

ZUKUNFT FLUGHAFEN WIEN 3. PISTE



Offen für neue Horizonte.



Inhalt

WIRTSCHAFTSFAKTOR FLUGHAFEN WIEN	4
Der Flughafen Wien leistet einen wesentlichen Beitrag zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Das soll auch in Zukunft so bleiben.	
DAS PROJEKT 3. PISTE	6
Mit der 3. Piste eröffnet sich die Chance, an- und abfliegende Flugzeuge besser und effizienter zu führen.	
DER ABLAUF DES UVP-VERFAHRENS	10
Seit der öffentlichen Auflage prüfen die UVP-Behörde und die von ihr bestellten Sachverständigen die Einreichunterlagen und eingebrachten Stellungnahmen.	
STOLZ AUF DAS ERREICHTE	12
Unser erklärtes Ziel ist, gemeinsam möglichst umweltschonende, mehrheitlich anerkannte Lösungen für die Menschen, die Umwelt und die Wirtschaft zu erarbeiten.	
UMWELTMANAGEMENT AM FLUGHAFEN WIEN	14
Umwelt- und Klimaschutz, die Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Lebensqualität der Anrainer stehen im Mittelpunkt der Nachhaltigkeitsaktivitäten des Flughafen Wien.	
DAS LÄRMSCHUTZPROGRAMM FLUGHAFEN WIEN	16
Kein anderer europäischer Flughafen verfügt über großzügigere Richtwerte für die Teilnahme an einem Lärmschutzprogramm.	
DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN	18
Das Dialogforum Flughafen Wien hat sich zum Ziel gesetzt, die Vereinbarungen aus dem Mediationsvertrag zu evaluieren, nicht abgeschlossene Themen weiter voranzutreiben sowie neu entstehende Themen aufzugreifen und in einem gemeinsamen Dialog einen Konsens zu finden.	

Impressum:

© Flughafen Wien AG 2011
Bereich Unternehmenskommunikation
Postfach 1, 1300 Wien
www.viennaairport.com

Fotos: Flughafen Wien AG, Helmreich, Velux

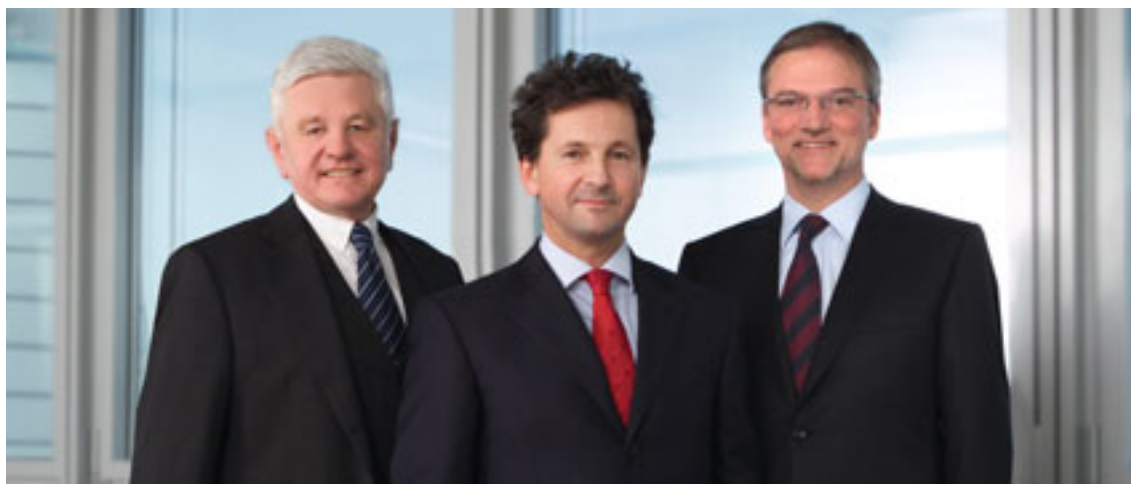
Text: Mag. Michael Neubauer

Grafik & Pre-Press: Max Schinko

Druck: Druckerei Janetschek GmbH, Heidenreichstein

Print  kompensiert
Ident-Nr. A-10311
www.druckmedien.at

Vorwort



Wir sind überzeugt, dass an ein Projekt dieser Größe nicht nur wirtschaftliche und technische Maßstäbe anzulegen sind. Wachsen können wir nur in guter Nachbarschaft. Für den Flughafen Wien war daher von Anfang an klar: Zuerst kommt der Dialog mit den Betroffenen, dann die konkrete Planung zur 3. Piste.

Der Flughafen Wien hat sich im Zuge des Mediationsverfahrens für die 3. Piste jedenfalls schon freiwillig auf Lärm-Grenzwerte festgelegt, die unter den rechtlich Erforderlichen liegen. Unser Lärmschutzprogramm, die Nachtflugregelung oder die Arbeit des Dialogforums, um nur einige Beispiele zu nennen, sind Ergebnisse dieses Dialogs, auf die alle Beteiligten zu Recht stolz sein können. Dieser Dialog ist für uns sehr wichtig und wir werden diesen auch weiterführen.

Die 3. Piste bietet die Möglichkeit, den Flugverkehr effizienter zu führen. Zwei gleichzeitig benutzbare, parallele Pisten verhindern Staus in der Luft und reduzieren Warteschleifen in den Verkehrsspitzen. Das führt zu geringerem Treibstoffverbrauch und weniger Lärmbelastung. Gleichzeitig ist die 3. Piste aber auch notwendig, um die Entwicklungschancen des Wirtschaftsstandortes und die Bedeutung des Flughafen Wien als Drehscheibe nach Osteuropa und den Nahen und Mittleren Osten zu stärken. Ziel ist es, der beste Flughafen der Region zu werden.

Handwritten signature of KR Ernest Gabmann in black ink.

KR Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied

Handwritten signature of Dr. Christoph Herbst in black ink.

Dr. Christoph Herbst
Vorstandsvorsitzender

Handwritten signature of Ing. Gerhard Schmid in black ink.

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Entscheidender Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung



Der Flughafen Wien leistet einen wesentlichen Beitrag zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Dafür wird eine 3. Piste am Flughafen Wien gebraucht. Derzeit stehen für Starts und Landungen zwei sich in der Verlängerung kreuzende Pisten zur Verfügung. Eins und eins ergibt dabei nicht zwei, sondern – gemessen an der Kapazität – 1,6 Pisten. Die zu erwartende Nachfrage im internationalen Flugverkehr kann im bestehenden 2-Pisten-System nicht bewältigt werden. Der so entstehende Engpass gefährdet die weitere Entwicklung des Standortes und der gesamten Region.

Große Flughäfen sind heute mehr denn je ökonomische Kraftzentren, die auch nach Außen hin ihr näheres und weiteres wirtschaftliches Umfeld beleben. Das gilt auch im Hinblick auf den Arbeitsmarkt. Prosperierende Airports schaffen nicht nur neue Arbeitsplätze am Flughafen, sondern darüber hinaus auch in der Region, in der sie angesiedelt sind. Wirtschaftswissenschaftler und

Arbeitsmarktforscher sprechen deshalb von einem „Multiplikator-Effekt“: Mit jedem Arbeitsplatz am Flughafen wird auch ein weiterer – oder sogar mehrere – Arbeitsplätze außerhalb geschaffen.

Mit rund 18.000 Beschäftigten in über 230 Unternehmen am Standort ist der Flughafen Wien der größte Arbeitgeber Ostösterreichs. Weitere 52.500 Arbeitsplätze in ganz Österreich stehen indirekt mit dem Flughafen Wien in Zusammenhang. Die Flughafen Wien-Gruppe beschäftigte im Jahr 2010 4.266 MitarbeiterInnen. Von den rund 18.000 Beschäftigten am Standort kommen rund 96 Prozent aus den Bundesländern Niederösterreich, Wien und dem Burgenland.

Gleichzeitig ist der Standort Flughafen Wien ein wichtiger Wirtschaftsmotor für die Region. Vor allem Unternehmen, die stark in Osteuropa engagiert sind, setzen dank der guten Anbindung auf den Standort Flughafen Wien. Im Zuge der zahlreichen Ausbauprojekte fungiert der Flughafen Wien auch als wichtiger Auftraggeber für die Wirtschaft.

Das Aufgabengebiet am Flughafen Wien ist vielfältig. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit unterschiedlichen Qualifikationen arbeiten in verschiedenen Bereichen. Die Berufsgruppen reichen von Gepäckabfertigern und Mitarbeitern im Terminalbereich über Bautechniker bis hin zu kaufmännischen Berufen. Der Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die gute Zusammenarbeit im Team sind die Voraussetzung für einen sicheren und reibungslosen Flughafenbetrieb.

DREHSCHIBE FÜR DIE WIRTSCHAFT

Der Flughafen Wien ist ein Drehkreuz im Herzen Europas. Das hat ganz konkrete Vorteile für den Wirtschaftsstandort. Internationale Konzerne wählen Wien als Osteuropa-Headquarter. Viele heimische Unternehmen brauchen die leistungsfähige

Anbindung an die Weltwirtschaft. Das betrifft rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur –Tendenz steigend.

Der Flughafen Wien bietet Reisenden zahlreiche internationale Destinationen. Mit alleine rund 40 Destinationen nach Osteuropa ist der Flughafen Wien das führende Drehkreuz in diese Region und eine wichtige Drehscheibe in den Nahen und Mittleren Osten.



**CATCHMENT AREA
MIT WACHSTUMSPOTENZIAL**

Die Catchment Area – das Einzugsgebiet des Flughafen Wien – umfasst rund 14,3 Millionen Menschen und stellt einen wichtigen Wachstumsmarkt dar. Vor allem seit dem Beitritt der östlichen Nachbarländer zur Europäischen Union ist eine vermehrte Reisetätigkeit von diesen Ländern und in diese Länder zu verzeichnen. Nach wie vor besteht auf diesen Märkten Aufholbedarf. Die Volkswirtschaften Osteuropas wachsen stärker als die Westeuropas.

Neu errichtete Autobahnen sowie ein engmaschiges Bus- und Bahnnetz, welches zahlreiche mittel- und osteuropäische Städte verbindet, ermöglichen eine reibungslose Anreise. Der Flughafen Wien betreibt intensiv Informations- und Marketingaktivitäten sowie gezielte Promotionen in diesen Regionen, um von dem weiteren Wachstum zu profitieren.

Etwa ein Drittel der Passagiere – 2010 waren das 5,9 Millionen Passagiere – nutzt den Flughafen Wien als Drehscheibe. Die Zahl der Transferpassagiere ist seit dem Jahr 2000 um fast 77 Prozent gestiegen. Um das zukünftige Potenzial zu nutzen, ist neben dem Ausbau der Destinationen und Frequenzen die Hub-Funktion des Flughafen Wien weiter zu stärken. Seine zentrale Lage, kurze Umsteigezeiten und die große Anzahl an Verbindungen ermöglichen ankommenden Passagieren rasche Anschlussverbindungen. Der Flughafen Wien ist vor allem auch der ideale Transferhub für Passagiere aus dem Nahen und Mittleren Osten zu Destinationen in Osteuropa.

Unter einem Hub versteht man im Flugverkehr einen Flughafen, der zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zwischen Flügen derselben Fluggesellschaft oder innerhalb einer Allianz anbietet. Mit der Funktion als Hub gewinnt ein Flughafen gravierende übergeordnete Standortvorteile.

WEITERES WACHSTUM ERWARTET

Die Luftverkehrsnachfrage korreliert eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes. Eingerhend mit der prognostizierten Erholung der Volkswirtschaften wird auch für den Luftverkehr eine Wachstumsrate von durchschnittlich 4,2 Prozent bis 2020 prognostiziert. Um diesem erhöhten Passagierwachstum gerecht zu werden und die hohen Qualitätsstandards halten zu können, war und ist der Ausbau der Kapazitäten notwendig.

ENGPASS GEFÄHRDET ENTWICKLUNG

Mit einer 3. Piste wird der Flughafen Wien auch in Zukunft in der europäischen Liga mitspielen können. Die Prognosen für 2020 sprechen eine deutliche Sprache. Mit nur zwei Pisten würde die Entwicklungskurve deutlich abflachen – sowohl bei den Passagierzahlen als in der Folge auch bei den Beschäftigten. Nur mit einer 3. Piste kann der Flughafen Wien seine Rolle als Wirtschaftsmotor der Region auch für die Zukunft absichern.

Notwendige Kapazität schaffen – die 3. Piste



Die geplante Lage der 3. Piste ist das Ergebnis ausführlicher Diskussionen im Mediationsverfahren Flughafen Wien. Die beteiligten Gruppen, darunter etwa die Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen, haben diese Lage – nach eingehender Prüfung verschiedener Entwicklungsszenarien und Varianten – einvernehmlich als umweltschonendste Variante erkannt.

Bald stand fest, dass sich die Region nur positiv weiterentwickeln kann, wenn sowohl die ökonomischen Interessen des Flughafens, als auch die Interessen der Bewohner der Region gleichberechtigt in die weitere Planung mit einbezogen werden. Um unter den gegebenen Bedingungen eine auf breiter Basis akzeptierte Weiterentwicklung des Flughafenstandortes zu gewährleisten, hat die Flughafen Wien AG nach etwa einjähriger Vorbereitungsphase im Jahr 2001 gemeinsam mit Vertretern von Anrainergemeinden, BürgerInneninitiativen, Interessensvertretungen und der Länder Wien und Niederösterreich das Mediationsverfahren Flughafen Wien gestartet. Erstes konkretes Ergebnis dieses Verfahrens war der Abschluss des

Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ im Mai 2003. Intention dieses Vertrages war und ist es, das bestehende 2-Pisten-System in seinen Umweltauswirkungen zu verbessern und die getroffenen Maßnahmen laufend zu evaluieren. Seit dem Frühjahr 2004 befasst sich eine eigenständige, vom Mediationsverfahren abgetrennte „Evaluierungsgruppe“ mit dieser Aufgabe. Nach fünfjähriger Laufzeit wurde das Mediationsverfahren am 22. Juni 2005 mit Unterzeichnung eines Mediationsvertrages erfolgreich abgeschlossen.

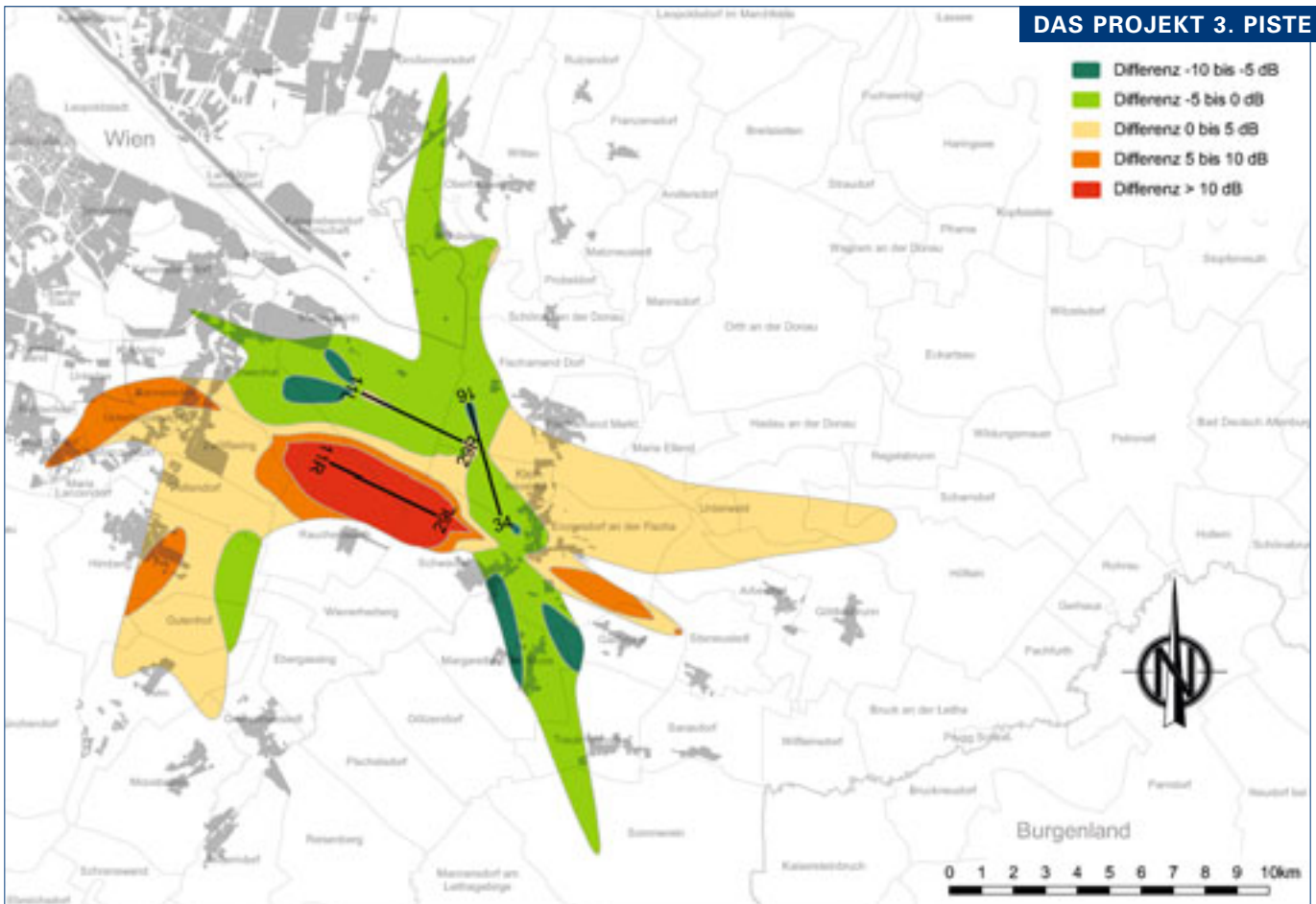
MEHR ALS EIN BAND AUS BETON

Eine Piste schaut für den Laien auf den ersten Blick nicht besonders spannend aus. Bei genauerem Hinsehen ändert sich diese Einschätzung rasch: Um eine Piste schlussendlich auch sicher und effizient betreiben zu können, ist eine Vielzahl an Einrichtungen und Bauten notwendig.

So muss Gelände rund um die geplante Piste angepasst werden. Wo jetzt Hügel sind, soll eine annähernd ebene Fläche entstehen. Erdmassen werden auf dem Gelände umverteilt. Rollwege für die Flugzeuge, Wege und Betriebsstraßen müssen neu angelegt werden. Für den sicheren Betrieb

PISTENLAGE

Die 3. Piste 11R/29L liegt 2.400 Meter südlich parallel zur bestehenden Piste 11L/29R. Die effektive Pistenlänge beträgt 3.680 Meter. Die geplante Lage der 3. Piste ist das Ergebnis ausführlicher Diskussionen im Mediationsverfahren Flughafen Wien. Die beteiligten Gruppen, darunter etwa die Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen, haben diese Lage – nach eingehender Prüfung verschiedener Entwicklungsszenarien und Varianten – einvernehmlich als lärmschonendste Variante erkannt.



Differenzlärmkarte Planszenario 2025 – Nullszenario 2025 des L_{den} über 55 dB

werden unter anderem Flugsicherungs- und Betriebseinrichtungen, Beleuchtungsanlagen, Markierungen und Beschilderungen benötigt. Wasserversorgungs- und Abwasser-Entsorgungsanlagen und ein Schneelagerplatz für den Winterdienst sind ebenso geplant wie die elektro- und nachrichtentechnische Versorgung. Die 3. Piste macht auch den Bau einer dritten Feuerwache notwendig sowie die Errichtung einer weiteren Betriebs tankstelle, einer Luftfahrzeug-Enteisungsmittelstation und eines Werkstättegebäudes. Dazu kommt, dass die geplante Piste in Abschnitten auf der jetzigen Landesstraße B10 liegt, was eine Verlegung der B10 notwendig macht.

3. PISTE ERMÖGLICHT ENTLASTUNG

Wo wird es 2025 durch die 3. Piste – gemessen am 2-Pisten-System – leiser, wo lauter? Die Gutachter in der Umweltverträglichkeitserklärung haben detaillierte Prognosen erstellt, die einerseits Entlastungen, andererseits auch Belastungen für Menschen im Umland des Flughafens zeigen.

In obenstehender Differenzlärmkarte werden Entlastungen durch die 3. Piste als negative Differenzbereiche und Belastungen durch die 3. Piste als positive Pegeldifferenzbereiche dargestellt. Es werden Differenzbereiche von 0 bis 5 dB, 5 bis 10 dB und Bereiche größer 10 dB ausgewiesen. Belastungen größer 10 dB treten nur direkt um die neu geplante Piste und nur im unbewohnten Gebiet auf.

Mit der 3. Piste eröffnet sich die Chance, an- und abfliegende Flugzeuge im 3-Pisten-System gegenüber dem derzeitigen System mit zwei sich kreuzenden Pisten besser und effizienter zu führen.

Die Darstellung bezieht sich auf den L_{den} , den sogenannten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (day-evening-night). Dabei werden die Abendstunden mit einem Zuschlag von 5 dB(A) und die Nachtstunden mit einem Zuschlag von 10 dB(A) gewichtet.



Lage der geplanten 3. Piste am Flughafen Wien

Ausrichtung:
11R/29L

Pistenlänge:
3.680 Meter

Pistenbreite:
60 Meter

Instrumenten-
landesystem:
ILS CAT III auf
Schwelle 29L

Lage:
2.400 Meter
südlich der
Piste 11/29 und
2.600 Meter west-
lich der gedachten
Verlängerung der
Piste 16/34.

Die geplante Lage der 3. Piste ist ein Ergebnis des Mediationsverfahrens Flughafen Wien. Sie wurde dort nach eingehender Prüfung einvernehmlich als lärmschonendste Variante erkannt.

Verfahren mit Bürgerbeteiligung – mitreden und mitbestimmen



Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein Verfahren mit Bürgerbeteiligung. Das bedeutet, dass alle Unterlagen, die der Behörde vorgelegt oder von dieser erstellt werden, auch öffentlich aufgelegt werden. Damit kann jeder Interessierte zu genau definierten Zeiten Einsicht in die Unterlagen nehmen. Das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G) sieht im Wesentlichen zwei Mitwirkungsmöglichkeiten vor. Jeder Bürger darf Einsicht in die Projektunterlagen nehmen, schriftliche Stellungnahmen zum Projekt abgeben und an der öffentlichen Erörterung und mündlichen Verhandlung teilnehmen. Personen oder Gruppen mit Parteistellung sind außerdem berechtigt, im Verfahren ihre Rechte geltend zu machen. Sie haben beispielsweise das Recht auf Akteneinsicht und können gegen den UVP-Bescheid bis zu den Höchstgerichten berufen.

WAS BISHER GESCHAH

Die Flughafen Wien AG stellte am 1. März 2007 für das Projekt 3. Piste 11R/29L einen Genehmigungsantrag und reichte die erforderlichen Unterlagen ein. Die Einreichunterlagen umfassen 32 Ordner, die eine technische Beschreibung des

Projektes, sonstige Unterlagen zum Projekt, die Umweltverträglichkeitserklärung und einen Variantenvergleich enthalten. Für die Umweltverträglichkeitserklärung für das Projekt 3. Piste 11R/29L haben 20 Gutachterteams insgesamt 39 Fachgutachten erstellt. Konkret handelt es sich um Fachbeiträge zu den Themen: Fluglärm; Baulärm; Straßenlärm Verlegung B10; Straßen- und Schienenverkehrslärm; Zusammenfassende Lärmdarstellung; Medizin und Umwelthygiene; Flugsicherheit; Raumplanung; Natur- und Biotopschutz; Avifauna, Heuschrecken und Ziesel; Gewässerökologie; Forstwirtschaft; Jagdwirtschaft und Wildbiologie; Boden, Landwirtschaft und Fischerei; Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik; Oberflächenwasser; Seismik; Altlasten und Kampfmittel; Immissionsberechnung; Klima; Luftschadstoffe; Landschaftsbild; Verkehr sowie luftbildarchäologische Untersuchungen.

Nach der Einreichung durch die Flughafen Wien AG übermittelte die UVP-Behörde die eingelangten Unterlagen an rund 55 am Verfahren Beteiligte, nämlich an die Fachgutachter bzw. Sachverständigen der UVP-Behörde, die mitwirkenden Behörden und an die Formalparteien – die Standortgemeinden (Fischamend, Klein-Neusiedl, Raasdorf, Schwadorf, Schwechat), den NÖ Umweltanwalt, das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan beim Amt der NÖ Landesregierung und an die Arbeitsinspektorate.

Damit leitete die UVP-Behörde die Phase der Vorbegutachtung, d.h. der Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität ein. Diese Prüfung ergab einen Ergänzungsbedarf der Unterlagen. Die UVP-Behörde hat der Projektwerberin die Ergänzungen aufgetragen. Nach Ergänzung wurden die vollständigen Unterlagen bei der UVP-Behörde im Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Um-

weltrecht, bei den Standortgemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat im jeweiligen Gemeindeamt und bei der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung vom 29. Mai bis zum 31. Juli 2008 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

In dieser Zeit hatte jede und jeder das Recht, in die Unterlagen Einsicht zu nehmen und zum Projekt 3. Piste 11R/29L eine schriftliche Stellungnahme abzugeben. Die Abgabe einer rechtlich relevanten Einwendung wahrt die Parteistellung im weiteren Verfahren. Nach der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen im Sommer 2008 wurde 14 Bürgerinitiativen Parteistellung im Verfahren zuerkannt.

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

Seit der öffentlichen Auflage prüfen und begutachten die UVP-Behörde und die von ihr bestellten Sachverständigen die Einreichunterlagen in Verbindung mit den eingebrachten Stellungnahmen. Die Projektwerberin Flughafen Wien AG hat zwischenzeitlich die Projektunterlagen entsprechend den Vorgaben der Sachverständigen weiter präzisiert, damit die Sachverständigen ausreichende Grundlagen für die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens zur Verfügung haben. Das Umweltverträglichkeitsgutachten wird voraussichtlich im Sommer 2011 fertig gestellt und öffentlich aufgelegt werden.

ABLAUF UVP 3. PISTE

BEREITS ABSOLVIERT:

- 2007: Einreichung bei der verfahrensführenden UVP-Behörde. Übermittlung der UVE an die mitwirkenden Behörden, die Umweltschaften Niederösterreich und Wien, an die Anrainergemeinden und das Umweltministerium zur Stellungnahme.
- Vorprüfung des Genehmigungsantrags und der UVE.
- Erfüllung des daraus resultierenden Ergänzungsauftrages.
- Sommer 2008: Öffentliche Auflage der UVE in den Anrainergemeinden und bei der UVP-Behörde. Aufgelegt wurden die Unterlagen in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat sowie in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung und bei der NÖ Landesregierung in St. Pölten. Im Zuge dieser Auflage wurden 116 unterschiedliche Stellungnahmen abgegeben und 14 Bürgerinitiativen wurde Parteistellung im Verfahren zuerkannt. Seitdem werden die Unterlagen durch die Behörde und ihre Gutachter geprüft.
- Ende 2010: Erste Teilgutachten zum behördlichen Umweltverträglichkeitsgutachten.

DIE KOMMENDEN SCHRITTE:

- Mitte 2011: Erstellung der Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) durch die von der Behörde bestellten Gutachter. Anschließend öffentliche Auflage des UVGA für mindestens 4 Wochen zur Einsichtnahme durch die Bevölkerung.
- Ende August/Anfang September 2011: Mündliche Verhandlung.
- Bescheid der 1. Instanz.

DIE PARTEISTELLUNG

- Standortgemeinden (Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat) und die unmittelbar daran angrenzenden Gemeinden (Enzersdorf a. d. Fische, Groß-Enzersdorf, Himberg, Zwölfaxing).
- Grundeigentümer und Nachbarn.
- Bürgerinitiativen und eingetragene Umweltorganisationen (s. Liste auf www.lebensministerium.at).
- Darüber hinaus: Personen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften Parteistellung haben (bspw. Inhaber von Wasserrechten oder das Arbeitsinspektorat), Umweltschaft, das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung und das Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

Das Projekt 3. Piste wird nach den Vorgaben des UVP-Gesetzes geprüft. Die Verfahrensschritte sind klar festgelegt.

Erfolge des Dialoges für Menschen und Umwelt



Mit dem Lärmschutzprogramm unterschreitet die Flughafen Wien AG die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte deutlich. Nach der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung sind Schwellenwerte zur Ausarbeitung von Aktionsplänen beispielsweise in der Nacht erst ab einem Dauerschallpegel über 55 dB vorgesehen, im Lärmschutzprogramm des Flughafen bereits ab 45 dB.

In der Planung für die 3. Piste ist die Flughafen Wien AG den vor Jahren eingeschlagenen Weg konsequent weitergegangen. Dieser Weg bedeutet: hoher Einsatz für den Umweltschutz und der ernsthafte Dialog mit den Menschen in der Region. Das erklärte Ziel ist, gemeinsam möglichst umweltschonende, mehrheitlich anerkannte Lösungen für die Menschen, die Umwelt und die Wirtschaft zu erarbeiten. Die Flughafen Wien AG ist stolz auf das bis jetzt Erreichte.

Von 2000 bis 2005 fand das umfangreichste in Europa jemals durchgeführten Mediationsverfahren statt. Rund 50 Verfahrensparteien (Bürgerinitiativen, Anrainergemeinden, Austrian, die Flugsicherung Austro Control, etc.) haben auf der Suche nach einvernehmlichen Lösungen tausende Stunden an gemeinsamer Arbeit investiert. Abgeschlossen wurde dieser Prozess mit dem zivilrechtlich verbindlichen Mediationsvertrag, der Einrichtung des Dialogforums und der Gründung des Umweltfonds. Die Flughafen Wien AG hat dabei Aufgaben übernommen, die – im Interesse der Menschen, die um den Flughafen leben – weit über das gesetzlich vorgeschriebene Ausmaß hinausgehen.

HALBIERUNG DER NACHTFLÜGE

Im Mediationsvertrag wurde beschlossen die Flugbewegungen in den Nachtzeiten von 23.30 bis 05.30 Uhr schrittweise bis zur Inbetriebnahme einer 3. Piste auf 3.000 Flugbewegungen jährlich bis auf die Hälfte des Standes 2006 zu reduzieren. Sollte sich aber die Inbetriebnahme der 3. Piste verzögern oder diese gar nicht gebaut werden, so wird die Reduktion der Flugbewegungen zwischen 23:30 bis 05:30 Uhr ab dem Jahr 2010 eingefroren.

Da bisher keine Entscheidung über den Bau einer 3. Piste gefallen ist, wurde mit 2010 die Zahl der Flugbewegungen in der Nachtkernzeit auf 4.700 limitiert, bis klar ist, wann eine 3. Piste am Flughafen Wien gebaut werden kann. Wird diese gebaut, müssen dann laut Mediationsvertrag die Starts und Landungen in der Nachtkernzeit bis zur Inbetriebnahme der 3. Piste auf 3.000 pro Jahr zurückgenommen werden.

KONTROLLIERTES FLUGHAFEN-WACHSTUM DURCH „LÄRMZONENDECKEL“

Durch den „Lärmzonendeckel“ wird die absolute Zahl der vom Fluglärm Betroffenen mit Inbetriebnahme der 3. Piste begrenzt. Das bringt Vorteile für die Gemeinden und für den Flughafen. Die Anrainergemeinden verpflichten sich, in der Lärmzone über 54 dB kein neues Wohnland zu widmen. Sie erhalten dafür vom Flughafen Wien die Sicherheit, dass die Lärmzonen um den Flughafen nicht größer werden.

LÄRMSCHUTZPROGRAMM FÜR ANRAINER

Der Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, sind das Ziel des Lärmschutzprogrammes der Flughafen Wien AG. Ab einem Dauer-

schallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50 bis 100 Prozent der Kosten u.a. für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lärmschutztüren. Unter bestimmten Bedingungen wird auch der Bau von Wintergärten gefördert.

Auf Betreiben der ARGE Bürgerinitiativen im Dialogforum Flughafen Wien und der Bürgermeister der Anrainergemeinden ist das Lärmschutzprogramm im November 2007 noch einmal erheblich ausgeweitet worden. Und zwar um Betroffene, die im künftigen 3-Pisten-System zwar eine Entlastung erwarten können, bis dahin im 2-Pisten-System aber noch erheblich belastet sind. Die Kosten für diese Erweiterung des Lärmschutzprogramms werden von dem von der Flughafen Wien AG dotierten Umweltfonds getragen.

STÄNDIGE OPTIMIERUNG DER AN- UND ABFLUGROUTEN

Bereits im Teilvertrag 2003 zur Mediation wurde ein ständiges „Monitoring“ zur regelmäßigen Verbesserung der An- und Abflugrouten durch die Austro Control vereinbart.

Das Ziel: weniger Fluglärm-Betroffene durch Verlegung von Routen. Für einzelne Pistenrichtungen (beispielsweise wirksam für Wien oder Margarethen/Moos) wurde die überflugsfreie Zeit auf 21 bis 7 Uhr verlängert. Die Optimierung der An- und Abflugrouten wurde im Mediationsverfahren begonnen und wird im Dialogforum auf der Basis eines permanenten Evaluierungsprozesses kontinuierlich fortgesetzt.

UMWELTFONDS EINGERICHTET

Im Zusammenhang mit der 3. Piste unterstützt der Flughafen Wien die Umlandgemeinden bei Projekten zum Ausbau ihrer Infrastruktur und zur Verbesserung des Angebotes für ihre Bürger. Zu diesem Zweck wurde der Umweltfonds gegründet und der Flughafen Wien dotiert diesen Fonds mit 0,20 Euro pro Passagier am Tag und 0,60 Euro pro Passagier in der Nacht.



DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN

„Wächter“ über alle diese Vereinbarungen ist das Dialogforum Flughafen Wien. Darin vertreten sind unter anderem die Anrainergemeinden, Bürgerinitiativen, die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, die Flugsicherung Austro Control, die Austrian Airlines Group und die Flughafen Wien AG. Das Dialogforum koordiniert die ständige Arbeit an Verbesserungen für Menschen und Umwelt, evaluiert die Flugbewegungen und hat auch ein garantiertes Mitspracherecht bei der Gestaltung der An- und Abflugrouten für die 3. Piste.

Bereits im Teilvertrag 2003 zur Mediation wurde ein ständiges „Monitoring“ zur regelmäßigen Verbesserung der An- und Abflugrouten durch die Austro Control vereinbart. Das Ziel: weniger Fluglärm-Betroffene durch Verlegung von Routen.

Engagiertes Umweltcontrolling am Flughafen Wien



66 DB(A)-LÄRMZONE UM 66 PROZENT VERRINGERT

Seit 1978 wird am Flughafen Wien aufgrund behördlicher Auflagen jährlich von der Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik am TGM in Wien eine 66 dB(A)-Lärmzone berechnet. Nachdem 2009 aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage die Flugbewegungen innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate um 10,5 Prozent zurückgegangen waren, war 2010 ein Anstieg um 3,4 Prozent zu verzeichnen. Die von der 66 dB(A)-Fluglärmzone umschlossene Fläche beträgt nunmehr 11,66 km² und ist damit im letzten Jahr um 12,5 Prozent größer geworden. Seit 1980 – der flächenmäßig größten Ausdehnung der 66 dB(A)-Fluglärmzone – hat sich die Fläche trotz Zunahme der für die Berechnung relevanten Flugbewegungen um 265 Prozent um 66 Prozent verringert.

FANOMOS (FLIGHT TRACK AND NOISE MONITORING SYSTEM)

Bei der Analyse von Fluggeräuschen kommt dem FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) zentrale Bedeutung zu. FANOMOS misst

mit 14 fixen und vier mobilen Messstellen die Fluggeräuschimmissionen von startenden und landenden Flugzeugen. Zur Sicherstellung der Messgenauigkeit führt das System alle sechs Stunden eine akustische und elektrische Überprüfung durch. Die Messgeräte werden von der Herstellerfirma Brüel & Kjaer als akkreditierte Eichstelle geeicht. Diese Eichung wird vorschriftsmäßig alle zwei Jahre wiederholt.

2009 wurden sämtliche Messstellen mit dem neuesten Schallpegelanalyzer der Firma Brüel & Kjaer ausgestattet. Diese sind nunmehr online mit einem zentralen Server verbunden und ermöglichen sowohl die akustische Aufzeichnung der Überflüge als auch die Erfassung der Frequenzspektren.

Im Jahr 2010 wurden als Ergänzung zu den Ergebnissen der 14 fixen Messstellen 48 mobile Messreihen durchgeführt. Mit den Flugspuren bilden sie eine wesentliche Grundlage für die Evaluierung der im Mediationsverfahren Flughafen Wien vereinbarten Maßnahmen. Die Messergebnisse al-

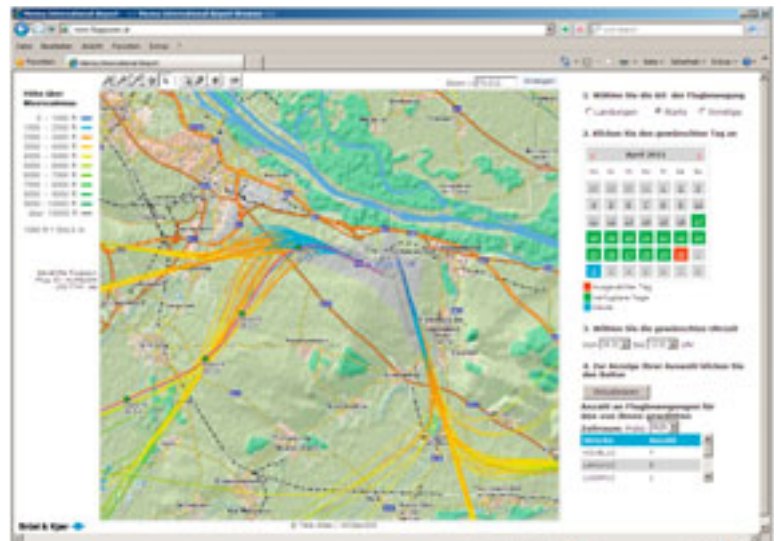
FANOMOS „HÖRT ALLES“

Die für die Aufzeichnung notwendigen Radar- und Fluginformationsdaten stellt Austro Control zur Verfügung. FANOMOS führt die Flugdaten mit den an den Messstellen erfassten Ereignissen zusammen. Windstärke, Startgewicht und Flugzeugtyp beeinflussen die tatsächlich geflogene Route. Beim Start wird die Triebwerksleistung in Abhängigkeit vom aktuellen Flugzeuggewicht gewählt. Daher haben die vorgeschriebenen Abflugstrecken die Form von Korridoren. Mit FANOMOS kann auch die Einhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten kontrolliert und jede Abweichungen sichtbar gemacht werden.

ler Messpunkte können unter www.vie-umwelt.at eingesehen werden.

SPURENSUCHE ONLINE

Auf der Website www.flugspuren.at können seit Mitte 2009 Flugspuren bis zu vierzehn Tage rückwirkend abgerufen und dargestellt werden. Auf Basis seitens ACG zur Verfügung gestellter Radar-daten erhalten Interessierte Informationen über den Verlauf von Starts und Landungen vom und zum Flughafen Wien. Das Programm unterscheidet nach Landung, Start, Pistenrichtung, Abflugroute, Flughöhe und Uhrzeit. Weiters werden die Flugspuren nach der Antriebsart – Propellermaschine oder Jet – unterschieden.



LUFTGÜTEMESSUNG

Seit mehr als 15 Jahren werden am Flughafen Wien Luftgütemessungen im unmittelbaren Vorfeld- und Pistenbereich durchgeführt. Im Jahr 1997 wurde ein Schadstoffmesssystem angeschafft, das von der Niederösterreichischen Landesregierung betreut wird. Die Messwerte sind in das Niederösterreichische Luftgütemessnetz eingebunden. Dieses besteht aus insgesamt 44 Stationen, die halbstündlich die aktuellen Messdaten an die Zentrale liefern.

Unter www.numbis.at können die Messwerte der einzelnen Messpunkte, auch jene vom Flughafen (Schwechat – Flughafen), abgerufen werden. Somit sind die Werte von Schwefeldioxid und Stickoxiden jederzeit verfügbar und können mit den Messwerten anderer Messstellen verglichen werden. Die Messergebnisse der in der näheren Umgebung des Flughafen Wien installierten Messstellen weichen von den unmittelbar am Flughafen-Gelände gewonnenen Daten nur geringfügig ab.

Die Situation am Flughafen Wien entspricht der Randlage einer Großstadt mit geringen Immissionen Benzol, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Staub und Schwermetallen sowie einer mäßigen Belastung durch Stickoxide. Die Ozonwerte im Flughafenareal entsprechen der großräumigen Situ-

ation im Wiener Becken. Die aktuellen Monatswerte können auch unter www.vie-umwelt.at eingesehen werden. Diese Umwelthomepage des Flughafen Wien ist seit März 2004 online.

2010 wurde der Flugbetrieb aufgrund der Aschewolke für einige Tage eingestellt. Die Messwerte in diesem Zeitraum weisen keine signifikanten Veränderungen auf und entsprechen den Werten an anderen Wochenenden. Diese Tatsache, die auch an anderen europäischen Flughäfen beobachtet wurde zeigt, dass der Flugverkehr keinen unmittelbaren Einfluss auf die lokale Luftqualität hat.

INFO-TELEFON UMWELT UND LUFTFAHRT

Das „Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt“ ist ein wichtiger Baustein der Kommunikation mit der vom Flugverkehr betroffenen Bevölkerung. Unter 0810 22 33 40 ist ein Team von speziell geschulten Mitarbeitern zum Ortstarif erreichbar. Die Hauptverantwortung und Betreuung des Teams liegt beim Flughafen Wien. Das „Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt“ ist von 7 bis 23 Uhr besetzt, in den Nachtstunden besteht die Möglichkeit Anfragen oder Beschwerden auf einen Anrufbeantworter aufzusprechen.

Das Dialogforum Flughafen Wien und seine Mitglieder wie Austro Control, Austrian Airlines Group, Umweltschutz Niederösterreich, Gemeinde Wien und die Österreich-Plattform Fluglärm stehen dem Projekt beratend zur Seite.

Schutz der Gesundheit und Erhöhung der Lebensqualität



Ziele des Lärmschutzprogramms, das in Europa als Best-Practice-Modell gilt, sind der Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben.

Der Flughafen Wien ist bestrebt, Lärm soweit wie möglich zu vermeiden und wo dies nicht geht, die Folgen von unvermeidbarem Lärm einzudämmen. Der wichtigste Beitrag des Flughafen Wien dazu ist das Lärmschutzprogramm für die Anrainer. Das Lärmschutzprogramm gehört zu einem Bündel an Maßnahmen rund um eine 3. Piste, die im Mediationsvertrag von den Umlandgemeinden gemeinsam mit Bürgerinitiativen und Flughafen vereinbart wurden. Ziel des Lärmschutzprogramms Flughafen Wien ist es, jene Bürger, die in einem zukünftigen 3-Pisten-System vom Fluglärm betroffen sein werden, zu schützen. Die Entscheidung über konkrete Maßnahmen ist abhängig von der Lärmzone, in der sich das Gebäude befindet sowie vom schalltechnischen Zustand des Wohnobjektes.

LÄRMSCHUTZPROGRAMM

3-PISTEN-SYSTEM

Als Verpflichtung aus dem Mediationsvertrag vom 22. Juni 2005 wurde die Umsetzung eines Lärmschutzprogrammes vereinbart. Dieses Lärmschutzprogramm berücksichtigt die prognostizierte Lärmbelastung für ein künftiges 3-Pisten-System. So wird unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer vom Flughafen Wien gefördert und finanziell unterstützt. Nach einer Begehung durch einen Sachverständigen wird entschieden, welche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden sollen.

ERWEITERUNG AUF DAS

2-PISTEN-SYSTEM

2008 wurde vom Beirat des Umweltfonds eine Erweiterung des Basisprogramms aus dem Mediationsverfahren beschlossen. Es wird damit Lärmschutz auch für jene Objekte zur Verfügung gestellt, welche im derzeitigen 2-Pisten-System über die für das Basisprogramm geltenden Grenzwerte belastet sind. Bis Ende August 2010 konnte man einen Antrag auf Umsetzung des Lärmschutzprogramms 2-Pisten-System stellen.

DAS SCHUTZGEBIET

Das Lärmschutzprogramm Flughafen Wien umfasst das Tag-Schutzgebiet mit einem Dauerschallpegel LEQ von über 54 dB(A). Das Nacht-Schutzgebiet beginnt bei einem Dauerschallpegel LEQ von über 45 dB(A). Zusätzlich werden Einzelschallereignisse über die sogenannte Sydney-Zone mit einberechnet. Die umhüllende Kurve dieser Schutzzonen definiert das Schutzgebiet des Lärmschutzprogramms. Weitere Infos finden Sie unter www.laermschutzprogramm.at.



Gesamtumhüllende der Schutzzone: Innerhalb der in dieser Karte dargestellten Zone können Leistungen aus dem Lärmschutzprogramm Flughafen Wien in Anspruch genommen werden. Die Zone ist eine Gesamtschau aus den entsprechenden Lärmzonen für das künftige 3-Pisten-System.

UMSETZUNGSSTAND

Insgesamt werden die Leistungen des Lärmschutzprogramms 11.000 Haushalten in der Region angeboten. Bis Ende 2010 wurden fast 1.500 Objekte saniert bzw. die Umsetzung begonnen, für weitere 2.800 Objekte wurde ein bauphysikalisches Gutachten erstellt.

FINANZIERUNG

Die Finanzierung der Maßnahmen im 3-Pisten-System erfolgt direkt von der Flughafen Wien AG. Die Erweiterung des Lärmschutzprogrammes auf die nur im derzeitigen 2-Pisten-System betroffenen Objekte finanziert der von der Flughafen Wien AG dotierte Umweltfonds.

VORZEIGEPGRAMM

Lärmschutzprogramme werden auch von anderen europäischen Flughäfen umgesetzt, die sich aber in Zielsetzung, Definition der Lärmzonen, Berechnungsmethoden und gesetzten Maßnahmen

stark von einander unterscheiden. Der Flughafen Wien setzt mit seinem freiwillig aufgelegten Lärmschutzprogramm international Maßstäbe.

Mit dem Lärmschutzprogramm unterschreitet die Flughafen Wien AG die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte deutlich. Nach der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung sind Schwellenwerte zur Ausarbeitung von Aktionsplänen beispielsweise in der Nacht erst ab einem Dauerschallpegel über 55 dB vorgesehen, im Lärmschutzprogramm des Flughafen bereits ab 45 dB. Anders als im Gesetz rechnet der Flughafen außerdem nicht den Durchschnitt des ganzen Jahres, sondern sogar den Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres.

Das bedeutet, dass rund um den Flughafen Wien viel mehr Menschen vom Lärmschutzprogramm Flughafen Wien profitieren als vom Gesetzgeber gefordert.

Lärmschutzprogramme werden auch von anderen europäischen Flughäfen umgesetzt, die sich aber in Zielsetzung, Definition der Lärmzonen, Berechnungsmethoden und gesetzten Maßnahmen stark von einander unterscheiden. Der Flughafen Wien setzt mit seinem freiwillig aufgelegten Lärmschutzprogramm international Maßstäbe.

Gemeinsam arbeiten – zum Schutz von Mensch und Umwelt



Das Dialogforum Flughafen Wien bezieht seine starke Position im Interessendreieck Flughafen-Anrainer-Umwelt aus dem Mediationsverfahren, in dem sowohl die Anrainer und Bürger als auch die Wirtschaft der Region vertreten sind.

Vertreten sind die Standort- und Nachbargemeinden ebenso wie die ARGE von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien und die Bundesländer Niederösterreich, Wien und Burgenland. Dazu kommen Austrian Airlines Group, Austro Control ACG und Flughafen Wien AG.

Das heißt: Was im Dialogforum besprochen, vorgeschlagen und beschlossen wird, wird auf Grund der Zusammensetzung auch umgesetzt. Damit ist das Dialogforum Flughafen Wien die erste und wichtigste Adresse, wenn es um nachhaltige Ergebnisse zum Schutz der Menschen und der Umwelt einerseits und zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen andererseits geht. Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass für beide Seiten im Dialog mehr zu erreichen ist.

„HÜTERIN“ DER MEDIATIONS-VEREINBARUNGEN

Als „Kind“ des Mediationsverfahrens Flughafen Wien ist das Dialogforum auch die „Hüterin“ der Mediationsvereinbarungen. Der Flughafen Wien hat sich zu einer Reihe von Maßnahmen verpflichtet – und das Dialogforum wacht darüber, dass diese Verpflichtungen auch eingehalten werden. Das betrifft die Umsetzung des Lärmschutzprogrammes und der Nachtflugregelung ebenso wie den Umweltfonds, die Einführung von Lärmgebühren oder die jährliche Verbesserung der An- und Abflugrouten mit dem Ziel, Anrainer und Umwelt zu entlasten.

Besonderes Gewicht bekommt das Dialogforum in Hinblick auf die geplante 3. Piste. Deren Lage und Planungsbedingungen wurden in den fünf Jahren Mediation hart erarbeitet und detailliert festgelegt. Die nun laufende Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Dialogforum von einem eigenen Arbeitskreis „begleitet“ und auf die Vereinbarungen der Mediation hin überprüft. Bei der Festlegung der An- und Abflugrouten im möglichen 3-Pisten-System haben die Mitglieder des Dialogforums, die Anrainergemeinden, die ARGE gegen Fluglärm und die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland ein verbrieftes Mitspracherecht.

ORGANISATION

Das Dialogforum Flughafen Wien ist auf vier Ebenen organisiert: Vorstand/erweiterter Vorstand, Bezirkskonferenzen NÖ bzw. Stadtkonferenz Wien, Arbeitskreise und Geschäftsführung.

- Der (erweiterte) Vorstand überwacht die Einhaltung der Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren, setzt die Arbeitsschwerpunkte, verhandelt und beschließt Maßnahmen, er überprüft – und verbessert allenfalls – jährlich die An- und Abflugrouten.
- Die fünf Bezirkskonferenzen in Niederösterreich und die Stadtkonferenz Wien sind die Schnittstelle zu den Bürgerinnen und Bürgern in den Gemeinden und Städten und somit zu rund 2 Millionen Menschen und rund 120 Gemeinden in der Flughafenregion. Diese Konferenzen stellen sicher, dass die Anliegen der Menschen in der Flughafenregion auch tatsächlich im Dialogforum ankommen.
- Die Arbeitskreise sind das fachliche und inhaltliche Rückgrat des Dialogforums. Hier werden Themen aufgegriffen und diskutiert, Vorschläge erarbeitet, Vereinbarungen evaluiert und Vorschläge an den Vorstand erarbeitet.



- Der Geschäftsführer wird von den Mitgliedern im Dialogforum einvernehmlich bestimmt. Er organisiert die Arbeit und ist „allparteilich“, d.h., er ergreift nicht Partei, sondern unterstützt und fördert den Interessenausgleich. Der Geschäftsführer und der Obmann vertreten das Dialogforum nach außen.

Die Flughafen Wien AG hat sich mit dem Kooperationsvertrag in den Abschlussdokumenten des Mediationsverfahrens verpflichtet, den Verein Dialogforum Flughafen Wien als gemeinnützigen, nicht auf Gewinn gerichteten Verein zu finanzieren. Das Dialogforum wurde nach Abschluss des Mediationsverfahrens im Sommer 2005 gegründet.

Seit Anfang 2011 gibt es im Dialogforum nun die sogenannte „Prozesssteuerungsgruppe“. Ziel der Prozesssteuerungsgruppe ist es, die zu behandelnden Themen den Gremien zuzuweisen, die Arbeitsabläufe im Dialogforum effizient zu gestalten und auch alle Beschlüsse für den erweiterten Vorstand des Dialogforums vorzubereiten.

Die Mitglieder des Dialogforums vertreten in ihren unterschiedlichen Funktionen divergierende, aber legitime Interessen. Alle bekennen sich zu einer konstruktiven und konsensorientierten Konfliktbearbeitung. Das Dialogforum bietet Rahmen und Struktur, damit immer wieder ein Interessenausgleich in einem fairen Prozess erreicht werden kann.

VORSTAND UND ERWEITERTER VORSTAND

Der Vorstand des Dialogforum Flughafen Wien hat 6 Mitglieder: 2 aus den Nachbargemeinden (je 1 NÖ und Wien), 1 ARGE von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien, je 1 Delegierter Bundesländer Niederösterreich und Wien, 1 Flughafen Wien AG.

Der erweiterte Vorstand des Dialogforum Flughafen Wien setzt sich aus 29 Mitgliedern zusammen: 5 aus den 10 Nachbargemeinden (davon 4 aus Niederösterreich, 1 aus Wien), 6 Delegierte der ARGE von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien, 7 Delegierte Land Niederösterreich, 6 Land Wien, 1 Burgenland, 1 Austro Control ACG, 1 Austrian Airlines Group, 2 Flughafen Wien AG.

5 ARGUMENTE ZUR 3. PISTE

- Der Flughafen Wien ist Wirtschaftsmotor der Region und Drehscheibe in Mittel- und Osteuropa.
- Angesichts der Nachfrage im internationalen Flugverkehr ist die Attraktivität des Standortes ohne weiteren Ausbau des Pistensystems gefährdet.
- Zur Absicherung der Entwicklungschancen des Flughafens und der Region braucht es zusätzliche Kapazität – die 3. Piste.
- Der Flughafen Wien hält sich selbstverständlich an die Ergebnisse des Mediationsverfahrens.
- Ziel des Flughafen Wien ist der bestmögliche Ausgleich zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen.

ECKDATEN ZUR GEPLANTEN 3. PISTE

- Pistenlänge 3.680 Meter
- Pistenbreite 60 Meter
- Instrumentenlandesystem ILS CAT III auf Schwelle 29L

WEITERE INFORMATIONEN

<http://www.viennaairport.com/drittepiste>

Die Seite der Flughafen Wien AG zur 3. Piste

www.laermschutzprogramm.at

Alles zum Lärmschutzprogramm Flughafen Wien AG

www.vie-umwelt.at

Wissenswertes zum Thema Flugverkehr und Umwelt

www.dialogforum.at

Informationen zum Dialogforum Flughafen Wien

www.noe.gv.at/uvpvie

Hintergründe und Aktuelles zur UVP von der Niederösterreichischen Landesregierung

www.flugspuren.at

Informationen über den Verlauf von Starts und Landungen vom und zum Flughafen Wien auf Basis von Radardaten

Umwelt-Telefon der Flughafen Wien AG

Tel.: 0810-22 33 40

Kontaktformular auf www.vie-umwelt.at

