

Bürgerinitiative Stop-Fluglaerm Wien Süd-West,  
Zustelladresse: Kardinal Pifflgasse 16, 1130 Wien  
[stop-fluglaerm@aon.at](mailto:stop-fluglaerm@aon.at)

An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
per E-Mail an: [aktionsplanung-flug@bmvit.gv.at](mailto:aktionsplanung-flug@bmvit.gv.at)

Wien, am 20. Mai 2009

## **Stellungnahme zum Aktionsplan Teil B13 – Flugverkehr:**

Der vorliegende Aktionsplan ist oberflächlich und völlig unzureichend, wir fordern eine komplette Neuerstellung unter Zuziehung von einschlägig Erfahrenen, wozu wir unsere Mitarbeit auch gerne anbieten. Anbei unsere Anmerkungen zu den wenigen Details:

### **ad 3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN:**

Die gewählten Schwellenwerte sind aufgrund der Durchschnittsbildung für den stoßweisen Fluglärm viel zu hoch und als Basis nicht geeignet. Außerdem liegen sie weit über den von der WHO geforderten Werten.

Die Umwelthanwaltschaft Wien hat schon 2005 die WHO-Werte Lden 55 dB (A) und Lnight 45 dB (A) gefordert und das österr. Umweltbundesamt stellt im 8. Kontrollbericht, Punkt 8.3 "Zusammenfassende Bewertung und Ausblick" fest, dass die Schwellenwerte für Fluglärm zu hoch sind und auf Lden 55 dB (A) und Lnight 45 dB (A) herabgesetzt werden sollten.

### **ad 5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND und ad 6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGS- BEDÜRFTIGEN SITUATIONEN**

Daß in der Tageskonfliktzone nur 7 und in der Nacht nur 187 Menschen (von Lärm) betroffen wären, bestätigt die unter (3) geäußerte Kritik. Der Verdacht unzureichender Kompetenz oder Gewissenhaftigkeit der Verfasser und/oder Verantwortlichen des Aktionsplanes liegt für uns nahe.

Die Tatsache dass Fluglärm impulshaft auftritt und daher z.B. im Minutentakt über das Wiental landende Flugzeuge nachweislich als sehr störend empfunden werden, aber auf Grund der Mittelung der Grenzwert nicht erreicht wird, ist nicht berücksichtigt.

Es wurden auf den Lärmkarten NUR EXTREM belastete Bereiche dargestellt werden, in denen bereits akut gesundheitsgefährdende Zustände herrschen.

### **ad 8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASS- NAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG**

Insbesondere: „Luftfahrzeuge werden unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 150, entspricht in etwa einer Höhe von 4.500 m über dem Meeresspiegel) **im Regelfall** derart geführt, dass ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist.“

Dies spricht für eine besondere Realitätsferne der Verfasser, da diese Maßnahme nur in Ausnahmefällen konsequent umgesetzt wird (bzw. werden kann) und – u.a. ob der Dichte des Flugverkehrs – meist sogar Flugsicherungsmaßnahmen/-Regeln widerspricht.

#### **ad 9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG**

Auf eineinhalb Seiten wird hier ausgeführt, dass **keine** sinnvollen und wirkungsvollen Maßnahmen zum Schutz der lärmgeplagten Bevölkerung umgesetzt wurden und werden. Ein Armutszeugnis.

#### **ad 10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN**

„-“, (... Bindestrich).

Hier stimmen wir der Erkenntnis der Verfasser zu, es geschah/geschieht auch in anderen Zuständigkeitsbereichen „-“, (... NICHTS!).

**Da im Verfasserkreis offensichtlich kein Know-How für sinnvollere Maßnahmen einer Aktionsplanung vorhanden ist, fordern wir als Vertreter von tausenden Bürgern, die unsere Forderungen bereits unterzeichnet haben:**

- Die Senkung der derzeitigen Lärm-Grenzwerte unter oder auf die WHO-Werte: Lden 55 dB (A) und Lnight 45 dB (A).
- Die tatsächliche Belastung durch Fluglärm soll mittels Umfragen und/oder Studien ermittelt werden.
- Die Publikation der Anzahl der Überflüge pro Zeit und Bezirk und der maximalen Impulsbelastungen, z.B. als Differenz zum - ortsüblichen – Umgebungslärm.
- Eine zahlenmäßig absolute Beschränkung (Deckelung) der Zahl von Starts und Landungen.
- Ein konsequentes Nachtflugverbot (ausgenommen lebensrettende Maßnahmen etc.).
- Ein breites Überflugverbot dicht besiedelter Gebiete.
- Die Einstellung der kostenintensiven Vorbereitungen für die 3. Piste am Schwechat Flughafen unter Berücksichtigung einer Kosten-Nutzen-Gegenüberstellung.
- Den Überflug-Schutz von Naturschutzgebieten und „Biosphärenparks“.
- Die Besteuerung von Flugtreibstoffen analog KFZ-Treibstoffen.
- Lärmabhängige Start- und Landegebühren in einer Höhe, dass sie auch steuernd wirken.
- Der 23. Wr. Gemeindebezirk gehört nicht zur Wiener Schutzzone, die in den 1950er Jahren festgelegt wurde. Er wurde in den letzten Jahrzehnten massiv in Richtung hochqualitative Wohngebiete ausgebaut. Trotzdem wurde 2004 eine neue Startroute über den 23. Bez. gelegt. Eine Maßnahme des Aktionsplans im Rahmen „entsprechende Flächennutzungsplanung“ muss daher eine Rücknahme der 2004 eingeführten Startroute über Wien-23 sein.
- Der Hauptzuwachs des Flugverkehrs in Schwechat besteht in Cargo- und Ost-Transferflügen. Es bestehen keinerlei Verpflichtungen diese abzuwickeln, noch bringen diese Flüge für die Bewohner der Region Ost-Österreich irgendeinen wesentlichen Vorteil. Deshalb ist es nach Interessensabwägung im Sinne Österreichs, seine Bevölkerung vor unnötiger Transferbelastung zu schützen.
- Anpassen (anheben) der Mindestflughöhe über bewohnten Gebieten an die flugtechnischen Möglichkeiten.
- Strafzahlungen der Fluglinien bei Missachtung vorgegebener Flugrouten und –höhen.
- Verfahren zur Flugroutenänderung mit Anrainerrecht der betroffenen Bevölkerung,

- Einen langfristigen Plan zur Verlegung des Flughafens,
- Die Untersuchung einer Option eines Gemeinschaftsflughafens Wien-Preßburg-Budapest in wenig besiedeltem Gebiet und einer entsprechenden Hochgeschwindigkeitszuganbindung.

Für Erklärungen und Rückfragen stehen wir gerne auch persönlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**Bürgerinitiative Stop-Fluglaerm Wien Süd-West,**

Mödritsch, Hofmann

[stop-fluglaerm@aon.at](mailto:stop-fluglaerm@aon.at)