



Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West

VEREIN BÜRGERINITIATIVE GEGEN FLUGLÄRM IN WIEN WEST

www.14gegenflieger.at

NEWSLETTER - Oktober 2008

Die Themen dieses Newsletters:

1. Einladung zur Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Thema Fluglärm

Beilage: Einladung

2. Bericht über den Besuch beim „Dialogforum“ des Flughafens Wien

Beilage: Fanomosaufzeichnungen alt und neu

1. Einladung zur Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Thema Fluglärm

Die Veranstaltung findet am Mittwoch, dem 12. November 2008, um 19 Uhr im Hotel SCHLOSSPARK MAUERBACH (www.schlosspark-mauerbach.at; gegenüber Kartause) statt. Wer sich zu Fragen rund um den Flughafen Wien näher informieren will, ist herzlich eingeladen. Weitere Details zur Einladung finden Sie in der Beilage.

2. Bericht über den Besuch beim „Dialogforum“ des Flughafens Wien

Am 15. Oktober fand die angekündigte Besprechung zwischen den Vertretern des Vereins Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West, Johannes Bischof und Susanne Heger, sowie dem Vertreter der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg, Herrn Johann Hinteregger, einerseits, mit den Vertretern des Dialogforums statt.

Von Seiten des Dialogforums nahmen zwei Vertreter der Flughafen Wien AG, ein Vertreter der Austro Control sowie der Geschäftsführer des Dialogforums teil.

Das **Dialogforum** ist ein vom Flughafen finanzierter privater Verein, in dem der „Dialog“ betreffend das Fluggeschehen rund um den Flughafen Wien geführt wird. Es ist als eine Fortsetzung der „Mediation“ gedacht. In dem Dialogforum sind die Flughafen Wien AG, die Austrian Airlines, die Stadt Wien, das Land Niederösterreich und die Austro Control vertreten. Eine Arbeitsgemeinschaft ist ebenfalls im Dialogforum vertreten, die eine Art Plattform für Bürgerinitiativen, aber auch politische Vertreter von Gemeinden bietet. Eine direkte Beteiligung von Bürgerinitiativen im Dialogforum gibt es nicht. Außerdem ist die Beteiligung am Dialogforum grundsätzlich mit der Bedingung verbunden, sich zu den

Ergebnissen der Mediation, also dem ungebremsten Wachstum des Flughafen Wiens, zu bekennen.

Das Gespräch verlief in freundlicher Atmosphäre, dennoch müssen wir zusammenfassend festhalten, dass es von Seiten des Dialogforums und seiner Vertreter keine Zusagen gegeben hat, die Situation in der Westeinfugschneise oder betreffend die Abflugroute über den Süden und Westen Wiens zu verbessern. Das – wie bisher – aufrechte Prinzip lautet:

Die Interessen des Flughafen Wiens haben absolute Priorität gegenüber den Schutzbedürfnissen der betroffenen Bürger. Änderungen im bestehenden An- und Abflugsystem kann es grundsätzlich nur geben, wenn dies die Interessen des Flughafens nicht nachteilig berührt. Somit kann eine Verbesserung einer betroffenen Gruppe immer nur zu Lasten einer anderen betroffenen Gruppe gehen, was sozusagen ein „Nullsummenspiel“ auf Seiten der betroffenen Bevölkerung darstellt.

Einige interessante Einzelpunkte:

- Referenzjahr für Überflugszahlen in der Westeinfugschneise

Das Dialogforum verwendet gerne das Referenzjahr 1999, da aufgrund einer Sanierung der zweiten Piste in diesem Jahr besonders viele Überflüge über die Westeinfugschneise stattfanden. Jede Besserung gegenüber dem Jahr 1999 wird als Erfolg bejubelt. Der Verein ersucht das Dialogforum (nicht zum ersten Mal) bei der Information von Bürgern Zahlen ab 1991 zu verwenden, da sie ab diesem Jahr zur Verfügung stehen, nur so das Gesamtbild vermittelt wird und so auch gezeigt wird, dass zwischen 1998 und 1999 eine Verdoppelung der Flugbewegungen stattgefunden hat. Die Vertreter des Dialogforums halten an der Position fest, dass sie das Referenzjahr je nach Situation wählen wollen.

- Veröffentlichung von Fanomosbildern (Flugspurenaufzeichnungen)

Dies ist schon lange in Diskussion, laut Dialogforum sollten bis Ende des Jahres Flugspurenaufzeichnungen über das Internet abrufbar sein. Es ist jedoch alles offen.

- Schließen des nördlichen Einflugtrichters in der Westeinfugschneise

Viele Bewohner der Westeinfugschneise haben bemerkt, dass in den letzten Jahren der Anflugtrichter im nördlichen Bereich geschlossen wurde, was zu einer weiteren Bündelung der Flugbewegungen auf der Linie Penzing geführt hat. Die Flughafenvertreter wollen dieser Beobachtung nicht so recht zustimmen, schließlich erläutert der Vertreter des Austro Control jedoch die Situation. Seit einiger Zeit können beide Landepisten parallel betrieben werden (dies war früher nicht so). Um nun Kreuzungspunkte möglichst zu vermeiden, werden die Anflugtrichter auf die beiden Pisten möglichst getrennt gehalten. Dies hat zu einer weiteren Konzentration der Flugbewegung im Bereich Penzing geführt. Zum besseren Verständnis finden Sie beiliegende Flugspurenaufzeichnungen „Fanomosaufzeichnungen-Alt“ und „Fanomosaufzeichnungen-Neu“.

- Starterroute über Wien, die im Jahr 2002 vom Verkehrsministerium auf Grundlage der „Mediation“ eingeführt wurde

Auf die Anfrage, warum viele startende Flugzeuge auch noch ungeniert über den Westen Wiens fliegen (als ob dieser nicht schon so genug Belastung hätte), erläutert der Vertreter der

Austro Control wie folgt: Es gibt ein historisch bedingtes und gesetzlich verankertes Flugbeschränkungsgebiet Wien. Das endet 10.000 Fuß (= 3.048 Meter) über dem Meeresspiegel (und ist außerdem durch unzählige Ausnahmen durchlöchert). Ein startendes Flugzeug, das 10.000 Fuß über dem Meeresspiegel erreicht hat, „gilt nicht mehr“ und kann dann völlig frei über das Flugbeschränkungsgebiet Wien fliegen.

- *Schönwettereinflugschneise; Beitrag des Vereins zum Evaluierungsbericht 2007 des Dialogforums*

Unser Verein hat eine genaue Analyse des Frühjahrs und Sommers 2007 vorgelegt, aus der eindeutig hervorgeht, dass die Westeinflugschneise eine Schönwettereinflugschneise ist und außerdem gerade an Sonn- und Feiertagen in der warmen Jahreszeit besonders belastet ist. Das Dialogforum hat diesen Beitrag nicht verarbeitet und zeigt auch keinerlei Interesse daran, die Problematik, dass die Belastungen in der Westeinflugschneise gerade an den schönsten Tagen des Jahres ihren Höhepunkt erreichen, zu behandeln oder gar für Abhilfe zu sorgen.

- *Lärmarmes Continues Descent Verfahrens*

Es handelt sich dabei um ein Landeverfahren, bei dem das Flugzeug ohne zu bremsen und Gas zu geben zur Landebahn gleitet. Die Vertreter des Vereins fragen an, warum dieses Verfahren nicht zur Anwendung kommt und werden aufgeklärt wie folgt: Dieses Landeverfahren kann bei dichtem Verkehr nicht angewendet werden. Die Austro Control muss eingreifen und die Flugzeuge ordnen. Das führt zu Bremsungen und auch dazu, dass Flugzeuge Gas geben müssen. Der schnellste Flieger muss sich in der Kette an den langsamsten anpassen.

Zusammenfassung der Belastungssituation in der Westeinflugschneise:

Die von den Bewohnern der Westeinflugschneise in den letzten Jahren so stark empfundene Belastung ist vor allem auf ein Zusammenwirken folgender Ursachen zurückzuführen:

- Generell: Verdoppelung der Anzahl der Flugbewegungen.
- Bündelung des Flugverkehrs: Was früher breit gestreut wurde, wird jetzt gebündelt und „aufgefädelt“.
- Das Auffädeln führt wiederum zum Bremsen und Gasgeben der Flugzeuge, lärmarme Anflugverfahren können nicht eingesetzt werden.
- Die Verlängerung der Landepiste 11 um 500 Meter Richtung Wien hat den Landepunkt näher gebracht, was sich vor allem in den Wohngebieten in größerer Nähe zum Flughafen stark bemerkbar macht (insbesondere Favoriten)
- Erweiterung der Flugzeiten über Wien: Wurde bis zur Mediation nur bei deutlichem Südostwind über Wien geflogen, sieht der Pistenverteilungsplan des Verkehrsministeriums nun auch bei Windstille Landeüberflüge über Wien vor.

Die Summe dieser Elemente ergibt die heute untragbare Situation in der Westeinflugschneise.

Dem gegenüber steht das in der Mediation vereinbarte sogenannte „Nachtflugverbot“, von dem der Flughafen aber immer betont, dass es nur freiwillig ist. Für die Westeinfugschneise wurde eine flugfreie Zeit zwischen 21 und 7 Uhr festgesetzt. Dem ist hinzuzufügen, dass vor der Expansion des Flughafens ein Nachtflugproblem in der Westeinfugschneise im eigentlichen Sinn gar nicht bestanden hat. In der Zeit zwischen 21 und 7 Uhr darf auf der zweiten Piste uneingeschränkt über den Osten Wiens (insbesondere Essling) gelandet werden.

Wir hoffen Ihnen mit dieser Information gedient zu haben.

Ihr
Verein gegen Fluglärm in Wien West
Johannes Bischof e.h. Susanne Heger e.h.

Hinweis und Impressum

Anfordern dieses Newsletters über: office@14gegenflieger.at

Sollten Sie die Zusendung des Newsletters nicht wünschen, so benachrichtigen Sie uns bitte per Retourmail office@14gegenflieger.at.

Medieninhaber, Herausgeber, Verleger und Verantwortlicher für den Inhalt:

Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West (ZVR 767318746)

www.14gegenflieger.at