

Offener Brief

Dr. Valerie Hackl
Mag. Philipp Piber

Austro Control Unternehmenszentrale
Schnirchgasse 17
1030 Wien



BürgerInnen für Transparenz,
Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit
in der Luftfahrt

Vorab per E-mail und per Post: info@austrocontrol.at

Wien, am 10. November 2023

Anfrage um Information

Sehr geehrte Frau Dr. Hackl, sehr geehrter Herr Mag. Piber

Die Beschwerden über die Belastungen durch Überflüge waren über die Sommermonate massiv. Viele wenden sich verzweifelt an uns. Diese Situation nehmen wir zum Anlass, eine Anfrage an Sie zu richten, deren Beantwortung allen Betroffenen zu Gute kommt, da dieses Schreiben und die Beantwortung offen kommuniziert werden.

Wir verweisen dabei auf das Umweltinformationsgesetz (UIG). §§ 4 ff UIG sieht ein Recht auf Auskunft über Umweltinformationen vor, ohne dass ein rechtliches Interesse nachzuweisen ist. Zu den informationspflichtigen Stellen zählen gemäß § 3 Abs 1 Z 4 UIG auch „juristische Personen privaten Rechts, die unter der Kontrolle einer der in Z 1, Z 2 oder Z 3 genannten Stellen im Zusammenhang mit der Umwelt öffentliche Aufgaben ausüben oder öffentliche Dienstleistungen erbringen“.

Gemäß § 120 LFG obliegt (unter anderem) die Wahrnehmung der Flugsicherung, also der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs unter Beachtung der Immissionsschutzvorschriften des § 120a LFG, als hoheitliche Aufgabe des Bundes der Austro Control GmbH. Sie untersteht dabei der Aufsicht der BMK (§ 3 Abs 1 ACG-G).

Die Austro Control GmbH ist daher auskunftspflichtig im Sinne des UIG.

Die in diesem Schreiben angeführten Fragen stammen von Mitgliedern unseres Vereins. Wir haben sie gesammelt und nachfolgend übersichtlich nummeriert. Wir bitten um Beantwortung der Fragen in der Reihenfolge der Nummerierung.

Wir fangen mit dem brennendsten Thema an:

Nachtflüge - Nachtflugverbot

Es gehört heute zum Allgemeinwissen, dass Fluglärm in der Nacht extrem gesundheitsschädlich ist. Deswegen wurde bereits auf vielen europäischen Großflughäfen ein Nachtflugverbot eingeführt¹.

Am Flughafen Wien erzählt man hingegen seit 20 Jahren die Geschichte von der „Mediation“, wonach die Betroffenen für sich und für zukünftige Generationen auf den Schutz des Nachtschlafes freiwillig verzichtet hätten und sich mit einer längst nicht mehr zeitgemäßen und überdies rechtlich nicht durchsetzbaren Deckelung der Nachtflüge zufriedengegeben hätten.

Wer auch immer sich daran beteiligt hat: Zum Abschluss derartiger Vereinbarungen fehlt jegliche rechtliche und moralische Legitimation. Das Thema Nachtflug ist also im Lichte des §120a LFG abzuhandeln, der die ACG dazu verpflichtet *„auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.“* Mit der Störung des Nachtschlafes droht der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr die Gefahr der erhöhten Gesundheitsrisiken (Herzinfarkt, Schlaganfall, Krebs, Schwächung der kognitiven Leistungsfähigkeit etc.). Dies sollte für die ACG als Behörde Grund genug sein, einzuschreiten. Daher unsere Fragen:

- 1) Welchen Beitrag leistet die ACG in ihrer Rolle als hoheitliche Lenkerin des Fluggeschehens zur Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Wien?
- 2) Wie ist der Stand der Vorbereitungen der Einführung eines Nachtflugverbots?
- 3) Gibt es Überlegungen, als kurzfristige Maßnahme besonders lauten Flugzeugen (z.B. Frachtflugmaschinen, die häufig zeitig in der Früh sehr niedrig die Landebahn 29 anfliegen) die Lande- bzw. Starterlaubnis zumindest nachts zu entziehen?
- 4) Mitglieder berichten uns, dass die Nachtflüge rund um die „Schulterzeiten“ (besonders abends ab 22.00) kontinuierlich mehr werden. Warum ist das so?
- 5) Mitglieder berichten uns, dass es in den heißen Augustnächten 2023 durchschnittlich 5,16 Starts und 15,45 Landungen pro Nacht gab. In 13 Nächten gab es mindestens 18 Landungen pro Nacht (in der Nacht-Kernzeit 23.30-5.30). Sie berichten uns weiters, dass laut „Mediationsvertrag“ zwischen 23.30 und 5.30 eine Deckelung von 4 Landungen und 4 Starts vorgesehen sei. Warum werden nicht einmal diese niedrigschwelligen Zusagen eingehalten, mit denen sich der Flughafen Wien seit 20 Jahren brüstet?

Landungen – curved approach

Zu diesem Thema gibt es viel Verwirrung, sodass eine Aufklärung dringend geboten ist. Schon die Frage, ob Anflüge tatsächlich curved stattfinden, lässt sich nicht eindeutig klären. Angeblich wäre für die Pisten 16 und 29 der curved approach vorgesehen.

¹ Z.B. Flughäfen Zürich, Frankfurt und Heathrow. Auf anderen großen Flughäfen werden die Weichen in Richtung Nachtflugverbot gestellt. Siehe z.B. den kürzlich in Politico erschienen Artikel *„The Netherlands squeezes Schiphol by cutting thousands of flights“* <https://www.politico.eu/article/netherlands-schiphol-airlines-pollution-klm-europe/>

- 6) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 16 hat es vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 insgesamt gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?
- 7) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 16 hat es in der Nacht-Kernzeit 23.30-5.30 vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?
- 8) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 29 hat es vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 insgesamt gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?
- 9) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 29 hat es in der Nacht-Kernzeit 23.30-5.30 vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?
- 10) Wann ist mit dem vollständigen Umstieg auf den curved approach auf den Pisten 16 und 29 zu rechnen?
- 11) Wer entscheidet, ob im curved approach geflogen wird? Der Pilot oder die ACG?
- 12) Der Landeanflug auf die Piste 11 führt durch LOR 15 bzw ist der längste mögliche Landeanflug über dicht besiedeltes Stadtgebiet, sodass die ACG wohl nicht zufällig schon 2002 den curved approach für die Piste 11 medial angekündigt hat. Warum wird ein curved approach noch immer nicht bei der Piste 11 eingeführt oder zumindest daran gearbeitet?
- 13) Gemäß welcher Rechtsgrundlage wird der curved approach bei den Pisten 16 und 29 angewendet (oder zumindest an der Einführung gearbeitet)?
- 14) Warum ist diese Rechtsgrundlage, die den curved approach bei den Pisten 16 und 29 ermöglicht, bei der Piste 11 nicht (mehr) anwendbar? 2002 ist die ACG ja noch öffentlich für die Einführung des curved approach bei der Piste 11 eingetreten.

Starts

Aus mehreren Gebieten wurde uns die Beobachtung mitgeteilt, dass Starts lauter geworden sind. Dies dürfte daran liegen, dass die LFZ flacher als früher starten. Es scheint also ein Rückschritt im Lärmschutz stattgefunden zu haben.

- 15) Wie erklärt die ACG die zahlreich berichtete Verschlechterung der Lärmsituation bei Starts?
- 16) Welches Startverfahren schreibt die ACG vor?
- 17) Was ist mit dem Abflugverfahren NADP 2 passiert, das am Flughafen Wien schon Anwendung gefunden hat?
- 18) Welche Bemühungen unternimmt die ACG, um die Starts möglichst leise zu führen?

Lärmmessungen

- 19) Auf welche Messdaten stützt sich die ACG in ihrem Bemühen der Verpflichtung zum Immissionsschutz gemäß §120a LFG nachzukommen?

20) Finden auch außerhalb des unmittelbaren Nahebereichs des Flughafens Lärmmessungen statt, um die Fluglärmbelastung zu erfassen (zB auf den hoch gelegenen Gebieten am Wolfersberg und Kordon)? Wenn ja, bitte um Auskunft darüber, ob und wo diese öffentlich einsehbar sind.

Liesinger Abflugroute

21) Ein Liesinger Mitglied teilt uns mit, dass es laut Schreiben der MA 22 vom 29.08.2023 an das Mitglied eine Vereinbarung gäbe, wonach Flüge durch LOR 15 (mit Ausnahme von Landungen) über Wien eine Mindesthöhe von 10.000 Fuß haben müssen. Warum wird das bei den Starts über Liesing nicht eingehalten?

Flugroutenfestlegung

22) Ist ein öffentliches Konsultationsverfahren für die Flugroutenfestlegung geplant? Falls ja, in welcher Form und bis wann?

Für die Beantwortung der Fragen wären wir Ihnen sehr dankbar.

Mit besten Grüßen



Dr. Susanne Heger
(Obfrau)