

From: [Hinteregger](#)

To: [Sima Ulli Mag. Umweltstadträtin](#)

Sent: Thursday, November 29, 2007 6:33 PM

Subject: Offener Brief Dr. Heger an Mag. Sima; **Ergänzung** durch BI Lärmschutz Laaerberg

Sehr geehrte Frau Mag. Sima,

ich habe den offenen Brief von Frau Dr. Heger als Antwort auf das Schreiben GGU 1635/07 ihres Mitarbeiters Hr. Schmalzer gelesen und schließe mich den Ausführungen von Dr. Heger vollinhaltlich an.

Was ich nicht glauben kann ist, dass Hr. Schmalzer tatsächlich so naiv wäre, wie es sein Schreiben vermittelt. Tatsache ist, dass es die Stadt Wien und ganz speziell deren Umweltschutzbehörde in der Hand gehabt hätte, die Durchführung einer UVP für den bisherigen massiven Ausbau des Flughafens zu fordern, und dies unterlassen hat. Somit wurde hier eindeutig gegen die Interessen der betroffenen BürgerInnen von Wien gehandelt.

Die immer wieder angepriesene Mediation kann dieses Versäumnis nicht ersetzen, denn de facto sind wir unserer Parteienrechte in dem erforderlichen, dem Ausbau angemessenen Verwaltungsverfahren beraubt worden. Die Mediation konnte und kann das in keiner Weise ersetzen, im Gegenteil wurden in diesen Verhandlungen Teilnehmer, die sich mit den Ergebnissen nicht identifizierten, vom Mediator Prader als "nicht konsensfähig" gebrandmarkt und mussten ausscheiden, ohne dass ihre Positionen gewürdigt wurden. Faktum ist, dass in der Mediation die Möglichkeiten nicht existieren, die der Partei im Verwaltungsverfahren zustehen, nämlich dass ihre Einwände und Forderungen auch im Instanzenzug geprüft werden und bei Berechtigung durchsetzbar sind. Damit sind die uns nach der Verfassung zustehenden Rechte eindeutig beschnitten worden.

Abgesehen davon wurden wir Betroffenen zur Mediation überhaupt nicht eingeladen. Favoriten wurde von Bürgerseite nicht vertreten. Dies steht ebenfalls im Gegensatz zur Teilnahme an einem ordentlichen UVP-Verfahren, in dem Betroffene zu einem Projekt aufgrund einer ordnungsgemäßen Kundmachung Stellungnahmen abgeben und Parteistellung erlangen können.

Für mich stellt die Mediation als "UVP"-Ersatz daher einen undemokratischen Akt dar, der leider in unserer österreichischen Realität keine Einzelercheinung ist. Es gibt genug Projekte, bei denen versucht wird, durch Stückelung und andere Tricks die UVP-Pflicht zu umgehen und damit Staatsangehörige ihrer Rechte zu berauben; aber wohl nirgends wird so unverschämt wie bei der Mediation des Flughafens Wien ein rein privatrechtlicher Akt als das Nonplusultra der Einigung zwischen BürgerInnen und Unternehmen propagiert.

Wir sind zufrieden, dass die EU-Kommission im Gegensatz zur befangenen Stadt Wien und ihrer Umweltschutzbehörde die UVP-Pflicht für den bisherigen Flughafenausbau aufgrund der Beschwerde unserer Bürgerinitiativen festgestellt hat. Damit haben wir nun, wenn die UVP nachgeholt wird, die Möglichkeit unsere Rechte geltend zu machen und werden dies auch tun.

Wenn Sie uns dabei (zumindest in Richtung politischer Bewusstseinsbildung in ihren Entscheidungsgremien) unterstützten, wären wir Ihnen sehr verbunden.

Für die Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg mit freundlichen Grüßen
Dr. Johann Hinteregger

Kanzlei Heger & Partner – Offener Brief an Umweltstadträtin Mag. Ulli Sima

Sehr geehrte Frau Umweltstadträtin Magistra Sima,

Ihr Schreiben vom 06. November 2007 in Beantwortung der Beschwerde von Herrn Malfer, gezeichnet durch Ihren Büroleiter DI Schmalzer, ist auch mir zugegangen. Die Halb- und Unwahrheiten, die Sie darin verbreiten, kann ich nicht unwidersprochen im Raum stehen lassen.

Grundsätzliches

- Wien hätte gut verhandelt, wenn es den Flughafen zu einer Neuausrichtung des Pistensystems und zu einer moderaten Tarifstruktur gebracht hätte. Stattdessen wurde die Piste 11/29 in Richtung Wien verlängert und top ausgebaut, was sich dramatisch auf Wien ausgewirkt hat, und die Tarife des Flughafens 15 % unter jene der Mitbewerber gesenkt. Das Ergebnis: ein Massenandrang an Billigairlines.
- Wien hat den Grundsatz der Mediation mitgetragen, dass der Flughafen in seiner Entwicklung keinerlei Einschränkungen erleiden darf. Es wurde nur die Verteilung der Belastung ausverhandelt.
- Nur eine UVP hätte Auflagen für den Flughafen gebracht; Wien hat aktiv daran mitgewirkt, dass es zu keiner UVP kam. Deswegen ist jetzt auch ein EU-Vertragsverletzungsverfahren anhängig.
- Wien hat als 20 %-Eigentümer des Flughafens für seine eigene Tasche verhandelt und dabei vorgegeben, für die Bürger einzutreten. Dies ist eine unethische Doppelvertretung für zwei Seiten mit einander zuwiderlaufenden Interessen.

Zu den einzelnen von Ihnen aufgezählten Punkten:

1. Das "Nachtflugverbot" stört den Flughafen kein bisschen. Was nicht auf der Piste 11 landet, geht eben über die Piste 16 hinein, die Kapazität einer ganzen Piste ist über Nacht mehr als reichlich. Den Donaustädtern wird das Recht auf ungestörten Schlaf nicht zugestanden. Ein echtes Nachtflugverbot würde alle Wiener schlafen lassen.

2. Von „nur“ 11,5 % der Landungen zu sprechen ist eine Verhöhnung. Hier ist ehrlich von 16.000-20.000 Landungen pro Jahr – nach oben hin beliebig offen, mit Konzentration an Schönwettertagen, insbesondere an Sonntagen, zu sprechen. Zum Vergleich: 1997 waren es mit 7293 Landungen noch 9,3%. (..... 11,5% bzw. 17.000-20.000 Landungen Verhandlungserfolg?)

3. Zu behaupten es gäbe keine Starts über das Wiener Stadtgebiet ist schlicht unwahr. Die Starterroute STO3C führt über den 23. Bezirk (schauen Sie sich doch einmal Fanomosaufzeichnungen an!), zahlreiche Flugzeuge drehen über den 13. und 14. Bezirk ab. Außerdem: Ein Fluglärmkorridor ist drei Kilometer breit. Es reicht also schon aus, wenn ein Wohnbezirk „geschnitten“ wird. Dann leidet er immer noch unter einer 1,5 Kilometer breiten Fluglärmspur.

4. Die Modernisierung des Flugzeugparks der AUA hat immer weniger Bedeutung, denn der Anteil der AUA am Flughafenverkehr bewegt sich in Richtung 50 %, Billigairlines dominieren immer mehr das Geschehen am Flughafen.

5. Hier gilt im Prinzip dasselbe wie zu Punkt 2; Immer Ergebnis werden 39 % der Landungen über dichtest besiedeltes Wiener Stadtgebiet geführt. (... *Verhandlungserfolg?*)

6. Zum Starterproblem Donaustadt gilt das bereits zum Fluglärmkorridor über den 23. Bezirk Gesagte.

7. Die rosigen Aussichten auf den gekurvten Anflug hat mir Ihr Büro schon mit Schreiben vom 19.6.2002 für die Piste 11 angekündigt (siehe Anhang). Fünf Jahre später erzählen Sie die selbe Geschichte in Bezug auf die Piste 16. Warum aber ist der gekurvte Anflug für die Piste 11 kein Thema mehr? Zur Beschleunigung unserer Korrespondenz gebe ich Ihnen gleich selbst die Antwort: Weil der gekurvte Anflug die Lage der dritten Piste nicht ermöglichen würde. Nur nebenbei: Wir können beweisen, dass die Lage der dritten Piste bereits vor der Mediation festgestanden ist – es ging in der Mediation nie um die Frage, wie eine Piste im Hinblick auf die Belastung der Bevölkerung gelegt werden muss, sondern ausschließlich um die Maximierung der Kapazität des Flughafens und die Verteilung der daraus resultierenden Belastung. In das Kapazitätsmaximierungsprogramm passt der gekurvte Anflug auf die Piste 11 eben nicht hinein.

Zu den weiteren vier Absätzen Ihres Schreibens:

Zu Ihrer Ausführung, die Vereinbarung aus der Mediation sei bisher nachvollziehbar eingehalten worden, muss ich Sie fragen, was daran Besonderes sein soll? Die Mediationsergebnisse haben sich ausschließlich an den Interessen des Flughafens orientiert.

Was an der Tätigkeit des Dialogforums Positives sein soll, kann ich leider ebenfalls nicht erkennen. Dem Dialogforum ist zu verdanken, dass die Belastung des 14. Bezirks weiter gesteigert wurde. Der nördliche Einflugtrichter wurde zugeklappt, das heißt aus politischen Gründen schwach belastetes Gebiet entlastet und schwer belastetes zu schwerst belastetem gemacht. Im Übrigen hat es gegen die Bündelung des Flugverkehrs über Penzing 3000 Unterschriften gegeben – der Stadt Wien ist diese Meinungsäußerung der Bevölkerung sichtlich egal.

Hinsichtlich Ihrer Lobhudelei, es sei ein Standard erreicht worden, der über das europäische Niveau hinausgeht, muss ich Sie daran erinnern, dass die Vertreter der Republik Österreich vor wenigen Tagen der EU-Kommission einen Vorschlag für eine ex-post UVP bezüglich der Ausbauten des Flughafens der letzten 10 Jahre unterbreitet haben, um dem EU-Vertragsverletzungsverfahren wegen Unterlassung der UVP beim Ausbau des Flughafens zu entkommen.

Die Betroffenen an das Umwelttelefon des Flughafens zu verweisen, macht wenig Sinn. Davon wird nichts besser, bestenfalls kann man ein bisschen Wut ablassen, ansonsten erhöht es nur die Telefonrechnung.

Zu Ihren Ausführungen, die dritte Piste würde die Piste 11 und somit die Westeinflugschneise entlasten, muss ich Sie daran erinnern, dass nach den Ergebnissen der Mediation die Piste 16 für Landungen weitgehend eingestellt werden wird. Diese Belastung wird neben dem weiteren Anstieg der Landungen von der Piste 11 und der 3. Piste aufzufangen sein. Wie soll

es unter solchen Umständen zu einer „Entlastung“ kommen? Übrigens: auch die zweite Piste wurde unter Verweis auf den Entlastungsschmäh gebaut.

DAMIT STEHT FEST, DASS DIE STADT WIEN DIE LEBENSQUALITÄT WEITER TEILE WIENS ZUR VERNICHTUNG BIS HIN ZUR GESUNDHEITSSCHÄDIGUNG IM INTERESSE DES FLUGHAFENS FREIGEgeben HAT UND FÜR DIE BETROFFENEN KEINE HOFFNUNG MEHR LÄSST, JEMALS WIEDER LEBENSQUALITÄT ZU ERLANGEN.

Syndikatsvertrag zwischen Wien und Niederösterreich als Aktionäre des Flughafens

Wien und Niederösterreich haben als Aktionäre des Flughafens Wien einen Syndikatsvertrag abgeschlossen. Ich ersuche um Offenlegung dieses Syndikatsvertrages. Alle Wiener und Wienerinnen, die von den Belastungen des Flughafens betroffen sind, haben einen moralischen Anspruch darauf, die Wahrheit zu erfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Susanne Heger

--

Dr. Susanne Heger
Heger & Partner Rechtsanwälte
Esslinggasse 17/9
A-1010 Wien
T: (+43 1) 595 48 18-0
F: (+43 1) 595 48 18-20
E: susanne.heger@hegerpartner.com
W: <http://www.hegerpartner.com>

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Schmalzer Günther [mailto:guenther.schmalzer@wien.gv.at]

Gesendet: Dienstag, 06. November 2007 10:24

An: stefan.malfer@osi.ac.at

Cc: Kotrba Claudia

Betreff: Fluglärm

GGU 1635/07

Sehr geehrter Herr Malfer!

Herzlichen Dank für Ihr Schreiben an Frau Stadträtin Mag. Ulli Sima vom 5. Oktober 2007, in dem Sie sich auf Fluglärm bzw. auf das Interview in der Wiener Zeitung beziehen. Nach Rücksprache mit der für Fluglärm zuständigen Fachabteilung kann ich Ihnen dazu Folgendes mitteilen:

Vorweg muss ich – wie auch im Interview festgehalten – nochmals betonen, dass Angelegenheiten des Luftverkehrs nicht in der Kompetenz der Stadt Wien liegen. Wien hat rechtlich hinsichtlich der Festlegung der An- und Abflugrouten sowie bezüglich deren zahlenmäßigen Belegung keinen anderen Status als beispielsweise Purkersdorf, Fischamend oder andere betroffene Gemeinden im Einzugsbereich des Flughafens. Aus diesem Grund haben sich auch mehr als 50 Gemeinden gefunden, um von 2000 bis 2005 an der sog. Flughafen-Mediation mitzuwirken. Nur so war es möglich, dass alle diese Gemeinden die Chance bekamen, Konfliktpotential zu minimieren und Einfluss geltend zu machen. Wien hat hier keinen anderen Status, was sich auch von selbst erklärt. Denn hätte man Wien in der Mediation bevorzugt, so hätte das den Protest von 49 anderen Gemeinden zur Folge gehabt. Es gab daher in der Mediation nur ein gleichberechtigtes Miteinander und kein Gegeneinander.

Dass die Wiener Vertreter in der Mediation dennoch gut verhandelt haben, zeigen folgende Beispiele:

1. Ein Nachtflugverbot auf Piste 11 von 21.00 bis 07.00 Uhr. Vor der Mediation galt das Nachtflugverbot von 23.30 bis 06.00 Uhr.
2. Nur 11,5 % der Landungen dürfen pro Jahr über Wien-West geführt werden. Das heißt im Umkehrschluss, dass ca. 90 % aller Landungen nicht über Wien-West (d.h. auch 14. Bezirk) geführt werden.
3. Weiters gibt es nach wie vor keine Starts über das Wiener Stadtgebiet (Ausnahme ist der Randbereich vom 23. Bezirk).
4. Darüber hinaus wird die Modernisierung des Flugzeugparks der Fluglinien (vor allem der AUA) verstärkt vorangetrieben, um wesentlich

leisere Flugzeuge im Einsatz zu haben.

5. Die Landungen sind auf Piste 16 auf 27,5 % gedeckelt – d.h. dass nahezu drei Viertel aller Landungen werden nicht über die Donaustadt geführt.
6. Die Starts wurden so verändert, dass sie bevor sie die Donaustadt erreichen, nach Osten abdrehen und so die besiedelten Gebiete nicht beeinflussen.
7. Zusätzlich wird – sobald technisch möglich – die Piste 16 (über Eßling verlaufend) im sog. gekurvten Anflug geflogen. Dabei kann den dicht besiedelten Gebieten ausgewichen werden. Derzeit ist allerdings das dafür nötige Sattelitensystem noch im Aufbau begriffen. Sobald dieses einsatzbereit ist, dann ist es auch möglich bei SO-Wind stark besiedelte Gebiete zu umfliegen.

Die Vereinbarungen aus der Mediation wurden bisher nachvollziehbar eingehalten. Es gibt jedoch völlig reguläre Ausnahmen von den oben dargestellten Bestimmungen. Bei den Nachtflügen können beispielsweise Ambulanzflüge, besondere Wetterverhältnisse wie Gewitterherde, aber auch Wartungsarbeiten an den Pisten solche Ausnahmen sein.

Die Mediation ist seit Juli 2005 abgeschlossen, wird aber im Rahmen des Dialogforums und der Wiener Runde fortgeführt, sodass die Bevölkerung auch weiterhin in die Vorhaben des Flughafens eingebunden ist. Darüber hinaus werden die Umweltschutzabteilung der Stadt Wien und die Vertreter in den Gremien weiterhin alles unternehmen, um die Fluglärmbelastung für die Wiener Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Durch die Umsetzung aller dieser Maßnahmen ist ein Standard erreicht, der weit über das europäische Niveau hinausgeht, was auch laufend überprüft wird. Bei Wahrnehmungen von Flügen, die Ihrer Meinung nach nicht den vereinbarten Bestimmungen (Nachtflugverbot, Flughöhe, ...) entsprechen, können Sie unter Angabe von Uhrzeit und Ort eine Überprüfung veranlassen:

Telefonnummer 0810 22 33 40 (Info-Telefon für Umwelt und Luftfahrt)

E-Mail: umwelttelefonvie@yourccc.com

Zu einer möglichen dritten Piste darf ich noch festhalten, dass dieser in der Mediation nur unter dem Vorbehalt zugestimmt wurde, dass sie über möglichst wenig besiedeltes Gebiet (nicht über Wien) und im sog. „curved

approach" angeflogen werden muss. Darüber hinaus böte eine dritte Piste aber die Möglichkeit, die derzeit über die westlichen Bezirke führende Piste 11 (d.h. der Leitstrahl, unter dem Sie wohnen) zu entlasten. Es sei in diesem Zusammenhang aber darauf hingewiesen, dass die Mediation eine dritte Piste nicht genehmigen oder ablehnen konnte. Eine definitive behördliche Bewilligung kann es nur im erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren geben.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Ausführungen gedient zu haben und stehe für ein persönliches Gespräch jederzeit zur Verfügung (Tel: 01/4000-81356).

Mit freundlichen Grüßen

G. Schmalzer

Dipl.-Ing. Günther Schmalzer
Büroleiter-Stellvertreter

Büro der Wiener Umweltstadträtin
Maga Ulli Sima
Rathaus
A-1082 Wien
Tel.: +43-1-4000-81356
Fax.: +43-1-4000-99-81356
<<mailto:sch@ggu.magwien.gv.at>> <mailto:sch@ggu.magwien.gv.at>
<<http://www.wien.gv.at/umwelt>> <http://www.wien.gv.at/umwelt>