



**ARGE**  
gegen Fluglärm

**Arbeitsgemeinschaft  
von Bürgerinitiativen  
und Siedlervereinen  
um den Flughafen Wien**

2320 Schwechat  
Möhringgasse 2 - 4  
ZVR-Zahl: 973772607

E-Mail: [arge.bsdialog@gmail.com](mailto:arge.bsdialog@gmail.com)  
Homepage: [www.argebsdialog.at](http://www.argebsdialog.at)  
Mobil: 0676/4070827

Nach der Ankündigung des Vorstands der FWAG bei der Pressekonferenz am 21.1.2020, wonach die Entscheidung über die Errichtung einer 3. Piste am Flughafen Wien erst in den nächsten beiden Jahren getroffen werde, ist mit einer Inbetriebnahme dieser Piste erst nach 2030 zu rechnen. Die Flugbewegungen am Flughafen Wien haben 2019 die Zahl von 281.517 erreicht. Mit einem weiteren Wachstum ist zu rechnen. Schon 2018 musste eine Ausweitung der bestehenden Fluglärmzonen festgestellt werden. Das wird 2019 wieder der Fall sein.

Die ARGE gegen Fluglärm hält es daher für angebracht, den Stand der bisherigen Durchführung des technischen Lärmschutzes gem. Punkt III des allgemeinen Mediationsvertrags zu evaluieren. Sie stellt daher den Antrag, die im Folgenden formulierten Fragen zu Absätzen des Punktes III „Technischer Lärmschutz“ des allgemeinen Mediationsvertrages (MV) zu beantworten und das Ergebnis in angemessener Zeit mitzuteilen. Da es gem. Abs. 11 der FWAG oblag bzw. obliegt, die Organisationsform der Durchführung des techn. Lärmschutzes festzulegen, werden der Evaluierungsantrag und die ausformulierten Fragen an die FWAG gerichtet.

1. Die Abs. 1 bis 5 enthalten die Definitionen, die Ziele und Kostentragung für den techn. Lärmschutz. Die Abs. 1, 5, 7 und 8 bestimmen die Fluglärmzonen für Tag und Nacht, für Sydney Tag und Sydney Nacht. Dabei wird keine Unterscheidung nach der Verursachung der Fluglärmzonen nach einem 2-Pistenbetrieb oder einem 3-Pistenbetrieb gemacht. Der Abs. 9, in dem die Reihenfolge der Durchführung der Maßnahmen festgelegt ist unterscheidet jedoch zwischen „derzeit belasteten Gebieten“ und „neu betroffenen Gebieten“, in denen die Maßnahmen bis zur Inbetriebnahme der 3. Piste durchgeführt sein sollten. Abs. 10 legt fest, dass die Umsetzung der Maßnahmen des techn. Lärmschutzes flächendeckend zu erfolgen hat. Der hier geregelte Masterplan, der bis 31.10.2005 zu erstellen war, sollte endgültig und detailliert, bezogen auf die einzelnen Siedlungsgebiete, festlegen, in welcher Reihenfolge die Maßnahmen des techn. Lärmschutzes gem. den Bestimmungen des Punktes III MV umgesetzt werden. Konsens bestand darüber, dass grundsätzlich mit den jeweils am stärksten durch Fluglärm belasteten Gebieten begonnen werden soll. Die konkreten Zonen (in denen solche Maßnahmen durchgeführt werden) waren in Einzelverträgen zwischen der FWAG und den Gemeinden festzulegen. Da in diesen Regelungen sowohl Gebiete, die durch das bestehende 2-Pistensystem belastet waren (und sind), als auch Gebiete, die durch ein künftiges 3-Pistensystem belastet werden angesprochen werden, waren für den Masterplan und die Einzelverträge wohl Karten über die Fluglärmzonen im 2-Pistensystem und Karten über die angenommenen Fluglärmzonen in einem künftigen 3-Pistensystem erforderlich. Gibt es diese Karten über die Fluglärmzonen im 2-Pisten- und im 3-Pistensystem? Um die Vorlage dieser Karten wird ersucht.
2. Der Abs. 6 enthält die Regelung für Kleinneusiedl. Einleitend wird festgehalten, dass Konsens darüber besteht, dass in der Nacht ausschließlich Siedlungsgebiete in Kleinneusiedl einen  $Leq > 54dB$  aufweisen. Dieser Konsens stammt aus dem Juni 2005, ist also 15 Jahre alt und seither hat der Flugverkehr erheblich zugenommen. Gibt es jetzt neue Siedlungsgebiete in anderen Gemeinden mit einem  $Leq > 54dB$ ?

3. Der erste Unterpunkt des Abs. 6 normiert, dass unmittelbar nach Abschluss des MV eine Arbeitsgruppe Gemeinde Kleinneusiedl/FWAG eingerichtet wird. Wann wurde diese Arbeitsgruppe eingerichtet?
4. Der nächste Unterpunkt des Abs. 6 bestimmt, dass innerhalb eines Jahres nach Abschluss des MV ein strategischer Ortsentwicklungsplan für Kleinneusiedl entwickelt wird. Wurde dieser Ortsentwicklungsplan entwickelt und wann war er fertiggestellt?
5. Die beiden nächsten Unterpunkte des Abs. 6 legen fest, dass mit der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen unmittelbar nach Abschluss des MV begonnen und angestrebt wird, diese innerhalb von 3 Jahren vollständig durchzuführen und abzuschließen, wobei dafür ein Kostenrahmen von höchstens 12,7 Mio. € besteht.  
Welche Lärmschutzmaßnahmen wurden im Sonderprogramm Kleinneusiedl durchgeführt, wann waren diese vollständig durchgeführt und abgeschlossen und welche Finanzmittel wurden dafür eingesetzt? Welche dieser Maßnahmen waren in Lärmschutzzonen des 2-Pistensystems und welche in Lärmschutzzonen des 3-Pistensystems?
6. Der Abs. 7 normiert die Definitionen und Ziele für den Lärmschutz in der Nacht und bestimmt, dass die Kosten dafür zu 100 % von der FWAG übernommen werden. Im nächsten und letzten Unterpunkt des Abs. 7 wird bestimmt, dass mit der Umsetzung dieser Maßnahmen unmittelbar nach Abschluss des MV begonnen und angestrebt wird, diese Maßnahmen für die derzeit und in den nächsten Jahren in den niederösterreichischen Gemeinden Betroffenen innerhalb von 3 Jahren vollständig durchzuführen und abzuschließen.  
Welche Maßnahmen wurden in Umsetzung dieser Bestimmungen in welchen Gemeinden Niederösterreichs umgesetzt, wann waren diese Maßnahmen vollständig durchgeführt und abgeschlossen und welche Kosten wurden dafür von der FWAG übernommen? Welche dieser Maßnahmen waren in Lärmschutzzonen des 2-Pistensystems und welche in Lärmschutzzonen des 3-Pistensystems?
7. Abs. 9 regelt die Reihenfolge der Umsetzung und Durchführung der Maßnahmen des techn. Lärmschutzes nach III des MV. Die Maßnahmen für Kleinneusiedl und die Nachtwerte sollten unmittelbar nach Abschluss des MV beginnen und möglichst innerhalb von drei Jahren abgeschlossen sein, wobei dafür von der FWAG jährlich ein Finanzierungsrahmen von ca. 2 Mio. zur Verfügung gestellt wird. Danach wurde in den vorstehenden Fragen gefragt. Im Anschluss daran sollten diese Maßnahmen in der zeitlichen Reihenfolge FLZ 3, FLZ 2, FLZ 1 und dann Sydney umgesetzt werden. Dabei sollten zum Zeitpunkt des MV Vertragsabschlusses belastete Gebiete jeweils vorgezogen werden. Die Maßnahmen in der FLZ 3 und in den Nacht-Zonen bei neu betroffenen Gebieten und die Maßnahmen nach Abs. 8 (Sydney) sollten bis zur Inbetriebnahme einer 3. Piste umgesetzt sein.  
Welche Maßnahmen wurden in welchen Gemeinden im Anschluss an die Umsetzung von Kleinneusiedl und der Nachtregelung (Abs. 6 und 7) in welchen Jahren umgesetzt und welche Kosten wurden in den jeweiligen Jahren dafür aufgewendet? Welche dieser Maßnahmen waren in Lärmschutzzonen des 2-Pistensystems und welche in Lärmschutzzonen des 3-Pistensystems?
8. Abs. 10 sieht vor, dass die Maßnahmen des techn. Lärmschutzes flächendeckend erfolgen. Dazu sollte zwischen der FWAG, den betroffenen Gemeinden und den Bürgerinitiativen in diesen Gemeinden bis 31.10.2005 ein Masterplan festgelegt werden, in dem endgültig und detailliert, bezogen auf die einzelnen Siedlungsgebiete festgelegt wird, in welcher Reihenfolge und wann die vorgesehenen Maßnahmen des techn. Lärmschutzes umgesetzt werden. Konsens bestand, dass jeweils mit den am stärksten durch Fluglärm belasteten Siedlungsgebieten

begonnen werden soll. Die konkreten Zonen sind in den Einzelverträgen zwischen der FWAG und den Gemeinden festgelegt.

Gibt es diesen Masterplan, welche Gemeinden und Bürgerinitiativen haben an der Erstellung mitgearbeitet. Wann wurde er festgelegt? Welche dieser Maßnahmen waren in Lärmschutzzonen des 2-Pistensystems und welche in Lärmschutzzonen des 3-Pistensystems? Um die Vorlage dieses Masterplans wird ersucht. In welchen Einzelverträgen der FWAG mit welchen Gemeinden wurden welche konkreten Zonen festgelegt. Um die Vorlage jener Vertragsteile, in denen diese konkreten Zonen festgelegt sind wird ersucht.

9. Abs. 17 legt fest, dass die FWAG nach den dort genannten Bedingungen die Errichtung von Wintergärten finanziert bzw. mitfinanziert. Bei der Errichtung von welchen Wintergärten in welchen Gemeinden hat die FWAG Finanzierung in welchem Ausmaß geleistet? Welche dieser Maßnahmen waren in Lärmschutzzonen des 2-Pistensystems und welche in Lärmschutzzonen des 3-Pistensystems?

10. Der Abs. 18 regelt die Ablöse von Liegenschaften zu den dort genannten Bedingungen. Welche Gebäude in welchen Gemeinden wurden nach diesem Absatz abgelöst und welcher Betrag wurde dafür aufgewendet. Waren, wenn es Ablösen gegeben hat, diese Liegenschaften in Lärmschutzzonen des 2-Pistensystems oder in Lärmschutzzonen des 3-Pistensystems?

Mit freundlichen Grüßen



*Dr. Manfred Peter, Obmann  
Arbeitsgemeinschaft von  
Bürgerinitiativen und Siedlervereinen  
um den Flughafen Wien  
Tel. & Fax: 02230/2421  
Mobil: 0676/4070827  
Mail: [arge.bsdialog@gmail.com](mailto:arge.bsdialog@gmail.com)*