

BI Lärmschutz Laaerberg; p.A. Sindelargasse 37

1100 Wien

Frau Umweltstadträtin Mag. Ulli Sima
Rathaus

Wien 25.4.2008
per e-Mail

Cc: Hr. Bgmst. Dr. Michael Häupl

Betr.: Fluglärm in Wien; offener Brief Nr. 4¹

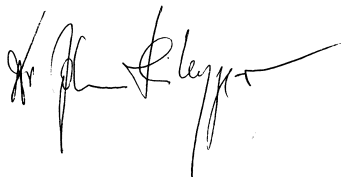
Sehr geehrte Frau Umweltstadträtin,

auf unsere drei an sie adressierten Anfragen hat uns Herr GR Valentin einen Brief geschrieben, in dem er in üblicher Manier die Interessen der FWAG über jene der betroffenen Wiener Bevölkerung stellt.

Da ich an uns gerichtete Briefe auch persönlich zu beantworten pflege, habe ich mich der Mühe unterzogen, die von GR Valentin geäußerten Argumente zu korrigieren und zu vervollständigen. Ich füge diesen Antwortbrief hier an; betrachten sie ihn bitte auch als an die Umweltschutz-Stadträtin adressiert, selbst wenn sie laut Angaben von Hr. Valentin nicht kompetent für Fragen der Fluglärmbelastung in Wien sind. Vielleicht sollte man aber neben der rein rechtlichen Kompetenz doch auch die politische Verantwortung eines Regierungsmitglieds der Stadt Wien zum Schutz der Bevölkerung wahrnehmen.

Da ich sie in der Angelegenheit Naturdenkmal Goldberg als Politikerin mit Handschlagqualität kennen und schätzen gelernt habe, die imstande ist, etwas Fruchtbringendes auf die Beine zu stellen, bin ich nach wie vor daran interessiert, mit ihnen auch in Bezug auf den Schutz der Bürger vor unzumutbaren Belastungen durch das hemmungslose Wachstum des Flughafens Wien zu kooperieren. Daher ersuche ich sie nach wie vor um die Vereinbarung eines persönlichen Besprechungstermins zu dieser Problematik, bei dem wir unsere Vorstellungen für eine künftige Entwicklung mit ihnen diskutieren möchten.

Mit freundlichen Grüßen



namens der BI Lärmschutz Laaerberg

Anlage erwähnt

¹ Die drei vorgängigen Schreiben sind auf der Website www.fluglaerm10.at nachzulesen

BI Lärmschutz Laaerberg p.A. Sindelargasse 37 1100 Wien

Herrn
LAbg. Erich Valentin
Gemeinderat der Stadt Wien
Vorsitzender Gemeinderatsausschuss Umwelt
Rauscherstraße 25/Top 8
1200 Wien

Wien 25.4.2008

per E-Mail

Betr.: Ihr Schreiben vom 27.3.2008; „Beantwortung offener Briefe“

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Valentin,

zwar habe ich drei offene Briefe an Frau Umweltstadträtin Sima geschrieben, ohne von ihr eine Antwort darauf zu erhalten, und hatte eigentlich nicht die Absicht, mich mit Ihnen auf diesem Weg über das Thema Fluglärm in Wien auseinander zu setzen. Da ich es aber jedenfalls für ein Gebot der Höflichkeit halte, Briefe auch persönlich zu beantworten, werde auch ich mir die Zeit nehmen, ihre Feststellungen zu kommentieren und ihre Ausführungen mit einigen übersehenen oder übergangenen Fakten zu ergänzen.

Dazu möchte ich die von ihnen aufgeführten Punkte im einzelnen zitieren und mit unserem Faktenwissen komplettieren.

Ich habe zwar keine Hoffnung, dass es uns gelingen wird, sie von unserem Standpunkt zu überzeugen, dass die gegenwärtige Situation des Fluglärms am Laaerberg eine unzumutbare Belästigung der Bevölkerung darstellt, weil alle ihre Argumentationslinien sich unseren Anliegen bisher und auch in ihrem Brief verschließen, und der Eindruck berechtigt erscheint, dass sie eher die Interessen der Stadt Wien als Großaktionär der FWAG vertreten, denn jene zum Schutz der Bevölkerung. Aber gerade deshalb meine ich, dass unsere Umweltstadträtin und nicht ein Abgeordneter die Ansprechstelle sein müsste, wenn es um den Umweltschutz in unserer Stadt geht. Womit ich zu Punkt 1 ihres Schreibens überleite:

Zitat aus ihrem Brief:

1. Zur Frage der Kompetenz

Fragen der Aviation sind internationale sowie nationale (d.h. Bundeskompetenz) Rechtsmaterien. Für Wien bedeutet dies sowohl als Land als auch als Stadt keine ursächliche Zuständigkeit. Daher kann ich Ihrer Argumentationskette leider nicht folgen. Die Geschäftaufteilung des Magistrates teilt jene Politikfelder zu, die aufgrund der Bundesverfassung Wien zugeteilt sind, jedoch nicht solche, die vom Bund oder von anderen Bundesländern (wie beim Flughafen Betriebsanlage z.B. das Land Niederösterreich) zu betreuen sind.

Unsere Antwort:

Wir wollen weder mit Ihnen noch mit Frau Stadträtin Sima Fragen der Luftfahrt (Aviation) erörtern. **Sondern Fragen des Umweltschutzes in Wien.** Und da wir bisher der Ansicht waren, zum Umweltschutz gehöre auch der Schutz vor Lärm in Wien, nahmen wir selbstverständlich an, dass wir in der Umweltabteilung der Stadt Wien die kompetente Anlaufstelle für unsere Probleme hätten. Schließlich wird das ja bei den Aufgabenbereichen der MA22 angeführt:

„Aufgabenbereiche Aus den strategischen Zielen und gesetzlichen Auflagen der MA 22, insbesondere der Erhaltung zur Verbesserung der Lebensqualität der Wiener Bevölkerung und der Forcierung des vorsorgenden, integrativen und partnerschaftlichen Umweltschutzes ergeben sich eine Fülle von Aufgaben für das Team des Bereichs Lärmschutz.“

Verzeihen sie, dass die einfachen Gedankengänge eines Wählergehirns dem komplexen Kompetenzdenken eines Politikergehirns nicht ohne weiteres zu folgen vermögen!

Wenn ich ihre Ausführungen nun richtig verstehe, hat Lärm ein Mascherl, und Fluglärm hat das Mascherl „Bund“, auch wenn die WienerInnen betroffen sind, alle anderen Lärmarten dürfen aber von der MA22 behandelt werden? Und auch Feinstaub und andere Immissionen aus den Vorbei- und Überflügen sind demnach nicht das Problem der MA22?

Zitat aus ihrem Brief:

Da Wien daher nur Vereinbarungen im Konsens mit Flughafen, ACG, Land Niederösterreich, Bürgerinitiativen und anderen schließen kann und dies privatrechtlich im Zuge eines Mediationsprozesses und eines Vereines getan hat bzw. tut, hat die Frau Stadträtin diese mails an mich weitergeleitet. Dies auch deshalb, da ich die Koordination dieser Wien-Vertretung maßgeblich durchführe.

Es tut mir leid, dass Sie damit nicht einverstanden sind - allein ich kann den Sachverhalt nicht ändern.

Unsere Antwort:

Die schwache Rolle Wiens, die sie auch immer wieder in Gemeinderatssitzungen betonen, erscheint als Vorwand, wenn man bedenkt, dass Wien ein Großaktionär des Flughafens Wien (FWAG) ist. Damit ist jedenfalls eine Einflussmöglichkeit sowohl auf die Geschäftspolitik der FWAG, wie natürlich auch der politische Einfluss auf die Entwicklung des Flughafens. Wiens gegeben. Im Syndikatsvertrag zwischen den Aktionären NÖ und Wien ist vereinbart, dass je ein Vorstandsposten der FWAG durch Wien und NÖ besetzt wird.² Die Stadtregierung hat den Ausbau des Flughafens beschlossen, und **keine Einwendungen** gegen die bisherige Realisierung des Masterplans 2015 **ohne** die erforderliche **Umweltverträglichkeitsprüfung** gemacht. Stattdessen wurden – wie sie selbst anführen – privatrechtliche Vereinbarungen getroffen und zwar **ohne die Wahrung von Parteienrechten** der betroffenen Bevölkerung.

² Siehe Auszug aus dem GR-Protokoll zum Beschluss des Syndikatsvertrags in Anlage 1

Unsere Antwort:

Wenn sie sich nun auf die Kompetenz der nö. Behörden berufen, so merke ich an, dass **auch die Stadt Wien die Möglichkeit gehabt hätte, sich bei der EU-Kommission in Brüssel zu beschweren und die UVP-Pflicht des bisherigen Ausbaus zu reklamieren.** Stattdessen wurde die Beschneidung der Wiener Bürgerrechte akzeptiert und mit privatrechtlichen Vereinbarungen kaschiert (Mediationsverfahren)!

Traurig ist, dass die betroffenen WienerInnen **selbst die gesetzeskonforme Wahrung ihrer Rechte in Angriff nehmen mussten**, anstatt von der Stadt wirksam vertreten zu werden. Dass nämlich die UVP-Pflicht für alle Projektteile des Masterplans gegeben war, geht aus der Feststellung der EU-Kommission aufgrund der Beschwerde der Bürgerinitiativen hervor, und lässt sich auch aus dem EUGH-Urteil zum Flughafen Lüttich ableiten.³ Dass nun eine nachträgliche Umweltverträglichkeitsprüfung für die bisherigen Ausbauschritte seit 1999 durchgeführt werden muss, ist eine rechtliche Krücke und ein Armutzeichen für die Vollziehung des Rechtsstaats in Österreich.

Offensichtlich liegt für Wien als FWAG-Aktionär ein Interessenskonflikt zwischen der Förderung des Flughafens und dem effizienten Schutz der Bevölkerung vor, in dem nach unserer Lage die FWAG bisher obsiegt, und der Schutz unserer Gesundheit und unserer Interessen zweitrangig behandelt wird.

³ Internet-Link: <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=de&newform=newform&Submit=Suchen&alljur=alljur&juredj=juredj&jurtpi=jurtpi&jurtfp=jurtfp&docj=docj&alldocno-rec=alldocnorec&docnoj=docnoj&docnoor=docnoor&typeord=ALLTYP&allcommjo=allcommjo&affint=affint&affclose=affclose&numaff=C-2%2F07&ddatefs=&mdatefs=&ydatefs=&ddatefe=&mdatefe=&ydatefe=&nomusuel=&domaine=&mots=&resmax=100>

Zitat aus ihrem Brief:

2. Zur Frage der Messdaten, die Sie uns übermittelten

Es ist unbestritten, dass insbesondere im Zusammenhang mit der hervorragenden Entwicklung der Wirtschaft, des Lebensstandards und damit verbunden der Erhöhung der Urlaubs- und Geschäftsreisen der Flugverkehr in den letzten Jahren gestiegen ist. Der Zusammenhang ist deshalb gegeben, da Flugzeuge nur dann in Wien starten oder landen, wenn – so wie derzeit eben vorhanden - eine Vielzahl von Geschäftsreisenden und Touristen eine entsprechende Nachfrage entstehen lassen.

Festzuhalten ist jedoch, dass es in den letzten Jahren gelungen ist, trotz steigenden Flugverkehrs die Lärmsituation stabil zu halten, ja in manchen Bereichen sogar zu reduzieren. Dem Bericht „Verkehr in Zahlen“ für das 2007, herausgegeben vom BM für Verkehr, Innovation und Technik, ist zu entnehmen, dass trotz steigenden Verkehrs die Lärmzonen sich in den letzten Jahren nur unwesentlich verändert haben.

Darüber hinaus kann für Wien bzw. die von der Landung 11 betroffenen Bezirke festgehalten werden, dass 2007 sich sogar die Anzahl der Überflüge reduziert hat. In Verbindung mit den immer leiser werdenden Luftfahrzeugen ist es daher nicht nachvollziehbar bzw. entbehrt jeder objektiven Grundlage, dass von einer „Verschlimmerung“ der Situation gesprochen wird.⁴

Tab. 1: Aufteilung der Landungen auf Pisten 2007 und 1 – 3 2008 nach Angaben der FWAG:

	2007	2008 (1-3)
Landung 11	11,1%	12,9%
Landung 29	16,0%	17,4%
Landung 16	24,9%	26,9%
Landung 34	48,0%	42,8%
Summe Landung	100,0%	100,0%

⁴ Dieser Textabschnitt entspricht **wortwörtlich** dem Text aus einer Mail des Umwelttelefons der FWAG an einen Beschwerdeführer! Siehe Anlage 1

Unsere Antwort:

Jedenfalls für diesen Abschnitt orientieren sie sich an einen Schimmelbrief der FWAG (oder vice versa), was deutlich die abgestimmte Diktion zwischen der Stadt Wien und dem Flughafen unterstreicht⁴.

Sie wissen *spätestens* seit der letzten Stadtkonferenz, bei der ihnen von Dr. Heger eine entsprechende Dokumentation übergeben wurde, dass die Steigerung der Flugbewegungen nicht dem unerforschlichen Ratschluss Gottes entspringt, sondern auf eine jahrelange, aktive Dumpingreisepolitik der FWAG zurückgeht, mit dem deklarierten Ziel, die Konkurrenzflughäfen München und Frankfurt bei den Gebühren um 15% zu unterbieten. Außerdem wird aktiv der Transitverkehr gefördert, der mit Tourismus- und Geschäftsreisen nach/von Österreich nichts zu tun hat⁵. Als nominiertem Vertreter der Stadt Wien müssten ihnen diese Fakten freilich schon länger bekannt sein.

Die Frage der Lärmsituation ist abhängig von Berechnungsmodellen. Faktum ist, dass sich laut Evaluierungsbericht 2006 des Mediationsforums die Lärmzonen über Favoriten ausgeweitet haben⁶. Was die geringfügige Verringerung der Landeanflüge 2007 gegenüber 2006 betrifft, ist festzustellen, dass in den Jahren 2006 und davor der in der gern zitierten Mediationsvereinbarung festgelegte Prozentanteil der Landeanflüge auf Piste 11 stets deutlich überschritten wurde, was der Vollständigkeit und Objektivität halber auch vom Vertreter der Stadt Wien erwähnt werden sollte; die geringe Reduktion 2007 dürfte wohl eher auf mehr Nord- / Westwetterlagen beruhen, als auf dem good will der FWAG. Die Entwicklung 2008 zeigt jedenfalls den gegenteiligen Trend (siehe Tabelle 1 nebenan) Die Behauptung, die Luftfahrzeuge würden derzeit immer leiser entbehrt jeder objektiven Grundlage, wie die Angaben in der Erstaufilage der UVE (Bezugsjahr 2003) zeigen⁷.

⁵ (siehe Anlage 2 im Anhang)

⁶ siehe Anlage 3 im Anhang - Sydneylärmzone Favoriten

⁷ UVE, Fachbeitrag Fluglärm, 02.110; Rev. 0

Zitat aus ihrem Brief:

Zu der in Ihrem Schreiben als Grundlage verwendeten Messreihe aus der privaten Messstation in der Vetterngasse und in der Sindelargasse ist festzuhalten, dass es mit diesen Anlagen offensichtlich nicht möglich ist, verlässlich Fluglärm von anderen Lärmereignissen zu unterscheiden. Eine Stichprobe am 08.02.2008 für die Messanlage Sindelargasse (*abgefragt über www.eans.info am 11.2.2008*) hat z.B. ergeben, dass an diesem Tag zwar 30 „wahrscheinliche Überflüge“ von ihrer Messanlage ausgewiesen werden, tatsächlich konnte an diesem Tag jedoch auf Grund der Windsituation der Flughafen Wien nur von Osten angefliegen werden – es gab keine einzige Landung über die Piste 11. Das einzige tatsächlich stattgefundenere Flugereignis – jenes um 09:24 Uhr – stammte von einem Hubschrauber, der sich jedenfalls nicht im Landeanflug zur Piste 11 am Flughafen Wien-Schwechat befand.

Unsere Antwort:

Die hier geäußerten Anwürfe treffen ins Leere, weil wir selbstverständlich nur Überflüge an Tagen mit Landeanflügen zählen, die von den beiden Messstationen in der Sindelargasse und der Vetterngasse anhand der synchronen Lärmkurven als Flugbewegungen identifiziert sind⁸. Damit sind Fluglärmkennungen wesentlich vollständiger möglich, als in dem von der FWAG angewendeten Messkonzept.

Sie sollten also für ihre Anmerkungen Tage wählen, an denen Landeanflüge auf Piste 11 stattfanden⁹, damit sie sich nicht der Annahme aussetzen, es ginge ihnen nur darum, unsere Daten und Bemühungen als unzulänglich hinzustellen. Sie können diese Daten ja mit den FANOMOS-Werten der FWAG bzw. deren Aufzeichnungen der Anflüge vergleichen, um sich zu vergewissern, dass wir keine überzähligen Anflüge behaupten.

Überhaupt ist es bemerkenswert, dass eine Überprüfung der Messungen der FWAG in der Stadt Wien nicht etwa durch unabhängige Messlabors erfolgt, sondern sich die Stadt offenbar guten Glaubens auf die FWAG und deren Messkonzept verlässt. **Das nennt man, den Bock zum Gärtner machen.** Nun uns Bürgeraktivisten den Vorwurf zu machen, dass wir nicht mit ebenso teuren Geräten, wie die reiche FWAG messen (können), ist schon reichlich unverfroren und bürgerfern!

Ich lade sie und die Wiener Stadtregierung ein, dem Frankfurter Beispiel¹⁰ zu folgen, und ein eigenes Messnetz aufzustellen, mit dem die Lärmsituation unabhängig erfasst werden kann; oder alternativ einen Bruchteil der an Wien fließenden FWAG-Dividende für die Finanzierung unabhängiger Messungen durch akkreditierte Prüflabors zur Verfügung zu stellen – im Rahmen eines **gemeinsam mit Betroffenen** erstellten Messkonzepts, um **objektive Lärmdaten** zu erhalten.

⁸siehe Anlage 4 als Beispiel für den 4.2.2008, Ausschnitt von 18h bis 20h

⁹ Anlage 5: Tabelle der erfassten Landungsanflüge auf Piste 11 (Jan. bis 22.4. 2008)

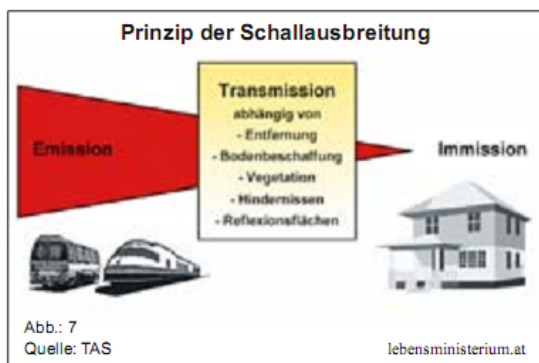
¹⁰ Vgl. Offener Brief Nr. 3 an Stadträtin Mag. Sima

Zitat aus ihrem Brief:

Auch konnte auch im Vergleich mit einer regelmäßig geeichten Anlage in Wien-Simmering festgestellt werden, dass die Lärmwerte ihrer Anlage um 4-5dB höher liegen als in Wien-Simmering vom geeichten Gerät gemessen. Da in Wien-Simmering die Flugzeuge ca. 150 - 200 Meter niedriger sind, ergibt sich daraus ein Messfehler, der noch höher als der vorgenannte Wert ist.

Unsere Antwort:

Trotz ihrer umfangreichen Recherchen sind sie offenbar noch nicht auf das Handbuch Umgebungslärm des Lebensministeriums gestoßen¹¹. Dort lesen sie im Kapitel 3.5 u.a.:



und:

Faustformeln	
Pegelabnahme mit der Entfernung	
Quellart	Pegelabnahme je Abstandsverdoppelung [dB]
Punkt	6
Linie	3
Fläche	0 bis 6

Tab.: 1
Quelle: TAS
lebensministerium.at

Da Fluglärm von Punktquellen ausgeht, nimmt also der Schallpegel je Abstandsverdopplung von der Lärmquelle um 6 dB ab.

Unsere Antwort:

Und:

„So nimmt der durch die abgestrahlte Schallemission bedingte Pegel einerseits aufgrund der natürlichen Pegelabnahme mit der Entfernung von der Quelle ab, andererseits beeinflussen wie o.a. die Bodenbeschaffenheit, die Vegetation sowie sonstige Schallhindernisse diese Abnahme. Befinden sich Reflexionsflächen (z. B. Gebäude und Wandkonstruktionen) im Schallweg, so stellen diese einerseits schallabschirmende Hindernisse für dahinterliegende Bereiche dar, andererseits können aber infolge von wirksamen Schallreflexionen auch Schallpegelzunahmen resultieren.“

Ohne die Lage des Messpunkts in Simmering und die dort maßgebliche Topographie zu kennen, kann ich also ihre Ausführungen zu dem dort gemessenen Lärm überhaupt nicht bewerten. Leider ist diese Lage in keinem der mir zugänglichen Berichte der FWAG oder des Mediationsforums verzeichnet, sodass die Station für uns nicht kontrollierbar ist.

Faktum ist, dass unsere beiden Messpunkte rechtwinklige Distanzen von (Hypotenuse) rund 700 und rund 1300 m zur Anflugachse auf die Piste 11 aufweisen, was sich auch deutlich in den unterschiedlichen Lärmspitzen und Lärmäquivalenten bemerkbar macht. Faktum ist auch, dass die sporadisch messende mobile Station der FWAG von der Anflugachse in der Clemens-Dorn-Gasse etwa ebenso weit weg ist, wie die Station Sindelargasse, also ebenso deutlich niedrigere Lärmpegel erfasst, und somit die **Situation** für weite Teile des überflogenen Bereichs **geschönt** wird (Monte Laa, Erholungsgebiet beim Böhmisches Prater, Heimkehrersiedlung etc.). Das ist aber auch nicht anders zu erwarten, da ja die FWAG keinerlei Kontrolle durch die Stadt Wien fürchten muss, sondern die Stadt selbst interessiert ist, die wahre Lage zu beschönigen.

¹¹ Internet-Link:

<http://publikationen.lebensministerium.at/>

suche nach: Handbuch Umgebungslärm -- 2007

Zitat aus ihrem Brief:

Gleiches gilt im Übrigen auch für den ausgewiesenen LEQ-Wert – auch hier ergibt das Ergebnis der geeichten Messanlage in Wien-Simmering einen niedrigeren Wert als jener der Messanlage Sindelargasse bzw. Vetterngasse, obwohl von der Logik her es anders sein sollte.

Es liegt die Vermutung nahe, dass sie ein über www.eans.info vertriebenes Gerät verwenden. Dies könnte auch die Abweichung erklären, da dieses Gerät rein technisch nicht die hohen Anforderungen laut Maß- und Eichgesetz entspricht.

Wir ersuchen daher um Verständnis, dass wir unsere Kommentare und Bemerkungen auf gesicherte Ergebnisse von dafür geeigneten Messanlagen beziehen.

Zu Ihrer Bemerkung hinsichtlich WHO-Empfehlung ist festzuhalten, dass die von der WHO veröffentlichten Werte einen äquivalenten Dauerschallpegel abbilden. Ein Vergleich mit Maximalpegel ist daher technisch nicht richtig¹². Die von der WHO empfohlenen Grenzwerte werden in Wien durch den Flugverkehr nicht überschritten.

Unsere Antwort:

Wie ausgeführt, muss für die **korrekte** Anwendung der Logik **die Gesamtsituation** berücksichtigt werden und nicht nur das Messgerät. Das ist eine Grundvoraussetzung für jegliche valide Messung. Ob wir mit einer Genauigkeit von 1 dB Abweichung (statt 0,7 dB der FWAG-Geräte) messen, spielt für unsere Fragestellung, nämlich Überprüfung der Anflugszahlen zur Piste 11 und Erfassung der Größenordnung der Lärmbelastung, keine Rolle. Wie diskutiert, kann es nicht die Aufgabe der Bevölkerung sein, auf ihre Kosten Schäden nachzuweisen, die durch jemand anderen profitorientiert verursacht werden. Wir zahlen Steuern, und damit nicht zuletzt ihr Gehalt, damit unsere Vertreter und der Staat für unseren Schutz sorgen.

Unsere Antwort:

Dass wir mangels Initiative der Stadt für eigene Messungen noch mit ihrer Häme bedacht werden, ist unverschämt.

Sorgen sie selbst für **unabhängige und objektive** gesicherte Ergebnisse, indem die Stadt Wien den hohen Anforderungen des Meß- und Eichgesetzes entsprechende Messungen veranlasst! Den Hinweis, dass dies erforderlich ist, und dass wir in der Größenordnung der Gesamtlärmbelastung in unserem Wohngebiet jedenfalls weit über dem von ihnen immer ins Treffen geführten 45 dBA Leq liegen, haben wir mit unseren Stationen schon geliefert. Immerhin haben wir neben den Flugtagen auch die Dauerbelastung durch die Ostbahn, die Verbindungsbahn, den Verschubbahnhof Kledering und den Verkehr auf Südosttangente, Bitterlichstraße und Laaerbergstraße als Lärmwolke zu ertragen, was sie als Umweltausschuss-Vorsitz wissen sollten.

Die WHO-Empfehlungen beziehen sich nicht nur auf Fluglärm, sondern auf die gesamte Lärmeinwirkung. **Dass die Grenzwerte in Wien durch den Flugverkehr nicht überschritten werden, ist** allein schon aufgrund des mangelhaften Messkonzepts der FWAG **eine nicht beweisbare Behauptung**. Der **überflogene Bereich von Wien ist wesentlich größer**, als der von den Messpunkten Simmering und Donaustadt erfasste Bereich; **die Rechenmodelle der Dauer-Lärmbelastung sind daher nicht durch Messdaten validiert**. Und das Rechenmodell für die Errechnung des Lärmäquivalents selbst setzt Tage ohne Überflüge auf Null, während realiter eine **Grundlast** in der Größenordnung von 50 –55 Lden vorhanden ist, die aber **nicht in das Lärmäquivalent einbezogen wird**. Es liegt also hier durch die Beschränkung auf den Fluglärm eine pseudoobjektive, im Grund fiktive Erfassung der Lärmbelastung vor, die natürlich den Verursachern der Belastung wesentliche Vorteile gegenüber der betroffenen Bevölkerung schafft .

¹² Wir haben nie die WHO-Grenzwerte mit einem Maximalpegel verglichen. Wie kommen sie darauf??

Zitat aus ihrem Brief:

Nicht nachvollziehbar ist Ihre Befürchtung, dass durch eine 3. Piste die Anzahl der Landeanflüge über den Laaerberg sich um noch mal 60% steigern werden. Die Stadt Wien hat in den Verhandlungen über die Pistenverteilung durchgesetzt, dass als vorläufiger Wert ein um 2%-Punkte geringerer als derzeit gültig angesetzt wird, wobei festzuhalten ist, dass die Stadt trachten wird im Zuge der Verhandlungen diesen Wert noch weiter zu reduzieren. Alle Berechnungen auf dieser Grundlage zeigen, dass durch den Bau der 3. Piste es insbesondere für den Landeanflug 11 zu einer maßgeblichen Verbesserung der Lärm-situation kommen wird.

Ich hoffe Ihnen mit diesen Informationen geholfen zu haben, möchte aber auch aufgrund der Zeitintensität einer fachlichen Auseinandersetzung mit Ihren Messungen und daraus abgeleiteten Theorien, mitteilen, dass ich gerne diesen Diskurs fortsetze, wenn sie auf den Boden korrekter Messungen und wissenschaftlich haltbarer Vergleiche bzw. Vorgehensweisen zurückgekehrt sind.

Unsere Antwort:

Ihre Ausführungen bezüglich Verbesserungen sind, wie folgt, in das Reich der Politikerfabeln zu verweisen.

Vereinbarung laut Mediationsverfahren:

Anteil der Landeanflüge auf Piste 11L ab 2004: rund 11,5%, bzw. ab Inbetriebnahme der geplanten 3. Piste (11R): Rund 9,5% vom jeweiligen Verkehrsaufkommen.¹³

¹³ Anm.: Außer im Jahr 2007 wurde der vereinbarte Anteil von 11,5% in allen Jahren seit 2004 überschritten.

Unsere Antwort:

Landeanflüge auf Piste 11L - Prognose

2020 nach Trendberechnung¹⁴: 9,5% von rd. 187.000 Landungen \approx 17.800 Landeanflüge

2025 nach Trendberechnung von rd. 211.000 Landungen \approx 20.000 Landeanflüge

Das sind folgende Steigerungen¹⁵:

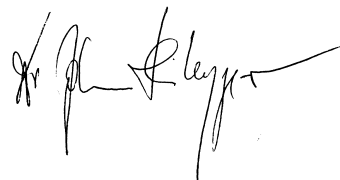
2020 zu Basis Soll 2004: plus 38%
2020 zu Basis Nullvariante laut UVB-Konzept: plus 58%

2025 zu Basis Soll 2004: plus 55%
2025 zu Basis Nullvariante laut UVB-Konzept: plus 77%

Wir glauben, mit diesen Informationen ihre Recherchen sinnvoll ergänzt zu haben. Aufgrund des damit verknüpften Zeitaufwands mache ich sie aber darauf aufmerksam, dass ich es in Zukunft jedenfalls ihnen selbst überlassen werde, sich ein korrektes und alle Fakten berücksichtigendes Bild der Angelegenheit zu machen!

Welche Argumentationslinien wissenschaftlich haltbar sind, wird sich im Zug der laufenden UVP-Verfahren zeigen, auf die wir uns nun konzentrieren werden. Daher stimmen wir einer Beendigung unseres schriftlichen Diskurses gerne zu.

Mit freundlichen Grüßen
für die Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg



Dr. Johann Hinteregger
Ingenieurkonsulent für Biologie m.r.B.

¹⁴ Siehe Anlage 6: Trend der Flugbewegungen nach Daten der FWAG 1991 - 2007

¹⁵ Siehe Anlage 7: Entwicklung der Landeanflüge auf Piste 11L nach Flugbewegungsdaten der FWAG und Trendanalysen

Anlage 1: Auszug aus dem Protokoll der 36. Sitzung des Gemeinderats vom 29. April 1999 und aus einem Mail des Umwelttelefons bzgl einer Beschwerde:

Auszug ab p. 80 des o.a. GR-Protokolls:

Vorsitzende GR Mag Heidemarie **Unterreiner**: Ich eröffne die Debatte. Zum Wort gemeldet ist Frau GR Mag Hecht. Ich erteile es ihr.

GR Mag Gabriele **Hecht** (*Liberales Forum*): Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrter Herr Berichterstatter!

Der vorliegende Syndikatsvertrag für den Flughafen ist an sich ein Standardvertrag, der abgeschlossen wird, wenn sich verschiedene Eigentümer zu einem gemeinsamen Handeln einigen. An sich ist so ein Syndikatsvertrag etwas Übliches.

.....
Genau deshalb möchte ich jetzt näher auf diesen Syndikatsvertrag eingehen, denn da geht es nämlich auch um den Modus der Vorstandsbestellung, und das ist eine wichtige Weichenstellung, wie das in Zukunft weiter gehen soll, ...

.....
Eines ist in diesem Zusammenhang interessant. Es steht in diesem Syndikatsvertrag zunächst einmal wörtlich die Bestellung des Aufsichtsrats drinnen: "Jeder Gesellschafter wird auf die über seinen Vorschlag gewählten Aufsichtsratsmitglieder dahin einwirken, dass sie bei der Wahl des Vorsitzenden des Aufsichtsrats für die vom jeweils vorschlagsberechtigten Gesellschafter benannte Person stimmen."

Das bedeutet, in diesem Syndikatsvertrag ist expressis verbis eine Einflussnahme auf Organe festgelegt. Und da möchte ich jetzt schon erinnern, dass wir jedes Mal, wenn wir bei solchen staats- oder Gemeinde Wien-nahen Unternehmen oder solchen, die auch eine Beteiligung der Gemeinde Wien aufweisen, auf irgendwelche Vorstandsbesetzungen oder Verantwortlichkeiten hinweisen, von der Finanzstadträtin darauf aufmerksam gemacht werden, dass das Aktienrecht gilt und dass der Aufsichtsrat Beschlüsse zu fassen und diese auch zu verantworten hat.

Und jetzt lesen wir hier schwarz auf weiß, dass die Gesellschafter - und das sind in diesem Fall die Stadt Wien, das Land Niederösterreich und die ÖIAG - zunächst schon einmal auf die Aufsichtsratsmitglieder einwirken, wen sie als ihren Vorsitzenden wählen sollen.

Und das geht dann weiter bei der Vorstandsbestellung. Bei dem Passus Vorstandsbestellung

heißt es nämlich: "Die Syndikatspartner werden hinsichtlich der Vorstandsbestellung auf die über ihren Vorschlag gewählten Aufsichtsratsmitglieder dahin einwirken, dass folgende Vorgangsweise eingehalten wird." - Und dann ist hier aufgezählt, dass das Vorschlagsrecht für einen Vorstand das Bundesland Niederösterreich hat und für einen die Stadt Wien.

Um das nur noch einmal zu verdeutlichen und dem wirklich genug Nachdruck zu verleihen, kommt dann noch einmal eine Passage, die heißt: "Die Syndikatspartner werden auf die über ihren Vorschlag gewählten Aufsichtsratsmitglieder dahin einwirken, dass die vorgeschlagenen Personen zu Vorständen der Gesellschaft bestellt werden." - Das heißt, sehr wohl ist es so, dass dort, wo die Gemeinde Wien Beteiligungen hält, nicht die Aufsichtsräte selbständig agieren, nicht die Aufsichtsräte die Vorstände bestellen, sondern sehr wohl die Stadt als Eigentümerin auf ihre Aufsichtsräte einwirkt, das zu tun, was sie gerne möchte und was sie sich vielleicht schon im Vorfeld mit dem Land Niederösterreich abgesprochen hat, oder sei es auch mit welchen anderen weiteren Eigentümern, weil es ist ja nicht immer das Land Niederösterreich der Partner bei so einem Syndikat, es sind ja manches Mal dann noch andere Unternehmungen, die der Stadt Wien nahe stehen.

Wenn Sie sich das in diesem Zusammenhang einmal so richtig auf der Zunge zergehen lassen, dass hier die Einflussnahme auf Organe von Aktiengesellschaften festgeschrieben ist,

Meine Damen und Herren! Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass das, was in dem Akt beschlossen werden soll, dem Bundesgesetz über die Stellenbesetzung widerspricht, und die Liberalen werden diesem Akt nicht zustimmen. (*Beifall beim Liberalen Forum.*)

.....
Vorsitzende GR Mag Heidemarie **Unterreiner**: Wir kommen nun zur Abstimmung.

(ANM.: über den Syndikatsvertrag)
Ich komme jetzt zur Abstimmung des Antrags.

Ich bitte jene Damen und Herren des Gemeinderats, die dem Antrag des Berichterstatters zustimmen wollen, die Hand zu erheben. - Dieser Antrag ist angenommen, gegen die Stimmen der Freiheitlichen, der GRÜNEN und der Liberalen

Sehr geehrter Herr Plank!

Zu Ihren Anfragen wurden folgende Informationen recherchiert:

18.4.	14:59	ARR	R11	Jet	A319	1800ft MSL
-------	-------	-----	-----	-----	------	------------

Es handelt sich bei dem angeführten Flug um einen korrekt geflogenen Landeanflug laut den entsprechenden Vorschriften und Vereinbarungen.

Darüber hinaus können wir mitteilen, dass jeder Flug - Start und Landung - von Flughafen Wien/Umweltcontrolling im Rahmen des täglichen Monitorings (unabhängig von Beschwerden) auf seine Vertragskonformität überprüft wird und etwaige Abweichungen an die österreichische Flugsicherung (ACG) zur Evaluierung weitergeleitet werden.

Es ist unbestritten, dass insbesondere im Zusammenhang mit der hervorragenden Entwicklung der Wirtschaft, des Lebensstandards und damit verbunden der Erhöhung der Urlaubs- und Geschäftsreisen der Flugverkehr in den letzten Jahren gestiegen ist. Der Zusammenhang ist deshalb gegeben, da Flugzeuge nur dann in Wien starten oder landen, wenn – so wie derzeit eben vorhanden – eine Vielzahl von Geschäftsreisenden und Touristen eine entsprechende Nachfrage entstehen lassen.

Festzuhalten ist jedoch, dass es in den letzten Jahren gelungen ist, trotz steigenden Flugverkehrs die Lärmsituation stabil zu halten, ja in manchen Bereichen sogar zu reduzieren. Dem Bericht „Verkehr in Zahlen“ für das Jahr 2007, herausgegeben vom BM für Verkehr, Innovation und Technik, ist zu entnehmen, dass trotz steigenden Verkehrs die Lärmzonen sich in den letzten Jahren nur unwesentlich verändert haben.

Darüber hinaus kann für Wien bzw. die von der Landung 11 betroffenen Bezirke festgehalten werden, dass 2007 sich sogar die Anzahl der Überflüge reduziert hat. In Verbindung mit den immer leiser werdenden Luftfahrzeugen kann daher eher von einer Verbesserung der Situation gesprochen werden.

Dies ist nicht zuletzt ein Erfolg des Mediationsverfahrens und des Dialogforums, in dem die Stadt Wien erfolgreich Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung der Wienerinnen und Wiener gefordert hat. Als wohl wesentliches Element ist die Nachtflugregelung für die Landerichtung 11 zu bezeichnen, die dazu geführt hat, dass ab 2004 die Landung 11 im Normalfall zwischen 21:00 und 07:00 gesperrt ist. 2007 musste selbst die Ausnahmeregelung z. B. bei Wartungen der Pisten oder für Ärztenotflugambulanz quasi nicht genutzt werden – in der Nacht sind lediglich 2 Flugzeuge gelandet.

Durch den Bau der 3. Piste wird es insbesondere für den Landeanflug 11 zu einer maßgeblichen Verbesserung der Lärmsituation kommen, da bei der Pistenverteilung entschieden wurde, dass als vorläufiger Wert ein um 2%-Punkte geringerer als derzeit gültig angesetzt wird.

.....

Mitfreundlichen Grüßen,
Infotelefon Umwelt und Luftfahrt / Team
Tel.: 0810/22 33 40
Email: umwelttelefon@vie-umwelt.at
Homepage: www.vie-umwelt.at
EB-2003-XP0100LEH

Anlage 2:

Die folgende Zusammenfassung der Tarifpolitik wurde aus den Geschäftsberichten 2001, sowie 2004 – 2006 der FWAG erstellt:

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, um sie zu ködern

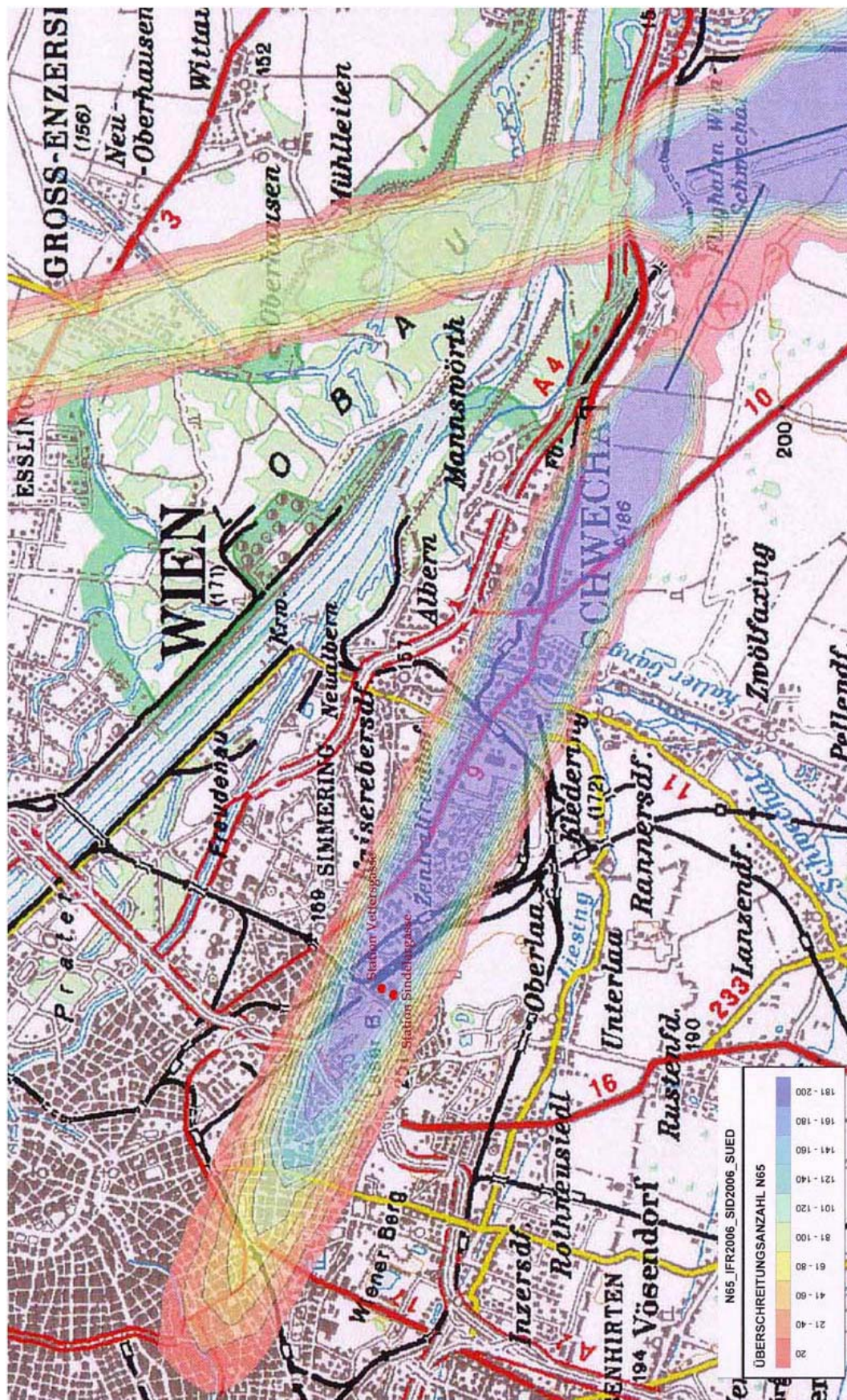
Folge:

Invasion von Billigairlines

Anlage 3: Fluglärmzone Favoriten/Simmering nach Evaluierungsbericht 2006

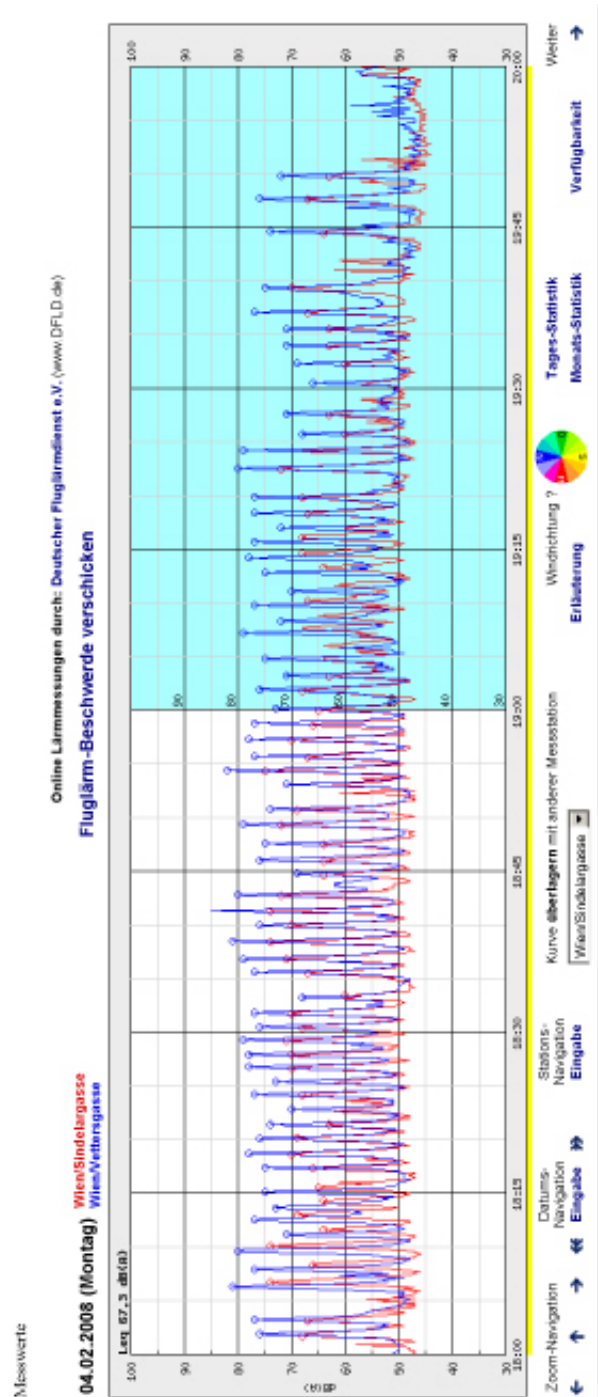
Rote Kreise: Lage der Messstellen Sindelargasse bzw. Vetttersgasse

Legende: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 dBA/Flugtag durch die Färbung gekennzeichnet.



Anlage 4:

Tagesausschnitt Lärmkurvenüberlagerung Vetttersgasse/Sindelargasse 8.2.2008 18h bis 20h
Rot: Station Sindelargasse; Blau: Station Vetttersgasse, näher an der Anflugachse zur Piste 11

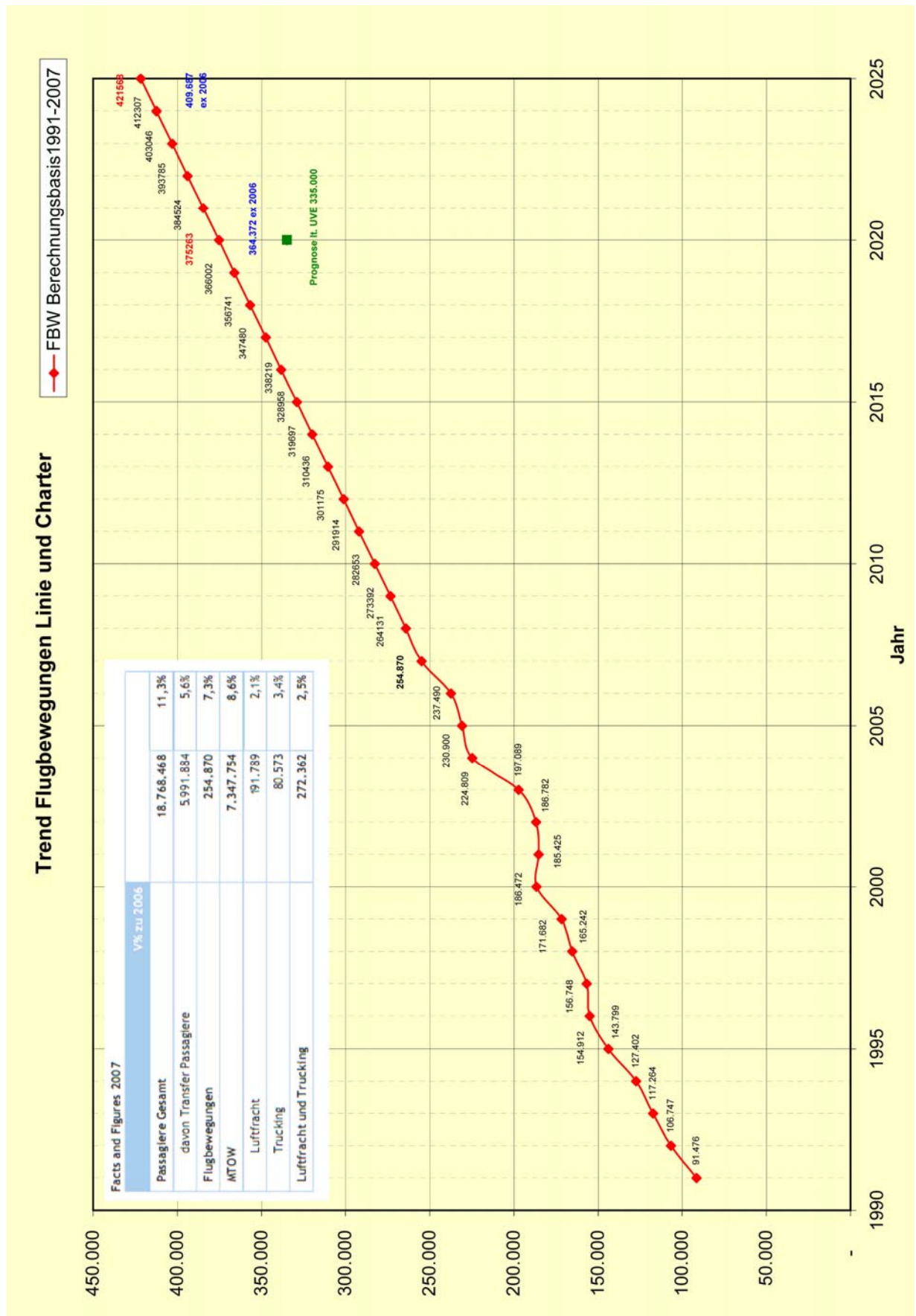


Abfrage bzw. Anleitung zur Abfrage über www.fluglaerm10.at - Links „Lärm wird sichtbar“ bzw. „Leitfaden zur Messabfrage“

**Anlage 5: Landeanflüge auf Piste 11 bei Stationen Sindelargasse bzw. Vettersgasse
(Lärmäquivalente L_{den} gerundet)**

Erfasste Landeanflüge Piste 11;		Station Sindelargasse; Jän 2008	
	Anzahl	L_{den} Fluglärm	L_{den} Gesamtlärm
03.Jän	186	53	58
04.Jän	157	52	58
05.Jän	165	51	58
06.Jän	41	43	58
07.Jän	42	45	55
09.Jän	84	48	57
12.Jän	36	44	54
14.Jän	177	51	56
15.Jän	93	50	55
16.Jän	178	53	57
30.Jän	128	50	56
Summe Jän Sindelargasse		1.287	
Jän gesamt (inkl. Vettersgasse)		1.332	
Mit Synchronerfassung validierte Landeanflüge Piste 11;		Station Vettersgasse; 30. Jän - 22. Apr 2008	
			(Inbetriebnahme Vettersgasse 23.1.2008)
	Anzahl	L_{den} Fluglärm	L_{den} Gesamtlärm
30.Jän	173	60	62
01.Feb	210	60	62
03.Feb	199	62	63
04.Feb	304	64	65
24.Feb	60	zeitweise Station gestört	daher Mindererfassung
26.Feb	136	60	62
Summe Feb Vettersgasse		909	
06.Mär	81	54	58
07.Mär	251	61	62
09.Mär	94	57	58
10.Mär	154	60	61
15.Mär	82	57	59
21.Mär	156	59	61
23.Mär	48	52	58
27.Mär	103	56	58
28.Mär	99	56	58
30.Mär	180	61	62
31.Mär	196	60	61
Summe Mär Vettersgasse		1.444	
07.Apr	54	53	58
08.Apr	176	60	61
09.Apr	187	61	63
10.Apr	142	59	61
11.Apr	89	57	60
13.Apr	45	52	57
14.Apr	188	60	62
17.Apr	194	60	62
18.Apr	124	61	64
19.Apr	80	56	59
20.Apr	68	56	59
21.Apr	169	61	68
22.Apr	79	56	62
Summe Apr (bis 22. 4.) Vettersgasse		1.595	
Gesamt erfasst Jän - 22. Apr 2008		4.371	

Anlage 6: Trend der Flugbewegungen nach Daten der FWAG 1991 - 2007



Anlage 7: Entwicklung der Landeanflüge auf Piste 11L nach Flugbewegungsdaten der FWAG und Trendanalysen

Landeanflüge Piste 11L lt. Mediationsteilvertrag bzw. Vereinbarung 2005			
alle Zahlen gerundet auf 100er			
Sollanteil lt. Mediationsteilvertrag		11,50%	
Sollanteil laut Mediationsvereinbarung 2005 mit Piste 3		9,50%	
		Landungen gesamt	SollanflügePiste 11
	2004	112.400	12.900
	2005	117.400	13.500
	2006	118.800	13.600
	2007	127.500	14.600
Prognose 2020			
Auf Basis 2003 (Nullvariante laut UVB-Konzept der FWAG)		98.600	11.300
nach Trendberechnung 1991 - 2007 mit Piste 3		187.600	17.800
Prozentuelle Steigerung gegenüber Soll 2004			38%
Prozentuelle Steigerung gegenüber UVB-Nullvariante 2020			58%
Prognose 2025			
nach Trendberechnung 1991 - 2007 mit Piste 3		210.800	20.000
Prozentuelle Steigerung gegenüber Soll 2004			55%
Prozentuelle Steigerung gegenüber UVB-Nullvariante 2020			77%