

An das  
Bundesverwaltungsgericht

Erdbergstraße 192 - 196  
1030 Wien

PER WEB-ERV

DR. SUSANNE HEGER  
DR. MARTIN ULRICH FISCHER

Esslinggasse 17/9  
A-1010 Wien  
Tel.: (+43/1) 595 48 18-0  
Fax: (+43/1) 595 48 18-20  
office@hegerpartner.com  
www.hegerpartner.com

**GZ: W109 2000179-1/236Z**

Wien, am 19. Mai 2016

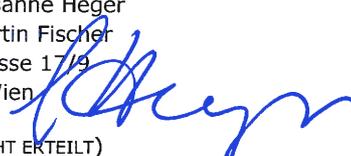
**Antragsteller:**

1. Flughafen Wien AG  
1300 Wien-Flughafen, Postfach 1
2. Land Niederösterreich  
Abteilung Landesstraßenbau  
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

**Einschreiterin und  
Beschwerdeführerin  
(ehemals**

**Berufungswerberin):** Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West, vertreten durch den  
Erstunterzeichner Ing. Johannes Bischof

**vertreten durch:** HEGER & PARTNER Rechtsanwälte  
Dr. Susanne Heger  
Dr. Martin Fischer  
Esslinggasse 17/9  
A-1010 Wien  
S103407  
(VOLLMACHT ERTEILT)



**I. STELLUNGNAHME und URKUNDENVORLAGE  
zum Gutachten DI Wipf vom 01.03.2016**

1. Stellungnahme Prof. Thomas Macoun (TU Wien)
2. Studie Institut für Luftverkehrsforschung der TU Chemnitz
3. Betriebswirtschaftliche Aspekte
4. Durchdringung PRNV – curved approach

**II. ZUSAMMENFASSUNG bisher erstatteter Vorbringen**

**III. ERGÄNZENDES VORBRINGEN zur Genehmigung auf Vorrat**

## **I. STELLUNGNAHME ZUM GUTACHTEN DI WIPF VOM 01.03.2016**

### **1. Stellungnahme Univ.-Prof. Dr. techn. Thomas Macoun zur Flugverkehrsprognose**

Zum Gutachten des DI Heinz Wipf, Mitarbeiter der schweizerischen zivilen und militärischen Flugsicherung Skyguide, zur Flugverkehrsprognose wird eine Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. techn. Thomas Macoun, Institut für Verkehrsplanung der TU Wien, vorgelegt.

Die Kernaussagen von Prof. Macoun lauten wie folgt:

Das Wipf-Gutachten wiederholt die Fehler der vom Projektwerber vorgelegten Intraplan-Studie, die sich bereits jetzt, wenige Jahre nach ihrer Vorlage, als falsch erwiesen hat, indem sie Vergangenes für die Zukunft gleich gewichtet, also aus Wachstum in der Vergangenheit automatisch auf Wachstum in der Zukunft schließt – dies nur mit anderen Rechenmodellen als die Intraplan-Studie. ...

Aufgrund der Wahl unpassender Methoden, der Außerachtlassung veränderter Rahmenbedingungen und der Verwendung unvollständiger und nicht korrekter Daten, können die im Wipf-Gutachten angegebenen Erwartungswerte von 325.016 (95%iges Vertrauensintervall von 258.464 bis 408.703) für das Jahr 2020 sowie 364.464 (95%iges Vertrauensintervall von 281.509 bis 471.109) für das Jahr 2025 nicht zutreffend sein. Die Behauptung des Gutachters, das bestehende 2-Pistensystem würde die prognostizierte längerfristige Flugverkehrsnachfrage nicht aufnehmen können, entbehrt jeder Grundlage.

Weiters zeigt Prof. Macoun auf, dass alle relevanten Kennzahlen am Flughafen Wien entweder deutlich rückläufig sind oder stagnieren. So geht die Anzahl der Flugbewegungen seit Jahren stark zurück und korrelierend dazu die Belastung in den Spitzenstunden. Der Anteil an Transferpassagieren ist ebenfalls stark rückläufig. Die jährlichen Wachstumswerte bei den Passagieren (gesamt) werden im Trend betrachtet kleiner, was auf Sättigungseffekte hinweist, und liegen bereits jetzt deutlich unter den Prognosen.

Beweis: Stellungnahme Univ.-Prof. Dr. techn. Thomas Macoun vom 17.05.2016, Beilage ./18.

**Ein Bedarf für die Schaffung neuer Kapazitäten im Sinne des §71 LFG ist somit nicht gegeben.**

### **2. Vorlage der Studie „Wirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Österreich“ zu den wirtschaftlichen Aussagen im Wipf-Gutachten**

Der Sachverständige DI Wipf macht auf Seite 5 seines Gutachtens *en passant* folgende Aussage:

„Was die volkswirtschaftliche Bedeutung von Grossflughäfen und speziell die ökonomischen Effekte der 3. Piste in Wien angeht sei auf [9] verwiesen.“

Damit soll die – scheinbar selbstverständlich gegebene – wirtschaftliche positive Wirkung der 3. Piste unterstrichen werden. Der Verweis auf [9] führt zu einem 4-seitigen Artikel aus dem Jahr 2010 im „Journal of Air Transport Management“, also einem völlig untauglichen Referenzmaterial.

Tatsächlich gibt es mittlerweile zahlreiche Studien, so die auch dem Gericht vorliegende Studie von Steer Davies Gleave aus dem Jahr 2014 im Auftrag des BMVIT, eine vom

Industriewissenschaftlichen Institut im Jahr 2015 im Auftrag der Vereinigung der österreichischen Verkehrsflughäfen erstellte Studie und, zuletzt vom 17. Februar 2016, die Studie des Instituts für Luftverkehrsforschung der Technischen Universität Chemnitz unter der Leitung von Prof. Friedrich Thießen: „Wirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Österreich“.

Die Thießen-Studie zeigt, dass sämtliche von der Flughafen Wien AG vorgelegten Studien zur wirtschaftlichen Notwendigkeit des Flughafenausbaus methodisch ungeeignet sind, den tatsächlichen Nutzen eines solchen Ausbaus zu belegen, da sie sich auf die Impulse beschränken, welche die Luftfahrtindustrie nachgelagerten Branchen gibt. Die Studien betrachten nicht die Impulse der vorgelagerten Branchen, von deren Leistungsfähigkeit der Luftverkehr lebt. Die eigentliche Bedeutung einer Branche ergibt sich mit der üblicherweise angewandten Input-Output-Methode erst, wenn man den Nettoeffekt ermittelt.

Untersuchungen der OECD und im Rahmen eines EU-Forschungsprojekts zur Kausalität zeigen, dass eine Kausalität zwischen Investitionen in den Luftverkehr und Wirtschaftswachstum nicht nachgewiesen werden kann. Die Ergebnisse zeigen, dass Wirtschaftswachstum viel eher Luftverkehr nach sich zieht als umgekehrt. Ausnahmen bestehen für stark abgelegene Gebiete.

Studien der Weltbank zeigen, dass es keine signifikante Korrelation zwischen Wirtschaftswachstum, Arbeitsmarkt und Konnektivität gibt. Das bedeutet: Luftverkehr über ein gewisses Maß hinaus trägt nicht zur Verbesserung der Entwicklung von Regionen in westlichen Industrieländern bei. Die Größe des nächstgelegenen Flughafens ist also nicht entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg der Region.

Beweis: Studie „Wirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Österreich“, Institut für Luftverkehrsforschung, Technische Universität Chemnitz (17. Februar 2016), Beilage ./19.

**Die Aussage des DI Wipf zu den ökonomischen Effekten der 3. Piste hält einer Überprüfung nicht stand.**

### **3. Betriebswirtschaftliche Aspekte – der Steuerzahler als Ausfallsbürge**

Der Sachverständige DI Wipf beantwortet die Frage e) des Gerichts, ob sich die Sicherheit durch die 3. Piste erhöhen würde, sinngemäß damit, dass mehr Kapazität für die Sicherheit immer gut sei. Eine solche Aussage kann angesichts der Tatsache, dass die Flugbewegungen und die Belastung in der Spitzenstunde seit acht Jahren deutlich rückläufig sind nur jemand machen, der nicht betriebswirtschaftlich denken muss.

Wie aus der Stellungnahme Univ.-Prof. Macoun (Seite 25) ersichtlich, hat der Flughafen Wien eine Pistenauslastung von lediglich 55%, während München eine Auslastung von 63% und Zürich von 69% aufweist. Die derzeitige Pistenkapazität entspricht aufgrund der Kreuzung der Pisten 1,6 Pisten. Da nie mehr als zwei Pisten gleichzeitig betrieben werden können, bedeutet die 3. Piste lediglich Zusatzkapazität von 0,4 Pisten und zwar für (kolportierte) Kosten von 2-3 Milliarden Euro.

Das Insolvenzrisiko dieses wirtschaftlichen Abenteuers 3. Piste 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.

Auf das Verbot staatlicher Beihilfen gemäß Art 107 AEUV iVm den Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/ C99/03) wird ausdrücklich verwiesen.

#### **4. Aussagen im Wipf-Gutachten zur Durchdringung mit PRNV-Ausrüstung**

Das Wipf-Gutachten enthält - völlig ohne Zusammenhang zur Aufgabenstellung - eine Vorhersage, dass in den Jahren 2022 – 2025 mit einer fast vollständigen Durchdringung der Luftfahrzeuge mit PRNAV-Ausrüstung gerechnet werde.

Der Sachverständige DI Wipf fügt aber einschränkend hinzu:

„Ab welchem Prozentsatz befähigter Luftfahrzeuge das geplante Anflugregime für die Flugsicherung auch in der Spitzenstunde tragbar ist, muss eine Sicherheitsabklärung im Rahmen des Ausführungsprojektes aufzeigen.“

Derselbe Sachverständige hat im Teilgutachten Flugsicherungsbetrieb vom 31. März 2011 angegeben:

„Die konkreten Verfahren und deren Anwendungsregeln für den Flughafen Wien sind aber zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt und können deshalb hinsichtlich ihrer flugsicherungsbetrieblichen Tauglichkeit nicht beurteilt werden.“

Aus der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 6083/J durch den BM für Verkehr, Innovation und Technologie vom 9. September 2015 (Beilage ./12) ergibt sich, dass der in sämtlichen Szenarien als übliches Anflugverfahren angenommene Curved Approach in absehbarer Zeit nicht als Standardverfahren eingeführt werden wird. Die technischen Voraussetzungen seien „bei weitem noch nicht von allen Wien anfliegenden Luftfahrzeugen erfüllt“, es handle sich um „ein Spezialverfahren [...], das nur unter bestimmten Voraussetzungen geflogen werden kann“. Ob Airlines die für den Curved Approach notwendige Aus- bzw. Umrüstung der Luftfahrzeuge vornehmen, wird von diesen „sicher auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet“.

**Der Curved Approach kann somit nicht zum „Stand der Technik“ iSd § 17 UVP-G gezählt werden.**

## **II. Zusammenfassung bisher erstatteter Vorbringen**

In weiterer Folge werden die bisherigen wesentlichen Vorbringen der Beschwerdeführerin kurz zusammengefasst. Sämtliche bisher erstatteten Vorbringen bleiben jedoch vollinhaltlich aufrecht.

- **Die 3. Piste stellt in dreifacher Hinsicht eine massive Bedrohung für das Wiener Stadtgebiet dar.**
  1. Die Positionierung der 3. Piste bedeutet die Einzementierung der Westeinflugschneise über das Stadtgebiet Wiens, jede Möglichkeit für eine Entlastung des Wiener Stadtgebietes in der Einflugschneise ist dauerhaft abgeschnitten.
  2. Die Inbetriebnahme der 3. Piste bedeutet einen massiven Anstieg der Anflüge über das Stadtgebiet in der Westeinflugschneise auf die „alte“ 1. Piste, da sie mit der Stilllegung der

2. Piste einhergeht und Experten damit rechnen, dass sich die 3. Piste aufgrund ihrer großen Entfernung vom Terminal bei den Airlines wenig Beliebtheit erfreuen wird. (Begründung detailliert ausgeführt im Teilgutachten Flugsicherungsbetrieb, bereinigte Fassung vom 31. März 2011.)
3. Wenn der gekurvte Anflug im Massenverfahren nicht funktioniert – und das ist wahrscheinlich – wird eine zweite Westeinflugschneise über Wien betrieben werden.
- **Die 3. Piste wurde unter Verletzung des Kumulationsprinzips (§ 3 UVP-G) und unter Zugrundelegung des falschen Nullszenarios (§ 1 Abs 1 Z 3 UVP-G iVm § 145b Abs 5 LFG) bewilligt.** Frühere Ausbauten und Kapazitätserweiterungen (Erweiterung des bestehenden Pistensystems, neues Cargo-Center, riesige Abstellflächen für Flugzeuge, Skylink etc.) wurden nicht berücksichtigt und das bestehende Belastungsniveau als Ausgangsniveau (= Nullszenario) für die Prüfung der Belastung der Umweltverträglichkeit des Projektes zugrunde gelegt.
  - **Die 3. Piste wurde ohne bestimmte Flugrouten bewilligt, sodass ihre Umweltverträglichkeit gar nicht geprüft werden kann.**
  - **Die Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit der Bevölkerung wurden nicht geprüft.** Lärmemissionen wurden ausschließlich dahingehend geprüft, ob die auf den Flughafen Wien zugeschnittene Lärmschutzverordnung eingehalten wurde (was angesichts der behördlich speziell für den Flughafen determinierten Werte nicht schwierig war).
  - **Der Variantenvergleich ist mangelhaft.** Der Flughafen Wien wäre verpflichtet gewesen, verschiedene Projektvarianten und ihre Auswirkungen auf die Umwelt darzustellen, um nachvollziehbar zu machen, warum er sich gerade für diese Variante der Lage der 3. Piste entschieden hat. Dies ist zur Gänze unterblieben.
  - **Die Rechtswidrigkeit des bekämpften Genehmigungsbescheides kann weder durch das „Mediationsverfahren“ noch durch das „Dialogforum“ geheilt werden.** Beiden Einrichtungen fehlt jede Legitimität.

### **III. Die Genehmigung der 3. Piste wäre eine unzulässige Genehmigung auf Vorrat – in eventu Antrag auf Parteistellung im Fristverlängerungsverfahren**

Angesichts der sinkenden Flugbewegungszahlen haben sich die Vorstände der Flughafen Wien AG gegenüber der Presse immer wieder dahingehend geäußert, dass die 3. Piste nur gebaut werden würde, wenn sich der Bedarf wirklich ergibt<sup>1</sup>. Die Projektwerberin verfolgt also nur eine Vorratsgenehmigung.

Eine Genehmigung der 3. Piste auf Vorrat wäre aus folgenden Gründen rechtswidrig:

- Sie würde §71 (2) LFG zuwiderlaufen, der ausdrücklich verlangt, dass „ein Bedarf hierfür gegeben ist“.

---

<sup>1</sup> <http://derstandard.at/1341845006825/Flughafen-Wien-Schwechat-dritte-Piste-Kosten;>  
[www.krone.at/Wien/Bescheid\\_positiv\\_Flughafen\\_Wien\\_darf\\_dritte\\_Piste\\_bauen-In\\_erster\\_Instanz-Story-327432;](http://www.krone.at/Wien/Bescheid_positiv_Flughafen_Wien_darf_dritte_Piste_bauen-In_erster_Instanz-Story-327432;)  
[http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/1264099/FlughafenPiste\\_Bescheid-als-erster-wichtiger-Schritt;](http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/1264099/FlughafenPiste_Bescheid-als-erster-wichtiger-Schritt;)  
[http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/602044\\_Flughafen-setzt-auf-Nebengeschaeft.html.](http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/602044_Flughafen-setzt-auf-Nebengeschaeft.html)

- Sie würde der Umgehung zukünftiger Normen, die als Folge voranschreitender Entwicklung zum Schutz der Bevölkerung und Umwelt entwickelt werden, dienen.

Die im Bescheid angegebenen Umsetzungsfristen (ab Seite 109) sind belanglos. Die Historie zeigt, dass die Flughafen Wien AG es sich zu richten weiß:

- Der Ausbau und die Verlängerung der Piste 11/29 um einen halben Kilometer Richtung Wien erfolgte im Jahr 1997 auf Basis des mehrfach verlängerten Bescheides vom 12.8.1983, Zl. 33.103/314-I/6-1983. Damit nahm der Überflugsterror über Wien seinen Anfang; die UVP-Pflicht konnte dank des Vorratsbescheides umgangen werden.
- Die im selben Bescheid vom 12.8.1983 festgesetzte Frist zur Beantragung der Betriebsaufnahmegenehmigung wurde gar, zuletzt mit Bescheid vom 20.12.2004, GZ: BMVIT-60.614/005-II/PMV/2004, bis 2007 verlängert, da die Flughafen Wien AG Schwierigkeiten beim Grunderwerb hatte. Das hinderte freilich nicht den Betrieb der Pistenerweiterung.

**Vorsorglich beantragt die Beschwerdeführerin Parteistellung für den Fall, dass die Projektbewerberin einen Genehmigungsbescheid erhält und in der Folge eine Erstreckung der Fristen gemäß § 19 Abs 6 UVP-G begehrt.**

**Die Beschwerdeführerin hält ihre Beschwerde sowie sämtliche bisher gestellten Anträge vollinhaltlich aufrecht.**

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West

## **Beilagenverzeichnis:**

- ./1 Skizze der Lärmkorridore bei Geradeausflug im Parallelbetrieb von Westen auf die Erste und Dritte Piste über das Flugbeschränkungsgebiet LO R 15 (mit Berufung/Beschwerde vorgelegt);
- ./2 Stellungnahme der EU-Kommission vom 1. Dezember 2011 an den EuGH in der Rs C-420/11 (mit Berufung/Beschwerde vorgelegt);
- ./3 Abschlussdokumente, Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien (mit Berufung/Beschwerde vorgelegt);
- ./4 Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien, Beschreibung der Einzelprojekte („Vorhabensbeschreibung“) vom 31. Juli 2009 (mit Berufung/Beschwerde vorgelegt);
- ./5 Sonderbericht des EU-Ombudsmann vom 14. Mai 2012 an das Europäische Parlament (mit Berufung/Beschwerde vorgelegt);
- ./6 Der Standard 31.3.2014 Onlineausgabe;
- ./7 Ausdruck der Übersicht über die beigetretenen Bürgerinitiativen [www.tamingaviation.eu](http://www.tamingaviation.eu);
- ./8 Studie von Steer Davis Gleave im Auftrag des BMVIT, The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location Austria, London 2014 (in der Verhandlung vorgelegt);
- ./9 Studie von CE Delft, The economics of Heathrow expansion, Delft 2008 (in Verhandlung der vorgelegt);
- ./10 Sonderbericht des Europäischen Bürgerbeauftragten an das Europäische Parlament im Anschluss an den Empfehlungsentwurf an die Kommission in der Beschwerde 2591/2010/GG vom 14.05.2012 (in der Verhandlung vorgelegt);
- ./11 Schreiben des Europäischen Bürgerbeauftragten vom 01.12.2011 samt Stellungnahme der Kommission (in der Verhandlung vorgelegt);
- ./12 Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 6083/J durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom 09.09.2015, 5940/AB; Parlamentarische Anfrage angeschlossen;
- ./13 ORF-Meldung vom 19. Oktober 2015;
- ./14 „Die Welt“ Onlineausgabe vom 07.10.2015;
- ./15 Text der Petition „Taming Aviation“ (Beitrittserklärung der BI gegen Fluglärm Wien West und Wienerwaldgemeinden);
- ./16 Tagesordnung des 88. Treffens der Expertengruppe der ECAC;
- ./17 Schreiben der Vorsitzenden des Petitionsausschusses des Europäischen Parlaments vom 01.10.2015;
- ./18 **Stellungnahme Univ.-Prof. Dr. techn. Thomas Macoun vom 17.05.2016;**
- ./19 **Studie „Wirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Österreich“, Institut für Luftverkehrsforschung, Technische Universität Chemnitz (17. Februar 2016).**