläche von ca. 600 – 700 ha für den Bau der Piste, viele Umweltauflagen zu erfüllen hat, die es beim Bau der 2. Piste noch nicht gab. Um diese Auflagen erfüllen zu können, benötigt er viel wertvolles Ackerland, dieses ist in Österreich und meist auch weltweit nicht beliebig vermehrbar. Es handelt sich im Bereich des Flughafens auch nicht um Grenzertragsböden, sondern um durchaus gute Böden. Was einmal verbaut ist, bleibt für künftige Generationen verloren. Seitens der Behörde werden Ersatzpflanzungen für Waldrodungen im 3 fachen Ausmaß, oder Ersatzflächen für Trockenrasen usw. verlangt.

Um diese Flächen, die wieder unseren Bauern weggenommen werden, leichter erwerben zu können, wurde oder wird das Gesetz für die Zwangsenteignung geändert. Sinn davon ist es, solche Ersatzflächen auch enteignen zu können. Bisher konnte man nur für das Projekt selbst eine Enteignung im öffentlichen Interesse durchführen, und musste sich auf anderem Wege diese Ersatzflächen besorgen. Dies ist ein massiver Eingriff in die Eigentumsrechte der Bürger.

Unsere Betriebe werden schon seit Generationen geführt, und wir haben es auch vor, das in Zukunft zu machen. Kein Bauer, der auf seinen Betrieb achtet, gibt freiwillig ein Stück seines Ackerlandes her. Zusätzlich trifft uns auch noch die Arroganz seitens der Flughafenvertreter, denn diese benehmen sich, als wären sie alleine auf der Welt. Wir als Bauern haben keine Ausweitungsmöglichkeiten der Ackerflächen, um die Zukunft unserer Betriebe zu gewährleisten. Ackerflächen sind in unserer Umgebung auf dem freien Markt kaum erhältlich, da unter anderem die Preise, die von der Industrie bezahlt werden für normale Bauern nicht wirtschaftlich sind. Denn wir haben nicht das Mittel der Zwangsenteignung, die bei öffentlichen Projekten angewandt wird, uns Grundstücke einfach zu besorgen.

Um Landwirtschaft in dieser Region sinnvoll weiterbetreiben zu können, werden wir noch viele Überlegungen anstellen müssen, um auf eine Lösung zu kommen. Von Seiten der Politik wird natürlich beteuert, alles menschenmögliche zu tun, um diese Situation zu bewältigen. Die Erfolge dieser Aussagen sind aber mit vielen Fragezeichen belastet. Ich arbeite seit 38 Jahren in der Landwirtschaft und bin seit 32 Jahren selbstständig, und glaube, die Situation einschätzen zu können.

**Regional- und Verkehrsentwicklung
Dr. Madeleine Petrovic**

Text wird beigelegt

Zur toxikologischen Bewertung von Triebwerksemissionen und die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf die österreichische Klimabilanz

Dr. Jutta Leth

Durch den geplanten Ausbau des VIE zu einem HUB sind statt der derzeit 240.000 Flugbewegungen pro Jahr bis zum Jahr 2030 etwa 460.000 LTOs über Wien und dem Umland geplant. Dabei werden dann etwa 330.000 Tonnen Kerosin auf wenigem Quadratkilometern über dem dichtest besiedelten Gebiet Österreichs pro Jahr verbrannt, wovon etwa 500.000 Menschen in Wien und NÖ unmittelbar betroffen sein werden.

Kerosin ist ein Dieselmotorkraftstoff. Dieselmotorgase wurden im Mai 2012 von der WHO auf die Liste definitiv krebserregender Substanzen gesetzt entsprechend einem Gefährdungspotential von Senfgas oder Asbest bei der chronischen Langzeitexposition. Bei der Verbrennung von Kerosin in den besonders hochtourigen Triebwerken entstehen Ultrafeinpartikel (sog. PM 2.5 und noch kleinere Feinstaubfraktionen), die besonders lungengängig sind und über die Lunge ins Blut und damit in den gesamten Organismus gelangen. Diese Ultrafeinpartikel werden bei den LTO Zyklen in großer Masse in die für den Menschen atmungsrelevanten Luftschichten eingebracht und sind überdies beladen mit zahlreichen hochtoxischen Substanzen, die ebenfalls bei der Verbrennung von Kerosin entstehen.

Man weiß aus zahlreichen internationalen Studien um Flughäfen, dass die Bevölkerung im Umkreis von etwa 18 km von Start und Landebahnen dadurch besonders exponiert und gefährdet ist. Das Wiener Stadtzentrum liegt nur 18 km vom VIE entfernt und die dritte Piste zielt direkt auf Wien.

Im Behördengutachten, das diesem Projekt in Bezug auf Emissionen Unbedenklichkeit bescheinigt hat, werden als Referenz zum überwiegenden Teil Studien heran gezogen, die vor dem Jahr 2000 publiziert wurden. Ein Gutachten aber, das über die Gesundheit so vieler Menschen entscheiden wird, muss nach dem Gesetz den aktuellen Stand der Wissenschaft abbilden. Nach eingehender Befassung mit internationalen Studien, die zwischen 2000 - 2012 in Bezug auf Emissionen publiziert wurden schließe ich mich der Meinung des deutschen Ärztetages aus dem Juni 2012 und der WHO insofern an, als dass bislang das gesundheitsschädigende Potential beider Belastungsfaktoren (Emissionen und Lärm und auch die Kombination beider Faktoren) dramatisch unterschätzt wurde und dringend weiterer Forschungsbedarf unabhängiger Institute erforderlich ist, bevor solche Projekte in Zukunft bewilligt werden können.

Die Emissionsproblematik ist aber auch in Bezug auf den Klimaschutz relevant. Im rezenten Bericht des Club of Rome aus dem Frühjahr 2012 mit dem Titel "2052" wird als eine der vier vordringlichsten Maßnahmen von der Politik zum Klimaschutz eine drastische Reduktion des Flugverkehrs gefordert. Betrachtet man die heurige Unwettersituation allein in Österreich und die weltweiten Ernteauffälle, so muss man dazu wohl nicht mehr viel sagen.

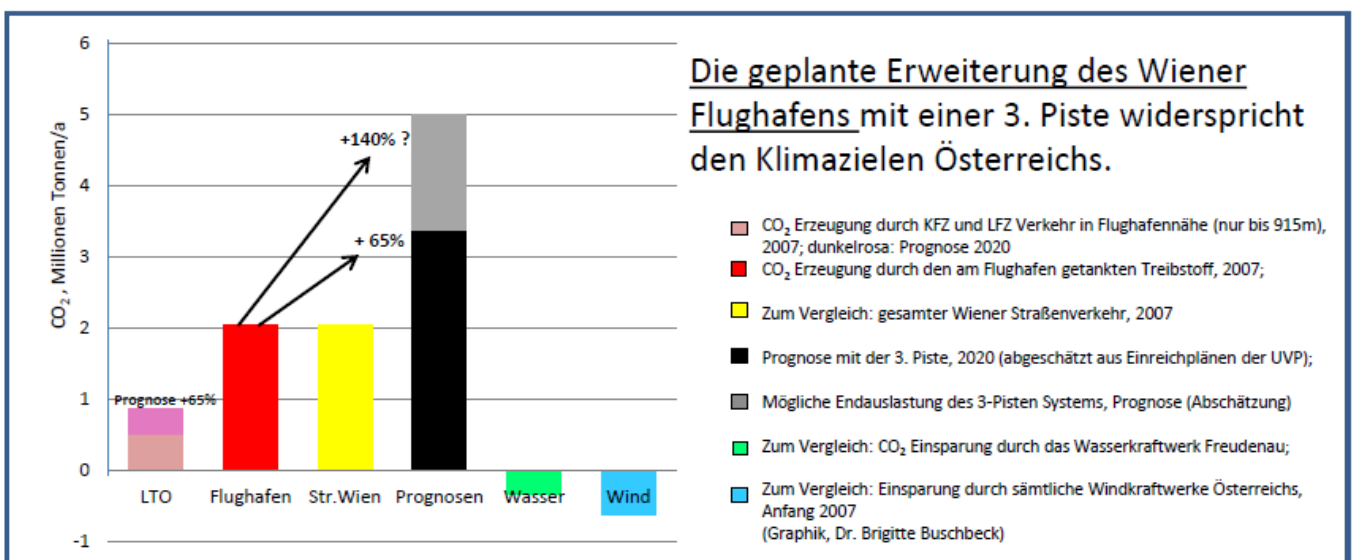
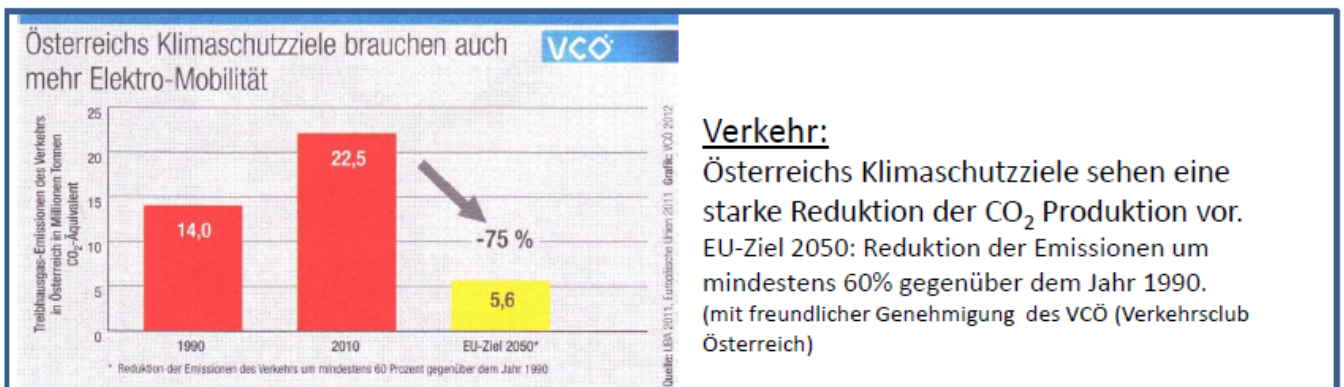
Durch das geplante Projekt sind schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten.

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft schreibt, dass lediglich auf wirtschaftliche Entwicklungen Rücksicht genommen wird, nicht aber auf die Notwendigkeit der Reduktion von CO²-Emissionen.

Für Das Jahr 2020 wird durch den geplanten Ausbau des Flughafens eine Treibhausgasmenge von ca. 3,4 mio. Tonnen pro Jahr vorausgesagt.

Der Flughafen müsste zur Kompensation für das Projekt 5 bis 6 Kraftwerke vom Typ KW Freudenuau bauen. In den Einreichungsunterlagen ist davon nicht einmal ansatzweise etwas zu sehen.

Österreichs Klimaziele ab 2012 sind von der EU vorgegeben



Public Health Aspekte im Zusammenhang mit Fluglärm und den Aufgaben des Staates - Dr. Anna Kreil (MPH)

Der Bau der Dritten Piste mit den in der UVP vorgesehenen Lärmpegeln (nächtlicher Dauer-Schallpegel außen 55dB(A), Spitzenpegel innen 13x53dB(A)) und den zu erwartenden Triebwerksemissionen (330 000t Kerosin) ist nach heutigem Wissensstand mit einer deutlichen Gesundheitsgefährdung der betroffenen Bevölkerung (bis zu 500 000 Menschen) verbunden. Als Folge ist mit einem Anstieg der Gesundheitskosten im Sinne von Zunahme von Erkrankungszahlen mit vermehrten Medikamentenverschreibungen, Krankenständen, Krankenhauseinweisungen und auch bei den Kindern der Region deutlichen Entwicklungsstörungen und Leistungsminderungen zu rechnen.

Diese Entwicklung steht einerseits im Gegensatz zur Strategie des Gesundheitsministeriums gemeinsam mit den Sozialversicherungen, wonach das Gesundheitssystem in Richtung Kostenreduktion und Gesundheitsförderung und Prävention (10 Gesundheitsziele) dringend reformiert werden muss, um auch noch für die nächsten Generationen finanzierbar zu bleiben.

Dieses Projekt verhindert nicht nur, dass alle Kinder in Österreich gesundheitsförderliche Lebensbedingungen vorfinden um sich entwickeln zu können, sondern widerspricht auch andererseits dem EU-Prinzip der Umweltgerechtigkeit. Das Interesse der öffentlichen Gesundheit ist in Österreich auch im Gesetz verankert (Festlegungen im Artikel 11 im Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich Jahrgang 2008 Teil 1/105. Vereinbarungen gemäß Artikel 15a B-VG über die Organisation und Finanzierung des Gesundheitswesens) und verlangt vom Staat ein dementsprechendes Handeln.

Ein umweltmedizinisches Gutachten, wie bei UVP-Verfahren von der Behörde gefordert, ist per definitionem ein präventivmedizinisches Gutachten, das auch auf die Bedürfnisse besonders gefährdeter Gruppen (Kinder, Ältere und Kranke) Rücksicht nehmen, fachlich fundiert und unabhängig sein sollte. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurde bei der Erstellung des positiven Bescheids geltendes Europarecht: gemäß Artikel 174 Abs. 1EG-V trägt die Umweltpolitik der Gemeinschaft auch zum Schutz der menschlichen Gesundheit bei und beruht dabei auf Vorsorge und Vorbeugung und auf dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen (Verursacherprinzip; EUGH Vorsorgeprinzip (7.09.2004/C-127/02): der Staat muss vorsorgen, dass Projekte nicht bewilligt werden, die potenziell gesundheitsgefährdend sind). Dass dennoch im Bescheid gesundheitsgefährdende oder unzumutbar belästigende Werte vorgeschrieben bzw. akzeptiert werden, obwohl laut nahezu allen Publikationen der letzten Jahre niedrigere Lärmpegel, relevant sind die Spitzenpegel und nicht der Dauerschallpegel, vor allem in Hinblick auf kardiovaskuläre Risikofaktoren, Schlafstörungen und Lebensqualität, sowie daraus resultierend eine Reduktion der Lebenserwartung, ist *fachlich* nicht nachvollziehbar.

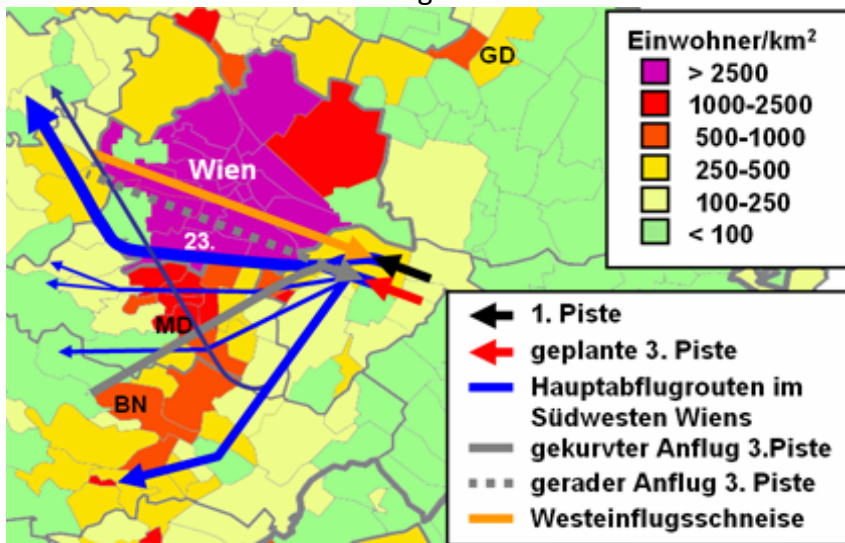
In der rezenten WHO Publikation zur Lärmbelastung und Kostenberechnung in Bezug auf den Verlust von Lebensjahren (WHO *Burden of disease from environmental noise 2011*) wird ein nächtlicher Dauerschallpegel ab 42 dB(A) außen schon mit deutlicher Zunahme von Beschwerden in der betroffenen Bevölkerung assoziiert. Die WHO empfiehlt in ihren Leitlinien (WHO *Night noise guidelines for Europe*) einen nächtlichen Dauerschallpegel außen von maximal 40 dB A), um auch die sensiblen Gruppen (Ältere, Kinder, Kranke) zu schützen. Diese Pegel sollten auch dringend im Sinne der öffentlichen Gesundheit bei bestehenden Lärmquellen, wo vorübergehend höhere Pegel toleriert werden, bald erzielt und nicht wie beim Ausbau des Flughafens geplanter Weise auf Jahrzehnte überschritten werden.

Im Sinne der öffentlichen Gesundheit und des Kostenbewußtseins im Gesundheitswesen ist daher dringend der politische Wille und Weitsichtigkeit erforderlich, nicht nur finanzwirtschaftliche, kurzwirksame und für Wenige vorteilhafte Entscheidungen sondern zum Schutz der Gesamt-Bevölkerung langfristig sinnvolle und nachhaltige Entscheidungen zu treffen – hiermit können wir uns nur der Forderung der Deutschen Ärzte und Wissenschaftler anschließen und einerseits ein Nachtflugverbot sowie das Auslagern der Großflughäfen aus der Stadt (Umkreis 40 km) fordern.

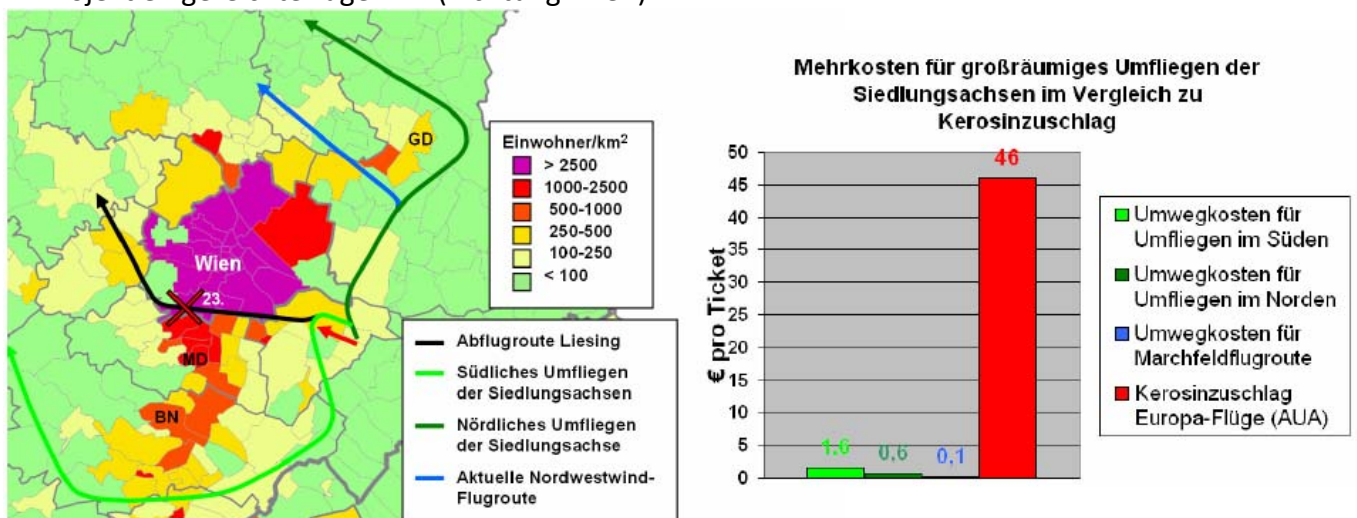
VIE als Wirtschaftsmotor versus kollektivierte Folgekosten Dr. Martin Tögel

1. Die geplante 3. Piste ist Richtung dichtest besiedeltem Gebiet ausgerichtet.

Unten stehende Grafik zeigt die für die 3. Piste im Südwesten Wiens geplante Flugrouten laut revidierter Umweltverträglichkeitserklärung des Flughafens. (Die Strichdicke entspricht dabei der Anzahl der Flugbewegungen.) Ein 2. Westeinflugsschneise ist im UVP-Bescheid genauso wenig ausgeschlossen wie die Vervielfachung der Starts über Wiener Gebiet.

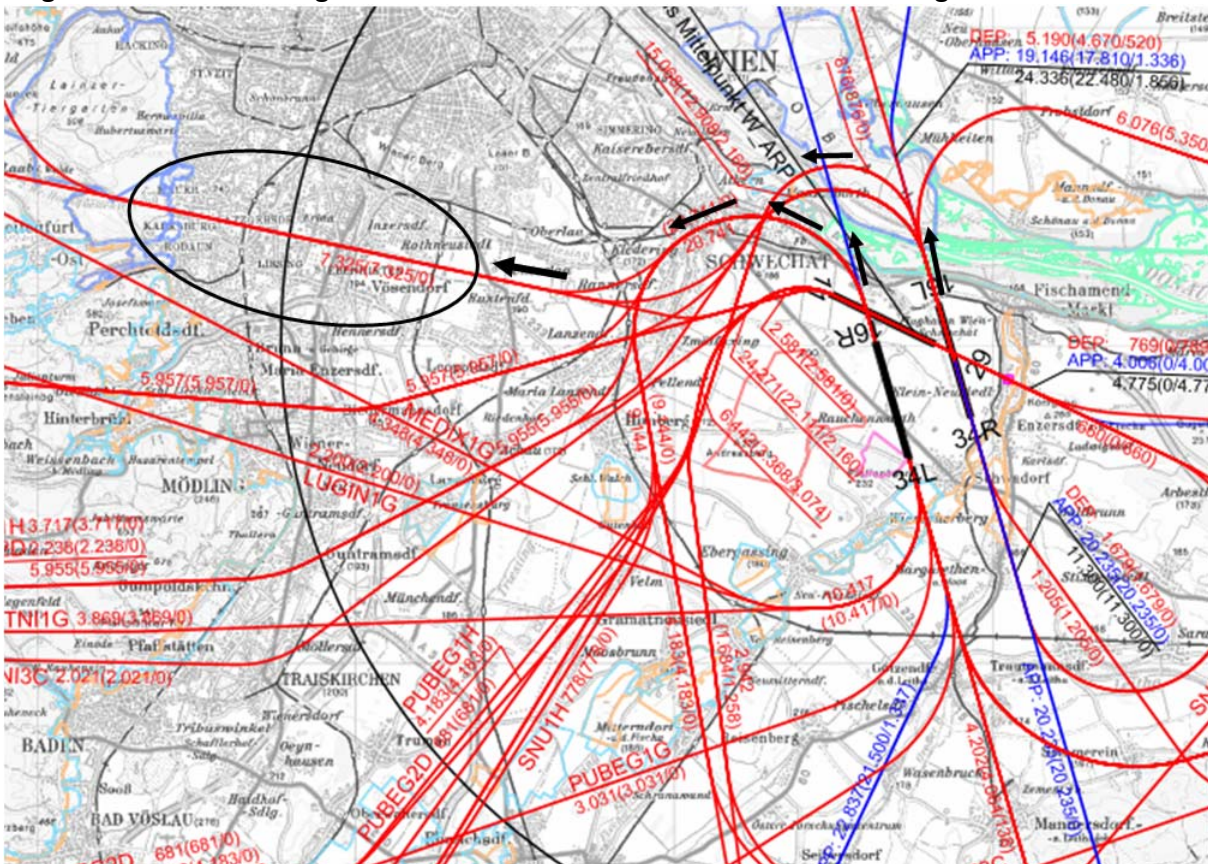


2. Die **Umwegkosten für das großräumige Umfliegen der Siedlungsachsen sind minimal**, da diese nur einige Cent bis maximal 2 Euro pro Ticket betragen. Die Variante der 3. Piste bei der diese parallel zu der aus Steuermitteln mitfinanzierten 2. Piste liegt (Richtung Marchfeld), würde mit Flugrouten über möglichst unbesiedeltes Gebiet weit besser harmonieren als die vom Flughafen als Projekt eingereichte Lage (Richtung Wien).

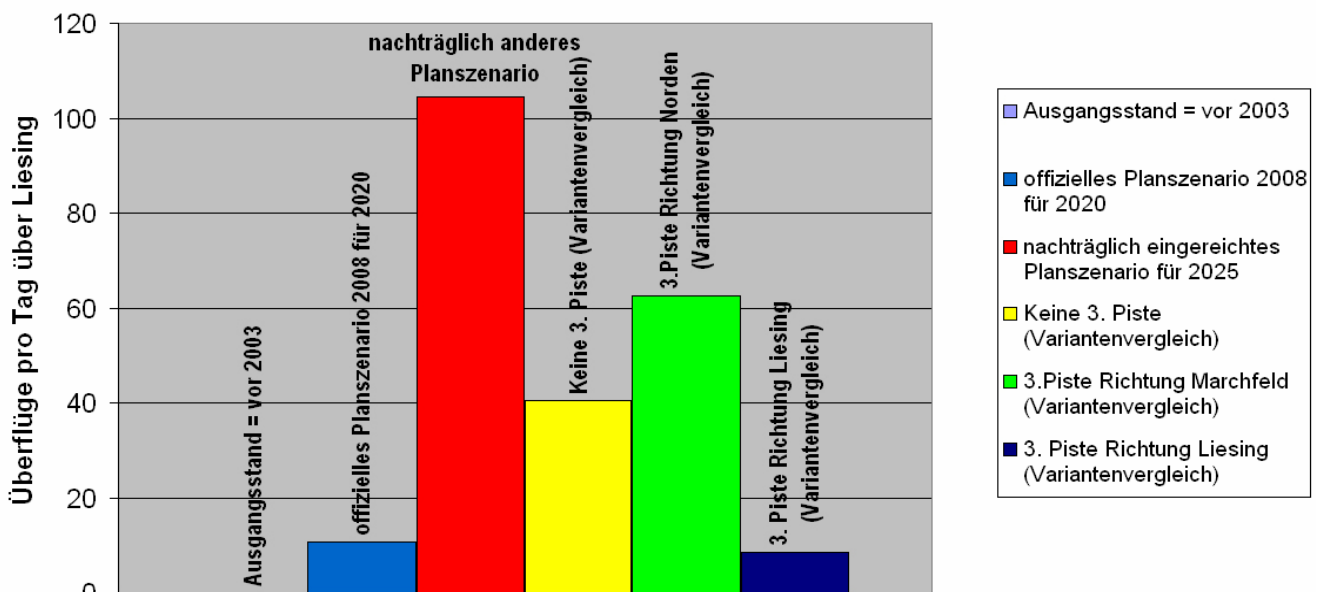


Statt die umweltverträglichste Variante zu favorisieren wurde bei der Umweltverträglichkeitserklärung getrickst und beim Variantenvergleich unrealistische

Flugrouten und Flugroutennutzungen angegeben. Z. B. Starts Richtung Nordwesten auf der Piste Richtung Nordnordwest (Alternativvariante 16/34), die eine Kurve Richtung Südosten über Schwechat nach Liesing fliegen. Damit wurde beispielsweise auch die Belastung Liesing völlig falsch dargestellt – was der Flughafen rund 2 Jahre nach der öffentlichen Auflage heimlich revidiert hat.



Umweltverträglichkeitserklärung zur 3. Piste

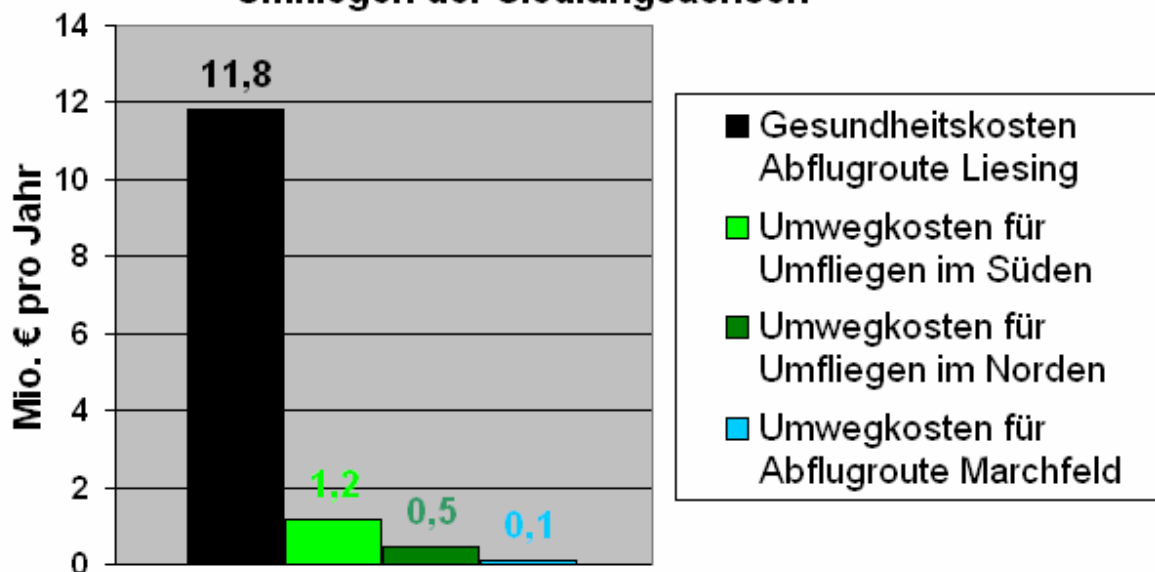


Szenarien aus den Unterlagen der FWAG

3. Fluglärm ist gesundheitsschädlich. Das trifft nicht nur die Bewohner unter den Flugrouten sondern auch den Steuerzahler, der für die erhöhten Gesundheitskosten zur Kasse gebeten wird. Besonders teuer wird es, wenn dicht besiedelte Gebiete systematisch und auch zu den Erholungszeiten in den Tagesrandzonen, der Nacht und am Wochenende überflogen werden. So kostet bei-

spielsweise die 2004 über den dicht besiedelten 23. Bezirk verlegte Abflugroute mit 100.000 Betroffenen den Steuerzahler entsprechend einer **einfach nachvollziehenden Abschätzung** rund 12 Millionen Euro pro Jahr an direkten Gesundheitskosten durch die Risikoerhöhung für Herz-Kreislaufkrankungen, Depression und Brustkrebs. Dazu wurden die Ergebnisse der Greiser Studien am Flughafen Köln-Bonn auf die Fluglärmsituation in Liesing 2009 übertragen und die relative Risikoerhöhung für die verschiedenen Krankheiten mit den vom deutschen statistischen Bundesamts erhobenen Behandlungskosten und der Anzahl der Betroffenen multipliziert.

Gesundheitskosten der Abflugroute Liesing im Vergleich zu Mehrkosten für großräumiges Umfliegen der Siedlungsachsen



4. **Der Flugverkehr genießt auch zahlreiche Steuerausnahmen** – trägt also zur Wertschöpfung nicht im gleichen Ausmaß bei wie andere Arbeitgeber. Bei der Arbeitsplatzbetrachtung hat dieser Faktor mit einzugehen. **Auch die kolportierte Arbeitsplatzsteigerung von 1000 Arbeitsplätzen pro 1 Million neuer Passagiere ist nicht annähernd nachvollziehbar.** So wurden bei der Flughafen Wien AG in den letzten Jahren zwar rund 200 Arbeitsplätze pro Million Passagiere geschaffen, gleichzeitig wurden aber bei der AUA entsprechend viele Arbeitsplätze abgebaut.

Warnendes Beispiel ist auch Flughafen Frankfurt wo laut Medienberichten während der Fertigstellung der 4. Piste rund 1/3 der Beschäftigten abgebaut wurde. Auch am Flughafen Wien gibt es den Zwang zu sparen - je höher die Kosten für Bauprojekte sind, um so mehr.

5. Geht man davon aus, dass die 3. Piste nur für einen Umsteigeflughafen benötigt wird, also für **mehr Transferpassagiere, die gar nicht nach Wien wollen, so hat die Region davon gar nichts außer Umweltbelastung.**

6. **Die geplante 3. Piste dürfte aber auch für den Flughafen selbst unwirtschaftlich sein.** Gegenüber den zwei existierenden Pisten, deren Leistungsfähigkeit zumindest 1,6 Parallel-Pisten entspricht, liefert der Parallelpistenbetrieb mit einer 3. Piste **maximal 25% mehr an zusätzlicher Kapazität** und die ist auch nur in den Spitzenzeiten relevant. Damit dürfte sich die 3. Piste selbst bei optimaler Entwicklung des Flugverkehrs nicht selbst finanzieren und damit die Aktionäre Land Wien und Niederösterreich um ihre Dividende bringen und den Flughafen im schlimmsten Fall sogar zum Rettungskandidaten machen.

Rückfragehinweis: Parteiunabhängige BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"

Email: mail@fluglaerm23.at, Homepage: <http://fluglaerm23.at>

Schluss und Verabschiedung

Dr. Jutta Leth

Wir alle setzten uns mit unserem Engagement für die Entwicklung einer kompetenten und wertorientierten Zivilgesellschaft ein und kämpfen für die Erhaltung unseres Lebensraumes.

Wir erwarten von der Politik eine nachhaltige und vernunftgeleitete Infrastrukturentwicklung. Die Bewilligung dieses Projekt ist nach unserer Meinung ein Signal in eine völlig falsche Richtung, denn man tut so, als ob wir in einer Welt unendlicher Ressourcen leben würden und ignoriert völlig alle negativen Aspekte.

Der Widerstand gegen dieses Projekt wird mit dem Bau dieser Piste sicher nicht zu Ende sein, ganz im Gegenteil und das sieht man heute bereits in Deutschland am Fraport oder in München: der Widerstand wird sich dann massiver formieren, wenn die Belastungen für die betroffenen Bevölkerung zur täglichen Realität geworden sind.

Die Links zu den einzelnen Einsprüchen sind über die jeweiligen Homepages der BI zu finden

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

GLOBAL 2000

DI EÖSTERREICHISCHE UMWELTSCHUTZORGANISATION
FRIENDS OF THE EARTH AUSTRIA

P R E S S E A U S S E N D U N G

GLOBAL 2000: Dritte Piste konterkariert Klimaschutz

Appell an Landeshauptleute Häupl und Pröll, klimaschädlichen Flughafenausbau zu stoppen.

Wien (17. September 2012). Die österreichische Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000 unterstützt die Bürgerinitiativen, die sich heute im Rahmen einer Pressekonferenz gegen den weiteren Ausbau des Wiener Flughafens wehren. „Aus Sicht des Klimaschutzes kann nicht hingenommen werden, dass der Flughafen Wien seine CO₂-Emissionen mehr als verdoppelt. Stattdessen muss das europäische Eisenbahnnetz verbessert bzw. ausgebaut werden“, fordert Johannes Wahlmüller, Klimasprecher von GLOBAL 2000. „Wenn die Politik ihre selbst gesteckten Klimaziele ernst nimmt, dann kann sie nicht zulassen, dass der Flughafen Wien-Schwechat vergrößert wird“, appelliert Wahlmüller an die Landeshauptleute Häupl und Pröll, die mit Wien und Niederösterreich die beiden großen Kernaktionäre des Flughafens repräsentieren. „Ein Großteil der Flugdestinationen, die von Wien aus angefliegen werden, liegt weniger als 900 Kilometer entfernt und könnte durch eine Attraktivierung des Bahnverkehrs ersetzt werden.“

Das geplante Projekt würde zu einer dramatischen Zunahme der Treibhausgasemissionen führen. Der Flughafen würde seine CO₂-Emissionen – eigenen Angaben zufolge – mit dem Ausbau auf etwa 3 Mio. Tonnen CO₂ mehr als verdoppeln. Europaweit gilt allerdings das Ziel, die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 20 Prozent zu reduzieren, bis 2050 müssen die Treibhausgase sogar um 80 bis 95 Prozent reduziert werden. „Die Republik Österreich hat gerade erst ein Klimaschutzgesetz verabschiedet, um sinnvolle Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Es kann nicht sein, dass gleichzeitig die CO₂-Emissionen beim Flugverkehr verdoppelt werden. Klimaschutz muss endlich auch in den Köpfen der Verkehrsplaner ankommen“, betont Wahlmüller. Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss ein Eckpfeiler heimischer Klimapolitik werden, daher fordert GLOBAL 2000 die Landeshauptleute Häupl und Pröll dazu auf, vom Flughafenausbau Abstand zu nehmen und verkehrs- als auch klimapolitisch sinnvollere Projekte anzugehen.

Weitere Informationen:
GLOBAL 2000 / Friends of the Earth Austria

Pressesprecherinnen: Lydia Matzka-Saboi & Nunu Kaller, Tel.: 0699/14 2000 26 & 0699/14 2000 20

Klimasprecher: Johannes Wahlmüller, Tel.: 0699/14 2000 41