



Bürgerinitiative gegen Einflugschneise Penzing

BÜRGERINITIATIVE GEGEN EINFLUGSCHNEISE PENZING
www.14gegenflieger.at

NEWSLETTER JÄNNER 2005

Unsere Philosophie

Wir sind fortschrittlich und wirtschaftlich denkende Menschen. Zu unserer Kerngruppe gehören Fachleute aus Wissenschaft, Wirtschaft, Technik und Recht - Menschen, die es gelernt haben, Probleme umfassend zu beleuchten.

Es ist der Punkt erreicht, an dem der Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat zu mehr Schaden als Nutzen führt. Die Entwicklung der letzten Jahre dient nur und ausschließlich dem Gewinnstreben einer starken Wirtschaftslobby und hat längst nichts mehr mit der internationalen Anbindung unserer Stadt zu tun. Die Devise ist Wirtschaftswachstum um jeden Preis, auch um den Preis der Gesundheit, Lebensqualität und Sicherheit der Menschen.

Wir sind gegen:

- die Bündelung des Flugverkehrs über Penzing
- das vom Flughafen offen propagierte „Drehscheibenkonzept“, einen Transit- und Frachtumschlagplatz in unmittelbarer Nähe Wiens
- den Bau der dritten Piste

Wir sind für:

- die Streuung des Flugverkehrs über dem Westen Wiens als kurzfristige Maßnahme
- die Entlastung der Großstadt durch Einführung eines neuen Anflugverfahrens auf die Piste elf
- Ausbaustopp für den Flughafen

Unsere Themen:

Fluglärm, Sicherheit, Abgase, Transit- und Frachtumschlagplatz (Hub), Arbeitsplatzmärchen, Nachtflugverbot, Mediation und Dialogforum, gekurvter Anflug, Nachtflugverbot als Menschenrecht, Ausbau alte Piste, Errichtung neue Piste, Windproblematik u.a. sind unsere Aktivitäten.

Hinweis und Impressum

Sollten Sie die Zusendung des Newsletters nicht wünschen, so benachrichtigen Sie uns bitte per Retourmail office@14gegenflieger.at.

Medieninhaber, Herausgeber, Verleger und Verantwortlicher für den Inhalt:
Bürgerinitiative gegen die Einflugschneise Penzing (www.14gegenflieger.at)

Unterstützung:

Viele haben bei uns angefragt, wie sie uns unterstützen können. Die Antwort: In einer ersten Phase bitten wir Sie, uns zu helfen, eine breite Basis zu schaffen. Motivieren Sie Menschen sich zu informieren und diesen Newsletter anzufordern. [www.14gegenflieger.at – Button: NEWSLETTER] Schicken Sie ihn selbst weiter. Nur so können wir genug Menschen ansprechen und etwas in Bewegung setzen. Wir hoffen auf Hunderte neue Emailadressen.

... und vor Allem, werde Sie selbst aktiv ! Schreiben Sie Briefe und E-Mails an Flughafen, Austrocontrol, Politiker, Zeitungen etc..

Denn sonst werden spätestens im Frühjahr, wenn der Südost-Wind die winterliche Kälte vertreibt, wieder die Flugzeuge im Minutentakt über unsere Köpfe dröhnen.

Inhalt dieser Ausgabe:

1. Aktivitäten der Bürgerinitiative
2. Einfaches Grundwissen
 - 2.1 Bündelung versus Streuung
 - 2.2. Auskunft der ZAMG zu den Windverhältnissen
 - 2.3. Transit- und Frachtumschlagplatz
 - 2.4. Verhinderung neuer Anflugverfahren durch Bau der dritten Piste

1. Aktivitäten der Bürgerinitiative

Flugblatt und Protestmailaktion

Nachdem im Frühjahr und vor allem im Spätsommer eine massive Bündelung des Flugverkehrs über Penzing eintrat, beschloss die Bürgerinitiative gegen die Einflugschneise Penzing, die im Jahr 2002 gegen die Bündelung des Flugverkehrs über Penzing 3000 Unterschriften gesammelt hatte, wieder aktiv zu werden. Die Kerngruppe hat sich seither massiv erweitert, eine Homepage wurde eingerichtet und über eine Flugzettellaktion zum Protest aufgerufen. Zahlreiche Protestmails gingen an die Verantwortlichen.

Die Reaktionen waren äußerst schwach:

Gemeinderat Valentin (SPÖ), einer der Hauptverantwortlichen für die Bündelung des Flugverkehrs über Penzing und ein vehementer Verfechter des Flughafenausbaus, lud zu einem Informationstreffen ein. (Die BI lehnte vorerst ab, da die Sprecherin der BI bereits aufgrund zahlreicher Gespräche aus dem Jahr 2002 weiß, dass dies sinnlos ist. Wir kommen aber vielleicht noch darauf zurück.)

Bezirksvorsteher-Stellvertreter Pschirer ließ wissen, dass die Bezirksvertretung nichts tun könne. Die Penzinger Bezirksvorstehung dürfte zu diesem Thema, aus welchen Gründen auch immer, kein Interesse haben, der Bevölkerung wirklich zu helfen. Bei Beschwerden erreichen uns und andere Bürger nur Sammelbriefe mit beschwichtigenden Inhalten.

Umweltminister Pröll zeigte keinerlei Reaktionen. **Verkehrsminister Gorbach** ließ über einen seiner Mitarbeiter ausrichten, man möge abwarten bis die Flugzeuge leiser würden. Die Reaktion von **Umwelt-Stadträtin Ulli Sima** ist nicht nennenswert.

Beschwerdebrief an den Publikumsbeirat des ORF

Am 13.11.2005 wurde um 18:30 Uhr im Österreichbild die Sendung „Unternehmen Airport - Flughafen Wien-Schwechat“ – eine reine Propagandasendung des ORF für den Flughafen – ausgestrahlt. Die Bürgerinitiative hat sich mit einem Beschwerdebrief an den Publikumsbeirat des ORF gewendet und objektive und ausgewogene Berichterstattung verlangt.

Die Antwort war wenig befriedigend:

„.....Die Mitglieder des Beschwerdeausschusses haben keine Verletzung des ORF-Gesetzes oder der Programmrichtlinien durch diesen Beitrag festgestellt, auch wenn es angesichts der Diskussionen rund um den Ausbau der dritten Piste in Schwechat und der damit einhergehenden nachvollziehbaren Kritik von Betroffenen nicht geschadet hätte, wenn Aspekte der Anrainer- und Umweltbelastungen durch den Flugverkehr insgesamt zumindest erwähnt worden wären.

Treffen mit dem Penzinger Bezirksrat und Gemeinderat Gerstl

Mag. Gerstl (Verkehrssprecher der ÖVP Wien) kam aus eigener Initiative auf uns zu. Dass es ihm persönlich nicht an Verständnis mangelt, ist offensichtlich. Wir hoffen nun sehr, dass er auch innerhalb seiner Partei etwas bewirken kann.

Kontakt mit FPÖ

Die FPÖ hat vor den Wiener Wahlen den Penzinger per Flugblatt versprochen, gegen die Einflugschneise Penzing etwas zu tun. Daran hat die BI die Wiener FPÖ erinnert, und diese hat daraufhin im Dezember eine Anfrage an den Wiener Gemeinderat gestellt. Die Antwort ist noch ausständig. Unser Kontaktmann bei der Wiener FPÖ ist Herr Anton Mahdalik.

Pressekonferenz im Dezember:

Teilnahme an der Pressekonferenz des Dachverbandes der Fluglärmgegner im Presseclub Concordia am 6. Dezember 2005. Diese Pressekonferenz ergab einige sehr kritische Meldungen in den Tageszeitungen: *Die Presse* und *Kronenzeitung*. Die Artikel sind auf der Homepage www.14gegenflieger.at abrufbar.

Besuch des Wiener Flughafens:

Am 14.12.2005 fand ein Treffen am Flughafen zwischen Vertretern der BI und dem Leiter des „Dialogforums“ statt. Man zeigte viel Verständnis für die Probleme der Penzinger. Die Vertreter konnten viel über die Zusammenhänge des heftigen Flugverkehrs über Wien lernen. Die wesentlichen Erkenntnisse sind:

- Die Bündlung über Penzing ist zwar nicht beschlossen worden, findet aber dennoch statt.
- Eine Entlastung der Penzinger ist technisch leicht möglich, da nur ein Bruchteil der Anflüge direkt vom Westen (Abflugflughäfen) kommt. Die große Mehrzahl der Flüge werden für die Landung auf der Piste elf, bewusst über Penzing geführt, um andere Stadtteile gar nicht oder nicht so stark zu belasten.

- Warum das? Weil Penzing im Unterschied zum 13.,17.,18. und 19. Bezirk sowie zu Klosterneuburg kein „Prominenten Bezirk“ ist. Die wirklichen VIP's sind scheinbar hier am Westrand von Wien nicht zu Hause.
- Der Flughafen Wien bestätigt indirekt, dass nur **massiver Druck** aus der Bevölkerung ein Umdenken der Verantwortlichen erreichen kann.
- Der BI wurde empfohlen, am Dialogforum teilzunehmen (diese Entscheidung ist noch offen).

Die Reaktionen insgesamt:

Die BI verzeichnet in den letzten Monaten eine starke Zunahme der Kontakte aus der Bevölkerung und eine noch etwas zaghafte Gesprächsbereitschaft aus der Wiener Politik (zur Zeit nicht SPÖ).

2. Einfaches Grundwissen, das für das Verständnis unumgänglich ist

2.1 Bündelung versus Streuung

Der Landeanflug auf die Landepiste elf erfordert einen Geradeausanflug von mindestens zehn Kilometern. Noch im Jahr 2002 verlautbarte die Austro Control, dass im Bereich Kilometer zehn bis 18 vor der Landepiste die Flugzeuge „aufgefädelt“ werden müssen. Penzing liegt im Bereich von 18 bis 24 Kilometern Entfernung von der Landebahn, also vor dem „Einfädungsbereich“. Somit liegt Penzing in einem Bereich, der technisch im Hinblick auf den Landeanflug betrachtet nicht überflogen werden muss, schon gar nicht der sensitive Grünbereich ab Baumgarten Richtung Westen.

2002 brachte die Stadt Wien die Idee in das Mediationsverfahren ein, den Landeanflug gebündelt über Penzing zu führen. Daraufhin bildete sich unsere Bürgerinitiative gegen die Einflugschneise Penzing, die binnen Kürze 3000 Unterschriften gegen diesen Plan sammelte.

Der Plan, den Landeanflug über Penzing zu bündeln, wurde - offiziell - aufgegeben. (siehe Artikel im *Bezirksjournal* und in *Die Presse* aus 2002 - www.14gegenflieger.at [Button: Penzinger hintergangen].)

Dennoch: Heute wird der Landeanflug vornehmlich gebündelt über ganz Penzing geführt, und somit der längste Weg über dicht besiedeltes Gebiet gewählt (rund 79.000 Menschen alleine in Penzing). Nur vereinzelt werden vom Süden kommende Flugzeuge nicht oder nur teilweise über Penzing zur Landung geführt. Auffallend ist, dass Döbling sorgsam umflogen wird.

Gegen diese menschenverachtende Politik, die eine Gruppe von Bürgern ohne sachliche Rechtfertigung belastet, um eine andere zu entlasten, wehren wir uns.

2.2. Auskunft der ZAMG (Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik) zu den Windverhältnissen

Vielen von Ihnen ist sicherlich schon aufgefallen, dass in erster Linie bei Schönwetter der Anflug über den Westen Wiens erfolgt. Stimmt diese Beobachtung? Die BI fragte bei der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik – kurz ZAMG – an.

Zunächst muss man aber wissen, dass Flugzeuge gegen den Wind landen, somit bei Süd- und Südostwind der Anflug aus West und Nordwest erfolgen muss (dabei besteht bis acht Knoten Windstärke aus der Sicht der Luftfahrt eine Windstille.)

a) Zusammenhang zwischen Schönwetter und Südostwinden

Dieser von der Bürgerinitiative beobachtete Zusammenhang wurde von ZAMG bestätigt. Schönwetter und Süd-Südostwind sind typischerweise gepaart. Dies bedeutet folgendes Ergebnis: Da bei Südostwinden der Landeanflug über den Westen Wiens geführt werden muss (Landung gegen den Wind), finden die **Überflüge über die Stadt vornehmlich bei Schönwetter** statt.

b) Angebliche Zunahme der Südostwinde

Vielfach wurde das Gerücht verbreitet, der Landeanflug müsse jetzt häufiger als früher über Wien vorgenommen werden. Grund sei eine Zunahme der Südostwinde gegenüber den früher vorherrschenden Westwinden. Eine Anfrage bei der ZAMG konnte dies nicht bestätigen. Die Auskunft lautete:

Wohl komme es zu Schwankungen in einzelnen Jahren, **insgesamt** könne jedoch **keine Veränderung der Windverhältnisse in den letzten Jahren** festgestellt werden.

Um die Schönwettertage in unserem Leben genießen zu können, fordern wir auch aus diesem Grund dringend eine Entlastung unseres Wohngebietes vom Flugverkehr.

2.3. Drehscheibenkonzept, Transit- und Frachtumschlagplatz

Eine beliebte Rechtfertigung des Ausbaus des Flughafens Wien-Schwechat besteht darin zu behaupten, es würden halt alle fliegen wollen und es kämen eben so viele Flugzeuge. Diese Aussage ist nicht korrekt. Vielmehr arbeitet der Flughafen Wien-Schwechat gezielt daran, die Flugbewegungen zu erhöhen, er verfolgt offiziell das „Drehscheibenkonzept“: Transit wird forciert. Das Cargo-center wird massiv ausgebaut (Daten in unserer Homepage) und Airlines aktiv eingeladen, dieses zu nützen. Der Flughafen Schwechat rühmt sich selbst auf seiner eigenen Homepage, dass er nun Air China und andere asiatische Airlines erfolgreich für die Nutzung des Cargo-centers gewinnen konnte (Wien als Frachtumschlagplatz für Billigware aus Asien).

Hier nur einige „Kostproben“ aus den Daten des Flughafens (Quelle: www.viennaairport.com):

Am Flughafen Wien wurden in den **ersten neun Monaten 2005** mit 12.070.706 Passagieren um 7,3 Prozent oder rund 825.000 mehr Fluggäste als im Vergleichszeitraum des Vorjahres abgefertigt, womit er wiederholt stärker als der europäische Durchschnitt wuchs. Die Anzahl der Transferpassagiere stieg um 5,5 Prozent auf rund 4,1 Millionen, womit mehr als ein Drittel aller Fluggäste auf diesen Bereich entfallen. In Summe wurden 174.787 Flugbewegungen gezählt, ein Plus von 3,7 Prozent.

Schon 2004 wurden am Flughafen Wien 209.625 Tonnen (+21,0 Prozent) Fracht umgeschlagen. Im ersten Halbjahr 2005 stieg das Frachtvolumen auf 105.995 Tonnen (+7,9 Prozent).

Neben bereits bestehenden reinen Frachtflügen durch Asiana, zweimal pro Woche von und nach Seoul mit B747-400F, Korean fünfmal pro Woche, ebenfalls von und nach Seoul mit B747-400F sowie Eva Air zweimal pro Woche von und nach Taipeh mit MD11, startet nun ab 6. August 2005 China Airlines auch zweimal pro Woche von und nach Taipeh. Wien ist für China Airlines die siebente Cargodestination in Europa. **China Airlines, weltweit fünftgrößte Frachtfluggesellschaft, denkt bereits an eine Expansion ihrer Frachtflüge von und nach Wien für die nächsten Jahre.**

2.4. Verhinderung neuer entlastender Anflugverfahren durch Bau der dritten Piste

Noch im Jahr 2002 kündigten leitende Mitarbeiter der MA 22 der Wiener Stadtverwaltung Interessierten an, dass mit dem „curved approach“ Wien zur Gänze von den Landeanflügen entlastet werden würde. Gemeint ist ein gekurvter Anflug auf die Landepiste elf vom Süden ohne Überflug über das Stadtgebiet. Gerechnet wird mit der Einführung des gekurvten Anflugverfahrens in wenigen Jahren.

Heute steht fest, dass der Westen Wiens von dieser technischen Verbesserung nicht profitieren wird. Im Mediationsverfahren wurde festgelegt, dass der gekurvte Anflug für die dritte neue Piste reserviert ist, die so platziert werden soll, dass die Einführung des gekurvten Anfluges für die „alte“ Piste nicht mehr möglich ist. Die „neue“ Piste soll nämlich südlich parallel zur „alten“ Piste im Abstand von 2,4 km errichtet werden.

Folgt man heutigen Prognosen, so wird es in den nächsten zehn Jahren circa zu einer Verdoppelung der heutigen Landeanflüge über den Westen Wiens kommen.

Daher NEIN zum Bau der dritten Piste, die eine Entlastung Wiens verhindert.

Ihre
BÜRGERINITIATIVE GEGEN DIE EINFLUGSCHNEISE PENZING