

Flughafen Wien – ein Schlusslicht beim Anrainerschutz

Der Schutz des Wohnraums und der Gesundheit ist ein Menschenrecht (Art. 8 EMRK)

Billige Flugtickets sind kein Menschenrecht

Online Informationsveranstaltung

24. September 2024

Begrüßung und Einleitung

Dr. Susanne Heger

Obfrau Verein Aviation Reset

- Der Sommer bedeutete für viele einen Fluglärnhorror. Überprüfungen haben ergeben, dass in den letzten Monaten im Schnitt rund 40 Flugbewegungen in der Nacht zwischen 23.00 und 6.00 abgewickelt wurden, phasenweise sogar 80.
- Der Flughafen Wien wird rund um die Uhr betrieben und lässt jeden noch so lauten Flieger zu jeder Tages- und Nachtzeit starten und landen. Die bestehenden Lärmgebühren und eine unverbindliche Nachtflugdeckelung sind völlig zahnlos – sie dienen nur der Optik.
- Die zum Einsatz kommenden Flugzeuge sind unter dem Aspekt des Lärmschutzes zu einem Gutteil veraltet. Besonders schlimm sind die Maschinen der Ryanair. Sie verwendet nämlich die alten Laudamaschinen. (Ryanair hat 2019 die marode Lauda übernommen.) Auch die AUA-Maschinen lassen teilweise zu wünschen übrig.
- Es herrscht absolute Schutzlosigkeit für die betroffene Bevölkerung um den Flughafen Wien und in den An- und Abflugschneisen.
- Dem gegenüber haben andere europäische Flughäfen Nachtflugverbote und beißende Lärmgebühren.

Einleitung

Dr. Susanne Heger

Obfrau Verein Aviation Reset

- Wir waren mehrfach im BMK, u.a. in einer größeren Delegation am 28. August bei der Sektionschefin. Umfassende Korrespondenz zum Thema Lärmgebühren wurde mit dem BMK geführt. Auch der AUA-Chefin Anette Mann wurde ein Besuch abgestattet.
- Es hat sich bestätigt, dass ein wesentlicher Teil des Problems das „Dialogforum“ ist. Dieser private Verein der Flughafen Wien AG beansprucht für sich das Monopol im Anrainerschutzes und schirmt die verantwortlichen Behörden und Politiker von den Anliegen der AnrainerInnen ab.

Die Themen der Präsentation sind daher:

- Nachtflugverbot
- Lärmgebühren
- Dialogforum

Flughafen Wien – ein Schlusslicht beim Anrainerschutz
Online Informationsveranstaltung am 24. September 2024

Dr. Jutta Leth

Fachärztin für Psychiatrie

diplomierte Umweltmedizinerin

Umweltmedizinreferentin der Ärztekammer Wien

Obfrau Plattform SOS-Ostregion

Schlaf ist nicht verhandelbar

Schlaf ist nicht verhandelbar

Dr. Jutta Leth

- Ungestörter Schlaf ist Voraussetzung für zahlreiche lebenswichtige körperliche und mentale Funktionen und muss nach einer gewissen Schlafarchitektur in definierten Phasen ablaufen (Rem und Non Remphasen). Jede Unterbrechung der Nachtruhe führt zu einer Störung dieser Schlafarchitektur.
- Schlaf dient der Erholung und Regeneration, konsolidiert Gedächtnisinhalte (va bei Kindern), stabilisiert das Immunsystem (Abwehr nach außen/Viren, Bakterien etc und innen/Erkennung von entarteten Zellen etc.) und interagiert mit lebenswichtigen autonomen Funktionen wie Atmung und Kreislauf.
- Schlafstörungen/Insomnie führt zu Tagesmüdigkeit und verminderter Leistungsfähigkeit, zu erhöhter Unfallgefährdung und Fehleranfälligkeit, zu Herz/Kreislauserkrankungen (Bluthochdruck, Schlaganfall, Herzinfarkt, Arteriosklerose), Stoffwechselstörungen (Diabetes etc), Adipositas, Depression, Angst, Demenz und Psychosen, sowie erhöhtes Risiko für Suchterkrankungen (symptomatisch Alkohol und Medikamente).

Schlaf ist nicht verhandelbar

Dr. Jutta Leth

- Besonders gefährdet sind Kinder, vorerkrankte Menschen und Schwangere.
- Die WHO hat seit 2005 (Zeitpunkt des Abschlusses des „Mediationsvertrages“) die Grenzwerte/Empfehlungen für Lärm deutlich auf 40dbA für die maximale Nachtfluglärmbelastung gesenkt.
- Der Dauerschallpegel stellt keine valide Abbildung der Schädlichkeit von Lärm auf den menschlichen Organismus dar, da der Mensch via über das vegetative Nervensystem auf das Einzelschallereignis reagiert und nicht auf gemittelte arithmetische Messwerte (in Analogie zu einem Unfall in einem Atomkraftwerk kann man die radioaktive Belastung nicht auf Jahresmittelwerte umdefinieren).
- Über diese grundsätzlichen medizinischen Faktoren kann man nicht verhandeln. Eine „Mediation“ oder ein „Dialog“ zum Thema Nachtflugpause wird daher abgelehnt. Die zuständigen Behörden haben den Schlaf und die Gesundheit der Bevölkerung durch entsprechende Nachtflugverbote zu schützen.

Flughafen Wien – ein Schlusslicht beim Anrainerschutz
Online Informationsveranstaltung am 24. September 2024

NACHTFLUGREGELUNGEN

Wien, Zürich, Frankfurt, München, Berlin-Brandenburg

Nachtflugverbot

Nachtflugregelungen Flughafen Wien – Flughafen Zürich

Wien	Zürich
<p>von 23:30 bis 05:30 Uhr Deckelung mit 4.700 Starts und Landungen pro Jahr</p> <p>Starts und Landungen</p> <ul style="list-style-type: none">- mit beliebig lauten Fliegern- zu beliebiger Zeit- in beliebiger Konzentration- ohne zusätzliche Kosten	<p>von 23 bis 6 Uhr behördliche Nachtflugsperr von 23 bis 23:30 Uhr Verspätungsabbau</p> <p>Höhere Gebühren in Nachtrandstunden</p>
„Mediationsvereinbarung“ (unverbindlich!)	Betriebsordnung (verbindlich)
<p>Nachtflugrealität 2023:</p> <p>4.628 Flugbewegungen (angeblich) von 23:30 bis 05:30</p> <p>Kein transparentes Monitoring</p>	<p>Nachtflugrealität 2023:</p> <p>204 Flugbewegungen von 23:30 bis 06:00</p> <p>2.142 Flugbewegungen von 23:00 bis 23:30</p>

Nachtflugverbot

Nachtflugregelungen Flughäfen Frankfurt, München, Berlin

Frankfurt	München	Berlin-Brandenburg
<p>von 23 bis 5 Uhr Nachtflugverbot</p> <p>von 22 - 23 und 5 - 6 Uhr Nachtrandstunden mit Beschränkungen</p> <p>In den Nachtrandstunden sind durchschnittlich 133 Flüge pro Nacht zulässig (+ Verspätungen) und es darf nur mit lärmarmen Flugzeugen geflogen werden</p>	<p>von 24 bis 5 Uhr Nachtflugverbot</p> <p>von 22 - 24 und 5 - 6 Uhr Nachtrandstunden mit Beschränkungen</p> <p>In den Nachtrandstunden sind 28 Flüge pro Nacht zulässig (+ Verspätungen) und es darf nur mit lärmarmen Flugzeugen geflogen werden</p>	<p>von 24 bis 5 Uhr Nachtflugverbot</p> <p>von 22 - 24 und 5 - 6 Uhr Nachtrandstunden mit Beschränkungen</p> <p>Von 22 bis 6 Uhr darf nur mit lärmarmen Flugzeugen geflogen werden.</p> <p>Von 23:30 - 24:00 Uhr und 5:00 - 5:30 sind nur Verspätungen zulässig</p>
Planfeststellungsbeschluss des Landes Hessen (verbindlich)	Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern (verbindlich)	Planfeststellungsbeschluss des Landes Brandenburg (verbindlich)

Flughafen Wien – ein Schlusslicht beim Anrainerschutz
Online Informationsveranstaltung am 24. September 2024

ENTGELTORDNUNGEN – LÄRMENTGELT

Wien, Zürich, Frankfurt, München, Berlin-Brandenburg

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen Wien

Gebührenerhebung

Für folgende Nutzungsarten erhebt der Flughafen Wien Gebühren:

Landeentgelt	Wird pro Landung auf Basis des maximalen Abfluggewichts erhoben
Parkentgelt	Entsteht mit jeder erfolgten Abstellung
Infrastrukturentg.	Entsteht bei Inanspruchnahme von infrastrukturellen Anlagen
Lärmentgelt	Wird pro Landung und Start auf Basis des Lärmzertifikats des LFZ erhoben
Sicherheitsentgelt	...

...

- Keine Differenzierung des Lärmentgelts nach Tages-/Nachtzeit.
- Durch einen „**Ausgleichswert**“ wird die **Erlösneutralität des Entgelts** sichergestellt!
- Der Ausgleichswert für LFZ ab 461 MTOW beträgt ab 16.02.2024 € 39,73.
- Der Ausgleichswert für LFZ von 11 bis 451 MTOW beträgt ab 16.02.2024 € 34,82.
- Der Pauschalbetrag für LFZ von 1 bis 9 t beträgt € 40,00.

Entgeltordnung - Lärmrentgelt

Flughafen Wien Lärmrentgelt

Intransparente Formeln – im Dialogforum entwickelt

1. Schritt | Berechnung Lärmrentgelt_{LÄRMPEGEL}

Vom logarithmisch gemittelten Lärmwert des individuellen LFZ (MW_{regi}) wird der offizielle für die Nacht geltende Schall-Schwellenwert Lärmbelastungsschwellenwert (X) subtrahiert.

Der dadurch entstehende Wert wird mit dem Lärmrentgelt pro EPNdB (U) multipliziert.

$$MW_{regi} = 10^{\circ} \text{LOG} \left((10^{(K/10)} + 10^{(L/10)} + 10^{(M/10)}) / 3 \right)$$

Lärmbelastungsschwellenwert (X): 81

Lärmrentgelt (U): € 1,00

$$NC_{Lärmpegel} = (MW_{regi} - X)^{\circ} U$$

Dies ergibt das individuelle Lärmrentgelt_{LÄRMPEGEL} ($NC_{Lärmpegel}$) des LFZ vor Ausgleich und ohne Berücksichtigung der Lärmqualität (NC_{QUALI}).

2. Schritt | Berechnung Chapterzahl

Die ICAO-Lärmwerte ergeben sich aufgrund des MTOW des LFZ und der Anzahl der Triebwerke auf Grund folgender ICAO-Regel:

M = Maximum take-off mass in 1,000 kg	0	20.2	28.6	35	48.1	280	385	400	
Lateral full-power noise level (EPNdB) All aeroplanes	94	80.87 + 8.51 log M					103		
Approach noise level (EPNdB) All aeroplanes	98	86.03 + 7.75 log M			105				
Flyover noise levels (EPNdB)	2 engines or less	89	66.65 + 13.29 log M				101		
	3 engines	89	69.65 + 13.29 log M				104		
	4 engines	89	71.65 + 13.29 log M				106		

3. Schritt | Berechnung Lärmrentgelt_{QUALITÄT}

Das Lärmrentgelt_{QUALITÄT} NC_{QUALI} ergibt sich wie folgt:

wenn $CH_{regi} < 1$, dann $NC_{QUALI} = \text{€ } 1.000,-$

wenn $CH_{regi} > 1$, dann $NC_{QUALI} = \text{€ } 500,- / CH_{regi}$

4. Schritt | Bonifizierungen

Folgende freiwillige Maßnahmen der Fluglinien zur Lärmverminderung werden mit **jeweils 15 % Abzug** vom berechneten Lärmrentgelt der Landung und/oder des Starts bonifiziert:

⇒ Bonus Technische Ausstattung: z.B. VORTEX

- Ausstattung eines LFZ mit VORTEX-Wirbelgeneratoren
- wenn angebracht → 15 % Bonus auf das Lärmrentgelt der Landung und des Starts
- Die Installation von VORTEX-Wirbelgeneratoren muss durch ein offizielles Dokument belegt werden

⇒ Bonus Flugverfahren: CURVED APPROACH

- dieses Flugverfahren kann technisch noch nicht bonifiziert werden
- der Nachweis wird über das TANOS-System erbracht
- Zukünftig wird das Lärmrentgelt für die Landung mit 15 % Abzug bonifiziert

5. Schritt | Berechnung Lärmrentgelt_{TOTAL}

Somit ergibt sich für ein LFZ folgendes Lärmrentgelt_{TOTAL} vor Ausgleich und mit Berücksichtigung der Lärmqualität (NC_{TOTAL}):

$$NC_{TOTAL} = (NC_{Lärmpegel} + NC_{QUALITÄT}) - \text{Bonifikation}$$

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Beurteilung des Lärmentgelts des Flughafens Wien durch Expertin

**Gutachten Univ.-Prof. Dr. Marie-Therese Wolfram
(habilitiert in technischer Mathematik an der Universität Wien)**

*„... Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das präsentierte Regelwerk nicht nachvollziehbar ist. Es fehlen Quellenangaben, Definitionen als auch für das Verständnis wichtige Erläuterungen. Ein Regelwerk dieser Art sollte einen klaren Zusammenhang zwischen physikalischen Größen, in diesem Fall dem durch das LFZ emittierten Fluglärm, und den zu entrichtenden Entgelten herstellen. Eine solche Korrelation ist im derzeitigen Regelwerk nicht erkennbar. **Ganz grundsätzlich stellt sich die Frage, weshalb eine so komplizierte Berechnung überhaupt gewählt wurde. Um dies zu beurteilen müsste man allerdings zuerst das derzeitige Regelwerk verstehen und nachvollziehen können.**“*

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen Zürich

Gebührenerhebung

Für folgende Nutzungsarten erhebt der Flughafen Zürich Gebühren:

Landegebühr Wird pro Landung auf Basis des maximalen Abfluggewichts erhoben

Lärmgebühr Wird pro Landung und pro Start **nach am Flughafen Zürich gemessenem Lärm** erhoben

Emissionsgebühr Wird pro Landung nach der Menge Stickoxid-Emissionen erhoben

Flugzeugabstellgebühr ...

...

- Nachts zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr werden **zusätzlich Tagesrand- und Nachzuschläge** erhoben, deren Höhe nach der Lärmklasse des Luftfahrzeugs und der Uhrzeit der Flugbewegung abgestuft ist.

Entgeltordnung - Lärmgebühren

Flughafen Zürich

Lärmgebühren betragen bis zu 2.000 SFR.
Zusätzliche Lärmzuschläge zwischen 50 SFR und 18.000 SFR in den Tagesrand- und Nachtstunden an.

Lärmgebühren für Strahlflugzeuge

gültig seit 01.05.2013

Klasse	I	II	III	IV	V
Gebühren in CHF	2'000.-	400.-	40.-	10.-	-

Lärmzuschläge für Tagesrand- und Nachtstunden

a.1) Strahlflugzeuge gültig seit 11.09.2019

Tagesrandstunden- und Nachtflugzuschlag für Starts in CHF					
21:01 - 22:00	800.-	400.-	200.-	100.-	50.-
22:01 - 22:30	1'500.-	800.-	400.-	200.-	100.-
22:31 - 23:00	3'000.-	1'500.-	800.-	400.-	200.-
23:01 - 23:30	6'000.-	3'000.-	1'500.-	800.-	400.-
23:31 - 00:00	12'000.-	6'000.-	3'000.-	1'500.-	800.-
00:01 - 06:00	18'000.-	12'000.-	6'000.-	3'000.-	1'500.-
06:01 - 07:00	1'500.-	800.-	400.-	200.-	100.-

Tagesrandstunden- und Nachtflugzuschlag für Landungen aller Klassen in CHF					
21:01 - 22:00			50.-		
22:01 - 22:30			100.-		
22:31 - 23:00			200.-		
23:01 - 23:30			400.-		
23:31 - 00:00			800.-		
00:01 - 06:00			1'500.-		
06:01 - 07:00			100.-		

a.2) Strahlflugzeuge gültig von 01.05.2013 bis 10.09.2019

Tagesrandstunden- und Nachtflugzuschlag für Starts in CHF					
21:01 - 22:00	800.-	200.-	100.-	50.-	40.-
22:01 - 22:30	1'500.-	200.-	100.-	50.-	50.-
22:31 - 23:00	2'000.-	400.-	200.-	100.-	100.-
23:01 - 23:30	3'000.-	800.-	400.-	200.-	200.-
23:31 - 00:00	6'000.-	1'500.-	800.-	400.-	400.-
00:01 - 06:00	18'000.-	9'000.-	4'500.-	2'500.-	1'500.-
06:01 - 07:00	1'500.-	500.-	200.-	100.-	50.-

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen Frankfurt

Gebührenerhebung

Für folgende Nutzungsarten erhebt der Flughafen Frankfurt Gebühren:

Lande-/Startentg. Wird pro Landung und pro Start auf Basis des maximalen Abfluggewichts erhoben

Lärmentgelt Wird pro Landung und pro Start auf Basis der Lärmkategorie erhoben*

Passagierentgelt Wird pro Landung/Start auf Basis der sich an Bord befindlichen Fluggäste erhoben

Sicherheitsentgelt Wird pro Landung/Start auf Basis der sich an Bord befindlichen Fluggäste erhoben

Abstellentgelt ...

...

* Am Flughafen Frankfurt ist ein Lärmentgelt als „Lärmkomponente“ Bestandteil der Lande- und Startentgelte.

Für Flüge in der Nachtzeit wird zudem eine **nach Uhrzeit** und Lärmkategorie gestaffelte, als Fixbetrag ausgestaltete „zusätzliche Lärmkomponente“ eingehoben.

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen Frankfurt

Das niedrigste Lärmentgelt beträgt 80,71 €. In der Höchststufe (über 91 dB(A)) beträgt das Lärmentgelt 27.295,11 €. Für Nachtflüge gibt es einen zusätzlichen Aufschlag, dieser beträgt je nach Flugzeug und Uhrzeit zwischen 52,46€ und 81.885,33€.

1.2.8

Entgelte für Strahltriebwerke-Luftfahrzeuge sowie für Propellerflugzeuge und Hubschrauber bei Landung und bei Start

Charges for turbo jet aircraft, propeller-driven aircraft and helicopters upon landing and take-off

Lärmkomponente ganztägig pro Bewegung in €

Noise charges during 24 hrs per movement in €

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
80,71	95,71	110,71	125,71	214,24	374,39	534,55	694,70	854,86	1.015,01	1.175,17	1.335,32	1.633,19	1.931,05	3.415,63	27.295,11

Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 1 pro Bewegung in € (22:00 – 22:59 und 05:00 – 05:59 Uhr Ortszeit)

Additional night surplus charge in night time 1 per movement in € (22:00 – 22:59 and 05:00 – 05:59 hrs local time)

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
52,46	62,21	71,96	81,71	139,26	243,35	347,46	451,56	555,66	659,76	763,86	867,96	1.061,57	1.255,18	2.220,16	17.741,82

Alternativ: Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit 2 pro Bewegung in € (23:00 – 04:59 Uhr Ortszeit)

Alternative: Additional night surplus charge in night time 2 per movement in € (23:00 – 04:59 hrs local time)

Kategorie

Category

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
242,13	287,13	332,13	377,13	642,72	1.123,17	1.603,65	2.084,10	2.564,58	3.045,03	3.525,51	4.005,96	4.899,57	5.793,15	10.246,89	81.885,33

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen München

Gebührenerhebung

Für folgende Nutzungsarten erhebt der Flughafen München Gebühren:

Lande-/Startentg. Wird pro Landung und pro Start auf Basis des maximalen Abfluggewichts erhoben

Lärmentgelt Wird pro Landung und pro Start auf Basis der Lärmklasse

Emissionsentgelt Wird pro Landung und pro Start auf Basis des Emissionswertes erhoben

Passagierentgelt Wird pro Landung und pro Start auf Basis der sich an Bord befindlichen Fluggäste erhoben

Abstellentgelt ...

...

- Am Flughafen München fällt ein „**Lärmorientiertes Grundentgelt**“ nach Lärmklassen an.
- In den Tagesrand- und Nachtzeiten wird dieses um einen je nach Uhrzeit variierenden **prozentuellen Aufschlag** erhöht.

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen München

Das niedrigste Lärmentgelt beträgt 203,19 €. In der Höchststufe (über 91,4 dB(A)) beträgt das Lärmentgelt 6.735,60 €.

Je nach Uhrzeit fällt ein Nachtzuschlag zwischen 20% und 120% des Basisentgeltes an.

2.2 Lärmorientierte Grundentgelte

Noise-based charges

Das **lärmorientierte Grundentgelt** für Motorluftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) über 20.000 kg wird mit Festbeträgen je Lärmklasse berechnet.

Die einzelnen lärmorientierten Grundentgelte pro Start und pro Landung betragen:

Lärm-klasse	Grenzwert dB(A)	Flugzeugtypen							Grund-entgelt
1	<=74,8	A148	A19N	AT45	AT72	AT75	AT76	ATP	203,19 €
		B461	B462	B463	B712	BCS1	BCS3	CL35	
		CL60	CRJ1	CRJ2	CRJ7	CRJ9	CRJX	DH8C	
		DH8D	E135	E145	E290	E295	E35L	F2TH	
		F50	F70	F900	FA7X	FABX	GASC	GAGC	
		GL5T	GLEX	GLF4	GLF5	GLF6	MD90	RJ1H	
		RJ70	RJ85	SB20					
2	74,9-76,3	A20N	A21N	A318	A319	B38M	B39M	B752	213,34 €
		E170	E75S	F100	E75L				
3	76,4-77,8	A320	A321	A359	A35K	B735	B736	B737	223,51 €
		B762	B788	E190	E195	C160	FAS0		
4	77,9-79,3	A339N	B733	B738	B753	B77L	B789	B78X	264,15 €
		R721							
5	79,4-80,8	A306	A30B	A310	A332	A333	A388	B734	284,46 €
		B739	B763	B772	B77W	MD87	A345	AN26	
6	80,9-82,3	A342	A343	A346	B773	C130	MD82	MD83	386,07 €
		B748	GLF3						
7	82,4-83,8	T154	B74S	DC10				609,28 €	
8	83,9-85,3	B764	MD11	IL96	C17			954,98 €	
9	85,4-86,8	B722	B742	B744	AN12			1.117,55 €	
10	86,9-88,3							1.320,74 €	
11	88,4-89,8	A124						1.828,71 €	
12	89,9-91,3							3.367,80 €	
13	>=91,4	IL76						6.735,60 €	

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen Berlin-Brandenburg

Gebührenerhebung

Für folgende Nutzungsarten erhebt der Flughafen München Gebühren:

Lande-/Startentg. Wird pro Landung und pro Start auf Basis des maximalen Abfluggewichts erhoben

Lärmentgelt Wird pro Landung und pro Start auf Basis der Lärmklasse erhoben*

Abstellentgelt Wird pro Landung und pro Start auf Basis des maximalen Abfluggewichts erhoben

Passagierentgelt Wird pro Landung und pro Start auf Basis der sich an Bord befindlichen Fluggäste erhoben

Schallschutzentgelt ...

...

* Nach Pkt 1.12 der Entgeltordnung des Flughafen Berlin-Brandenburg wird ein „Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt“ gemäß Lärmklassen nach konkreten Messungen eingehoben.

In den **Nachtstunden** wird dieses um einen prozentuellen **Lärmaufschlag bis 500%** erhöht.

Anfechtung durch Airlines gerichtlich abgewiesen!

Entgeltordnung - Lärmentgelt

Flughafen Berlin-Brandenburg

Das niedrigste Lärmentgelt beträgt 40 €. In der Höchststufe (über 81 dB(A)) beträgt das Lärmentgelt 7.500 €. Je nach Uhrzeit fällt ein Nachtzuschlag zwischen 100% und 500% des Basisentgeltes an.

Lärmklasse <i>Noise Category</i>	Entgelt je Flugereignis <i>Charge for each flight event</i>
Entgelt je Flugereignis für Luftfahrzeuge bis 2.000 kg MTOM <i>Charge for each flight event for aircraft with an MTOM up to 2,000 kg</i>	
	10,00 €
Lärmklasse 1 <i>Noise category 1</i>	< 62,9 dB (A) < 62.9 dB (A)
	40,00 €
Lärmklasse 2 <i>Noise category 2</i>	63,0 bis 64,9 dB (A) 63.0 to 64.9 dB (A)
	50,00 €
Lärmklasse 3 <i>Noise category 3</i>	65,0 bis 66,9 dB (A) 65.0 to 66.9 dB (A)
	62,00 €
Lärmklasse 4 <i>Noise category 4</i>	67,0 bis 68,9 dB (A) 67.0 to 68.9 dB (A)
	80,00 €
Lärmklasse 5 <i>Noise category 5</i>	69,0 bis 70,9 dB (A) 69.0 to 70.9 dB (A)
	105,00 €
Lärmklasse 6 <i>Noise category 6</i>	71,0 bis 72,9 dB (A) 71.0 to 72.9 dB (A)
	220,00 €
Lärmklasse 7 <i>Noise category 7</i>	73,0 bis 74,9 dB (A) 73.0 to 74.9 dB (A)
	300,00 €
Lärmklasse 8 <i>Noise category 8</i>	75,0 bis 76,9 dB (A) 75.0 to 76.9 dB (A)
	510,00 €
Lärmklasse 9 <i>Noise category 9</i>	77,0 bis 78,9 dB (A) 77.0 to 78.9 dB (A)
	1.500,00 €
Lärmklasse 10 <i>Noise category 10</i>	79,0 bis 80,9 dB (A) 79.0 to 80.9 dB (A)
	3.000,00 €
Lärmklasse 11 <i>Noise category 11</i>	81,0 dB (A) < 81.0 dB (A) <
	7.500,00 €

Exkurs: RYANAIR – maximale Kostenexternalisierung

- 21,2% Marktanteil am Flughafen Wien im 1. Hj 2024 (AUA 45,2%)

News am 14.08.2024

News

AKTUELL | POLITIK | WIRTSCHAFT | MENSCHEN | LEBEN | SERVICE | SPECIALS

Wie konnte Ryanair Europa erobern?



HOME → AKTUELL → WIRTSCHAFT

Michael O'Leary hat Ryanair vom belächelten Billigflieger zur größten Fluggesellschaft Europas gemacht. Die irische Airline überzieht mit einem dichten Netz an Verbindungen und wächst auch in Österreich. Welche Strategie steckt dahinter und was kann die Iren jetzt noch stoppen?

„... **Das Geheimnis von Ryanair sind Kosten**, Kosten, Kosten. Nur wenn wir unsere Kosten unter Kontrolle haben, können wir unseren Passagieren günstige Preise anbieten“, erklärt Andreas Gruber, Chef von Laudamotion und bei Ryanair für Österreich verantwortlich. Mit 34 Euro Betriebskosten je Passagier (ohne Treibstoffkosten) liegt Ryanair heute deutlich vor den anderen Billiganbietern; Wizz kommt auf rund 47 Euro, EasyJet auf 79 Euro. **Rein in den Flieger, raus aus dem Flieger – alles muss so rasch wie möglich gehen, um die Jets kurz am Boden zu halten.** Dazu kommt eine hohe Auslastung (zuletzt bei rund 94 Prozent) und Nutzung von Flughäfen, die günstiger sind: In London fliegt Ryanair traditionell nach Stansted, nicht nach Heathrow oder Gatwick. ...

- **Nachtflugtreiber**
- **Alte laute Lauda-Flieger, die in Malta registriert sind**
- **Sozialdumping**

Flughafen Wien – ein Schlusslicht beim Anrainerschutz
Online Informationsveranstaltung am 24. September 2024

VEREIN DIALOGFORUM DES FLUGHAFEN WIEN

ARBEITSGEMEINSCHAFT DER BÜRGERINITIATIVEN UND SIEDLERVEREINE UM DEN FLUGHAFEN WIEN
(**ARGE**)

Flughafen Wien – ein Schlusslicht beim Anrainerschutz

Online Informationsveranstaltung am 24. September 2024

VEREIN DIALOGFORUM DES FLUGHAFEN WIEN

§ 2 der Statuten: ZWECK DES VEREINS

Der Verein, dessen Tätigkeit nicht auf Gewinn gerichtet ist und ausschließlich gemeinnützigen Zwecken dient, bezweckt:

Die Behandlung und Diskussion von Themen und Konflikten, die im Zusammenhang mit dem Fluggeschehen auf und rund um den Flughafen Wien sowie der Umsetzung der in der Abschlussvereinbarung des Mediationsverfahrens viemediation.at festgehaltenen Vereinbarungen entstehen.

Es geht also um den Anrainerschutz

DIALOGFORUM

Mitglieder - Beschlussfassung

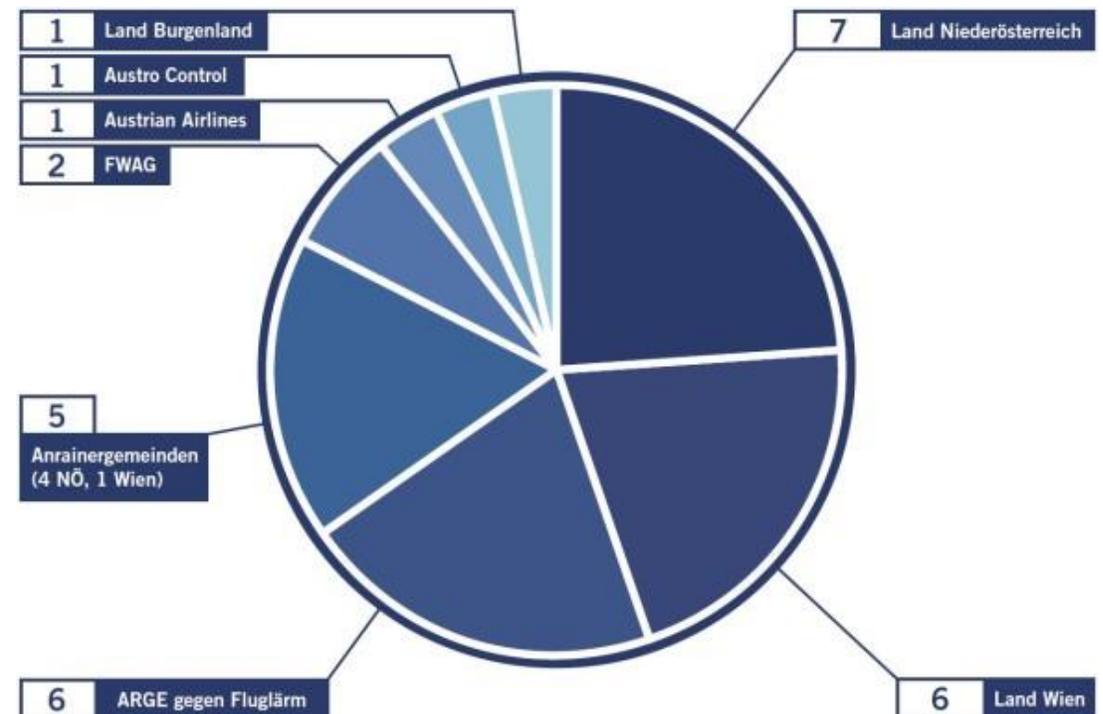
Im erweiterten Vorstand der alle Entscheidungen trifft, verteilen sich laut Statuten die 29 Stimmrechte auf die Gründungsmitglieder.

Beschlussfassung:

- Einstimmigkeit
- falls diese nicht zustande kommt, 2/3 Mehrheit
- Vetorecht für die Partei, die durch einen Beschluss zu einer Duldung, Unterlassung oder Leistung verpflichtet würde

So kann jede Anrainerschutzmaßnahme blockiert werden

- **„ARGE gegen Fluglärm“** im Organigramm bezieht sich auf die Arbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen und Siedlervereine um den Flughafen Wien, im Dialogforum vertreten durch Dr. Manfred Peter und Susanne Rynesch. Es gibt keine direkte Bürgerbeteiligung.



Flughafen Wien – ein Schlusslicht beim Anrainerschutz
Online Informationsveranstaltung am 24. September 2024

VEREIN DIALOGFORUM DES FLUGHAFEN WIEN

ARBEITSGEMEINSCHAFT DER BÜRGERINITIATIVEN UND SIEDLERVEREINE

UM DEN FLUGHAFEN WIEN (**ARGE**)

ERFAHRUNGSBERICHTE

Susanne Laschober MSc (Bürgerinitiative Rauchenwarth*)

Dr. Reinhard Ertl (Bürgerinitiative Ebergassing*)

*Mitglieder in der ARGE des „Dialogforums“ des Flughafen Wien

Das Dialogforum Flughafen Wien

- Das Dialogforum ist ein privater Verein, der von der Flughafen Wien AG finanziert wird.
- Das Dialogforum ist nicht unabhängig. Es agiert intransparent.
- Für die Mitglieder des Dialogforums bzw. der ARGE gegen Fluglärm (Vertreter der BürgerInnen im Dialogforum) ist die Zustimmung zu der 3. Piste Bedingung

ein „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ wieder. Die in diesem Vertrag festgehaltenen Vereinbarungen sind deshalb immer in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Der Verzicht der Gemeinden und des Vereines „Arbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen und Siedlervereine um den Flughafen Wien“, die Genehmigung einer 3. Piste politisch und juristisch mit den zu Gebote stehenden Mittel nicht zu bekämpfen und einen allfälligen Genehmigungsbescheid in Rechtskraft erwachsen zu lassen, stellt ein irreversibles Zugeständnis dar. Deshalb sind diese Umstände bei einem allfälligen Schiedsspruch zum Thema „Nachtflug“ entsprechend zu berücksichtigen.



Auszug aus dem „Mediationsvertrag“ (S. 7), der beim Beitritt zur ARGE anerkannt werden muss.

- Ein weiterer systemischer Nachteil des Dialogforums ist, dass einer Konsensfindung „breitester Raum“ eingeräumt wird und sich dadurch manche Prozesse durch unzählige Meetings über viele Jahre erstrecken. Viele Bürgerinitiativen verspüren hier eine gewisse Verzögerungs- und Zermürbungstaktik.

Erfahrungen der BI Rauchenwarth mit dem Dialogforum (Mitglied seit 2019 in der ARGE)



- Durch das Dialogforum sind für die Rauchenwarther BürgerInnen in den letzten Jahren nur Nachteile den Flugverkehr betreffend entstanden.
- Beispiel Nachflugverbot:
 - 2019, vor knapp 5 Jahren wurden die Forderungen zum Thema Nachtflug im Dialogforum eingebracht.
Der Fortschritt = 0
Ein Argument, das immer wieder angeführt wird ist, dass während der Covid Pandemie keine Meetings stattfinden konnten. Diese Aussage sagt viel über das Mindset des Dialogforums aus. Unternehmen haben in dieser Zeit Großtransformatoren gebaut. Mit dieser Aussage degradiert sich das Dialogforum zu einem Beschwichtigungskomitee, nur zum Zweck dem Flughafen Wien beim Expandieren den Rücken frei zu halten.
Das Dialogforum ist für seine Verzögerungs- und Zermübungstaktiken bekannt und wird zudem wie erwähnt vom Flughafen finanziert.
 - Interventionen bei der NÖ Landeshauptfrau Mikl-Leitner waren erfolglos. Sie hat wiederholt an das Dialogforum verwiesen.
 - Die Interessen der Niederösterreichischen BürgerInnen werden vom Vertreter des Landes Niederösterreich im Dialogforum nicht ernst- bzw. wahrgenommen.
- Beispiel technischer Lärmschutz:
 - Die Rauchenwarther BürgerInnen haben aktuell keinen Anspruch auf technischen Lärmschutz, obwohl Messungen von Einzelschallereignissen Spitzenwerte von bis zu 80 DB ergeben haben.

Erfahrungen der BI Rauchenwarth mit dem Dialogforum (Mitglied seit 2019 in der ARGE)



- Beispiel 3. Piste:
 - Eines der Hauptanliegen unserer Bürgerinitiative ist es, die 3. Piste zu verhindern, die quasi durch unsere Wohnzimmer gehen würde... 1,6 km von unserer Ortschaft entfernt... Mit dem Anliegen die 3. Piste zu verhindern sind wir an einige Medien herangetreten und es gab dazu diverse Artikel und Fernsehbeiträge.
 - Die BI Rauchenwarth wurde daraufhin von Mitgliedern des Dialogforums aufgefordert, diese Medienarbeit hinkünftig zu unterlassen, da die Akzeptanz der Errichtung einer 3. Piste am Flughafen Wien Bedingung für die Mitgliedschaft in der ARGE ist.
 - Als BI Rauchenwarth und Vertreter der BürgerInnen von Rauchenwarth kann man NICHT NICHT gegen die 3. Piste sein.

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?

- Das Dialogforum als Erfolgsmodell mag aus der Sicht der Flughafen Wien AG stimmen. Wahrscheinlich stimmt dies auch aus der Perspektive vieler Politiker*innen, die eine Auseinandersetzung mit den Sorgen ihrer Bürger*innen an das Dialogforum abschieben können.
- Schlussendlich dient das Dialogforum vorrangig dazu, die steigende Verkehrsentwicklung und die damit verbundene Lärmbelastung nicht zu reduzieren, sondern sie „im Dialog“ auf die umliegenden betroffenen Gemeinden zu verteilen.
- Das Dialogforum verweist auf Erfolge, die jedoch bei näherer Betrachtung angesichts der massiven Verkehrsentwicklung wenig plausibel klingen. Welche Verbesserungen sollen das bei der Lärmbelastung gewesen sein? Diese hat doch über die Jahre signifikant zugenommen!

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



- Schließlich darf nicht vergessen werden, dass etliche der Gemeinden und Bürgerinitiativen, die vor rund 20 Jahren an der Mediation teilnahmen, jenen Mediationsvertrag, der heute noch das Fluggeschehen regelt, NICHT unterschrieben und NICHT mitgetragen haben. Und dass viele, die es getan haben, inzwischen schmerzhaft erkennen, dass der damaligen Festlegung längst überholte wissenschaftliche Erkenntnisse und unzutreffende Verkehrsprognosen zugrunde liegen.

Conclusio:

Das aktuelle Set-up des Dialogforums ist nicht dafür geeignet, die Interessen der BürgerInnen ausreichend zu vertreten und deren Gesundheit zu schützen.

Bürgerinitiative Ebergassing („BI Herrschaftliche Breite Ebergassing“)

Dr. Reinhard Ertl

- Änderungen der Nachtflugrouten 2016/2017 brachten deutlich mehr Fluglärm in den Nachtstunden
- Fluglärmereignisse sind in den Nachtstunden lauter als am Tag, da eine Flugroute näher zum Ort verläuft
- Beitritt zur ARGE 2019
- 2019 hatten wir die Hoffnung, dass ein Nachtflugverbot nach Züricher Vorbild unsere Situation deutlich verbessern würde
- 2023 hat sich auch der Gemeinderat der Gemeinde Ebergassing einstimmig für ein Nachtflugverbot ausgesprochen
- Stand September 2024: In der ARGE können wir immer noch keine für uns wahrnehmbaren Fortschritte beim Thema Nachtflugverbot feststellen
- **FAZIT : Frustriert , Enttäuscht , Aussichtslos, ...**

Abschluss

Dr. Susanne Heger

Obfrau Verein Aviation Reset

The logo for 'aviation reset' features the text in a bold, blue, sans-serif font. To the right of the text is a stylized graphic consisting of several horizontal lines that curve and loop into a complex, abstract shape resembling a signal or a network diagram.

aviation reset

- Der Flughafen Wien ist als Schlusslicht im Anrainerschutz entlarvt.
- Das Dialogforum des Flughafen Wien ist für den Schutz der Interessen der AnrainerInnen nicht geeignet. Es steht auch im Widerspruch zu rechtsstaatlichen Grundsätzen, da es sich behördliche Kompetenzen anmaßt, die es als privater Verein nicht hat.
- 5 Jahre grüne Ministerin haben wenig Fortschritte gebracht. Die ÖVP hat maximal torpediert.
- Auf Ebene der Beamtenschaft ist ein Umdenken zu erkennen. So wird das BMK für 2025 erstmals den Nachweis der Lenkungswirkung der Lärmgebühren verlangen. Man setzt sich nun auch mit den Nachtflugregeln anderer Flughäfen auseinander.
- Für die Zukunft: Das BMK und die Austro Control sind maximal in die Verantwortung zu nehmen. Es ist ihre Aufgabe für den Schutz der betroffenen Bevölkerung vor den Belastungen des Luftverkehrs zu sorgen.

DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Online Informationsveranstaltung

24. September 2024