

Stadtkonferenz des Dialogforums, 12.1.2011

Rechtskurve Piste 29

- Auf einer neuen Flugroute, die nicht über Wiener Stadtgebiet geht
- Bringt gewisse Kapazitätserhöhung, kann aber Liesing aber nicht merkbar entlasten, da es dafür 2 wichtige Einschränkungen gibt:
 - Nur Flugzeuge, die mit halber Triebwerksleistung die Kurve vor der Borealis schaffen = relative leise Embraer-Jets 170, 175, 190, 195
 - Nur bei Nordwestwind möglich, wo normalerweise auf der Piste 34 gestartet werden kann; d.h. ist nur in jenen Ausnahmefällen interessant, wenn die Piste 34 gesperrt ist oder dort zu viele Landungen stattfinden.
- Dazu wird noch im Jänner im Dialogforum ein entsprechender Antrag gestellt.

Noise Charge

Schwarze Liste soll Anfang Juli auch auf weitere ältere Modelle ausgedehnt werden.

Nachtflugroute

Bei dieser wird über den dicht besiedelten Süden und dann erst recht wieder über Wien geflogen. Diese ist laut ACG ein unbefriedigender Kompromiss für beide Seiten (bis 10.000ft), CO₂ - Freigabe nach OKF (Übergabepunkt)

Überlegungen, die Abflüge 29 statt über Sollenaroute, wo ein bis zwei Gemeinden alles abbekommen, auf mehrere Nachtflugrouten aufzuteilen fanden laut ACG bisher keine Zustimmung im Dialogforum

Gekurvter Anflug

- Für den gekurvten Approach auf der Piste 16 soll in absehbarer Zeit der Probetrieb aufgenommen werden
- Den Fluglinien war bisher Aufrüstung zu teuer, der gekurvte Anflug ist aber auch an anderen Airports im Umsetzungsstadium, daher steigt Druck auf Airlines

Flugroute über Liesing

Ist laut ACG ein Verhandlungsergebnis, dient zur Entlastung von um Größenordnungen weniger dicht besiedelten Gemeinden südlich des Flughafens, wo es bei Anwendung der Nordwestwindregelung auch für Windstille, bei der nicht über Liesing gestartet würde, zu deutlich mehr Landungen kommen würde (wieder(?) 60% statt derzeit 45%)

Unter Berücksichtigung des steigenden Flugverkehrs läßt sich der Schluß ziehen, dass der Norden Wiens und Liesing als Ausgleichsventil für den vermehrten Flugverkehr herangezogen werden.

Bedingung zur Zustimmung der Gemeinde Wien war laut Herrn Gemeinderat Valentin, dass es zu keiner nennenswerten Verschlechterung kommen darf, messtechnisch ist belegt, dass die Annahmen der Experten, dass es zu keiner Verschlechterung kommt, falsch waren, weshalb 2005 eine (Anmerkung: erste und unzureichende) Korrektur erfolgte.

Herr DI Hessina hat ins Treffen geführt, dass die Flugroute ohnehin nur 2 km verschoben wurde (**Anmerkung: das hängt davon ab wo man misst, auf Grund der Verschwenkung sind es dort wo die Flugroute über Liesing verläuft zwischen 1,6 und 3km**)

Die Anzahl der Überflüge über Liesing wurde deutlich gesteigert – auf 13.000 in den letzten 12 Monaten der rollierenden Auswertung!!!

Eine 5. Flugroute im Südosten ist – auch nach inzwischen erfolgter Prüfung - nicht möglich, da diese mit der westlichen Transition für Landungen auf der Piste 34 kollidieren würde.

Laut Herrn Gemeinderat Valentin wurde der Flugroute über Liesing nur zugestimmt, weil diese Forderung der ACG nicht verhandelbar war und man daher hier im Rahmen des Mediationsverfahrens keine Wahl hatte - um also den Mediationsprozess zu retten, hat man der Piste über Liesing zugestimmt. (Anmerkung: was ja nicht schwer war, da die Liesinger nicht einmal informiert wurden).

Zusammenfassung Flugroute Liesing: Alle Beteiligten machen einen Haufen Kopfstände, um einige Gemeinden im Süden des Flughafens zu entlasten.

Neuverhandlung der Flugrouten vor Bau der 3. Piste

Laut ACG wäre mit einer 3. Piste Flugroute über Liesing relativ unwahrscheinlich,? Entfall der Anflugrouten auf die Piste 34 erhöht den Spielraum, aber weiterhin Starts von der Piste 34, um die notwendige Kapazität beim Starten zu sichern.

Laut Valentin wäre die 1. Piste nach heutigem UVP-Recht nicht bewilligungsfähig, er erwartet im Rahmen der UVP eine sinnvolle Aufteilung, die möglichst wenig Menschen betrifft. (Die Frage ist, ob dass das Land NÖ auch so sieht.)

Laut Mediationsvertrag sollen nach dem Bau der 3. Piste 9,5 % der Landungen über die Westeinflugsschneise gehen (bei doppelt soviel Kapazität, ist da ein enormer Nettozuwachs), hier möchte Herr Gemeinderat Valentin eine Verlagerung auf den dann gekurvten Anflug auf die Piste 16.

Grundlage für die tatsächliche Verkehrsverteilung sind die Einreichunterlagen und die dort festgelegten Lärmzonen, die nicht überschritten werden dürfen (**diese enden aber schon in Zwölfaxing mit 55 dB(A), sind also relativ aussagelos**), die im Mediationsvertrag festgelegte Pistenverteilung ist jedenfalls nur vorläufig.

In der Stellungnahme der Gemeinde Wien wird auf das Minimierungsgebot verwiesen (Anmerkungen: dessen Durchsetzung hat man im Mediationsverfahren aber verabsäumt).

In der UVE festgelegte Flugrouten und deren Belegung (laut UVE über Liesing 2.2% nur von der Piste 29L) wurden nicht freiwillig von der ACG erstellt. Laut Herrn Woborsky würden Starts von der Piste 29R ohnehin ausschliesslich mit Rechtskurve oder gar nicht

durchgeführt, dabei wurde auf die entsprechenden Unterlagen verwiesen (**Anmerkung: laut Mediationsvertrag werden 15,4% aller Starts von der Piste 29R durchgeführt, in der UVE zur 3. Piste werden 13% aller Starts mit Linkskurve von der Piste 29R angegeben**).

Diverses

- Prozentuelle Einschränkung der Landungen auf der Piste 11 angeblich nur durch Dialogforum.
- Flugbeschränkungsgebiet steht für Herrn Woborsky nicht zur Diskussion (Anmerkung: hier gibt es vermutlich innerhalb der ACG unterschiedliche Meinungen).
- Bis zu einer 3. Piste 2018 sind keine Änderungen seitens der ACG geplant.
- Flughafen kann nicht daran gehindert werden Slots zu vergeben, ACG hat keine rechtliche Handhabe, um Slots bei Windstille herauszunehmen
- Grüne: Kooperation mit Flughafen Bratislava, um Wiener und Niederösterreicher vom Fluglärm zu entlasten, Wachstum ohne 3. Piste, Einstellung der Abflugroute über Liesing und der Nachtflüge
- Valentin: erwartet keine einfache Lösung für Einstellung der Flugroute über Liesing
- Silvesterflieger hat Ausnahmegenehmigung erhalten = Bescheid zum Unterschreiten der Mindestflughöhe
- Anflüge über Wien bei Windstille auf Grund Verkehrsaufkommen auf Piste 11 und Piste 16, (nicht ganz nachvollziehbare) Begründung: Bei Ostwind und Windstille können Piste 11 und Piste 16 gleichzeitig verwendet werden, um den Flugverkehr so flüssig wie möglich abzuwickeln, Kapazitätseinschränkungen für Landungen (nicht bei Starts) bei Westwind - weniger Slots (**Anmerkung: die Flugspuren geben das nicht wieder, so finden sich dort bis zu 24 Landungen in nur 30 min von Süden her, was sogar auf recht hohe Kapazitätsreserven jener Variante schliessen läßt, wo nicht über Wien gelandet wird**)
- Mediationsvertrag: Abweichungen über die Jahre hinweg ohne Konsequenzen, da ACG gar kein Vertragspartner (Anmerkung: bzw. trotz Unterschrift zu nichts verpflichtet), die Austro Control versucht aber die Zielvereinbarung des Mediationsverfahrens einzuhalten (Ziel % pro Jahr). Der BI „Liesing gegen Fluglärm“ geht es nicht um die Einhaltung von Prozentsätzen sondern um grundsätzlich vernünftige Lösungen.
- Nächste Stadtkonferenz vor oder nach dem Sommer.
- GR Valentin kommt auch gerne für eine Diskussion nach Liesing.

Anmerkung zum verteilten Dokument:

Die dort angeführte angeblich nicht vorhandene Gesundheitsgefährdung Wiens durch Einhaltung der WHO Richtlinien beruht auf einer falschen Interpretation der WHO-Richtlinien:

Auszüge aus den [WHO Guidelines for Community Noise - 4. Guideline Values](#) - der Deutlichkeit halber wurde die Formatierung stellenweise überarbeitet - [Alle Originaldokumente finden sich auch direkt bei der WHO](#)

4.3. Specific Environments

Noise measures based solely on LAeq values do not adequately characterize most noise environments and do not adequately assess the health impacts of noise on human well-being. It is also important to measure the maximum noise level and the number of noise events when deriving guideline values. If the noise includes a large proportion of low-frequency components, values even lower than the guideline values will be needed, because low-frequency components in noise may increase the adverse effects considerably. **When prominent low-frequency components are present, measures based on A-weighting are inappropriate.** However, the difference between dBC (or dBlin) and dBA will give crude information about the presence of low-frequency components in noise. If the difference is more than 10 dB, it is recommended that a frequency analysis of the noise be performed.

4.4. WHO Guideline Values

The time base for LAeq for “daytime” and “night-time” is 16 h and 8 h, respectively. **No separate time base is given for evenings alone, but typically, guideline value should be 5 –10 dB lower than for a 12 h daytime period.** Other time bases are recommended for schools, preschools and playgrounds, depending on activity.

Annoyance to community noise varies with the type of activity producing the noise. Speech communication, relaxation, listening to radio and TV are all examples of noise-producing activities. During the daytime, few people are seriously annoyed by activities with LAeq levels below 55 dB; or moderately annoyed with LAeq levels below 50 dB.

- **Sound pressure levels during the evening and night should be 5–10 dB lower than during the day.**
- **Noise with low-frequency components require even lower levels.**
- **It is emphasized that for intermittent noise it is necessary to take into account the maximum sound pressure level as well as the number of noise events.**