Wozu eine 3. Start- und Lande-bahn am Flughafen Wien?

Dr. Kurt Traar

Wien, Juni 2018

I. Einleitende Bemerkungen zu den 5 Sternen für Österreich

Guten Morgen Österreich! 5 Sterne blinken am morgendlichen Himmel über Österreich. Sie sollen uns den Weg zu einer gerechteren Gesellschaft in unserem Lande weisen,

- **in der Korruption in Politik und Verwaltung von der Justiz – ohne Ansehen der Person und ob man die Regierungspartei mit Justizminister und den weisungsgebundenen Staatsanwälten stellt – gnadenlos verfolgt wird,**
- **in der es keine von den politischen Parteien gekauften Medien mehr gibt**
- **und in der unsere Menschen faire Bildungs-, Einkommens- und Erwerbschancen in einem sozialen Klima vorfinden.**

Einleitend ein paar Worte zu den 5 Sternen für Österreich und wofür sie stehen.

(1) Die 5 Sterne für Österreich verstehen sich als die allumfassende Oppositionspartei, die eine gänzlich andere politische Kultur in unserem Lande, aber auch ein radikales Überdenken unseres eigenen Konsumverhaltens einfordert.
(2) Die 5 Sterne für Österreich streben eine grundlegende Reform unseres Landes an. Nichts weniger als „austria 3.0“ oder die 3. Republik ist unser Ziel!
(3) Die 5 Sterne für Österreich verstehen sich auch als die erste Franchise – Partei unseres Landes: Wählerlisten, Persönlichkeiten, politische Gruppierungen, aber auch Kleinparteien können sich unter ihrem Dach sammeln und bei Wahlen gemeinsam antreten.

Kurzbeschreibung der 5 –Sterne:

Der 1. Stern steht …

- **für mehr Direktdemokratie nach Schweizer Muster,**
- **für die Abschaffung des Bundespräsidentenamtes, des Bundesrates, aller neun Landtage , für eine Halbierung des Nationalrates und sowie einer Halbierung der jährlichen Parteienförderung von mehr als 200 Millionen €.**
- **für eine neue politische Kultur in Österreich wie „Politik darf nicht zum Beruf werden“ , „Halbierung der Politikergehälter“ und „Politik darf nicht die Quelle persönlichen Reichtums sein“**
- **und für eine säkulare Leitkultur mit einem strikten Laizismus wie in Frankreich.**

2. Stern: Gegen Spekulanten, Großunternehmen, „share holder“ und Ungleichheiten – die vier apokalyptischen Reiter des Neoliberalismus und für nachhaltige Alternativen dazu.

3. Stern für saubere Hände in Politik und Verwaltung.

4. Stern im Kampf gegen Ungleichheiten beim Erben, bei den Mindest- und Höchstgehältern sowie in der Klassenmedizin und beim Wohnen.

5. Stern für mehr private und öffentliche Sicherheit sowie für die Eingliederung von integrationswilligen Migranten – und zwar genau jene, die Österreich brauchen kann und die ihrerseits auch für ihr Leben selbst sorgen können.

Mehr dazu finden Sie auf der 5 – Sterne für Österreich - Website, dem Watch-Blog der Aufrechten und Unbeugsamen:

www.5-sterne-oesterreich.at

II. Argumente gegen eine 3. Start- und Landebahn

Der Flughafen Wien durfte sich in der vorösterlichen Woche im März 2018 über ein wunderbares Geschenk des Bundesverwaltungsgerichtes erfreuen. Nach einer erstmaligen Ablehnung gab es nunmehr wieder grünes Licht für die Errichtung einer 3. Piste auf dem Flughafen Wien-Schwechat.

Wirtschaft, Arbeitnehmervertreter und auch Politiker aller Couleur - mit Ausnahme der Wiener Grünen – jubelten. Diese schwiegen. Sie waren vermutlich mit der korrekten Schreibweise hinsichtlich der Benutzerinnen bzw. Benutzer eigener Toiletten für das 3. Geschlecht auf dem Flughafen allzu beschäftigt.

Aber Umweltschützer, Bürgerinitiativen und auch engagierte Bürger zeigten sich darüber tief bestürzt.

Mit diesem Urteil haben die Verwaltungsrichter eine Kehrtwendung vollzogen. Im Feber 2017 wurde noch dieser Großinvestition mit folgender Begründung eine Absage erteilt. Ich zitiere: „ Der zuständige Senat, bestehend aus drei Richtern, hat nach detaillierter Prüfung und Abwägung der öffentlichen Interessen entschieden, dass das öffentliche Interesse am Schutz vor den negativen Folgen des Klimawandels, insbesondere durch hohe CO_2 – Belastung, höher zu bewerten ist als die positiven öffentlichen (standortpolitischen und arbeitsmarktpolitischen) Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens samt zusätzlichem Bedarf.“

In diesem seinerzeitigen Urteil sind die Contra- und alle allfälligen Pro-Argumente enthalten:

Auf der negativen Seite:

(1) Umweltbelastung und gesundheitliche Risiken für Passagiere, Mitarbeiter auf dem Flughafen sowie Bewohner in den Anrainergemeinden zum Flughafen.

Auf der vermeintlich positiven Seite:

(2) Ein zusätzlicher Bedarf erfordert eine dritte Landebahn
(3) Sicherung der Arbeitsplätze

1. Umweltbelastung und gesundheitliche Risiken

1.1. Zunehmende CO_2 - Belastung

Im neuen Spruch des Bundesverwaltungsgerichtshofes wurden bezüglich der CO_2 – Emissionen strenge Auflagen erteilt.

Innerhalb eines Zeitraumes von maximal 5 Jahren nach Inbetriebnahme der neuen Piste ist eine CO_2 – Neutralität zu erreichen. Darüber hinaus wird eine Reduktion der CO_2 - Emissionsmengen um 30.000 Tonnen verlangt.

Ich vermag nicht zu beurteilen, wie realistisch diese Vorgaben sind. Ich denke aber, dass es diesbezüglich bessere Alternativen gäbe.

Eine nachhaltige Reduktion der CO_2- Emissionen wäre durch eine Kerosinsteuer allemal leichter zu erreichen.

Im Gegensatz zu Diesel, Benzin und Heizöl, worauf es in Österreich zum Teil einen zusätzlichen Steuersatz bis zu 63 % gibt, bleibt das Kerosin von steuerlichen Belastungen verschont. Und nur bei Inlandsflügen fällt eine 13-prozentige USt. an. Die aber nicht zählt.

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) schätzt, dass nur aus der MÖSt. dem österreichischen Fiskus 200 Millionen € jährlich entgehen.

Und eine solche Einführung würde auch zu einem Rückgang des Flugverkehrs – und damit verbunden zu einer Verringerung der CO_2-Emissionen – um jeweils 7 Prozent - führen.

Die 5 Sterne für Österreich fordern eine rasche Einführung einer EU-weiten Kerosinsteuer oder einer gleichwertigen CO_2 - Emissionsabgabe für startende oder auch landende Flugzeuge innerhalb der EU.

Auch eine EU-weite CO_2 – basierte Flugticketabgabe, wie in einer WIFO – Studie angedacht, könnte realisiert werden.

Der Irrsinn im Flugwesen muss aber auch hinterfragt werden, wenn man heutzutage Flugtickets um € 9,99 erwerben kann.

Bei einer solchen Entwicklung stellt sich aber ernsthaft die Frage, wann wir dann am Flughafen Wien- Schwechat eine 4. oder sogar 5. Piste brauchen.

1.2. Ultrafeinstaubelastung

CO_2 – Emissionen beschleunigen zwar massiv den Klimawandel, aber unmittelbare gesundheitliche Schäden für Mensch und Tier sind nicht bekannt.

Gänzlich anders sind aber die gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu werten, die durch den Ultrafeinstaub verursacht werden. Über diesen spricht man deshalb nicht, weil er bisher nicht einmal gemessen werden konnte. Es gab hierfür einfach keine geeigneten Messgeräte!

Ein simpler Größenvergleich: Wenn ein menschliches Haar den Durchmesser einer Säule von zwei Metern hat und ein Partikel Feinstaub einem Tennisball entspricht, dann hat ein Ultrafeinstaubteilchen die Größe von einem Stecknadelknopf.

Zwei Akteure einer Bürgerinitiative aus Freising/ Bayern haben mit einem dafür eigens angeschafften Gerät die Ultrafeinstaubbelastung auf dem Münchner Flughafen gemessen:

Je näher man zum Flugfeld kam, desto höher die Ultrafeinstaubkonzentration: von 60.000, über 65.000 bis zu 70.000 Ultrafeinstaubpartikel pro Kubikzentimeter Luft. Letzteres bei der Landung eines Flugzeugs.

Ultrafeinstaub setzt sich aus Rußpartikeln zusammen, die aus Verbrennungsmotoren von Autos und Flugzeugturbinen stammen. Je höher die Verbrennungstemperaturen, desto kleiner diese vermutlich sehr gesundheitsschädigenden Schadstoffpartikeln.

Da diese Teilchen so klein sind, werden sie nicht einmal von den Lungenbläschen aufgehalten und gelangen direkt ins Blut und mit dem Blut in den Arterien quer durch den Körper bis in die Organe.

Gesicherte medizinische Erkenntnisse, was diese ultrafeinen Teilchen für die Gesundheit von Mensch und Tier bedeuten, gibt es derzeit noch nicht. Aber es kann sicherlich nicht gesund sein, wenn sich solche Rußpartikelchen in unseren Arterien, Organen und selbst im Hirn – wie in Versuchen mit Mäusen nachgewiesen wurde – ablagern. Medizinisch nachweisbar sind aber einer chinesischen Studie zufolge Bluthochdruck und Diabetes.

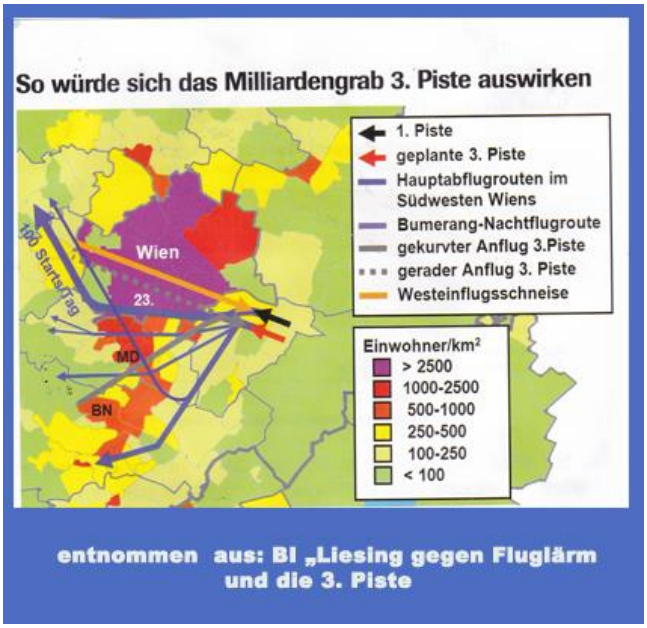
1.3. Fluglärm im Himmel über Wien

Einem von der Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm“ sehr gut gestalteten Informationsblatt ist zu entnehmen, dass die 3. Piste zu dramatisch noch mehr Fluglärm im Südwesten Wiens sowie in den Bezirken Mödling und Wien Umgebung führen würde. Die „Wientalbezirke“ leiden bereits jetzt unter den beiden sehr stark frequentierten Westeinflugschneisen.

Die gesundheitlichen Folgen sind evident: Herz-Kreislauferkrankungen, Depressionen und bei Frauen auch Brustkrebs – so das Informationsblatt.

Ganz zu schweigen von den verstärkten Emissionen von Ultrafeinstaubpartikeln über dicht verbautem Wohngebiet mit all den möglichen medizinischen Folgen. Siehe Abschnitt 1.2.

Und eine persönliche Betroffenheit darf ich auch noch einbringen: es steigert nicht unbedingt das Wohlgefühl, wenn an manchen Tagen im Zwei- oder Dreiminutentakt Flugzeuge auf der Westeinflugschneise in nur wenigen hunderten Metern Flughöhe (zumindest so gefühlt) über unseren Garten hinwegdonnern, ja wirklich „hinwegdonnern“.



2. Zusätzlicher Bedarf erfordert eine 3. Piste

Ein zusätzlicher Bedarf erfordert eine dritte Landebahn – so lautet das Mantra des Flughafenmanagements in Wien – Schwechat.

Der Flughafen Wien-Schwechat hat zwei Landebahnen vorzuweisen – wie der Flughafen München auch, die aber parallel angelegt wurden

Die 1. Landebahn hat eine Länge von 3.500 m und ragt mit ihrer zusätzlichen Verlängerung in die 2. Landebahn hinein. Dass es dadurch zu gegenseitigen Behinderungen kommt, ist anzunehmen.

Die vielfach kolportierte Kennzahl, dass dem Flughafen Wien – Schwechat die beiden Landebahnen voll zur Verfügung stehen, sondern nur zu 1,6, ist kritisch zu hinterfragen. Sie besagt nämlich, dass die beiden Pisten nur jeweils zu 80 % genützt werden können. Aber warum nicht 1,8? D.h. jeweils zu 90 %! Es ist letztlich doch nur eine Organisationsfrage, wie Austro Control Ankunft und Abflug der Flugzeuge plant.

Die 2. Landebahn mit einer Länge von 3.600 m wurde in den Siebziger Jahren errichtet.

Die geplante 3. Landebahn würde parallel zur 1. Landebahn mit einer Länge von 3600 m. verlaufen. Kostenpunkt 1,8 Milliarden €.

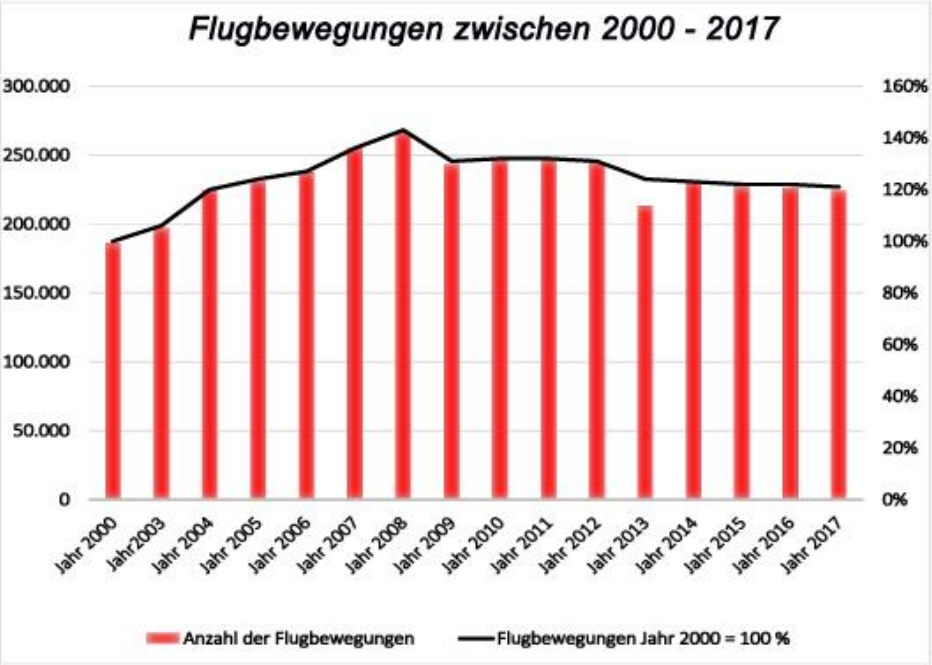
Aus der Sicht des Flughafens sei die Errichtung einer 3. Piste deshalb unerlässlich, weil nur so die steigende Zahl von Flugbewegungen (!) bedient werden kann. Eine neue Start- und Landebahn bedeute auch weniger Verspätungen, Treibstoffverbrauch und auch Lärm durch die Vermeidung von Holdings zu Spitzenzeiten.

Wenden wir uns der Bedarfsfrage zu:

(1) Der Flughafen Wien hatte im Jahr 2000 186.189 Flugbewegungen zu verzeichnen. 2017 – also fast 20 Jahre später – waren es nicht mehr als 224.568. **Das Wachstum betrug + 21 Prozent oder im Jahresschnitt + 1,3 %. Stürmisches Wachstum sieht allerdings anders aus!**

(2) Im Beobachtungszeitraum der letzten 17 Jahre verlief aber das Wachstum sehr unregelmäßig: **Während es zwischen den Jahren 2000 und 2008 eine Steigerung der Flugbewegungen um + 43 % gab, kam es seither zu einem Rückgang um 16 % (Basis:2008).** War vielleicht die Errichtung einer 3. Landebahn aus der Sicht des Jahres 2008 gerechtfertigt, aber heutzutage nie und nimmer.

(3) **Die Technische Universität Wien setzte die Leistungsfähigkeit der beiden Landebahnen des Flughafens Wien-Schwechat mit 400.000 Flugbewegungen pro Jahr an.**



(4) **Die gleiche Konfiguration gibt es auf dem New Yorker Flughafen La Guardian, der pro Jahr 400.000 Flugbewegungen abwickelt. Und Wien hatte im Jahr 2017 nicht mehr als 225.000 Flugbewegungen zu bewältigen.** Dies entspricht einer Ausschöpfung der Kapazität des New Yorker Flughafens von lediglich 56 %.

(5) **Der fast doppelt so große Flughafen München mit 44,6 Millionen Passagieren (Wien: 24,4 Millionen), 405.000 Flugbewegungen sowie 379.000 Tonnen Luftfracht im Jahr 2017 kommt ebenfalls mit zwei parallelen Landebahnen allerdings aus. Und dies trotz eines Nachtflugverbotes zwischen 22:30 und 5:30.**
Die Errichtung einer 3. Piste ist zwar geplant. Aber einen Ausbau des Münchner Flughafens wird es in absehbarer Zeit deshalb nicht geben, nachdem der designierte bayrische Ministerpräsident Markus Söder (CSU) das Thema dritte Startbahn – nach einem negativen Volksentscheid der Münchner – aus dem Wahlkampf heraushalten will. Selbst die Münchner Grünen sprechen davon, dass die aktuellen Zahlen bei den Flugbewegungen den Bau einer 3. Piste nicht rechtfertigen.

(6) **Selbst der Flughafen Heathrow/London mit sogar 473.000 Flugbewegungen (2016) und 78 Millionen Reisenden (2017) bescheidet sich noch mit zwei Start- und Landebahnen.** Allerdings ist der Bau einer dritten Piste geplant.

(7) Seit dem Jahr 2000 hat sich die Zahl der Passagiere auf dem Flughafen Wien – Schwechat – von 12 Millionen auf 24 Millionen – verdoppelt. Und diese Entwicklung dient dem Flughafen – Management als Begründung für den Bau einer 3. Piste. Während auch die Zahl der Passagiere um 100 Prozent zunahm, stieg die Zahl der Flugbewegungen doch nur um 21 Prozent, da immer größere Flugzeuge zum Einsatz kamen. Die Größe der Flugzeuge spielt aber kaum eine Rolle, wenn es um die Kapazität der Landebahnen geht, sondern nur die Zahl der Flugbewegungen. Auch andere Flughäfen orientieren sich an dieser Kennzahl.

3. Sicherung der Arbeitsplätze

Dass die Chefin der Österreichischen Hoteliervereinigung (ÖHV) den Bau einer 3. Piste befürwortet, ist nicht weiter überraschend. Verwunderlich ist aber vielmehr ihre abstruse Begründung, dass keine Flüge abgewiesen werden dürfen.

Unbeschadet der Erkenntnis, dass durch geeignete organisatorische Maßnahmen, wie z. B. einer Nachschulung unserer Lotsen in Wien - Schwechat auf dem New Yorker Flughafen La Guardian, dieses Problem der Staus gelöst werden könnte, führt eine Erhöhung der Kapazitäten nicht unbedingt zu einer verstärkten Nachfrage.

Eine solche betriebswirtschaftliche Milchmädchenrechnung hat bereits das Management vom Flughafen München angestellt: Zwei Landebahnen führen zu 90 Flugbewegungen pro Stunde, eine 3. Piste zu insgesamt 120.

In diesem Fall wird Kapazität mit Nachfrage gleichgesetzt. Dies ist aber nur in einem völlig unelastischen Verkäufermarkt möglich. Beispielsweise der Verkauf von Baumaterialien in den Jahren nach 1945. Heutzutage haben wir aber bei Fluglinien und Flughäfen einen sehr elastischen Käufermarkt, wo das Angebot die Nachfrage bei weiten übertrifft.

Ein scheinbarer Ausweg wurde aber von Michael O`Leary, dem Chef von Ryanair, aufgezeigt. Nämlich einer Positionierung des Flughafens Wien als den europäischen Diskontflughafen und dies in direkter Konkurrenz zum Flughafen Bratislava. Low Costs lautet sein Schlagwort. Die Folgen wären aber fatal: niedrigere Einnahmen pro Fluggast, dafür aber mehr Schulden für die wir als Steuerzahler haften, wenn es zu diesem 1.800 Millionen – Euro – Grab kommt.

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich sind nämlich mit jeweils 20 % an der Flughafengesellschaft beteiligt.

Auch Gewerkschaft und Arbeiterkammer waren hocherfreut, werden doch dadurch bestehende Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen. Wirklich?

Ein kurzer Streifzug durch die Stores und gastronomischen Betriebe des Flughafens zeigt augenscheinlich, dass es vorwiegend prekäre Arbeitsverhältnisse mit osteuropäischen Arbeitskräften gibt.

Aber können neue Airlines Arbeitsplätze schaffen? Niki Lauda will den Flugbegleitern seiner Laudamotion nicht mehr als 959,20 € brutto monatlich bezahlen. Offiziell zwar nur für 70 Blockstunden, aber mit den unbezahlten Nebentätigkeiten entsprechen diese den Arbeitszeiten in einem normalen Büro-Job. Dies wäre dann ein Stundenverdienst von 6 €. Und dies liegt klar unter dem Kollektivvertrag. Und das technische Personal wird meistens geleast. Auch in diesem Fall werden keine sicheren Vollzeitarbeitsplätze geschaffen.

Die Errichtung einer 3. Piste auf dem Flughafen Wien – Schwechat stellt keine bauliche Notwendigkeit dar, sondern birgt vielmehr wegen der abnehmenden Entwicklung der Flugbewegungen erhebliche betriebswirtschaftliche Risiken in sich – verbunden mit einer zunehmenden CO_2-Belastung der Umwelt und zu erwartenden gesundheitlichen Schäden durch eine erhöhte Ultrafeinstaubbelastung.

Ich möchte noch einen Leserbrief aus Bayern zum Bau der nunmehr in Frage gestellten 3. Landebahn auf dem Münchner Flughafen zitieren: „ So wie es ein zu wenig gibt, gibt es auch ein zu viel. Wie viele Großprojekte können wir verkraften, ohne dass die Lebensqualität in Bayern unter ein angenehmes Niveau sinkt? Meiner Meinung nach haben wir schon genug an Lärm, Luftverschmutzung und zubetonierten Flächen zu ertragen.“

4. Volksbefragung in Wien

Was tun? Direktdemokratie auf Landesebene in Österreich existiert praktisch nicht, wenn man von der Möglichkeit einer Volksabstimmung über Landesgesetze absieht. Aber was macht es denn für einen Sinn, eine Volksabstimmung über die künstliche Besamung von Rindern einzuleiten.

Auf der Gemeindeebene, beispielsweise in Wien als Gemeinde und nicht als Land, wird aber die Möglichkeit einer – für den Gemeinderat – unverbindlichen Volksbefragung eingeräumt. Für eine solche Volksbefragung auf Initiative der Bürger bedarf es aber einer Mindestzahl von fünf Prozent der Wahlberechtigten oder ungefähr 58.000 Unterschriften. Und dies zu erreichen, ist nicht ganz einfach!

Die 5 Sterne für Wien streben eine Volksbefragung über die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn auf dem Flughafen Wien – Schwechat an.

Da die Gemeinde Wien mit 20 % an der Flughafengesellschaft beteiligt ist, fallen Großinvestitionen wie die 3. Piste in den Kontrollbereich des Gemeinderates und können somit Gegenstand einer Volksbefragung sein (Wiener Stadtverfassung – WStV §112a)

Möglicher Wortlaut der entscheidenden Frage bei einer allfälligen Volksbefragung in Wien: „Sind Sie für einen Planungs- und Baustopp der 3. Start- und Landebahn auf dem Flughafen Wien – Schwechat, weil ansonsten verstärkte Umweltbelastungen durch CO2- Emissionen sowie gesundheitliche Schäden durch vermehrten Ultrafeinstaub zu befürchten sind - und zudem seit 2008 die Zahl der jährlichen Flugbewegungen um – 16 Prozent abgenommen hat, sodass ein Bedarf nicht mehr gegeben ist?“

III. Mehr Direktdemokratie wagen

Und in einem zweiten, längerfristigen Schritt fordern die 5 Sterne für Österreich die Einführung einer Direktdemokratie nach Schweizer Muster, nicht nur im Bund, sondern auch auf Länder- und Gemeindeebene.

Wir verlangen im Einzelnen:

(1) Wahlberechtigten Bürgerinnen und Bürgern der Bundesländer und Gemeinden wird zu allen Beschlüssen ihres Landtages bzw. Gemeinderates bezüglich aller Ausgaben und Einnahmen das Recht eingeräumt, eine für den Landtag / Gemeinderat verbindliche Volksabstimmung herbeizuführen.

(2) Zudem besteht auch die Möglichkeit eines verbindlichen Volksentscheides über alle größeren Infrastrukturvorhaben, Bauvorhaben oder auch Finanzierungen von Krankenhäusern und Schulen wie beispielsweise Bauverbot der 3. Piste auf dem Flughafen Wien-Schwechat.

(3) Bürgerinitiativen oder Bürger allgemein haben zudem das Recht, eine für den Landtag / Gemeinderat verbindliche Volksabstimmung über welches Thema auch immer (beispielsweise Flugverbot über Wien während der Nachtstunden) zu erwirken. Ausnahme davon bilden lediglich die Menschen- und Minderheitenrechte.

Für die Einleitung einer solchen Volksabstimmung sind dann die Unterschriften, die auch per Online eingebracht werden können, von zwei Prozent der Wahlberechtigten in den jeweiligen Bundesländern und Gemeinden erforderlich. Dies entspräche ungefähr 25.000 Unterschriften in Wien, 30.000 Unterschriften in Niederösterreich und 5.000 Unterschriften im Burgenland.

Also eine niedrige Eintrittsbarriere! Allerdings müssen 40 bzw. 51 % der Wahlberechtigten an der jeweiligen Volksabstimmung teilnehmen, damit ihre Ergebnisse Gültigkeit erlangen können.

Ausgewählte Links:

Die Presse Dritte Piste: Genehmigung mit strengen Auflagen
https://diepresse.com/home/immobilien/gewerbeimmobilien/5396592/Dritte-Piste_Genehmigung-mit-strengen-Auflagen

Bau der 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat
http://www.wien-konkret.at/verkehr/fliegen/flughafen-wien/3-piste/

Flughafen Wien – Schwechat – Wikipedia
https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Wien-Schwechat

Was der Feinstaub wirklich mit den Menschen macht / ZEIT ONLINE
http://www.zeit.de/2017/18/feinstaub-grenzwerte-belastung-medizin-land-luftverkehr/seite-6

VCÖ: Fehlende Kerosinsteuer kostet Österreich mehr als 200 Millionen Euro pro Jahr
https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-fehlende-kerosinsteuer-kostet-oesterreich-mehr-als-200-millionen-euro-pro-jahr

Lauda will Flugbegleitern 959,20 Euro zahlen
https://diepresse.com/home/wirtschaft/unternehmen/5375645/Lauda-will-Flugbegleitern-95920-Euro-zahlen

Söders Startbahn-Aufschub: Kritik von allen Seiten
http://www.sueddeutsche.de/muenchen/flughafen-muenchen-soeders-startbahn-aufschub-kritik-von-allen-seiten-1.3867584

Direkte Demokratie in Wien
http://www.demokratiezentrum.org/themen/direkte-demokratie/direkte-demokratie-in-wien/direktdemokratische-elemente-in-wien.html

5 Sterne

für Österreich

Watchblog der Aufrechten und Unbeugsamen

Mehr dazu: http://www.5-sterne-oesterreich.at