Stellungnahme
zum UVE Variantenvergleich 03.100
der Firma Dorsch Consult Wasser und Umwelt GmbH, München,

erstellt unter Mitwirkung von Johanna Aschenbrenner-Faltl, Pilot i.R. Heinz Thume,
Dr. Martin Tögel, Physikerin Dr. Brigitte Buschbeck und einem Sachverständigen

Inhaltsverzeichnis: **Seite**

[1] Pistenlage stand schon längst vor Mediationsbeginn fest. Daher sind die Behauptungen in der UVE über einen in der Mediation im Sinne der Bürgerbeteiligung gefundenen Konsens unrichtig! ... 2

[2] Der Bedarf für eine 3. Piste laut Flughafen-Prognose ist nicht durch das öffentliche Interesse gegeben, sondern vom Flughafen durch Tarifdumping (Incentives) herbeigeführt (2007 lockte der Flughafen damit neun Billigairlines nach Wien) ... 3

[3] Rücksicht auf die AUA dient als Vorwand, es wird nur auf die Aktionärsinteressen der FWAG Rücksicht genommen: ... 5

[4] Es fehlt die wissenschaftliche Prüfung eines Alternativ-Standortes. Diese wird hiemit gefordert! ARC untersuchte wissenschaftlich lediglich die Nullvariante und die längst feststehende Parallelpiste 11/29 ... 6

[5] Die Schonung von 600.000 Wienern war die Begründung für die Lage der 2. Piste 16/34 und deren Finanzierung aus Steuermitteln, bei gleichzeitiger Ablehnung einer damals schon bewilligte Parallelpiste 11/29. Das nun eingereichte Projekt missachtet die Begründung geflissentlich ... 7

[6] Sachliche Richtigstellung beim Vergleich der Parallelpisten 11/29 und 16/34 wird der Ordnung halber gefordert. Das Jahr 2010 ist für nichts maßgeblich, schon gar nicht für die Auswirkungen des Projektes Parallelpiste 11R/29L ... 9

[7] Es fehlt der Vergleich der Parallelpisten 11/29 und 16/34 zu den Gebieten mit Leq 40 dB. Da dieser laut der (von der EU in Auftrag gegebenen) HYENA-Studie bereits gesundheitsgefährdend ist (Blutdruck erhöhend) wird der Vergleich hiemit nachgefordert und zwar für die Auslastung des 3- Pistensystems mit 460.000 Flugbewegungen. ... 12

[8] Es fehlt ein Vergleich von sensiblen Einrichtungen von beiden Varianten, Parallelpiste 11/29 und Parallelpiste 16/34 ... 12

[9] Die Darstellung der Belästigten und „highly annoyed persons“ fehlt überhaupt 12

[10] Es fehlen jegliche flugbetriebliche und flugmetereologische Aspekte im Variantenvergleich, diese werden hiemit nachgefordert! ... 12

Erklärung der Schriftfarben:

Hinweise auf oder Zitate aus der UVE: **rotbraune Schrift oder Umrandung**
Beweisunterlagen oder Zitate daraus: **blaue Schrift oder Umrandung**

[1] Pistenlage stand schon längst vor Mediationsbeginn fest. Daher sind die Behauptungen in der UVE über einen in der Mediation im Sinne der Bürgerbeteiligung gefundenen Konsens unrichtig!

(erstellt unter Mitwirkung von Johanna Aschenbrenner-Faltl)

Unrichtiges Zitat aus UVE Variantenvergleich 03.100, Punkt 1.1.3:
„Die Flughafen Wien AG hat sich daher entschlossen, im Sinne einer Bürgerbeteiligung ein Mediationsverfahren durchzuführen, um die Standpunkte der Projektwerber und der Betroffenen zu erörtern und eine konsensfähige Lösung zu finden. Dieses Mediationsverfahren, welches 2001 begonnen wurde, ...“

Richtig ist vielmehr**:**

1. Gab es keinen Konsens mit den Betroffenen, denn es wurde in der Regel von anderen Mediationsteilnehmern über sie entschieden (siehe Fußnote[1]), wenn überhaupt, durften die Betroffenen nachträglich in der Mediation zuhören, aber die vorher getroffenen Beschlüsse mussten sie akzeptieren.
2. Sind die Ergebnisse eines privatrechtlichen Vertrages in der UVE nicht zu berücksichtigen
3. Stand die Pistenlage längst vor Beginn der Mediation fest:
   Die Mediationsvereinbarung wurde 2001 getroffen, die Pistenlage war hingegen schon 1998 von Univ. Prof. Dr. Manfred Fricke (GfL) vorgeschlagen, wurde 1998/99 von der GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung geplant und 2001 begann diese Gesellschaft mit ihrem Geschäftsführer Dr. Hartmut Fricke bereits am Fachbeitrag Flugsicherheit und Lärmschutz für die UVE zur 3.Piste zu arbeiten und den Towerstandort zu planen

Beweissammlung auf den nächsten 8 Seiten (1a-1i):

1. APA-Meldung aus 1998 mit dem Vorschlag Parallelpiste 11/29 von Prof. Fricke
2. 29.6.1998 Projekt Fricke wird auf Fluglärmenquete im Wr. Rathaus vorgestellt; Teilnahme: ACG-Tower-Leiter Woborsky, FWAG-Leiter Umwelt Röhrer und AUA-Flottenchef Korherr
3. Prof. Manfred Fricke (Screenshot 11.11.2007)
4. Prof. Dr.-Ing. Hartmut Fricke
5. 1998-1999: Auswahl einer Variante einer Parallelpiste (GfL-Homepage)
6. Seit 2001 laufend: Gutachten für den Fachbereich Risikoanalyse im Rahmen der UVE für die Parallelpiste am Flughafen Wien (GfL-Homepage)
7. 2001: Gutachten für den Fachbereich Lärmschutz im Rahmen der UVE (GfL-Homepage)
8. 2001-2002: Planung des Towers für die ACG (GfL-Homepage)
9. 18.11.1999: Antrag Fasan im NÖ Landtag

Was soll also eine angebliche Einigung auf die Lage der 3.Piste im Jahr 2005? Das ist doch nur das Suchen eines Anscheines von Objektivität, die tatsächlich fehlt.

---

1 Mit den Betroffenen bestand bei den Mediationsbeschlüssen, insbesondere beim ersten Mediations-Teilvertrag – auf Grund dessen sämtliche Flugrouten, die über den Süden nach Westen und Nordwesten laufen, verschoben wurden und mit dem eine zusätzliche Flugroute über Liesing beschlossen und fast alle Wienerwaldgemeinden belastet wurden – überhaupt kein Kontakt, geschweige denn Konsens! Er wurde über die Köpfe der betroffenen Bevölkerung hinweg von der Mehrzahl der anderen Mediationsteilnehmer – aber nicht von allen - unterschrieben. Damit wurde die eigene Mediationsvereinbarung gebrochen, die unter Punkt IV (Regeln der Zusammenarbeit) besagt:: „2.Beschlüsse können nur im Konsens aller Parteien gefaßt werden.“

[2] Der Bedarf für eine 3. Piste laut Flughafen-Prognose ist nicht durch das öffentliche Interesse gegeben, sondern vom Flughafen durch Tarifdumping (Incentives) herbeigeführt (2007 lockte der Flughafen damit neun Billigairlines nach Wien)

Siehe zusammenfassende Auflistung auf der nächsten Seite von Frau RA Dr. Heger des Vereines BI gegen Fluglärm in Wien West

(weiters wird verwiesen auf den Artikel in:

Der Standard vom 21.6.2008: AUA Aufsichtsratpräsident Michaelis: „...Der Wiener Flughafen bietet die kürzesten Umsteigezeiten.

Und mit seiner Wachstumsstrategie schafft er Kapazitäten für die 3.Piste...
Man muss das Branchenumfeld der AUA sehr kritisch sehen.....der Wettbewerb mit den Low-Cost-Carriern .....“)

FLUGHAFEN WIEN: TARIFPOLITIK

Grundsätzliches:

- Jeweils gültige Tarifordnung vom Flughafen entworfen, vom Verkehrsministerium genehmigt
- Tarifordnung nicht veröffentlicht, Informationen aus Geschäftsberichten der Flughafen Wien AG erhältlich

Mechanismen der Dumpingpreispolitik:

- Gesamt betrachtet liegen die Tarife des Flughafens seit dem Jahr 2005 15 % unter jenen der Mitbewerber
- Für das Erreichen der Masse an Flugbewegungen werden vorübergehende Gewinneinbußen hingenommen
- Transfer Incentive: Rückvergütung an Airlines von € 10,- für jeden Transferpassagier
- Langstrecken Incentive für (besonders belastende) Maschinen über 125 Tonnen (Luftdruck!)
- günstige Regionaltarife
- Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent zwecks Förderung der Ost-West-Hub-Funktion
- Übernahme des Auslastungsrisikos der Airlines
- Individualvereinbarungen mit Airlines

Folge:

Invasion von Billigairlines

Beilage:

Auszüge aus den Geschäftsberichten der Flughafen Wien AG 2001, 2004, 2005, 2006

Wien im Dezember 2007

Für den Inhalt verantwortlich:

Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West

Esslinggasse 17/9

1010 Wien, Österreich

ZVR 767318746

[3] Rücksicht auf die AUA dient als Vorwand, es wird nur auf die Aktionärsinteressen der FWAG Rücksicht genommen:

In der Vorbemerkung 1.1.1 ist zu lesen,

“Bei der Untersuchung wurde dabei vor allem auch auf das Entwicklungspotenzial der am Standort angesiedelten Fluglinie Austrian Rücksicht genommen.“

Tatsächlich schädigte der Flughafen seiner - Gewinnmaximierung wegen - jedoch selbst die AUA, indem er eine Billigfluglinie nach der anderen mittels Tarifdumping nach Wien lockt (im Jahr 2007 waren es neun!) und der AUA vor die Nase setzt.

siehe Der Standard vom 29. März 2008 15:54

„. . .Kritik übte AUA-Chef Ötsch auch am Flughafen Wien, wenn dieser Billigfluggesellschaften mit "überproportionalen Mitteln" unterstütze. "Der Flughafen sollte bedenken, wer sein Hauptkunde ist", meinte der AUA-Chef. . .“.

weiters siehe http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/372748/index.do “Billigfluglinien als Treiber“

Wachstumstreiber des Flughafens, der den Nettogewinn um 14,2 Prozent auf 87,7 Mio. Euro gesteigert hat, waren die **Billigfluglinien. Sie wuchsen 2007 um 57,2Prozent und waren für die Hälfte des Passagierplus von 11,3 Prozent auf 18,8 Millionen verantwortlich**. Außerdem konnte der Flughafen 13 neue Airlines – darunter Delta, SkyEurope, EasyJet und Korean Air – nach Wien holen.“

weiters siehe orf.at vom 24. 4. 2008

Die AUA musste im ersten Quartal 2008 einen **Riesenverlust** hinnehmen. Das Minus hat sich im Vergleich zum Vorjahr auf über 50 Mio. Euro vervielfacht, teilte das Unternehmen am Donnerstag mit. Mitschuld an den roten Zahlen haben die gestiegenen Treibstoffpreise und **der Druck der Billigflieger**. Die Aussichten für 2008 sieht die Fluglinie ebenfalls düster.

[4] Es fehlt die wissenschaftliche Prüfung eines Alternativ-Standortes. Diese wird hiemit gefordert! ARC untersuchte wissenschaftlich lediglich die Nullvariante und die längst feststehende Parallelpiste 11/29

Zitat aus Seite 6:

„Für die Varianten A (d.h. Nullvariante) und B (d.h. Parallelpiste 11/29) wurden die oben genannten Themenkreise durch das Forschungszentrum ARC Seibersdorf Research GmbH im Detail erarbeitet.“

Der Hinweis in Punkt 1.1.3, dass in der Mediation die Varianten A, B, C, D, E, F, G, H behandelt wurden ist für den UVE Variantenvergleich nicht stichhaltig und nicht zu berücksichtigen!

Es wird daher eine umfangreiche, objektive Studie hinsichtlich anderer Standorte und einer Parallelpiste 16/34 gefordert!

Unter objektiver Studie ist zu verstehen,

dass diese weder von der FWAG, noch von dem Flughafen nahe stehenden Personen oder Institutionen, noch von den in der Flughafen-Mediation tätigen Personen oder Institutionen zu machen ist. (z.B. ist DI Hesina jetzt vom Flughafen bezahlter Geschäftsführer des Dialogforums, war in der Mediation im Namen des ARC – Austrian Research Center für die „unabhängigen Gutachten“ zuständig.)

[5] Die Schonung von 600.000 Wienern war die Begründung für die Lage der 2. Piste 16/34 und deren Finanzierung aus Steuermitteln, bei gleichzeitiger Ablehnung einer damals schon bewilligte Parallelpiste 11/29. Das nun eingereichte Projekt missachtet die Begründung geflissentlich

Beweise:

Dokument aus dem Parlamentsarchiv:

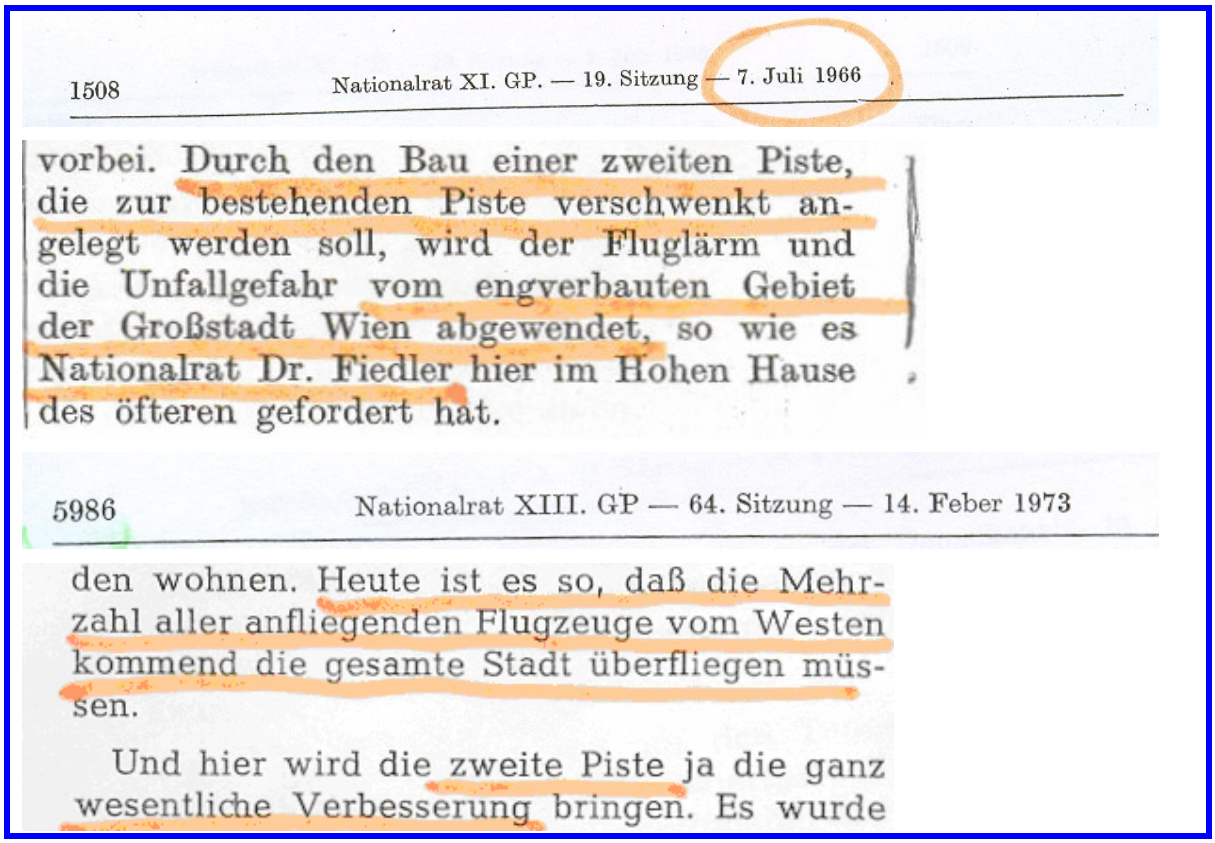
i 220 - kontroverse um zweite piste 2 (30.5.apa wien)
utl: technik zerstreut viele bedenken
dr. halbmayer bezeichnete die anlage einer zweiten piste, die in dreijaehriger bauzeit mit einem aufwand von rund 450 mill. oe s geschaffen werden soll, in mehrfacher hinsicht als unabwendbar. die vorhandene piste 12/30 sei ueberlastet und ueberaltert. sie entspraeche auch nicht mehr den internationalen beduerfnissen eines grossflugzeugverkehrs und beheltige in den flugauswirkungen der-zeit etwa 600.000 stadtbewohner des 3.10. und 11.gemeindebezirkes.

Sinn und Zweck war es also, die quer über Wien laufende Einflugschneise zu entlasten, sowohl was Lärm- und Schadstoffbelastung als auch was die Unfallgefahr betrifft. Mit dieser Begründung (siehe auf nächster Seite: Ausschnitte aus den Nationalratsprotokollen von 1966 und 1973) wurde die Piste 16/34 aus Steuermitteln finanziert, und zwar mit 1,560 Mio. ATS (1,5 Mrd. ATS) wie das folgende Dokument aus dem Parlamentsarchiv zeigt:

Dokument aus dem Parlamentsarchiv:

i 157 - ministerrat 3 (kommunique 3)
der bundeskanzler beauftragte in vertretung des bundesministers fuer soziale verwaltung die teilnahme einer oesterreichischen expertendelegation an einem gemeinsamen s e m i n a r u e b e r d a s a r b e i t s ma a r k t s e r v i c e der oester-reichischen arbeitsmarktverwaltung ...

ein antrag des bundesministers fuer verkehr ueber e r - w e i t e r u n g s v o r h a b e n (2.piste) d e s f l u g h a - f e n s w i e n wurde vom ministerrat genehmigt.
das projekt, das den ausbau einer piste von 3.500 m laenge fuer einen flugbetrieb der kategorie roem.2 (landeanflug bis zu einer wolkenuntergrenze von 30 m und einer pistensichtweite von 400 m), die verlegung der bundesstrasse b 9 und untertunnelung der pressburger bahn sowie die errichtung eines laermschutzguertels (waldguertel) vorsieht, erfordert mittel in hoehe von 1.560 millionen s, die zum teil von der flughafen-wien-betriebs-ges.m.b.h. und vom bundesministerium fuer bauten und technik aufgebracht werden.



1508 Nationalrat XI. GP. — 19. Sitzung — 7. Juli 1966

vorbei. Durch den Bau einer zweiten Piste, die zur bestehenden Piste verschwenkt angelegt werden soll, wird der Fluglärm und die Unfallgefahr vom engverbauten Gebiet der Großstadt Wien abgewendet, so wie es Nationalrat Dr. Fiedler hier im Hohen Hause des öfteren gefordert hat.

5986 Nationalrat XIII. GP — 64. Sitzung — 14. Feber 1973

den wohnen. Heute ist es so, daß die Mehrzahl aller anfliegenden Flugzeuge vom Westen kommend die gesamte Stadt überfliegen müssen.

Und hier wird die zweite Piste ja die ganz wesentliche Verbesserung bringen. Es wurde

Diesem Sinn und Zweck läuft ein Parallelpistenbetrieb 11R/29L eindeutig zuwider.

Aus dem Nationalratsprotokoll vom 7.Juli 1966 geht auch hervor, dass es im Jahr 1965 „bereits“ 25.310 Flugbewegungen am Flughafen Wien-Schwechat gab. **Im Jahr 2007 gab es schon zehnmal mehr davon, nämlich 254.870** (ohne Privatflugzeuge). **– Also müsste man umso mehr darauf bedacht sein, die Belastung und Unfallgefahr für Wien zu minimieren!!!**

Es ist daher unverständlich, warum einer Parallelpiste zu 11/29 der Vorzug gegeben wird, mit der die seit 1965 ums Zehnfache mehrbelastete Westeinflugschneise quer über Wien irreparabel einzementiert werden würde.

Bei Richtigstellung der Fakten und Zahlen in den Tabellen (siehe [5] c und d) böte eine Parallelpiste 16/34 ein größeres Einsparungspotential an Lärm, Umweltbelastung und Risiko als eine Parallelpiste 11/29.

[6] Sachliche Richtigstellung beim Vergleich der Parallelpisten 11/29 und 16/34 wird der Ordnung halber gefordert. Das Jahr 2010 ist für nichts maßgeblich, schon gar nicht für die Auswirkungen des Projektes Parallelpiste 11R/29L

(Stellungnahme unter Mitwirkung von Heinz Thume, bis 1999 AUA Kapitän; 30 Jahre Flugdienst und Dr. Martin Tögel)

a) **Zu UVE 03.100, Punkt 1.1.2. Erste Planung, Seite 4:**

Zitat aus 1.1.2 Erste Planung:
"*Bei Lage parallel der Piste 11/29 wird weiters der vorherrschenden Hauptwindrichtung am Standort (Westwind) Rechnung getragen.*"

Gegenbeweis im Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe unter Punkt 3.2.11:

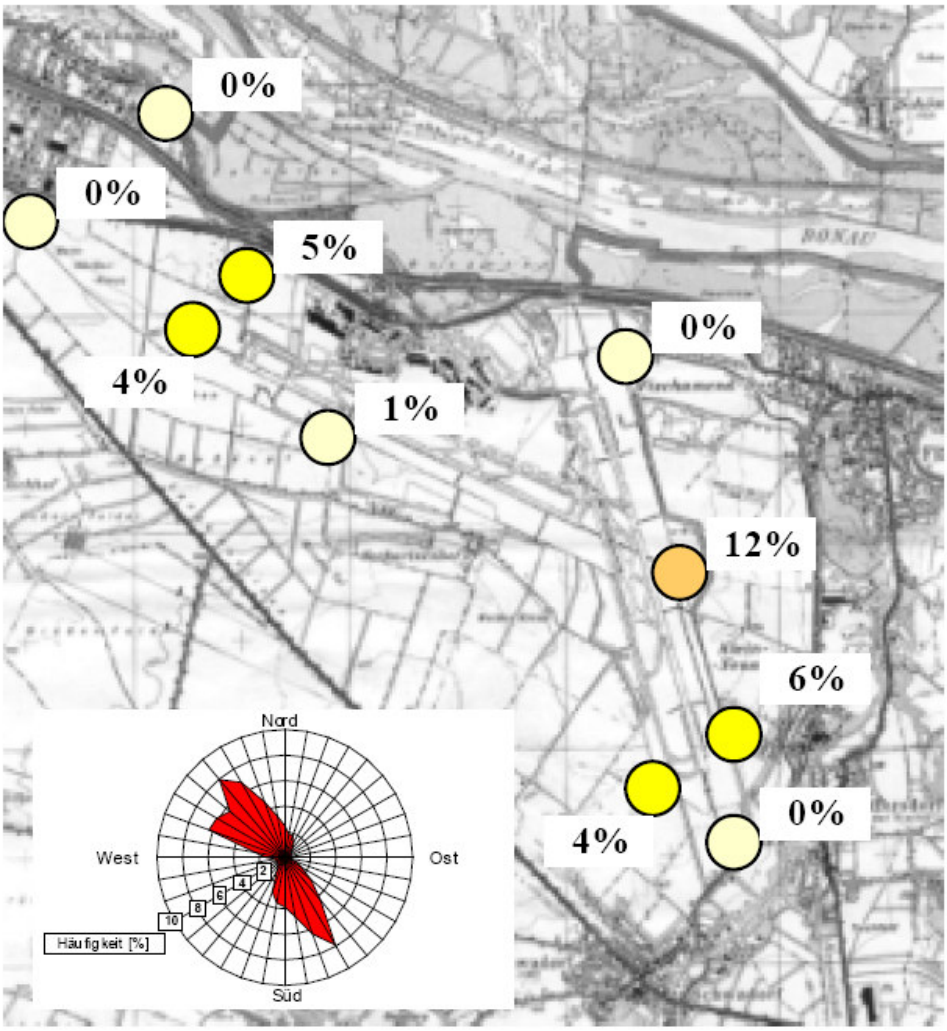


Abbildung 26: Geruchsstundenhäufigkeit an den Standorten im Untersuchungsraum sowie Windrichtungsverteilung am VIE (April-Oktober 2000).

In Punkt 1.1.2 wird weiters unterstellt, dass aus flugbetrieblicher Sicht die Parallelpiste 11/29 am besten geeignet wäre.
Das ist zurückzuweisen, da aus flugbetrieblicher Sicht der gerade Anflug dem gekurvten Anflug auf Piste 11R vorzuziehen ist!

b) **Zu UVE 03.100, 1.1.3, Seite 6, „Im Zuge der Prüfung der Szenarien .....“**
Der Hinweis auf die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region usw. kann so nicht stehen gelassen werden. Gerade in dieser Region (Schwechat) gibt es genug Großfirmen, was man vom Marchfeld oder Waldviertel, wo der Bevölkerungsanteil sinkt, nicht sagen kann – Standortfrage!

c) **Zitat aus UVE 03.100, 2.1.1, Seite 10**
“Der Variantenvergleich wurde entssprechend der UVE in der Regel für das Prognosejahr 2020 durchgeführt. Eine Ausnahme bildet die Behandlung des Themas Fluglärm im Variantenvergleich, hier wurde das Prognosejahr 2010 – stellvertretend für den theoretischen Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 3.Piste – herangezogen...Konsequenterweise wurden auch die Untersuchungen im Hinblick auf die Auswirkungen des Raums(siehe Beitrag 04.190 „Variantenvergleich Raumplanung“) mit den Lärmkurven für das „Jahr 2010“ durchgeführt“.
Das Jahr 2010 ist aber nicht maßgeblich für die tatsächlichen Auswirkungen des Projekts und entspricht nicht einmal § 145b (5) des LFG

d) **Zu UVE 03.100, 2.1.1 Fluglärmbelastungsvergleich, Seite 13, Tabelle 6**
Die schlechte Reihung von 16R/34L kann nur dadurch zustande kommen, dass man die Folgen des Parallelbetriebes 16/34 nicht miteinbezieht, da bei einem solchen kaum Anflüge auf Piste 11 über das dicht besiedelte Gebiet Wien stattfinden würden.
Wenn man diese Folgen nicht würdigt, kommen die (vermutlich gewollten) Reihungen wie in Tabelle 6, Seite 13, zustande.

Tabelle 6: Übersicht Variantenreihung inklusive Nullszenario Tag-Nacht

REIHUNG	Nullszenario					Variante 11R/29L-2400				
Lärmzone TAG		54-57dB	57-60dB	60-65dB	>65dB		54-57dB	57-60dB	60-65dB	>65dB
Lärmzone NACHT	45-50dB	50-54dB	54-57dB	57-60dB	>60dB	45-50dB	50-54dB	54-57dB	57-60dB	>60dB
TAG		1	4	3	3		2	1	1	1
NACHT	1	1	3	2	2	3	2	1	2	2

REIHUNG	Variante 11R/29L-2220					Variante 16R/34L-2220				
Lärmzone TAG		54-57dB	57-60dB	60-65dB	>65dB		54-57dB	57-60dB	60-65dB	>65dB
Lärmzone NACHT	45-50dB	50-54dB	54-57dB	57-60dB	>60dB	45-50dB	50-54dB	54-57dB	57-60dB	>60dB
TAG		3	3	2	1		4	2	4	4
NACHT	4	2	1	2	2	2	4	4	1	1

Wenn man jedoch die Folgen des Parallelbetriebes 16/34, d.h. kaum Anflüge über das dichtbesiedelte Wiener Gebiet auf Piste 11, würdigt, dann hätte die Variante parallel 16/34 das größte „Einsparungspotenzial“ an Betroffenen bezüglich Lärm, Emissionen und externem Risiko.

zu UVE 03.100 Punkt 2.1.2 Raumplanung, Seite 15:

Tabelle 7: Variantenbezogene Gesamtbeurteilung Raumplanung

Variante GESAMTBEURTEILUNG RAUMPLANUNG	Var. 11/29 – 2220m	Var. 11/29 – 2400m Vorhabens-variante	Var. 16/34 – 2220m	Nullvariante
Raumstrukturelle Analyse				
Konfliktpotenzial Siedlungs- und Wirtschaftsraum				
Konfliktpotenzial sozial-gesellschaftliche Aspekte				
Gesellschaft und Wirtschaft (Bewertungspunkte)	2		4	
Konfliktpotenzial Fluglärmbelastung Tag / Widmungskategorien (gerundet)	2		3	
Konfliktpotenzial Fluglärmbelastung Nacht / Widmungskategorien (gerundet)	4		2	
Siedlungsraum (betroffene ha)				
Darstellung der Auswirkungen auf Betroffene gemäß umweltmedizinischen Vorgaben				
Konfliktpotenzial Fluglärmbelastung Tag / Einwohner				
Konfliktpotenzial Fluglärmbelastung Nacht / Einwohner				
Einwohner (betroffene Personen)				

Reihung der Varianten im direkten Vergleich:

erstgereiht
zweitgereigt
drittgereiht
letztgereiht

Generell stellt sich hier die Frage einer eigenen Bewertung. Hier gelingt es der Firma Dorsch GmbH aus einer 2. und 3. Platzierung eine 4. zu machen und aus einer 2. und 4. eine 2. Platzierung. Zur Illustration sind Nummer zur Reihung eingefügt:

2+3 sind also unverständlicher Weise schlechter bewertet als 2+4?!

Zitat aus 2.1.2:

"*Bei Zusammenschau aller für die Raumplanung wesentlichen Kriterien zeigt die Vorhabensvariante11/29-2400 m insgesamt die günstigsten zu erwartenden Auswirkungen im Vergleich zu den übrigen Varianten.*"

Auch hier wird wieder deutlich der gewünschte Vorteil von Parallel-Piste 11/29 bezüglich Fluglärm artikuliert.

Die vorgenommene Reihung der Bewertung ist daher mehr als erklärungsbedürftig!!!

[7] Es fehlt der Vergleich der Parallelpisten 11/29 und 16/34 zu den Gebieten mit Leq 40 dB. Da dieser laut der (von der EU in Auftrag gegebenen) HYENA-Studie bereits gesundheitsgefährdend ist (Blutdruck erhöhend) wird der Vergleich hiemit nachgefordert und zwar für die Auslastung des 3- Pistensystems mit 460.000 Flugbewegungen.

[8] Es fehlt ein Vergleich von sensiblen Einrichtungen von beiden Varianten, Parallelpiste 11/29 und Parallelpiste 16/34
(Stellungnahme unter Mitwirkung von Dr. Brigitte Buschbeck, Physikerin)

[9] Die Darstellung der Belästigten und „highly annoyed persons" fehlt überhaupt
(Stellungnahme unter Mitwirkung eines Sachverständigen)

Die Anzahl der Belästigten, sowie der stark belästigten (highly annoyed) Personen ist für <u>jede Variante separat zu ermitteln</u> und darzustellen.
Beide Varianten, sowohl die bevorzugte Parallelpiste 11/29, als auch eine verbesserte Version der Parallelpiste 16/34 (siehe Vermerk über obiger Tabelle im vorhergehenden Punkt), wo die Abflug/Anflug Routen vorwiegend über landwirtschaftliches Gebiet (d.h. weniger betroffene Bevölkerung) nach Norden und Osten verlaufen, sind neu zu untersuchen und die Anzahl der betroffenen belästigten und stark belästigten Personen sind darzustellen.

Zu fordern ist insbesondere:
Eine Aufstellung (Kataster) der Gebiete sowohl mit der Anzahl der Betroffenen als auch der Anzahl der Überflüge mit mehr als 10 dB (A) pro Einzelereignis über dem jeweiligen Grundgeräuschpegel.

Siehe VwGH-Erkenntnis 2001/05/0212 vom 16.12.2003, Seite 4:
"....die Grenze der zumutbaren Störung durch Schießlärm ergibt sich bei einer Steigerung des Beurteilungspegels über den Grundgeräuschpegel um 10 dB gemäß ÖAL-RL Nr. 3. Auf Grund der Geräuschcharakteristik ist eine Anhebung des Grenzwertes nicht gerechtfertigt...."

Und zwar aktueller Stand und Vorschau nicht nur auf 2020, sondern auf den Fall der Maximalauslastung des 3-Pistensystems (460.000 Flugbewegungen pro Jahr laut TU-Wien).

[10] Es fehlen jegliche flugbetriebliche und flugmetereologische Aspekte im Variantenvergleich, diese werden hiemit nachgefordert!

Eine diesbezügliche Beurteilung aus dem Fachbereich Luftfahrt, ist somit nicht möglich.