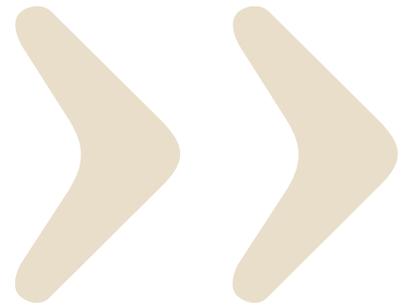




ABSCHLUSSDOKUMENTE

MEDIATIONSVERFAHREN FLUGHAFEN WIEN

ABSCHLUSSDOKUMENTE MEDIATIONSVERFAHREN FLUGHAFEN WIEN



FÜR DIE RICHTIGKEIT DER AUSFERTIGUNG:

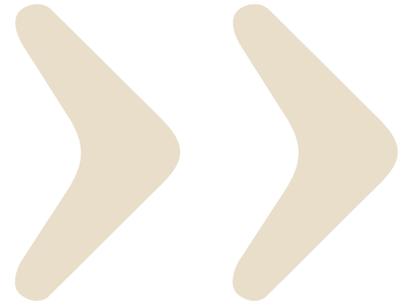
Dr. Ursula König
Mediatorin

Dr. Thomas Prader
Rechtsanwalt und Mediator

Univ. Prof. Dr. Horst Zilleßen
Mediator



ZUSAMMENFASSUNG



sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien
und Erklärungen der Verfahrens-Parteien

- I. Präambel
- II. Verfahrensablauf
- III. Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“
- IV. UVP-Verfahren 3.Piste
- V. Prozessvereinbarungen
- VI. Nachtflugregelung
- VII. Technischer Lärmschutz
- VIII. Bodenlärm
- IX. Lärmzonendeckelung
- X. Landwirtschaft
- XI. Umweltfonds
- XII. Regionales Konfliktmanagement
- XIII. Schiedsvertrag
- XIV. Verbindlichkeitsklausel
- XV. Begleitforschung
- XVI. Unterstützung durch Sachverständige
- XVII. Erklärungen der Verfahrensparteien
- XVIII. Beilagenverzeichnis
- XIX. Beilagen

I. PRÄAMBEL

DIE SITUATION

Fünf Jahre Arbeit haben ihren Abschluss gefunden. Die Ziele, die in der Mediationsvereinbarung vom März 2001 gesteckt wurden, konnten grossteils erreicht werden. Möglich wurde der Erfolg durch das kontinuierliche Engagement von Vertreterinnen und Vertretern aller Parteien, die miteinander um Verstehen und Verständnis gerungen und viel Energie und Zeit eingesetzt sowie Kreativität im Umgang mit den gemeinsamen Anliegen entwickelt haben.

GRUNDKONFLIKT: ÖKONOMISCHE RATIONALITÄT UND RUHEBEDÜRFNISSE

Ausser Frage stand von Beginn an, dass die Region Wien / Niederösterreich einen internationalen Flughafen erhalten will. Wie jedoch die Entwicklung der Region, des Flughafens, der Gemeinden und ihrer Bewohner in Zukunft aussehen sollte, war offen. Der Grundkonflikt, der allen einzelnen Themen zu Grunde liegt, ist der Ausgleich zwischen vielfältigen ökonomischen Interessen und den Bedürfnissen nach Lebensqualität, insbesondere nach Ruhe und Schlaf, die sich nur in sehr beschränkter Masse mit ökonomischen Massnahmen kompensieren lassen.

GEIST DES VERFAHRENS

Die Mediation war geprägt durch den Versuch, mit dieser Spannung umzugehen und eine Balance zwischen den beiden Polen zu finden. Es wurde klar, dass diese Spannung nicht dadurch aufgehoben werden kann, dass man ausschliesslich den Standpunkten der ökonomischen oder ausschliesslich den Standpunkten auf der Seite der Ruhebedürfnisse Rechnung trägt.

GRENZEN DER MEDIATION

Mediation hat auch Grenzen aufgezeigt. Die allgemeine gesellschaftspolitische Frage, ob permanentes wirtschaftliches Wachstum und nachhaltige Entwicklung vereinbar sind, konnte nicht im Rahmen der Suche nach Lösungen bei diesem Projekt beantwortet werden.

Dort wo die Einflussmöglichkeiten der Verfahrensteilnehmer nicht gegeben sind, z.B. in der Diskussion um eine Besteuerung des Kerosins oder der Eigentümerverhältnisse in Bratislava, ist es unmöglich, innerhalb der Mediation Lösungen zu vereinbaren.

PRINZIPIEN DER MEDIATION

Miteinander Lösungen zu suchen ist eine schwere Aufgabe. Sie verlangt von den Beteiligten, bei den eigenen Interessen zurückzustecken, um im Interesse der Allgemeinheit gemeinsame Lösungen zu finden. Voraussetzung dafür war und ist, dass

- alle Argumente und Anliegen ernst genommen und behandelt werden.
- Fairness im Umgang miteinander erfahren und in den Lösungen verwirklicht wird.

Das erste Prinzip war Kooperation statt Florianiprinzip.

Das zweite Prinzip lautete, dass stärkste Belastung die grösste Aufmerksamkeit verdient.

Das dritte Prinzip setzt den Rahmen der Beurteilung der Lösungen: Lösungen sind im Gesamtkontext und nicht einzeln zu sehen.

PARTIZIPATION UND VERANTWORTUNG

Mitreden und mitbestimmen ist ein legitimer Anspruch, der allerdings die Bereitschaft impliziert, Verantwortung zu übernehmen. Die Unterzeichnenden der Verträge sowie dieser Zusammenfassung dokumentieren mit ihren Unterschriften, dass sie dazu bereit sind.

DIE DIMENSION DER ZEIT

Zirka 50-jährige Entwicklungen haben Konflikte geschaffen, die in dem fünf Jahre dauernden Mediationsprozess bearbeitet wurden. Ein Teil der Konflikte konnte bis in den Juni 2005 durch konkrete Vereinbarungen geregelt werden. Manche Konflikte übersteigen den Rahmen dessen, was die Beteiligten der Mediation – einem auf der Zeitachse im Vergleich zur Entwicklung der Situation kurzfristigen Prozess – lösen können. So wurden auch Themen benannt, zu denen nicht sofort und schon gar nicht angesichts einer offenen Zukunft mit ihren Entwicklungsmöglichkeiten und Unsicherheiten konkrete Lösungen ermittelt werden konnten.

NACHHALTIGKEIT

Die Spannung des Grundkonflikts spiegelt sich in allen Vereinbarungen, die sich den drei Säulen der Nachhaltigkeit zu sozialen, ökonomischen und ökologischen Themen zuordnen lassen.

VERANTWORTUNG FÜR DIE ZUKUNFT

In dem Anspruch, möglichst nachhaltige Regelungen zu vereinbaren, steckt auch die gemeinsame Verantwortung für die zukünftige Entwicklung. Diese Verantwortung wahrzunehmen, bedeutet einen Prozess vorzusehen, der in der Zukunft einen konstruktiven Umgang mit Konflikten erlaubt. Die neue Qualität liegt in dem Ansatz, die nachhaltige Entwicklung nicht als ein einmal zu beschließendes Ergebnis, sondern eben selbst als gemeinsamen, langfristigen Prozess zu sehen.

VERANTWORTUNG DER VERTRETER

Die Verantwortung der Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Verfahrensparteien ist nicht leicht zu tragen. Als Personen sind sie nicht nur für die Interessen ihrer Gruppierung verantwortlich, sondern in den gemeinsamen Ergebnissen auch vor einer allgemeinen Öffentlichkeit.

UNVOLLKOMMENHEIT DER ERGEBNISSE

Diese Verantwortung wiegt umso schwerer, weil es nicht nur Erfolge zu verzeichnen gibt und auch jeder Erfolg gleichzeitig Verzicht beinhaltet. Auch sind nicht alle gleich erfolgreich. Ein Maßstab für die Beurteilung des Erfolges für jede Verfahrenspartei war der Vergleich der Mediation mit den möglichen Ergebnissen des UVP-Verfahrens.

SCHLUSS / HOFFNUNG

Das Bewusstsein über die Unvollkommenheit der Ergebnisse lässt sich als erster Schritt in eine gemeinsam zu gestaltende Zukunft begreifen. Denn das gemeinsame Suchen nach Lösungen ermöglicht laufende Verbesserungen.

II. VERFAHRENSVERLAUF

Am 17. Juli 2000 haben Vertreter der Flughafen Wien AG, regionaler und überregionaler Bürgerinitiativen, Bürgermeister von Nachbarschaftsgemeinden, Vertreter der Länder Wien und Niederösterreich sowie der Umweltschutzverbände der Länder Wien und Niederösterreich anlässlich einer Pressekonferenz öffentlich bekannt gegeben, dass es der gemeinsame Wille dieser Parteien ist, ein Mediationsverfahren vorzubereiten und einzuleiten. Es wurde eine Vorbereitungsgruppe etabliert, die von Dr. Thomas Prader, Rechtsanwalt und Mediator, geleitet wurde.

In der vierten Sitzung dieser Vorbereitungsgruppe am 27. September 2000 wurde ein Mediationsteam, bestehend aus Dr. Ursula König, Univ. Prof. Dr. Horst Zillesen und Mag. Gerhart Fürst beauftragt, das Mediationsverfahren zu leiten. Im Frühjahr 2003 ist Mag. Gerhard Fürst freiwillig aus dem Mediationsverfahren ausgeschieden. Seit diesem Zeitpunkt wurde das Mediationsverfahren durch das Mediationsteam Dr. Ursula König und Univ. Prof. Dr. Horst Zillesen gemeinsam mit Dr. Thomas Prader geleitet

Am 1. März 2001 wurde die Mediationsvereinbarung abgeschlossen. Diese Mediationsvereinbarung wurde im Laufe des Verfahrens mehrfach geändert. Die zuletzt gültige Fassung ist dieser Zusammenfassung als Beilage angeschlossen (Blg./J).

Als Gegenstand des Mediationsverfahrens wurden die Ausbautvorhaben der Flughafen Wien AG und die aktuelle Fluglärmbelastung im 2-Pisten-System vereinbart.

In der zehnten Sitzung des Mediationsforums am 27.5.2003 wurde der Themenbereich „Aktuelle Fluglärmbelastung“ mit dem Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ abgeschlossen (siehe Pkt. III.). Vom Mediationsverfahren getrennt wurde ab dem Frühjahr 2004 der Evaluierungsprozess aufgrund des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ durchgeführt.

Im Herbst 2003 wurde das Mediationsverfahren zu den Themen „Ausbautvorhaben der Flughafen Wien AG“ und den damit im Zusammenhang stehenden Themen wie beispielsweise „Nachtflugregelung, Technischer Lärmschutz, Regionales Konfliktmanagement, Lärmzonendeckelung, Festlegung von Widmungsgrenzen, Umweltfonds etc.“ fortgesetzt.

Am Verfahren beteiligten sich anfänglich 51 Parteien (Flughafen Wien AG, Austro Control, Austrian Airlines Group, Nachbarschaftsgemeinden, Bezirksvorstehungen Wien, Länder Wien und NÖ, Umweltschutzverbände Wien und NÖ, regionale und überregionale Bürgerinitiativen, Siedlervereine, Kammern, Verbände, Standortvertreter der Unternehmen und ArbeitnehmerInnen, Nationalpark Donau-Auen, Vertreter aller damals in den Landtagen von Wien und NÖ vertretenen politischen Parteien).

Im Zuge des Verfahrens schieden zwei Bürgerinitiativen (Mai 2003, Dezember 2004) aus. Das Liberale Forum schied aus, da es nach den letzten Wiener Gemeinderatswahlen nicht mehr im Landtag vertreten war. Als weitere Verfahrensparteien wurden drei Gemeinden und drei Bürgerinitiativen aufgenommen, so dass das Verfahren mit insgesamt 54 Parteien beendet wurde.

Außerdem wurde zwei niederösterreichischen Gemeinden, drei Bürgerinitiativen und der Bezirksvorstehung Liesing der Beobachterstatus im Verfahren zuerkannt. Mit der 15. Sitzung des Mediationsforums wurde das Mediationsverfahren Flughafen Wien mit Unterfertigung der rechtsverbindlichen Verträge sowie dieser Zusammenfassung, die sämtliche Ergebnisse des Mediationsverfahrens beinhaltet, abgeschlossen.

Von den am Mediationsverfahren beteiligten Bürgerinitiativen und Siedlervereinen, die sich ganz bzw. im Wesentlichen zu den Ergebnissen des Mediationsverfahrens bekennen, wurde ein Verein „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ gegründet. Somit wurde institutionell und vertraglich abgesichert, dass VertreterInnen von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen im Beirat des Umweltfonds – Fonds zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Region rund um den Flughafen Wien –, ebenso vertreten sein werden wie im Verein Dialogforum Flughafen Wien, dem in Zukunft die Umsetzung und Absicherung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens im Rahmen eines regionalen Konfliktmanagements obliegt. Dadurch wurde aber auch sichergestellt, dass zukünftig entstehende Bürgerinitiativen eingebunden werden können.

Diese Zusammenfassung fasst sämtliche Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens zusammen und enthält die unterschiedlichen Erklärungen der einzelnen am Verfahren beteiligten Parteien. Im Anhang sind sämtliche Verträge und sonstigen relevanten Dokumente enthalten.

III. TEILVERTRAG „AKTUELLE MASSNAHMEN“

1.) BETEILIGTE PARTEIEN:

Am 27. Mai 2003 beschlossen folgende Parteien den Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ in der 10. Sitzung des Mediationsforums:

Marktgem. Enzersdorf/Fischa, Gem. Zwölfaxing, Gem. Rauchenwarth, Marktgem. Schwadorf, Stadtgem. Fischamend, Stadtgem. Groß-Enzersdorf, Stadtgem. Schwechat, Österreich Plattform Fluglärm, Plattform gg. die 3. Piste, BI AL Schwechat, BI Fischamend, Schwadorf gg. 3. Piste, Siedlerverein Lobau, BI Pro Margarethen, BI Bürgerforum Haslau/Maria Ellend, BI Enzersdorf/Margarethen, BI Götzendorf/Pischlsdorf, Bürgerlärm gg. Fluglärm, Land Wien, Land Niederösterreich, Austro Control, Austrian Airlines, Flughafen Wien AG, Grüne NÖ, FPÖ NÖ, ÖVP NÖ, SPÖ NÖ, ÖVP Wien, SPÖ Wien, Zentralverband der Kleingärtner Österreich, Arbeiterkammer Österreich, StandortmitarbeiterInnenvertreter, Bezirksbauernkammer Bruck/Leitha – Schwechat, Wirtschaftskammer Österreich, Airport Jet-Set Service, , NÖ Werbung, Tourismusverband Wien, Bezirksvorstehung Favoriten, Bezirksvorstehung Simmering, Bezirksvorstehung Hietzing, Bezirksvorstehung Penzing, Bezirksvorstehung Donaustadt, Bezirksvorstehung Rudolfsheim-Fünfhaus, FPÖ Wien, Umwelthanwaltschaften Wien und Niederösterreich.

Die BI „Überparteiliche Bürgerinitiative gegen Fluglärm Wien-Umgebung“ stimmte diesem Teilvertrag nicht zu und schied aus dem Mediationsverfahren aus. Die „Grünen Wien“ und der „Siedlerverein Essling“ stimmten dem Teilvertrag nicht zu, waren aber am Mediationsverfahren weiter beteiligt. Bis zum Abschluss des Mediationsverfahrens haben die FPÖ Wien und die BI „Bürgerlärm gegen Fluglärm“ ihre Zustimmung zurückgezogen, sich aber weiter am Mediationsverfahren beteiligt. Die BI „Enzersdorf/Margarethen“ zog ihre Zustimmung im Herbst 2004 zurück und schied gleichzeitig aus dem Mediationsverfahren aus.

2.) EVALUIERUNGSPROZESS:

Im Frühjahr 2004 wurde mit dem im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ vereinbarten Evaluierungsprozess begonnen. Neben der Evaluierungsgruppe wurden beginnend mit Herbst 2004 Bezirkskonferenzen für die Bezirke Baden, Bruck, Gänserndorf, Liesing, Mödling und Wien-Umgebung/Süd eingerichtet. Die Vertreter der Bezirke wurden in die Evaluierungsgruppe eingebunden. Im Zuge des Evaluierungsprozesses kam es zu einer Reihe von Änderungen im Abflugsystem, die in die beiliegende Fassung des Teilvertrages Aktuelle Maßnahmen eingearbeitet sind und seit 12.Mai 2005 umgesetzt werden (siehe Abs.4).

Im Mai 2005 wurde der Evaluierungsbericht für 2004 veröffentlicht.

Im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ wurden zu den Themen Monitoring, Evaluierung und Beschwerde- und Informationssystem eine Reihe von Vereinbarungen getroffen, die sinngemäß weiterhin gelten. Das Monitoring, die Evaluierung des Fluggeschehens und der Evaluierungsprozess werden auch nach Abschluss des Mediationsverfahrens auf breiter Basis (Bezirkskonferenzen) fortgesetzt. Die Verantwortung für die Durchführung und Organisation diese Prozesse wird in Hinkunft durch den Verein Dialogforum Flughafen Wien und dessen Geschäftsführung übernommen.

3.) GÜLTIGKEIT DES TEILVERTRAGES „AKTUELLE MASSNAHMEN“

Schon bei Abschluss dieses Vertrages war vereinbart worden, dass dieser Teilvertrag gültig bleibt, unabhängig davon, ob es zum Abschluss eines Mediationsvertrages kommt oder nicht. Dieser Zusammenfassung ist der Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ in seiner aktuell gültigen Fassung als Blg./I angeschlossen.

4.) ÄNDERUNGEN TEILVERTRAG „AKTUELLE MASSNAHMEN“ IM FEBRUAR 2005

a) Bezirk Baden

Mit Zustimmung der Gemeinden Baden, Traiskirchen und Pfaffstätten sowie mit Zustimmung der Bezirksbürgermeisterkonferenz des Bezirkes Mödling wurde die SID SITNI xC (Starts Piste 29) ein Stück nach Norden verschoben (WW 263), sodass diese Abflugstrecke nördlich von Traiskirchen und Pfaffstätten bzw. südlich von Guntramsdorf und Gumpoldskirchen verlaufen wird.

b) Bezirk Mödling

Mit Zustimmung der Bezirksbürgermeisterkonferenz des Bezirkes Mödling wurde die SID MEDIX xC bei Starts Piste 29 geringfügig nach Norden verschoben. Gegenstimmen gab es seitens der Gemeinden Maria Enzersdorf, Brunn und Gießhübl. Durch diese Maßnahme reduziert sich die Anzahl der unmittelbar durch diese Abflugstrecke betroffenen Menschen um rund 50%.

c) Bezirk Liesing

Der Waypoint WW 290 der Abflugroute Stockerau von Piste 29 wird so verschoben, dass vorzugsweise über das Liesingtal geflogen wird. Diesbezüglich gab es einen Konsens des Bezirkes Liesing und der Bürgermeisterkonferenz des Bezirkes Mödling. Den Bls „Stop Abfluglärm Liesing“ und „Stop Fluglärm Wien Süd-West“ war diese Lösung nicht weitgehend genug.

Insgesamt betrachtet erfolgt die Entlastung der Bezirke Mödling, Liesing und der Gemeinden Zwölfaxing und

Rustenfeld durch die Reduktion der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 40% auf dieser SID. Durch die Verlegung der SID sowie die Reduktion der Anzahl der Flugbewegungen wird sichergestellt, dass die Situation für die Liesinger Bevölkerung jedenfalls besser ist als sie wäre, wenn die im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ beschlossenen Änderungen der Abflugstrecken Piste 29 nicht erfolgt wären. Der gesamte Bezirk Liesing wird dann außerhalb der 45dB Zone liegen. Auf der SID Stockerau werden in Zukunft rund 7% – 8% aller Starts stattfinden, auf der alten Liesing betreffenden Abflugstrecke STOCKERAU/MEDIX/LUGIN hätten 25% – 27% aller Flugbewegungen stattgefunden.

d) Donaustadt/Großenzersdorf

Bis 12.Mai 2005 fanden Starts auf Piste 34 auf den SIDs MIKOVxD/WagramxD direkt über Großenzersdorf, Donaustadt und Kappellerfeld statt. Durch ein neues Verfahren ist es möglich, die Flugzeuge auf dieser Abflugstrecke so zu führen, dass sie östlich von Großenzersdorf fliegen. Es kommt dadurch zu einer spürbaren Entlastung der KG Großenzersdorf, der Donaustadt, des Kappellerfeldes etc. Diese Siedlungsgebiete werden in Zukunft von Starts auf Piste 34 überhaupt nicht mehr bzw. nur am Rande betroffen sein. Allerdings wird es dadurch zu einer zusätzlichen Belastung beispielsweise anderer KGs der Gemeinde Großenzersdorf kommen.

e) Verkehrsverteilung Pisten

Grundsätzlich bleiben die Zielwerte bei der Pistenverteilung hinsichtlich der Starts aufrecht. Allerdings werden Starts von Piste 29, SID STOCKERAUxC auf Piste 34 verlegt, dafür bisher auf Piste 34 über die SID ABETICxD geführten Abflüge auf Piste 29 verlegt.

Im Einzelnen wurde folgendes vereinbart:

- Mindestens 40% aller Starts, die bis jetzt von Piste 29 auf der Abflugstrecke (SID) Stockerau (in Richtung Liesing) abgewickelt wurden (das sind rund 5,2% aller Starts) werden von Piste 29 auf Piste 34 verlegt und über die SIDs WAGRAM xD /MIKOV xD geführt.
- Im Gegenzug werden die bisher auf Piste 34 durchgeführten Starts über ABETI xD auf Piste 29 (ABETI xC) verlegt. Dadurch werden 4,1% aller Starts von Piste 34 auf Piste 29 verlegt. Das würde in Summe um 1,1 Prozentpunkte mehr Starts von Piste 34 ergeben.

Dadurch wird wahrscheinlicher, dass die im Teilvertrag vereinbarten Zielwerte erreicht werden. Außerdem wird durch diese Verlagerungen erreicht, dass insgesamt weniger Menschen durch Fluglärm betroffen sind.

Diese Änderung der Verkehrsverteilung ist keine Änderung des Teilvertrages, sondern eine Maßnahme, um die im Teilvertrag festgelegten Zielwerte zu erreichen.

f) Für die Katastralgemeinde Enzersdorf wurde durch geeignete Maßnahmen sicher gestellt, dass Flugzeuge bei Starts auf Piste 16 nicht unmittelbar über dem bewohnten Ortsgebiet abdrehen.

g) In der 6.Sitzung der Bezirkskonferenz Bruck am 13. Juni 2005 wurden einstimmig folgende weitere Maßnahmen beschlossen, die ehestbaldig umgesetzt werden sollen:

- Der way-point 124 wird 227m in den Norden verlegt. Die jeweils nächstfolgenden way-points werden nicht verlegt, insbesondere WW 128.

- Die SID Abeti wird nach Westen verschoben, so dass sie deckungsgleich zum Leitstrahl Landungen Piste 34 geführt wird.
- Die SID Ablom wird zwischen Trautmannsdorf und Sarasdorf gelegt. Die ACG wird mit Vertretern der Gemeinde Trautmannsdorf und der BI Trau.di einen Termin vereinbaren, bei dem die genaue Führung der SID zwischen den beiden Ortsteilen festgelegt wird.
- Hinsichtlich der weiteren Optionen, Verlegung SID Wagram nördlich von Sarasdorf und Verlegung der SID Ablom in den östlichen Bereich von Sarasdorf wird vereinbart, dass seitens der ACG Optionen dargestellt werden und diese durch die FWAG lärmäßig berechnet werden. Wenn diese Ergebnisse vorliegen, wird im Rahmen des Evaluierungsprozesses über diese Optionen weiter verhandelt. In diesem Zusammenhang wird auch die Option geprüft, ob die SID Wagram Richtung Süden parallel zur SID Ablom geführt werden kann. Seitens FWAG und ACG wird zugesagt, dass diese Varianten untersucht werden.

Diese Änderungen sind in der beiliegenden Fassung des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ noch nicht eingearbeitet.

h) In der 2. Sitzung der Bezirkskonferenz Wien Umgebung / Süd vom 15. Juni 2005 wurde beschlossen, dass die Abflugstrecke SID ABETI / ABLOMxC im Bereich zwischen Gramatneusiedl und Moosbrunn um 150 m nach Westen verschoben wird.

Diese Änderung ist in der beiliegenden Fassung des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ noch nicht eingearbeitet.

i) Weiterführung des Evaluierungsprozesses

Alle darüber hinausgehenden Forderungen aus den Bezirken Bruck, Baden, Liesing und Mödling sowie aus den neu etablierten Bezirkskonferenzen Gänserndorf und Wien-Umgebung/Süd werden im Evaluierungsprozess weiter behandelt werden. Für allfällige weitere Änderungen ist aber nicht nur die Zustimmung und das Einverständnis innerhalb des jeweiligen Bezirks herzustellen, sondern auch mit den angrenzenden Bezirken und letztlich mit den Parteien des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“.

j) Die Aviation Group bekennt sich zur Weiterführung des begonnenen Diskussionsprozesses hinsichtlich Sichtanflüge und transition-arrivals und strebt einen raschen Abschluss im Konsens an.

k) Die oben angeführten Änderungen sind in die dieser Zusammenfassung beigelegten Fassung des Teilvertrages „Aktuelle Massnahmen“, eingearbeitet.

IV. UVP-VERFAHREN 3. PISTE

1.) Ziel der Regelung zum UVP-Verfahren 3. Piste ist – falls die 3. Piste durch die Flughafen Wien AG eingereicht wird – sicherzustellen, dass dieses Projekt mit den im Mediationsverfahren vereinbarten Festlegungen eingereicht wird.

2.) Die FWAG plant den Bau und die Inbetriebnahme einer dritten Lande- und Startpiste am Flughafen Wien. Die Entscheidung ob und allenfalls wann der Antrag auf Genehmigung einer 3. Piste bei der zuständigen Behörde eingebracht wird, fällt ausschließlich in die Verantwortung der FWAG und deren dafür zuständigen Organe.

3.) Wenn sich die FWAG jedoch entscheidet, den Antrag auf Genehmigung einer 3. Piste bei der Behörde einzureichen, so verpflichtet sich die FWAG, diesem Projekt folgende Parameter zugrunde zu legen:

a) Pistenlage

Parallelabstand zur derzeitigen Piste 11/29 2400m, östliches Ende der Piste liegt 2600m westlich der Pistenachse der Piste 16/34

b) Vorläufige Verkehrsverteilung für die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung für das UVP-Verfahren:

PISTE	STARTS in %	LANDUNGEN in %
11R	8,0	12,8
11L	17,0	9,5
16	0,0	2,7
29R	14,1	41,4
29L	52,6	15,6
34	8,4	18,0

4.) Die Vereinbarung gem. Abs.3 ist im Allgemeinen Mediationsvertrag (Blg./A) verbindlich festgelegt.

V. PROZESSVEREINBARUNGEN

1.) Ziel dieser Regelungen ist es, dass auch in Zukunft alle Probleme und Konflikte im Zusammenhang mit dem Fluggeschehen bearbeitet werden. Da manche Probleme derzeit nicht gelöst werden können bzw. nicht bekannt sind, wurden Prozesse vereinbart, deren Finanzierung gesichert ist und die sicherstellen, dass alle Betroffenen eingebunden und Lösungen unter Einhaltung bestimmter Kriterien gefunden werden.

2.) Die Verkehrsverteilung gemäß Pkt.IV Abs.3 ist kein Präjudiz für die endgültig festzulegende Verkehrsverteilung. Die FWAG verpflichtet sich, rechtzeitig vor Baubeginn der 3. Piste mit den Parteien das An- und Abflugsystem, die Verkehrsverteilung und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen (Korridore, SIDs, Bodenlärm, bordseitige Maßnahmen, schwere Maschinen etc.) zu verhandeln. Ziel dieser Verhandlungen ist es, unter Berücksichtigung des laufenden Evaluierungsprozesses im 2-Pistensystem eine konsensuale Lösung zu finden.

Dabei ist insbesondere auf jene Gemeinden Bedacht und Rücksicht zu nehmen, deren Siedlungsgebiete – insgesamt gesehen – in einem 3-Pistensystem im Bereich der Fluglärmszonen > 54dB stärker belastet werden, als im 2-Pistensystem, insbesondere in Hinblick darauf, dass diese Gemeinden nach Inbetriebnahme einer 3. Piste Möglichkeiten haben, sich weiter zu entwickeln (zu Wohnzwecken gewidmetes Bauland).

In diese Verhandlungen sind die Gemeinden und Bürgerinitiativen der Bezirke Baden, Bruck/Leitha, Gänserndorf, Mödling sowie Wien-Umgebung sowie die durch Fluglärm betroffenen Wiener Gemeindebezirke („Wiener Runde“) einzubeziehen.

Art und Umfang sowie die Details dieses Kommunikationsprozesses werden durch den erweiterten Vorstand des Vereines „Verein Dialogforum Flughafen Wien“ festgelegt.

Die für diesen Kommunikationsprozess erforderlichen Kosten werden durch die Flughafen Wien AG übernommen.

Ziel dieses Prozesses ist es, unter Berücksichtigung der dann gegebenen technischen Rahmenbedingungen ein optimiertes System zu schaffen, das die Fluglärmbelastung der betroffenen Bevölkerung so gering als möglich hält und einen fairen regionalen Ausgleich darstellt.

3.) Bei der Einführung und Anwendung des curved approach soll jene Variante gewählt werden, die die wenigsten Betroffenen bei qualitativ gleicher Lärmbelastung aufweist und die flug- und sicherheitstechnisch sinnvoll ist.

Die FWAG erklärt, dass für den Normalbetrieb auf die Piste 11R kein Geradeausanflug parallel zum bestehenden Anflug auf Piste 11 L bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wird, sodass es keine parallelen Anflüge 11 über Wiener Stadtgebiet geben kann. Anflüge auf Piste 11 R werden im Normalbetrieb nur gekurvt geflogen.

Austro-Control weist darauf hin, dass es wohl nationale und internationale Bemühung zur Einführung eines curved approach gibt,

- dies jedoch derzeit kein verfügbares und/oder zugelassenes Verfahren ist;
- die Notwendigkeit besteht, dass dieses Verfahren von einer ausreichend großen Anzahl von landenden Flugzeugen geflogen werden kann (kein Mischbetrieb),
- es keine Information über einen Zeitpunkt einer möglichen Einführung gibt,
- es derzeit auch keinen Terminplan für solch eine Einführung und internationale Zulassung gibt.

Der erweiterte Vorstand des Vereines „Verein Dialogforum Flughafen Wien“ hat für einen geeigneten Kommunikationsprozess zu sorgen und dessen Art und Umfang festzulegen.

Die davon betroffenen Länder, Gemeinden, Wiener Gemeindebezirke und Bürgerinitiativen sind jedenfalls einzubeziehen.

Die für diesen Kommunikationsprozess erforderlichen Kosten werden durch die FWAG getragen.

4.) Die FWAG verpflichtet sich, bei der Projektentwicklung, Planung und vor Beginn der Bauarbeiten, die durch die Bauarbeiten mittelbar und unmittelbar betroffenen Parteien zu informieren und einzubinden, um die unab-

wendbaren Belastungen durch das Bauvorhaben für die betroffenen Gebiete und deren Bevölkerung inklusive der Auswirkungen auf An- und Abflugrouten möglichst zu minimieren und gering zu halten.

Die FWAG verpflichtet sich außerdem zur Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung.

5.) Die Parteien werden Anliegen, Fragen und Wünsche, die sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergeben, primär direkt mit der FWAG und nicht im Genehmigungsverfahren erörtern. Es wird deshalb im Rahmen des regionalen Konfliktmanagements (Verein Dialogforum Flughafen Wien) eine Arbeitsgruppe „UVP-Begleitgruppe“ eingerichtet, die durch den Geschäftsführer des Vereines Dialogforum Flughafen Wien geleitet und über Antrag einer Partei einberufen wird.

6.) Die Parteien verpflichten sich, wenn

- sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens für eine 3. Piste Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der diesbezüglichen Inhalte dieser Zusammenfassung ergeben,
- sich aufgrund von Ereignissen rund um das Genehmigungsverfahrens Meinungsverschiedenheiten und Widersprüche ergeben,
- sich aufgrund der Ergebnisse des Genehmigungsverfahrens ergibt, dass bestimmte Inhalte dieser Zusammenfassung nicht oder nicht in dieser Form umgesetzt werden können,
- diese Fragen in erster Instanz in die „UVP-Begleitgruppe“ einzubringen und einvernehmliche Lösungen im Rahmen des regionalen Konfliktmanagements anzustreben.

7.) Im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste ist eine Verlegung der B10 im Bereich nördlich von Rauchenwarth notwendig.

Im Rahmen der Projektplanung wurden mehrere Varianten ausgearbeitet und es wurde gemeinsam mit den hauptbetroffenen Gemeinden Rauchenwarth, Schwechat und Schwadorf sowie Vertretern des Landes Niederösterreich die Variante „Südlage“, welche eine Situierung am südlichen Zaun des Flughafengeländes nach Errichtung der 3. Piste vorsieht, zur weiteren detaillierten Planung ausgewählt. Eine definitive Entscheidung über die Wahl der Variante ist jedoch noch nicht getroffen worden.

Unter Berücksichtigung, dass die schlussendliche Entscheidung vom Land Niederösterreich betreffend der rechtlichen Gegebenheiten, sowie der einschlägigen Planungsrichtlinien etc. zu treffen ist, wird die FWAG die weitere Planung unter Einbindung der betroffenen Gemeinden durchführen und insbesondere für den Lärmschutz hinsichtlich der Bedürfnisse der betroffenen Gemeinde Rauchenwarth eine Konsenslösung anstreben.

Gemäß dem derzeitigen Verhandlungsstand ist die Bereitschaft der FWAG festzuhalten, im Bereich Rauchenwarth einen Lärmschutzdamm oder gleichwertige Lärmschutzmassnahmen zu setzen, sodass die Lärmauswirkungen durch die Verlegung der B10 für die Gemeinden Rauchenwarth und Schwadorf minimiert werden.

8.) Diese Vereinbarungen sind im Allgemeinen Mediationsvertrag (Blg./A) verbindlich festgelegt.

VI. NACHTFLUGREGELUNG

1.) Ziel der Nachtflugregelung ist der Schutz der Gesundheit und der Lebensqualität unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen, wobei durch die Deckelung in einer Kernzeit eine Reduktion der bereits derzeit gegebenen Belastung in diesem Zeitraum erreicht werden soll. Durch die Nachtflugregelung wird die Belastung der Bevölkerung einerseits begrenzt, andererseits dauerhaft limitiert und somit eine Vorhersehbarkeit erreicht. Die Nachtflugregelung ist immer im Zusammenhang mit den Maßnahmen des technischen Lärmschutzes, insbesondere in der Nacht, zu sehen.

Diese Regelung wurde durch den beigezogenen medizinischen Sachverständigen positiv beurteilt.

2.) Nachtflugverbot:

- a) Auf Piste 11L finden in der Zeit von 21:00 – 7:00 keine Landungen statt.
- b) Auf Piste 11R finden in der Zeit von 22:30 – 6:00 keine Landungen statt.
- c) Auf Piste 34 finden in der Zeit von 21:00 – 7:00 keine Landungen statt.
- d) Auf Piste 29L finden in der Zeit von 22:00 – 6:00 keine Landungen statt.
- e) Auf Piste 11R finden in der Zeit von 22:00 – 6:00 keine Starts statt.
- f) Auf Piste 16 finden zwischen 21:00 – 7:00 keine Starts statt.
- g) Auf Piste 29L finden zwischen 22:30 – 6:00 keine Starts statt (siehe dazu Abs.4 lit.b)
- h) Auf Piste 34 finden zwischen 21:00 – 7:00 keine Starts statt.

3.)

- a) Ausgenommen von der Vereinbarung gem. Abs. 2, 4 und 5 sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, die Nichtverfügbarkeit alternativer Pisten und besondere Wetterbedingungen.
- b) Die nachfolgend angeführten SID-Bezeichnungen repräsentieren den derzeitigen Stand. Alle Regelungen sind bei Änderung dieser Bezeichnungen sinngemäß auf die Nachfolge-SIDs anzuwenden.

4.) Abwicklung des Nachtflugverkehrs bei Westwind/Windstille:

- a) Landungen erfolgen zwischen 22:00 – 6:00 ausschließlich auf Piste 29R , wobei der Landeanflug, sobald dies technisch möglich, dieser rechtlich international und national zugelassen ist und von einer ausreichend großen Anzahl von landenden Flugzeugen geflogen werden kann, jedenfalls ehest möglich mittels curved-approach erfolgen wird.
- b) Starts erfolgen zwischen 22:30 – 6:00 ausschließlich auf Piste 29R, wobei im derzeitigen 2-Pisten-System sowie im 3-Pisten-System in der Zeit von 21:00 – 7:00 Starts nur auf den SIDs SNUxC, WGMxC, MIKOVxC, STEINxC, ABLOMxC und SASALxC freigegeben werden, davon ausgenommen sind Ambulanzflüge. In der Zeit von 23:30 – 5:30 wird die SID ABLOMxC nicht freigegeben. Sollte sich im 3-Pisten-System zeigen, dass die oben angeführten Abflugstrecken von Piste 29L, objektiv gesehen, lärmtechnisch für die betroffene Bevölkerung besser sind, so kann alternativ zu Piste 29R auch auf Piste 29L gestartet werden.
- c) In der Zeit zwischen 21:00 und 22:30 werden Starts auf der Piste 29L nur auf den SIDs SNU, WAGRAM, MIKOV, STEIN, SASAL und ABLOM freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge.

5.) Abwicklung des Nachtflugverkehrs bei Süd/Südostwind:

- a) Landungen erfolgen zwischen 22:30 und 6:00 ausschließlich auf Piste 16, wobei der Landeanflug, sobald dies technisch möglich, dieser rechtlich international und national zugelassen ist und von einer ausreichend großen Anzahl von landenden Flugzeugen geflogen werden kann, jedenfalls ehest möglich mittels curved-approach erfolgen wird.
- b) Starts erfolgen zwischen 22:00 und 6:00 ausschließlich auf Piste 11L, wobei in der Zeit zwischen 21:00 – 7:00 Starts für die SID's OSPENxA, UMBILxA und SITNlxA nicht frei gegeben werden. In dieser Zeit wird ersatzweise die SID SNUxA freigegeben. Ausgenommen davon sind Ambulanzflüge.
- c) Landungen erfolgen zwischen 21:00 und 22:30, sobald der Anflug mittels curved-approach erfolgt, primär auf Piste 16 und nur dann auf Piste 11R, wenn dies aus Kapazitäts- oder Sicherheitsgründen erforderlich ist.

6.) Deckelung der Nachtflugbewegungen:

- a) Ab Inbetriebnahme einer 3. Piste wird die Anzahl aller Flugbewegungen in der Zeit von 23:30 – 5:30, einschließlich Verfrühungen, Verspätungen, Notfälle, Ambulanzflüge, Bedarfsflüge etc. mit 3000 Bewegungen (Starts und Landungen) pro Kalenderjahr gedeckelt.
- b) Kommt es zu Überschreitungen, wobei überproportionale Überschreitungen jedenfalls zu vermeiden sind, ist in den Folgejahren eine entsprechende Reduktion vorzunehmen. Bei Festsetzung der Reduktion ist im Fall von Katastrophenfällen den außerordentlichen Umständen und dem übergeordneten Interesse Rechnung zu tragen. Im Durchschnitt von jeweils 5 aufeinander folgenden Jahren darf die vereinbarte Deckelungszahl von 3000 pro Kalenderjahr nicht überschritten werden.
- c) Beginnend mit 2007 wird, ausgehend von der tatsächlichen Anzahl aller Flugbewegungen in der Zeit von 23:30 – 5:30 im Jahre 2006 die Anzahl der Flugbewegungen in diesem Zeitraum jeweils um ein Sechstel der Differenz der Anzahl der Flugbewegungen zwischen den Flugbewegungen des Jahres 2006 und dem Zielwert 3000 reduziert, sodass die Anzahl der Flugbewegungen dann (2012) maximal 3000 beträgt. Dabei wird davon ausgegangen, dass die 3. Piste im Jahr 2012 in Betrieb genommen wird. Sollte die 3. Piste bereits früher fertig gestellt werden, ist die Anzahl der Flugbewegungen mit Baubeginn der 3. Piste dermaßen zu reduzieren, dass mit dem Jahr der Inbetriebnahme die Anzahl der Flugbewegungen zwischen 23:30 und 5:30 maximal 3000 beträgt. Sollte sich die Inbetriebnahme der 3. Piste verzögern oder diese gar nicht gebaut werden, so wird die Reduktion der Flugbewegungen zwischen 23:30 – 5:30 ab 2010 eingefroren. Mit Baubeschluss ist die Reduktion so fortzusetzen, dass die Deckelung auf 3000 Bewegungen im Jahr der Inbetriebnahme einer dritten Piste erfolgt.
- d) Technische Neuerungen, die eine planerische Kapazitätsgrenze von 48 Flugbewegungen/Stunde in der Zeit zwischen 22:30 – 23:30 und 5:30 – 6:00 erhöhen würde, werden für eine Erhöhung der planmäßigen Flugbewegungen nicht genutzt.

7.) Anpassungsprozess:

- a) Die in diesem Vertrag festgehaltenen inhaltlichen Vereinbarungen stellen den Kernbereich der Verhandlungsergebnisse des fünfjährigen Mediationsverfahrens viemediation.at dar. Sie spiegeln den in diesen Verhandlungen erzielten Interessensausgleich zwischen ökonomischen Interessen, insbesondere repräsentiert durch die FWAG und den ökologischen Interessen, insbesondere repräsentiert durch die Gemeinden und den Verein „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 Mitteln 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.

- b) In Hinblick auf die Unmöglichkeit, alle möglichen zukünftigen Entwicklungen vorhersehen zu können, gestehen sich alle Parteien wechselseitig das Recht zu, Änderungen der Vereinbarungen, die das Thema „Nachtflug“, einschließlich der bezughabenden Vereinbarungen hinsichtlich des „Technischen Lärmschutzes“ betreffen, zu begehren.
- c) Liegt ein solches Begehren vor, sind darüber Verhandlungen zwischen allen Vertragsteilen aufzunehmen. Diese Änderungswünsche sind im erweiterten Vorstand des Vereines „Dialogforum Flughafen Wien“ zu behandeln.
- d) Kommt es zwischen den Vertragsteilen zu keinem Konsens, so hat jede Partei die Möglichkeit, das Schiedsgericht anzurufen und ein konkretes Abänderungsbegehren zu stellen. Sollte bis 31.12.2012 kein Baubeschluss der FWAG für eine 3.Piste vorliegen, so steht dieses Recht in diesem Fall auch der Austrian Airlines zu. Das Schiedsgericht hat ein im „Schiedsvertrag Mediationsverfahren Flughafen Wien“ festgelegtes Verfahren durchzuführen. Dem Schiedsverfahren sind jedenfalls alle Vertragsteile beizuziehen, zu hören und ihnen alle Möglichkeiten einzuräumen, ihre jeweiligen Interessen und Positionen darzulegen. Das Schiedsgericht hat insbesondere unter Beachtung von Pkt.II Abs.6 lit.a die Möglichkeit, Änderungen der Nachtflugregelung festzulegen, wobei Änderungsanträgen nicht nur stattgegeben werden oder diese abgewiesen werden können, sondern Änderungsanträgen teilweise, zeitlich beschränkt oder unter bestimmten Bedingungen und Auflagen stattgegeben werden können. Bei (teilweisen) Abänderungen der Nachtflugvereinbarungen ist nach Möglichkeit darauf zu achten, dass der Interessensausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen gewahrt bleibt. Änderungsanträgen hat das Schiedsgericht jedenfalls immer nur dann stattzugeben, wenn außergewöhnliche und besonders wichtige Gründe der jeweils antragstellenden Partei vorliegen. Beispielsweise sei angeführt, dass die bloße Belästigung durch Fluglärm kein ausreichender Grund ist, die Nachtflugregelungen im Interesse der betroffenen Bevölkerung zu verschärfen, es müssen beispielsweise gesundheitsschädliche Auswirkungen vorliegen. Ebenso wenig reichen bloße wirtschaftliche Interessen der FWAG oder beispielsweise der OS-Gruppe aus, um die vereinbarte Nachtflugregelung im Sinne der Interessen des Flugbetriebes auszuweiten. Vielmehr können nur wirtschaftlich existentielle Interessen die Änderung der Nachtflugregelung begründen. Änderungen dürfen nur insoweit erfolgen, sofern dies nicht die sichere und effiziente Durchführung des Flugverkehrkontrolldienstes beeinträchtigt.

8.) Durch den dem Verfahren beigezogenen Sachverständigen für Umweltmedizin wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

1. Besonders wichtig ist, dass die Deckelung in der Zeit von 23.30 bis 5.30 absolut ist. So ist von größter Bedeutung, dass d.h. die Deckelung alle Flugbewegungen einschließlich aller Ausnahmen umfasst. Damit wird einer ganz zentralen Forderung aus der Lärmforschung (Schaffung von Gewissheit für die Betroffenen) entsprochen: die Betroffenen wissen, welche Belastung auf sie zukommt und dass diese in Zukunft nicht mehr ansteigt. Zusätzlich ist anzumerken, dass die Regelungen einfach sind, damit leicht verständlich, transparent und für die Betroffenen nachvollziehbar. Dies ist ebenso von medizinischer Bedeutung.

2. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist, dass es letztlich zu einer effektiven Reduktion der Lärmbelastung in der Zeit von 23.30 – 5.30 im Verhältnis zum Istzustand kommen wird, d.h. zu einer deutlichen Entlastung im entsprechenden Gebiet für die Bevölkerung.

3. Der vorliegende Kompromiss ist natürlich auch nur im Kontext aller anderen Vereinbarungen zu sehen, insbesondere zu den Maßnahmen des technischen Lärmschutzes. Dazu ist anzumerken, dass aufgrund der nicht unerheblichen Anzahl der Bewegungen in sensiblen Randzeiten die Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes aus ärztlicher Sicht dringend indiziert ist.

4. Erstmals wurde in einem solchen Verfahren nicht nur der Dauerschallpegel berücksichtigt, sondern auch Einzelereignisse (als Fluglärmzone Sydney) in die Betrachtungen miteinbezogen und aufgrund einer definierten Überschreitungshäufigkeit erforderliche Schallschutz-Maßnahmen abgeleitet. Dies ist aus medizinischer Sicht zu begrüßen.

Dem vorliegenden Verhandlungsergebnis (Anspruch auf Schallschutz bei 20 Überflügen pro 8 Stunden > 65dB [S/SO-Wind] und 15 Überflügen pro 8 Stunden > 65dB [Westwind/Windstille]) unterliegt die Annahme von 66 Flugbewegungen pro Nacht (22.00 – 6.00 Uhr). Das sind rund doppelt so viele Flugbewegungen wie gegenwärtig stattfinden. Aufgrund dieser konservativen Annahme sind die vereinbarten Regelungen für die Implementierung von Schallschutzmaßnahmen als ausreichend anzusehen.

5. Zusätzlich von medizinischer Bedeutung ist die Möglichkeit, dass unvorhersehbare Härtefälle abgedeckt werden können. In dieser Hinsicht stellen das „Regionale Konfliktmanagement“ und das „Dialogforum“ wesentliche Einrichtungen dar.

6. Aus ärztlicher Sicht ist ein ganz wesentliches Kriterium, dass die Nachtflugregelung und alle anderen damit im Zusammenhang stehenden Regelungen in einer Diskussion und einem Prozess zustande gekommen sind, in den die Betroffenen bzw. deren RepräsentantInnen (Stichwort: Einflussnahme) eingebunden waren. Diese – wenn auch nur partielle Kontrolle über die Situation – trägt zu einer Reduktion der Belästigung durch Lärm bei.

7. Zusammenfassend stellt diese Lösung unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen einen Kompromiss dar, der aus ärztlicher Sicht mitgetragen werden kann.

9.) Die Nachtflugregelung ist im Allgemeinen Mediationsvertrag (Blg./C) verbindlich festgehalten.

VII. TECHNISCHER LÄRMSCHUTZ

1.) Da Flugverkehr jedenfalls stattfindet und zu Lärmbelastungen führt, sind die Ziele der Regelungen:

- Gesundheitsschutz
- Wohnraumqualität zu sichern und auszubauen
- Ersatz für eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten

Die Ergebnisse wurden gemeinsam mit dem medizinischen Sachverständigen und dem bautechnischen Sachverständigen erarbeitet. Berücksichtigt wurden dabei nicht nur die Belastungen durch den Dauerschallpegel, sondern auch die Einzelereignisse (Spitzenpegel Sydney).

2.) Für den Tag werden folgende Leq-Fluglärmszonen (FLZ) festgelegt:

- FLZ 1: 54–57dB Leq
- FLZ 2: 57–60dB Leq
- FLZ 3: 60–65dB Leq

Für die Berechnung des Dauerschallpegels werden die 6 verkehrsreichsten Monate herangezogen.

3.) Für die FLZ 1-3 wird vereinbart, dass durch geeignete technische Maßnahmen folgende Zielwerte in den Wohnräumen erreicht werden müssen:

- 25-30dB Leq innen bei geschlossenem Fenster als rechnerischer Wert in den Aufenthaltsräumen (d.h. unter der Voraussetzung, dass es im Innenraum keinerlei Geräusche gibt).
- Lmax: 52dB (Toleranzschwelle < 53dB).

4.) In der Fluglärmszone 2 u. 3 werden die Kosten (gesamte Kosten: Fenster, Türen, sonstige technische Maßnahmen, Ein-/Ausbau, Wiederherstellung der Fassade soweit erforderlich) von der FWAG übernommen.

5.) In der Fluglärmszone 1 und in der Fluglärmszone Sydney werden 50% dieser Kosten (auf Basis der zu vereinbarenden Richtwerte) durch die FWAG übernommen

6.) Fluglärmszone Sydney Tag:

- Mehr als 80 Überflüge/24h (Durchschnitt der 6 verkehrsreichsten Monate) > 65dB.
- Mehr als 140 Überflüge/24h (Durchschnitt der 90 verkehrsreichsten Tage) > 65dB bei Süd/Südostwind.
- Mehr als 140 Überflüge/24h (Durchschnitt der 90 verkehrsreichsten Tage) > 65dB bei Westwind/Windstille.

Es besteht der Anspruch, dass ein Raum einer/s Wohnung/Einfamilienhauses durch entsprechende technische Maßnahmen geschützt wird. Dafür werden folgende Zielwerte festgelegt:

- 25dB–30dB Leq innen bei geschlossenem Fenster als rechnerischer Wert (d.h. unter der Voraussetzung, dass es im Innenraum keinerlei Geräusche gibt).
- Lmax: 52dB innen (Toleranzschwelle < 53dB).

7.) Konsens besteht, dass in der Nacht ausschließlich Siedlungsgebiete in Kleinneusiedl einen Leq > 54dB aufweisen. Es wird deshalb für die Gemeinde Kleinneusiedl folgende Sondervereinbarung getroffen:

- Es wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages eine Arbeitsgruppe Gemeinde Kleinneusiedl/FWAG eingerichtet;
- Innerhalb eines Jahres nach Abschluss dieses Vertrages wird ein strategischer Ortsentwicklungsplan erarbeitet;
- Der Kostenrahmen für sämtliche Maßnahmen in Kleinneusiedl wird mit höchstens 12,7 Mio € festgelegt (Basis dafür ist das Kostenerfordernis für Ablösen ab 57dB Leq Nacht und Maßnahmen des technischen Lärmschutzes für die Zone 54–57dB Leq Nacht);

- Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages begonnen. Es wird angestrebt, dass diese Maßnahmen innerhalb von 3 Jahren vollständig durchgeführt und abgeschlossen sind.

8.) Nacht:

- Leq: 6 verkehrsreichste Monate; 22:00 – 6:00
- In den Fluglärmszonen 45dB–50dB Leq und 50dB–54dB Leq werden die gleichen Zielwerte wie für den Tag gemäß Abs.2 vereinbart;
- In der Fluglärmszone 45dB bis 50dB Leq werden in den zum Schlafen bestimmten Räume Fenster mit Lüfter eingebaut;
- In der Zone 50–54dB Leq werden alle Wohnräume so wie in der FLZ1 Tag geschützt, zusätzlich wird in den zum Schlafen bestimmten Räumen ein Lüfter eingebaut;
- Die Kosten werden zu 100 % von der FWAG übernommen;
- Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages begonnen. Es wird angestrebt, dass diese Maßnahmen für die derzeit und in den nächsten Jahren in den niederösterreichischen Gemeinden Betroffenen innerhalb von 3 Jahren vollständig durchgeführt und abgeschlossen sind.

9.) Fluglärmszone Sydney Nacht:

- Mehr als 20 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) bei Süd/Südostwind.
- Mehr als 15 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) > 65dB bei Westwind/Windstille.

Es besteht der Anspruch, dass die Schlafräume einer/s Wohnung/Einfamilienhauses durch entsprechende technische Maßnahmen, einschließlich Lüftern, geschützt werden. Dafür werden folgende Zielwerte festgelegt

- 25dB–30dB Leq innen bei geschlossenem Fenster als rechnerischer Wert (d.h. unter der Voraussetzung, dass es im Innenraum keinerlei Geräusche gibt).
- Lmax: 52dB innen (Toleranzschwelle < 53dB).

10.) Nach Abschluss der Maßnahmen in Kleinneusiedl gemäß Abs.7 und den Maßnahmen gemäß Abs.8 werden von der FWAG jährlich ca. 2 Mio € für Maßnahmen des technischen Lärmschutzes zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich werden die Maßnahmen in folgender zeitlicher Reihenfolge umgesetzt: FLZ 3, FLZ 2, FLZ 1, Sydney-Zone; die derzeit belasteten Gebiete sind jeweils vorzuziehen; die Maßnahmen in der FLZ 2, 3 und in den Nacht-Zonen gemäß Abs.7 sollten bei neu betroffenen Gebieten bei Inbetriebnahme der 3.Piste bereits umgesetzt sein. Die Maßnahmen gemäß Abs.9 sollten bei Inbetriebnahme einer 3.Piste umgesetzt sein.

11.) Die Umsetzung der Maßnahmen des technischen Lärmschutzes hat flächendeckend zu erfolgen. Es ist ein zwischen der FWAG, den betroffenen Gemeinden und den Bürgerinitiativen in diesen Gemeinden bis 31.Oktober 2005 ein Masterplan festzulegen, indem endgültig und detailliert, bezogen auf die einzelnen Siedlungsgebiete festgelegt ist, in welcher Reihenfolge und wann die oben angeführten Maßnahmen des technischen Lärmschutzes umgesetzt werden. Konsens besteht, dass grundsätzlich 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.

12.) Es obliegt der FWAG die Organisationsform festzulegen. Es besteht Konsens, dass die FWAG oder eine von dieser beauftragte Gesellschaft mit allen Betroffenen eines festgelegten Siedlungsgebietes Kontakt aufzunehmen hat, um im Einzelfall zu besprechen und zu vereinbaren, ob bzw. wie die Maßnahmen des technischen Lärmschutzes umgesetzt werden. Es sind Richtwerte für die Kosten der Fenster bzw. Türen festzulegen. Die Betroffenen müssen die Option haben, zwischen verschiedenen Fenstertypen und unterschiedlichen Materialien zu wählen und allfällige Mehrkosten zuzuschließen. Auf die Ansprüche und Interessen der Betroffenen ist individuell und flexibel zu reagieren.

Sowohl die Materialbeschaffung als auch die Bauausführung hat zentral über die durch die FWAG festgelegte Organisationsform zu erfolgen.

13.) Es besteht kein individuell durchsetzbarer Rechtsanspruch von Betroffenen auf Durchführung der Maßnahmen des technischen Lärmschutzes.

14.) Für jede einzelne Maßnahme des technischen Lärmschutzes muss die Zustimmung der jeweils betroffenen EigentümerInnen vorliegen. Nach Möglichkeit ist mit EigentümerInnen und MieterInnen das Einvernehmen herzustellen.

15.) Wenn EigentümerInnen keine Zustimmung zu den Maßnahmen des technischen Lärmschutzes geben, dann steht ihnen keine Ablöse zu. Allerdings haben sie zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. bei Eigentümer- oder Mieterwechsel) auch nachträglich einen Anspruch auf die Maßnahmen des technischen Lärmschutzes, allerdings längstens bis zum 31. Dezember des 2. Betriebsjahres.

16.) Sämtliche Verpflichtungen der FWAG betreffend Maßnahmen des technischen Lärmschutzes bestehen nur hinsichtlich jener Objekte die zum Zeitpunkt 30. Juni 2005 bereits errichtet waren. Bei Objekten, die am 30. Juni 2005 noch nicht errichtet waren, für die aber vor dem 30. Juni 2005 der Antrag auf Baugenehmigung bei der Behörde eingereicht worden war, besteht die Verpflichtung der FWAG nur insoweit, als Mehrkosten (z.B. Differenzbetrag zwischen Fenstern die der Bauordnung entsprechen und entsprechenden Lärmschutzfenstern) zu übernehmen sind.

17.) Kommt es im Zuge der Planung und Umsetzung der Maßnahmen des technischen Lärmschutzes zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der FWAG bzw. der von ihr beauftragten Unternehmen und EigentümerInnen/MieterInnen von Objekten, für die Maßnahmen des technischen Lärmschutzes vorgesehen sind, ist eine einvernehmliche Regelung unter Einbindung der Geschäftsführung des Vereines Dialogforum Flughafen Wien und der jeweiligen Gemeinde anzustreben. Ist dies nicht möglich, hat der erweiterte Vorstand des Vereines Dialogforum Flughafen Wien über die weitere Vorgangsweise im Rahmen des regionalen Konfliktmanagements zu befinden.

18.) Die FWAG verpflichtet sich, EigentümerInnen von Einfamilienhäusern, die über einen eigenen Garten verfügen, in der Fluglärmszone 3 gegen Vorlage von Rechnungen einen Betrag bis zu 18.000 € (inkl. Ust) für die Errichtung eines Wintergartens zu bezahlen, wenn diese tatsächlich einen Wintergarten errichten. Für die Fluglärmszone 2 verpflichtet sich die FWAG, 50% des Betrages für die Fluglärmszone 3 für zu errichtende Wintergärten zu bezahlen. In Wintergärten müssen die in Abs.2 angeführten Zielwerte nicht erreicht werden.

Die in diesem Punkt genannten Beträge werden auf den vom Österreichischen Statistischen Zentralamt verlautbartem monatlichen Index der Verbraucherpreise 2000 wertbezogen. Sollte dieser Index nicht mehr verlautbart werden, gilt jener Index als Grundlage für die Wertsicherung, der diesem Index am meisten entspricht. Ausgangsbasis für diese Wertsicherungsklausel ist die für den Monat in dem dieser Vertrag abgeschlossen wird, errechnete Indexzahl. Die Wertanpassung erfolgt jährlich.

Anspruch auf Bezahlung dieser Pauschalbeträge haben nur jene EigentümerInnen, deren Einfamilienhaus am 31. Dezember 2004 bereits errichtet war, bzw. die bis zu diesem Zeitpunkt einen Antrag auf Baugenehmigung bei der zuständigen Behörde eingereicht haben.

19.) Die FWAG verpflichtet sich Liegenschaften zum Verkehrswert abzulösen, wenn dies von den Liegenschaftseigentümern eingefordert wird, wenn diese am Tag in einer Lärmzone (Leq; Durchrechnungszeitraum 6 verkehrsreichste Monate; 6:00 – 22:00) > 65dB bzw. > 57dB Nacht liegen. Diese Verpflichtung der FWAG besteht jedoch nicht, wenn das Eigentum an dieser Liegenschaft nach dem 20. Juni 2004 (Datum des jeweiligen Übertragungs-Vertrages) übertragen wurde, es sei den aufgrund von Erbfolge oder rechtsgeschäftlicher Verfügung im Todesfall. Bei der Ermittlung des Verkehrswertes ist ein allfälliger durch den Fluglärm bedingter Abschlag nicht zu berücksichtigen. Die FWAG verpflichtet sich im Falle einer Ablöse dem jeweiligen Liegenschaftseigentümer eine angemessene Frist, jedoch längstens ein Jahr, einzuräumen, damit dieser die Möglichkeit einer Ersatzbeschaffung hat. Im Falle einer Ablöse einer bewohnten Liegenschaft ist über die zukünftige Nutzung Einvernehmen zwischen der jeweils betroffenen Gemeinde und der FWAG herzustellen.

20.) Diese Vereinbarungen sind einerseits im Allgemeinen Mediationsvertrag (Blg./C), andererseits in den Einzelverträgen der Flughafen Wien AG (Blg./E) mit den Nachbarschaftsgemeinden dargestellt und verbindlich fest gehalten.

VIII. BODENLÄRM

Im Zusammenhang mit dem Schutz der Umlandgemeinden vor Bodenlärm (insbesondere Lärmemission der LFZ beim Zu- und Abrollen zu und von den Pisten) wurde im Rahmen des Mediationsverfahrens die Errichtung von Lärmschutzmassnahmen wie z.B. Dämmen, Schutzwald oder Lärmschutzwänden überlegt. Im Zusammenhang mit der Abhängigkeit von der Verlegung der B10 sowie mit dem Einfluss dieser Lärmschutzmassnahmen auf die Ökologie kann eine definitive Entscheidung erst nach dem Vorliegen von Zwischenergebnissen aus den vor genannten Bereichen und somit voraussichtlich im Sommer 2005 getroffen werden.

Die FWAG wird gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden die möglichen Maßnahmen diskutieren und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Gemeinden sowie der technischen und ökologischen Zweckmäßigkeit und der wirtschaftlichen Möglichkeiten eine Konsenslösung anstreben. Diese soll der UVE zu Grunde gelegt werden.

Gemäß dem derzeitigen Verhandlungsstand ist die Bereitschaft der FWAG festzuhalten, auf Basis von Lärmgutachten insbesondere im Bereich Schwadorf, Enzersdorf a.d.Fischa, Rauchenwarth und Klein-Neusiedl Lärmschutzmaßnahmen gegen Bodenlärm zu setzen. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass ein Lärmschutzdamm

als markantes Landschaftselement sich nachteilig für die Gemeinden auswirken kann. Es müssen daher im Zuge der Entscheidungsfindung gemeinsam die technischen Möglichkeiten (Damm, Lärmschutzwand, Schutzwald) überprüft und entschieden werden, ob die Auswirkungen nicht durch andere Maßnahmen (Technischer Lärmschutz für Gebäude) Landschaftsverträglicher erfüllt werden können.

IX. LÄRMZONENDECKELUNG

1.) Ziele der Regelungen sind:

- Absolute Begrenzung der Lärmbelastung, damit Verhinderung eines unbegrenzten Wachstums
- Schutz der Gemeinden vor einer Ausweitung der Fluglärmszonen und den damit verbundenen eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten
- Schutz des Flugbetriebes vor heranrückenden Neubauten

2.) Die Lärmzone 54dB Leq (Durchrechnungszeitraum 6 verkehrsreichste Monate) 06.00 – 22.00 Uhr wird im Bereich von besiedeltem bzw. zu Wohnzwecken geeignetem Bauland als absolute Lärmdeckelung vereinbart.

3.) Der FWAG wird eine Frist von 2 Jahren (2 x verkehrsreichste 6 Monate) nach Inbetriebnahme der 3. Piste eingeräumt, um allfällige Nachjustierungen vornehmen zu können, um die vereinbarte Lärmzone überall einzuhalten. Referenzzeitpunkt ist die 1. Periode der 6 verkehrsreichsten Monate eines Kalenderjahres nach Inbetriebnahme einer 3. Piste.

4.) Die Gemeinden verpflichten sich, Gebiete, die in Lärmzonen > 54dB Leq liegen, in Zukunft nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen. Die Details werden in den Einzelverträgen zwischen FWAG und den Gemeinden festgelegt.

5.) Es ist allen beteiligten Parteien klar, dass innerhalb der Zone > 54dB Leq einerseits bewohnte Siedlungsgebiete liegen, aber auch noch nicht verbaute, aber zu Wohnzwecken gewidmete Liegenschaften. Erklärtes Ziel ist es, im Rahmen der praktisch gegebenen Möglichkeiten eine möglichst weitgehende Entflechtung zwischen Siedlungsgebieten bzw. für Wohnzwecke geeignetes Bauland und jenen Gebieten anzustreben, in denen die Fluglärmbelastung > 54dB Leq sein wird.

6.) Die Anzahl der Betroffenen in den einzelnen FLZ (54–57dB, 57–60dB, 60–65dB) wird für den Zeitraum 6:00 – 22:00 absolut gedeckelt. Eine Verschiebung ist nur insoweit möglich, als die Anzahl der Betroffenen in einer FLZ steigen darf, wenn gleichzeitig in einer höheren FLZ die Anzahl der Betroffenen reduziert wird, so dass sich die Anzahl der Betroffenen insgesamt jedenfalls nicht erhöht. Die Erhöhung der Betroffenenanzahl in den einzelnen Fluglärmszonen, die durch Bevölkerungswachstum oder Zuzug verursacht werden, bleiben dabei unberücksichtigt.

7.) Die Lärmzonendeckelung beruht auf den Annahmen einer Verkehrsverteilung die als Grundlage für das UVP-Verfahren festgelegt wurde. Sollte sich im Konsens der anderen Parteien (gem. Allgemeiner Mediationsvertrag) eine Änderung der Verkehrsverteilung ergeben, so ist die Lärmzonendeckelung entsprechend anzupassen. Die Anzahl der Betroffenen in den Fluglärmszonen > 54dB Leq darf sich dadurch nicht erhöhen.

8.) Diese Vereinbarungen sind einerseits im Allgemeinen Mediationsvertrag (Blg./C), andererseits in den Einzelverträgen (Blg./E) der Flughafen Wien AG mit den Nachbarschaftsgemeinden dargestellt und verbindlich fest gehalten.

X. LANDWIRTSCHAFT

1.) RÜBENPLATZ:

- a) Es gibt derzeit einen Rübensammelplatz, der von der VÖR Rübenaubauern Vertretungs- und Übernahme GmbH gepachtet ist. Es handelt sich dabei um ein ca. 2,5ha großes Areal, von dem ca. 2ha befestigt sind. Es ist der Wunsch der Vertreter der Landwirtschaft, dass dieser Rübensammelplatz verlegt wird, obwohl dieser weder aufgrund des geplanten Baues einer dritten Piste bzw. der damit im Zusammenhang stehenden Verlegung der B 10 verlegt werden müsste. Die Vertreter der Landwirtschaft argumentieren damit, dass durch den Verlust von landwirtschaftlichen Flächen der Rübenumsatz geringer wird und damit die wirtschaftlich vertretbare Fortführung einer zentralen Sammelstelle für die Rübenaubauern in Frage gestellt wird. Durch den Verlust an landwirtschaftlichen Flächen durch den Ausbau des Flughafens liege der Sammelplatz in Zukunft strategisch ungünstig.
- b) Seitens der FWAG wird zugesagt, dass von dieser die Kosten der Verlegung des Rübensammelplatzes in der derzeitigen Größe und Ausstattung sowie allfällige Kosten bei Auflösung des derzeit bestehenden Pachtvertrages übernommen werden.
- c) Vereinbart wird, dass die endgültigen und detaillierten Entscheidungen in Abstimmung zwischen FWAG und Vertretern der Landwirtschaft und der VÖR Rübenaubauern Vertretungs- und Übernahme GmbH erfolgen werden.

2.) WEGENETZ:

- a) Alle neu zu errichtenden Wege werden eine Breite von 6m, davon 5m asphaltiert, aufweisen. Es wird jedenfalls um den Zaun, der die Flughafeneinrichtungen absichert, ein neuer Weg errichtet. Dieser wird südlich des geplanten Dammes (südlich der neuen Piste 11/29) geführt werden. Sämtliche Wege sollen in andere Wege eingebunden sein, sodass es nach Möglichkeit keine Sackgassen gibt. Dies erfolgt in Abstimmung mit den Vertretern der Landwirtschaft.
- b) Alle neuen Wege sollen letztlich in das Eigentum der jeweiligen Gemeinden übergehen (beispielsweise durch Abtretung in das öffentliche Gut) und von diesen auf deren Kosten erhalten werden.
- c) Im Kreuzungsbereich B 10/Müllnerweg wird eine kreuzungsfreie Querungsmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge geschaffen werden.
- d) In Abstimmung mit den Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden wird im Bereich der neuen Wege durch die FWAG eine Radwegbeschilderung vorgenommen werden.
- e) Die Kosten der Maßnahmen gemäß lit. a – d werden von der FWAG übernommen.

3.) FÖRDERUNG LANDWIRTSCHAFTLICHER PROJEKTE:

- a) Die Vertreter der Landwirtschaft weisen auf die nachteiligen Auswirkungen durch den Verlust landwirtschaftlicher Flächen hin.
- b) Festgehalten wird, dass gerade Projekte, die im Interesse der Bauern sind auch eine nachhaltige Entwicklung in der Region bewirken können und dadurch unabwendbare Nachteile ausgeglichen bzw. kompensiert werden können, sodass derartige Projekte jedenfalls den Förderrichtlinien des Umweltfonds entsprechen.
- c) Die FWAG erklärt ihr prinzipielles Interesse und Bereitschaft bei Vorliegen solcher konkreten Projekte im Rahmen ihrer Möglichkeiten im Interesse der Landwirtschaft zu kooperieren.
- d) Die FWAG wird nach Möglichkeit und unter Beachtung der jeweils anzuwendenden rechtlichen Bestimmungen künftig verstärkt die örtliche Land- und Forstwirtschaft bei der Ausschreibung von Dienstleistungen und Lieferungen (wie etwa Winterdienst, Grünraumpflege etc. bzw. Catering) einladen.

4.) GRUNDABLÖSEN, KOMMASSIERUNGEN, NACHNUTZUNGEN:

- a) Die Fragen der Grundablösen und Kommassierungen können im Mediationsverfahren nicht behandelt werden, da in diesen Fällen immer mit den jeweiligen Liegenschaftseigentümern direkt zu verhandeln ist.
- b) Die FWAG erklärt jedoch, dass Kommassierungen im Einvernehmen mit den jeweiligen Eigentümern und den Gemeinden unterstützt werden.
- c) Die Nachnutzung von landwirtschaftlichen Flächen, die von der FWAG eingelöst werden, soll prioritär jenen Bauern zukommen, die durch den Verlust von Eigen- und/oder Pachtgründen in ihrer wirtschaftlichen Existenz am stärksten beeinträchtigt bzw. gefährdet sind.

XI. UMWELTFONDS

Bereits vor Abschluss des Verfahrens wurde der Fonds – Fonds zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Region rund um den Flughafen Wien – gegründet. Vorstandsmitglieder des Fonds sind:

- Vorsitzender: Dr. Thomas Prader
- Stv. Vorsitzender: Walter Steiger
- Vorstandsmitglied: Dr. Karl-Heinz Moser

Eine der zentralen Forderungen der Nachbargemeinden des Flughafens Wien war die Einrichtung eines Umweltfonds. Begründet wurde dieses Anliegen wie folgt:

- Unterstützung und Förderung jener Gemeinden, die durch den Fluglärm in besonders hohem Ausmaß belastet sind;
- Unterstützung und Förderung jener Gemeinden, deren Entwicklungsmöglichkeiten durch den Flugbetrieb rund um und auf dem Flughafen Wien besonders eingeschränkt werden;

- Abgeltung der durch den Flugbetrieb verursachten unabwendbaren Nachteile von Gemeinden und deren Bevölkerung;
- insbesondere von den Bürgerinitiativen wurde eingebracht, dass durch den Fonds auch Projekte im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Region gefördert werden sollten.

Vereinbart wurde, dass die Flughafen Wien AG in Zukunft pro ankommendem und abfliegendem Passagier, einschließlich der Transferpassagiere € 0,20 bezahlen wird. Passagiere, die in der Nacht ankommen bzw. abfliegen, werden mit dem Faktor 3 gewichtet, sohin mit € 0,60.

Im Beirat des Fonds sind jene Gemeinden vertreten, deren Gemeindegebiet durch Einrichtungen der Flughafen Wien AG in Anspruch genommen wird, bzw. deren Siedlungsgebiete in einer Lärmzone > Leq 54dB liegen. Des Weiteren sind im Beirat 4 Vertreter der Flughafen Wien AG, ein Vertreter Der Landwirtschaft sowie 8 Vertreter des Vereines „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ vertreten.

Die VertreterInnen der Bürgerinitiativen haben eine Sperrminorität.

75% der Mittel des Fonds fließen direkt an die Gemeinden. Davon werden 50% alleine aufgrund der jeweils gegebenen Lärmbelastung zwischen den Gemeinden verteilt, die restlichen 50% dieser Gemeindemittel werden nach einem bestimmten Schlüssel an bestimmte Gemeinden verteilt.

25% der Fondsmittel werden zur Förderung von Projekten zur Erforschung der durch den Flugbetrieb verursachten Umweltbelastungen sowie von Maßnahmen, die die nachteiligen Auswirkungen des Flugbetriebes reduzieren oder minimieren bzw. zur Förderung von Maßnahmen, die die Umweltbelastungen durch den Flugbetrieb ausgleichen und zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen, verwendet. Über die Vergabe und Verwendung dieser Mittel entscheidet der Beirat.

Die Zahlungsverpflichtung der Flughafen Wien AG ist im Leistungsvertrag (Blg./D) mit dem Fonds zivilrechtlich abgesichert. In der Satzung des Fonds (Blg./I) sind der Zweck des Fonds, die Verwendung und Verteilung der Fondsmittel, die Zusammensetzung, Bestellung und Aufgaben des Vorstands und des Beirats geregelt. Der Fonds hat eine eigene Rechtspersönlichkeit und ist nach dem Stiftungs- u. Fondsgesetz eingerichtet.

XII. REGIONALES KONFLIKTMANAGEMENT

Alle am Verfahren Beteiligten waren sich klar darüber, dass nach Abschluss des Mediationsverfahrens

- die Umsetzung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens gewährleistet sein muss;
- eine institutionalisierte Struktur geschaffen werden muss, die in der Lage ist, nach Abschluss des Mediationsverfahrens den Prozess der Kooperation und des Dialoges fortzusetzen;
- auch in Zukunft Probleme und Konflikte auftreten werden, die auf kooperative und faire Weise bearbeitet und behandelt werden sollen;
- die Partizipation von Bürgerinitiativen auch in Zukunft gesichert werden soll;
- eine Einrichtung geschaffen werden muss, die auch in Zukunft die Prozesse rund um das Monitoring und die Evaluierung des jeweils aktuellen Fluggeschehens behandeln soll.

Es wurde deshalb der Verein Dialogforum Flughafen Wien gegründet. Alle wesentlichen Aufgaben obliegen dem erweiterten Vorstand. Nachstehende Gründungsmitglieder entsenden in den erweiterten Vorstand die nachstehend angeführte Anzahl von Delegierten:

- 2 Flughafen Wien AG
- 1 Austro-Control
- 1 AUA
- 5 Verein „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ (einschließlich Wien)
- 6 Land Wien,
- 7 Land Niederösterreich, sowie
- 5 Nachbarschaftsgemeinden (davon ein Delegierter der Gemeinde Wien)
- 1 Land Burgenland

In den Statuten des Vereines (Blg./B) ist festgehalten, dass die am Verfahren beteiligten Parteien einschließlich der Bürgerinitiativen auch in Hinkunft das regionale Konfliktmanagement mitgestalten und bestimmen können.

Die operativen Aufgaben werden durch eine Geschäftsführung des Vereines Dialogforum Flughafen Wien verrichtet werden.

In einem Kooperationsvertrag(Blg./C) hat sich die Flughafen Wien AG verpflichtet, die erforderlichen Mittel, insbesondere auch in finanzieller Hinsicht, zur Verfügung zu stellen, damit der Verein Dialogforum Flughafen Wien bzw. dessen Geschäftsführung den vereinbarten Aufgaben nachkommen kann.

Wie bereits im Rahmen des Teilvertrages vereinbart und in der Praxis umgesetzt, sichert Austro Control auch für die Zukunft zu, im Ausmaß des für die Gesellschaft Vertretbaren eng mit den Organen des „Regionalen Konfliktmanagements“ zu kooperieren, weiterhin entsprechende Evaluierungen der Bestimmungen des Teilvertrages durchzuführen bzw. zu unterstützen sowie zum gegebenen Zeitpunkt eine konstruktive Rolle bei der detaillierten Erarbeitung von SIDs und eines Pistenverteilungsplanes im 3-Pisten-System zu spielen. Dabei wird wie bisher der von Austro Control zu verantwortende und nicht verhandelbare Aspekt der Sicherheit bzw. Flüssigkeit des Luftverkehrs im Vordergrund stehen, welcher der Gesellschaft durch nationale und internationale Bestimmungen auferlegt ist.

Wie bereits im Rahmen des Teilvertrages vereinbart und in der Praxis umgesetzt, sichert Austrian Airlines auch für die Zukunft zu, im Ausmaß des für das Unternehmen Vertretbaren eng mit den Organen des „Regionalen Konfliktmanagements“ zu kooperieren, weiterhin entsprechende Evaluierungen der Bestimmungen des Teilvertrages zu unterstützen sowie zum gegebenen Zeitpunkt eine konstruktive Rolle bei der detaillierten Erarbeitung von SIDs und eines Pistenverteilungsplanes im 3-Pisten-System zu spielen. Dabei werden wie bisher einerseits der nicht verhandelbare Aspekt der Flugsicherheit und andererseits vitale wirtschaftliche Kerninteressen im Vordergrund stehen, welche dem Unternehmen durch nationale und internationale Bestimmungen einerseits und durch die Verpflichtungen zu einer verantwortungsbewußten Unternehmensführung andererseits auferlegt sind.

XIII. SCHIEDSVERTRAG

In den zivilrechtlich verbindlichen Verträgen sowie in den Statuten des Vereines Dialogforum Flughafen Wien und der Satzung des Umweltfonds – Fonds zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Region rund um den Flughafen Wien – wurde jeweils eine Schiedsklausel aufgenommen. Gleichzeitig wurde ein Schiedsgerichtsvertrag (Blg./G) für das „Schiedsgericht Mediationsverfahren Flughafen“ abgeschlossen und die Schiedsrichter bestellt.

Vorsitzende des Schiedsgerichtes ist Univ. Prof. Dr. Ludwig Adamovich.

Die drei weiteren Schiedsrichter sind Univ. Prof. Dr. Bernd-Christian Funk, Mag. Norbert Zimmermann und Univ. Prof. Dr. Peter Heintel.

Allen Vertragsparteien, die verbindliche Verträge unterfertigt haben, ist bewusst, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass es in Zukunft zu Konflikten kommen kann, die nicht einer einvernehmlichen Lösung zugeführt werden können. Die Schiedsgerichtslösung wurde gewählt, weil

- damit Entscheidungen herbeigeführt werden können, die im Sinne und im Geist der Ergebnisse des gesamten Mediationsverfahrens sind,
- Entscheidungen rasch und in einer vertraulichen Atmosphäre getroffen werden können,
- die Bürgerinitiativen bzw. der Verein „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ ohne Furcht vor unkalkulierbaren Kostenbelastungen Verfahren zur Durchsetzung ihrer Rechte anstrengen können
- durch die entsprechenden Bestimmungen im Schiedsgerichtsvertrag garantiert ist, dass nicht nur die jeweiligen Streitteile sondern auch die jeweils anderen Vertragspartner gehört und in des Verfahren eingebunden werden.

XIV. VERBINDLICHKEITSKLAUSEL

Es wird ausdrücklich festgehalten, dass sämtliche Inhalte dieser Zusammenfassung rechtlich in keiner wie immer gearteten Weise verbindlich sind und keine einzige Partei daraus Rechte gegenüber einer anderen Partei ableiten kann oder Verpflichtungen gegenüber einer anderen Partei eingeht. Alle verbindlichen Verfahrensergebnisse sind in den gesondert errichteten und unterfertigten Verträgen abschließend festgehalten. Diese werden rechtswirksam, wenn alle Verträge durch die jeweiligen Gremien genehmigt wurden (Blg./F).

Sämtliche Verfahrensergebnisse sind nur im Kontext des gegenständlichen Mediationsverfahrens Flughafen Wien als Gesamtpaket und Ergebnis der Interessensabwägung zu sehen und schaffen somit kein Präjudiz für andere Flughäfen.

Die Parteien nehmen zur Kenntnis, dass die zwischen den Parteien getroffenen vertraglichen Festlegungen keinesfalls eine Bindung für die behördlich auszuübenden Funktionen der Organe des Landes Niederösterreich darstellen und daher unpräjudiziell für deren behördlichen Aufgaben sind.

Im Sinne der als Partei im Mediationsverfahren ausgeübten Funktion, welche sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nach den Grundsätzen einer möglichst regional ausgewogenen raum- und umweltverträglichen Abwicklung des vom Flughafen Wien/Schwechat erzeugten Gesamtverkehrs – insbesondere des Flugverkehrs – orientiert hat, ist daher eine vertragliche Bindung des Landes Niederösterreich sowie die Mitgliedschaft im Verein Dialogforum Flughafen Wien nur als Träger von Privatrechten gegeben.

Die Parteien nehmen zur Kenntnis, dass die zwischen den Parteien getroffenen vertraglichen Festlegungen keinesfalls eine Bindung für die legislativen Aufgaben und übertragenen Kompetenzen der Organe des Landes und der Stadt Wien darstellen und daher unpräjudiziell für deren behördlichen Aufgaben – besonders die des Umweltschutzes – sind. Im Sinne der als Partei im Mediationsverfahren ausgeübten Funktion, welche sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nach den Grundsätzen einer möglichst regional ausgewogenen raum- und umweltverträglichen Abwicklung des vom Flughafen Wien/Schwechat erzeugten Gesamtverkehrs – insbesondere des Flugverkehrs –, wobei dabei zu achten ist, dass die Anzahl der Betroffenen bei vergleichsweiser Lärmbelastung möglichst gering zu halten ist, orientiert hat, ist daher eine vertragliche Bindung des Landes bzw. der Stadt Wien sowie die Mitgliedschaft im Verein Dialogforum Flughafen Wien nur als Träger von Privatrechten gegeben.

XV. BEGLEITFORSCHUNG

Im Auftrag der Flughafen Wien AG und mit Einverständnis der am Verfahren beteiligten Parteien (siehe Mediationsvereinbarung Blg./J) wurde das Verfahren durch ein Forschungsteam der iff-Abteilung für Weiterbildung und systemische Interventionsforschung an der Universität Klagenfurt begleitet. In teilnehmenden Beobachtungen wurde eine Vielzahl von Sitzungen durch das Team wahrgenommen, zudem wurden qualitative Einzel- und Gruppeninterviews durchgeführt und sämtliche Verfahrensprotokolle und Materialien aus dem Verfahren analysiert. In regelmäßigen Teamsitzungen wurden Hypothesen zum aktuellen Verfahrensstand, zu zentralen Herausforderungen oder auch zu möglichen Hintergrundthemen, die als solche im Verfahren selbst nicht thematisiert wurden, gebildet.

Diese wurden in weiterer Folge – dem Charakteristikum der Interventionsforschung folgend – in regelmäßigen Rückmeldeveranstaltungen in das Verfahren rückgekoppelt und mit den VerfahrensteilnehmerInnen diskutiert und vergemeinschaftet. Das Zustandekommen der Rückmeldungen richtete sich einerseits nach den Wünschen von VerfahrensteilnehmerInnen (oder auch der Verfahrensleitung), andererseits aber auch nach den Anregungen der wissenschaftlichen Begleitforschung, sofern das Team das Einbringen aktueller Forschungsergebnisse für das Verfahren als notwendig oder sinnvoll erachtete. Im Kontext der Forschung wurden mehrere Zwischenberichte, ein umfassender Endbericht sowie mehrere verfahrensbezogene Publikationen erstellt. Dem Forschungsteam gehörten folgende Personen ständig an: ao. Univ.-Prof. Dr. Larissa Krainer, Mag. Dr. Gerhard Falk, Harald Goldmann MAS, Mag. Sabine Petsch. Während der ersten beiden Jahre arbeiteten auch Mag. Armin Hanschitz und Mag. Ulrich Königswieser im Team mit. Das Team wurde durch eine wissenschaftliche Supervision von o. Univ.-Prof. Dr. Peter Heintel begleitet, der selbst auch an allen Rückmeldegesprächen im Verfahren teilgenommen hat.

XVI. UNTERSTÜTZUNG DURCH SACHVERSTÄNDIGE

In den unterschiedlichen Phasen des Verfahrens wurden auch Sachverständige beigezogen. Gemäß der Mediationsvereinbarung wurde durch die Parteien jeweils im Konsens beschlossen, ob und jeweils welcher Sachverständige dem Verfahren beigezogen wird. Die Kosten wurden jeweils von der Flughafen Wien AG übernommen. Folgende Sachverständige wurden beigezogen, denen auch der Dank aller am Verfahren Beteiligten gilt:

- DI Hellfried Aubauer, Luftfahrtsachverständiger
- DI Wolfgang Hesina, Forschungszentrum Seibersdorf
- Dr. Hans Peter Hutter, Umweltmediziner
- Univ. Prof. Dr. Andreas Kolbitsch, Bauphysik
- Prof. Dr. Judith Lang, Lärmtechnikerin
- DI Erwin Pönitz, Raumplaner
- Dr. Werner Rosinak, Verkehrsplaner
- Kaspar Senn, Flugsicherungsexperte
- Dr. Heinz Vana, Rechtsanwalt

Eingebunden waren teilweise auch die durch die Flughafen Wien AG mit der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung beauftragten Gutachter.

Dr. Ursula König, Univ. Prof. Dr. Horst Zillessen und Dr. Thomas Prader bedanken sich bei Marlies Lenglachner für ihre Unterstützung.

XVII. ERKLÄRUNGEN DER VERFAHRENSPARTEIEN

Wir bekennen uns zur Idee der Mediation und begrüßen, dass die unterschiedlichen Interessen und Konflikte rund um das Fluggeschehen in einem partizipativen und fairen Prozess behandelt wurden. Wir stehen hinter den Ergebnissen des Mediationsverfahrens, auch wenn wir uns der Tatsache bewusst sind, dass die Ergebnisse nicht alle Parteien gleichermaßen zufriedenstellen und von einigen nur mit Vorbehalten akzeptiert werden können. Wir sind jedoch der festen Überzeugung, dass der von uns eingeschlagene Weg der Mediation richtig und vom Gesamtergebnis her für alle Beteiligten vorteilhafter war als die Austragung der Konflikte auf rein rechtlicher Ebene. Wir sind uns bewusst, dass grundsätzliche gesellschaftspolitische Konflikte zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen im Rahmen dieses Mediationsverfahrens nicht entschieden werden können. Diese Tatsache hat auch unsere Konfliktregelung bestimmt. Dennoch war es möglich, im Rahmen dieses Verfahrens vielfältige Kompromisse zwischen den zahlreichen unterschiedlichen Interessen innerhalb der Region zu erreichen.

Wir begrüßen daher besonders, dass auch in Zukunft die Konflikte rund um das Fluggeschehen im Rahmen des regionalen Konfliktmanagements (Dialogforum Flughafen Wien) unter Einbeziehung der Betroffenen behandelt werden.

Gemeinden:



Marktgemeinde Schwadorf



Gemeinde Kleinneusiedl



Stadtgemeinde Schwechat



Gemeinde Zwölfaxing



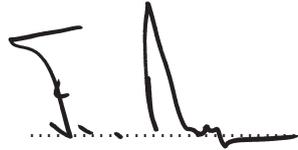
Marktgemeinde Himberg



Gemeinde Rauchenwarth



Marktgemeinde Enzersdorf/Fischa



Stadtgemeinde Fischamend



Stadtgemeinde Großenzersdorf



Gemeinde Wien



Marktgemeinde Trautmannsdorf



Gemeinde Bruck



Gemeinde Maria Ellend/Haslau



Gemeinde Arbesthal-Göttlesbrunn



Marktgemeinde Gramatneusiedl

Länder:

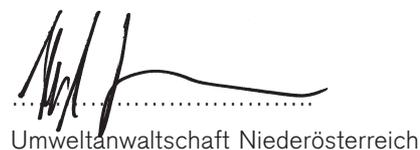

Land Wien



Land Niederösterreich

Umweltanwaltschaften:


Umweltanwaltschaft Wien

Umweltanwaltschaft Niederösterreich

Politische Parteien:


ÖVP Niederösterreich



SPÖ Niederösterreich



FPÖ Niederösterreich



SPÖ Wien

Austro Control Österr. Ges. f. Zivilluftfahrt mbH:

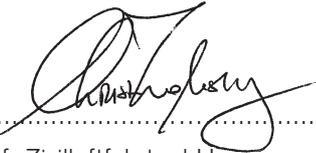
Der behördliche Charakter von Austro Control als ein von der Republik Österreich „beliehenes Unternehmen“ zur Erbringung von Leistungen im Bereich des Air Traffic Managements bringt mit sich, dass zivilrechtlich verbindliche Vereinbarungen (wie etwa der allgemeine Mediationsvertrag) in dieser Form nicht unterzeichnet werden können.

Dessen ungeachtet ist es uns ein echtes Bedürfnis, zum Mediationsverfahren insgesamt, an dem wir im Laufe der vergangenen Jahre sehr intensiv mitgearbeitet haben, Stellung zu nehmen.

Die „Wiener Mediation“ kann bereits heute als wegweisend für den Umgang mit ökologischen Fragen im Bereich der Luftfahrt (insbesondere mit dem Thema Fluglärm) bezeichnet werden. Austro Control hat sich bewusst dafür entschieden, gemeinsam mit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung aktiv und „vor Ort“ nach Lösun-

gen zu suchen und die dann getroffenen Vereinbarungen verlässlich umzusetzen. Die Verabschiedung und Umsetzung des „1. Teilvertrages“ ist das sichtbare Beispiel dafür. Dieser Geist und dieser Wille zu einer echten und permanenten Kooperation wird in dem dafür neu gegründeten „Dialogforum Flughafen Wien“ mit Teilnahme von Austro Control auch nach Abschluss der Mediation seine Fortsetzung finden.

Das Mediationsverfahren hat den Fluglärm nicht abgeschafft. Aber es hat einen Prozess angestoßen, der geeignet ist, auch in Zukunft in einer fairen und konstruktiven Art an die Lösung der anstehenden Probleme – auch in einem angestrebten zukünftigen 3-Pisten-System – heranzugehen.

 
.....
Austro Control Österr. Ges. f. Zivilluftfahrt mbH

Austrian Airlines

Österreichische Luftverkehrs AG:

Austrian Airlines hält fest, dass die bezüglich Nachtflug getroffenen Regelungen - und hier insbesondere die Deckelung der Flugbewegungen auf sehr niedrigem Niveau im Zeitraum 23:30-05:30 - den Kerninteressen von Austrian Airlines im Sinne eines ausgewogenen Interessensausgleiches nicht ausreichend Rechnung tragen und daher nicht vollinhaltlich mitgetragen werden können.


.....
Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG

Flughafen Wien AG:

  
.....
Flughafen Wien AG

Bürgerinitiativen u. Siedlervereine:

Susanne Ryneschi

 Plattform Fluglärm Österreich

[Handwritten Signature]

 BI Fischamend

Eric Koller

 BI Götzendorf/Pischelsdorf

Alexander Solano

 Verein Aktiver Umweltschützer
 Himberg

Alfred Hötting

 Bürgerforum Haslau/Maria Ellend

Mathurana Franz

 Siedlerverein Lobau

by Knechtel

 Zentralverband der Kleingärtner Österreich

Josef Scheuch

 BI Pro Margarethen

Alfred Hötting

 Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen
 und Siedlervereine um den Flughafen Wien

Der Siedlerverein Eßling bekennt sich zur Mediation. Während andere Anflugrouten in der Nacht bereits zum Wohle der Bewohner gesperrt sind, leiden wir darunter, dass noch auf Jahre hinaus bei Süd- und Südostwind der gesamte Landeanflug in der Nacht über Eßling geplant ist. Unsere Zustimmung erfolgt daher mit dem Bemerkten, dass die Forderung auf ein unverzügliches Nachtflugverbot über Eßling aufrecht erhalten wird.

[Handwritten Signature]

 Siedlerverein Eßling

Da wir erst seit einem Jahr als Partei in das Mediationsverfahren eingebunden sind, beschränkt sich die vorstehende Erklärung auf diesen Zeitraum.

[Handwritten Signature]

 BI Trau.di

Kammern u. Interessensvertretungen:



 Arbeiterkammer Österreich



 Bezirksbauernkammer Bruck/Leitha –
 Schwechat



 Standort Unternehmervertreter
 Airport Jet – Set Service



 Standort – Arbeitnehmervertreter



 Niederösterreich Werbung



 Tourismusverband Wien

Die bezüglich Nachtflug getroffenen Regelungen - und hier insbesondere die Deckelung der Flugbewegungen auf sehr niedrigem Niveau im Zeitraum 23:30-05:30 – trägt den Kerninteressen der Österreichischen Airlines im Sinne eines ausgewogenen Interessensausgleiches nicht ausreichend Rechnung und kann daher nicht vollinhaltlich mitgetragen werden.



 Wirtschaftskammer Österreich

Bezirke u. Bezirkskonferenzen:



 Bezirksvorstehung Favoriten



 Bezirksvorstehung Fünfhaus



 Bezirksvorstehung Simmering



 Bezirksvorstehung Penzing



 Bezirksvorsteherung Donaustadt



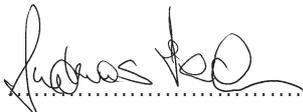
 Bezirksvorsteherung Liesing



 Bezirkskonferenz Baden



 Bezirkskonferenz Bruck



 Bezirkskonferenz Wien-Umgebung/Süd

unter dem Vorbehalt, dass die Bezirkskonferenz Gänserndorf erst zu einem späten Zeitpunkt eingebunden wurde und Vorbehalte gegen einzelne Ergebnisse, die den Bezirk Gänserndorf betreffen, bestehen.



 Bezirkskonferenz Gänserndorf

gilt für Punkt XVII der gegenständlichen Zusammenfassung der Ergebnisse unter dem Vorbehalt, dass die Bezirkskonferenz Mödling erst zu einem späten Zeitpunkt eingebunden wurde. Im Bezirk Mödling haben bis zum Datum der Drucklegung (17. Juni 2005) 12 von 20 Gemeinden dem vorliegenden Text ohne Vorbehalt zugestimmt, zwei weitere mit einer Ergänzung bzw. mit Vorbehalt. In den anderen sechs Gemeinden ist der Abstimmungsprozess noch im Gang.

.....
 Bezirkskonferenz Mödling

XVIII. BEILAGENVERZEICHNIS

- ./A Allgemeiner Mediationsvertrag
- ./B Statuten Verein Dialogforum Flughafen Wien
- ./C Kooperationsvertrag Verein Dialogforum Flughafen Wien – Flughafen Wien AG
- ./D Satzung Umweltfonds
- ./E Leistungsvertrag Umweltfonds – FWAG
- ./F Vorbehaltsvereinbarung
- ./G Schiedsgerichtsvertrag
- ./H Einzelvertrag (beispielhaft) Marktgemeinde Enzersdorf/Fischa – FWAG
- ./I Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ idF v. 22.Juni 2005 samt aktualisierten Beilagen
- ./J Mediationsvereinbarung idF v. 28.Februar 2005
- ./K Darstellung Lärmzonenberechnungen

ABWEICHENDE ERKLÄRUNGEN





Alternative Liste Schwechat
Bürgerliste Fischamend
Bürgerinitiative Götzendorf - Fischelsdorf
Bürgerforum Naslau Maria Ellend
BI Lärm im Anflug
Hennersdorfer Bürgerinitiative
Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien
Schwadorf gegen 3. Piste auf dem Flughafen Wien

Erklärung der Plattform gegen die 3. Piste:

Der Vorstand der Plattform gegen die 3. Piste hat sich auf keine gemeinsame Position bezüglich der Ergebnisse des Mediationsverfahrens geeinigt. Deshalb hat der Vorstand beschlossen, die einzelnen Bürgerinitiativen der Plattform autonom entscheiden zu lassen.

Der Vorstand der Plattform gegen die 3. Piste

Alfred Höllrigl

Mag.^a Brigitte Krenn

Ulrike Art

Dr. Thomas Mayerhofer

Horst-Gerhard Ganster

Herbert Hofer

Ingrid Höllrigl

Adele Rundstück

Ing. Erich Kohlhauser

Schwechat, am 2005.06.11

ABSCHLUSSERKLÄRUNG

der Bürgerinitiativen

- **Alternative Liste Schwechat**
- **BI Bruck/L – Lärm im Anflug**
- **Hennersdorfer Bürgerinitiative**
- **Schwadorf gegen 3. Piste auf dem Flughafen Wien**

Das Mediationsverfahren brachte den sich von Fluglärm betroffen fühlenden Menschen in der Region keinen tatsächlichen Interessensausgleich. Die Vertreter der oben angeführten Bürgerinitiativen der Plattform gegen die 3. Piste können daher ihre Zustimmung zu den Verträgen des Mediationsverfahrens nicht geben.

Im Verfahren wurden einige positive Endergebnisse erreicht. Dennoch müssen wir als Vertreter der im Mediationsverfahren verantwortungsbewusst argumentierenden Bürgerinitiativen schwer enttäuscht feststellen, dass vornehmlich die vorliegende Nachtflugregelung aufgrund des mangelnden Ausgleichs zwischen wirtschaftlichen Interessen und Verringerung des Fluglärms unannehmbar ist.

Aufgrund des aus Sicht der oben angeführten Bürgerinitiativen der Plattform gegen die 3. Piste nicht weit genug gehenden Interessensausgleichs, werden die Verträge des Mediationsverfahrens daher insgesamt abgelehnt.

BEGRÜNDUNG:

I.

Wir bekennen uns zur Idee der Mediation und begrüßen nach wie vor, dass die unterschiedlichen Interessen und Konflikte um den Flughafen Wien Schwechat in einem partizipativen Prozess behandelt wurden. Wir finden es als vorteilhaft, dass darin auch die sich von Fluglärm betroffen fühlenden Menschen in diesen Prozess eingebunden wurden.

Wir anerkennen einige positive Ergebnisse des Mediationsverfahrens, auch wenn wir das Gesamtergebnis keineswegs akzeptieren können. Wir haben letztendlich aber auch die Tatsache erkennen müssen, dass grundsätzliche gesellschaftspolitische Konflikte zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen auch im Rahmen eines Mediationsverfahrens nicht entschieden werden können.

Wir sind grundsätzlich der Überzeugung, dass der Weg, mittels Mediation einen Interessensausgleich zu finden, richtig und vorteilhafter wäre, als die Austragung der Konflikte auf rein rechtlicher Ebene. Aber im gegenständlichen Fall des geplanten Flughafenausbaus wird sich der Konflikt zur Wahrung der ökologischen und sozialen Interessen der vom Fluglärm betroffenen Menschen wahrscheinlich auch auf die rechtliche Ebene übertragen.

II.

Wir Vertreter der Plattform gegen die 3. Piste haben die Interessen der lärmbelasteten Bewohner der Region verantwortungsbewusst in das Mediationsverfahren eingebracht. Im Rahmen dieses Verfahrens konnten wir durch unsere intensive Mitarbeit einige inhaltliche Erfolge erzielen. Es wurden auch einzelne Kompromisse zwischen den zahlreichen unterschiedlichen Interessen innerhalb der Region erreicht.

Konfliktmanagement „Dialogforum Flughafen Wien“. Die Fortsetzung des Dialogprozesses und des Informationsaustausches des Flughafens mit den AnrainerInnen ist zu begrüßen. Besonders wichtig erscheint das Vorhaben, in Zukunft die Konflikte rund um das Fluggeschehen in der Region unter Einbeziehung aller sich betroffen fühlenden Menschen behandeln zu wollen.

Technischer Lärmschutz, Umweltfonds. Auch in Teilbereichen wie technischer Lärmschutz und Umweltfonds für die belasteten Gemeinden sind positive Ergebnisse zu verzeichnen. Grundsätzlich sind die vorgesehenen Maßnahmen im technischen Lärmschutz nur geeignet, die Lärmbelastung erträglicher zu gestalten, nicht aber um sie zu minimieren. Auch die Finanzmittel aus dem Umweltfonds können für die Anrainergemeinden die wachsende Lärmbelastung nicht ausgleichen.

III.

Keine Zustimmung können der geplante Bau einer 3. Piste und die vorliegende Nachtflugregelung finden.

Errichtung einer 3. Piste. Mit der 3. Piste ist ein Turbo-Verkehrswachstum des Flughafens nicht ausschließbar und damit gravierend mehr Fluglärmbelastungen programmiert. Der Hauptgrund für dieses Ergebnis ist die Tatsache, dass der Flughafen zu einer internationalen TEN-Knoten Drehscheibe ausgebaut werden soll, und damit die Anzahl der Flugbewegungen massiv steigen wird. Der Flughafen verzeichnet derzeit bereits zweistellige Zuwachsraten und die Kapazitätserweiterungen werden auch mit dem Abschluss der Mediationsverträge fortgesetzt werden – vor allem durch die Errichtung der 3. Piste.

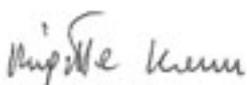
Nachtflugregelung. Vonseiten der Plattform wurde eingefordert, dass zumindest eine Nachtflugregelung mit wirklich spürbaren Erleichterungen die Voraussetzung für einen gerechtfertigten Interessensausgleich sein sollte. Dies wäre durch Einschränkungen der Flugbewegungen in der Nacht durchaus erreichbar gewesen. Der entgegenkommende Vorschlag der Plattform „Einfrieren der nächtlichen Flugbewegungen auf den Ist-Stand und eine wirklich flugfreie Zeitzone in der Nacht“ wurde aufgrund wirtschaftlicher Erfordernisse abgelehnt. Der gegenständliche Kompromiss für die Nachtflugregelung bringt daher sich nur marginal auswirkende Einschränkungen und keine wirklich überflugfreie Nachtzeit.

IV.

Zusammenfassung. Das Endergebnis der Flughafenmediation brachte einige positive Punkte. Als verantwortungsvolle Vertreter der sich vom Fluglärm betroffen fühlenden Menschen, können wir aber die Verträge des Mediationsverfahrens aufgrund des mangelnden Ausgleichs zwischen wirtschaftlichen Interessen und Verringerung des Fluglärms nur ablehnen.

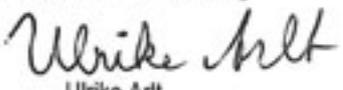
Die für einen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Interessen erforderlichen inhaltlichen Endergebnisse – und damit eine nachhaltige Entwicklung der Region – sind nicht weitreichend genug oder finden überhaupt nicht statt.

Daher müssen die einzelnen Teilverträge sowie die Zusammenfassung der Mediationsergebnisse aus der Sicht der oben angeführten Bürgerinitiativen der Plattform gegen die 3. Piste abgelehnt werden.


Mag. Brigitte Krenn
Alternative Liste Schwechat


Herbert Hofer
Hennersdorfer Bürgerinitiative


Wolfgang Wipler
BI Bruck/L - Lärm im Anflug


Ulrike Art
Schwadorf gegen 3. Piste auf dem Flughafen Wien



Niederösterreich

Grüne Alternative Niederösterreich
Julius Raab - Promenade 15
A-3100 St. Pölten

Telefon 02742 / 310 660
Telefax 02742 / 310 660-11
Email: noe@gruene.at
Web: <http://noe.gruene.at>

Mediationsforum
Flughafen Schwechat

St. Pölten, am 08. Juni 2005

**Beschluss des Landesvorstandes der GRÜNEN NÖ
zur Abschlusserklärung des Mediationsverfahrens**

- Der LV fühlt sich in seiner Entscheidung, vertreten durch LAbg. Mag. Martin Fasan am Mediationsverfahren teilzunehmen, bestätigt. Es war sinnvoll, dass das Verfahren durchgeführt wurde.
- Die Mediation um den Flughafen Wien hat zweifellos inhaltliche und prozessuale Erfolge gebracht.
- Dennoch sind die inhaltlichen Ergebnisse aus der Sicht der NÖ - Grünen nicht weitreichend genug, um die Abschlusserklärung des Verfahrens unterfertigen zu können.
- Die Grünen NÖ werden ihre bisherige Unterstützung für die im Verfahren befindlichen Bürgerinitiativen und grünen Ortsgruppen ungeachtet deren Zustimmung oder Ablehnung der Abschlusserklärung bzw. des Mediationsvertrages grundsätzlich fortsetzen.

Mit freundlichen Grüßen


Mag. Martin Fasan
Landtagsabgeordneter
DIE GRÜNEN Niederösterreich

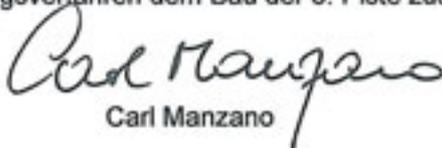

Thomas Huber
Landesgeschäftsführer
DIE GRÜNEN Niederösterreich

Nationalpark Donau-Auen GmbH
Schlossplatz 1, A-2304 Orth an der Donau
☎ 02212/3450 Fax DW 17
nationalpark@donauauen.at, www.donauauen.at

Erklärung der Nationalpark Donau-Auen GmbH zum Abschluss des Mediationsverfahrens Flughafen Wien (gekürzte Fassung)

Die Nationalpark Donau-Auen GmbH anerkennt das intensive Bemühen der Mediationsparteien und des Mediationsteams um einen Ausgleich der Interessen. Im Zuge des Verfahrens konnten jedoch keine Maßnahmen gefunden werden, die bei dem angestrebten Wachstum des Verkehrsaufkommen die Lärm-Emissionen in der Region nicht weiter steigen lassen. Ein wesentlicher Teil der beschlossenen Maßnahmen zielt daher auf eine Anpassung der Umwelt an den Fluglärm (technischer Lärmschutz, Ablösen, Umweltfonds). Die in den Vereinbarungen vorgesehenen Deckelungen und Einschränkungen des Flugverkehrs beziehen sich ausschließlich auf Siedlungsgebiete mit sehr hoher bis höchster Lärmbelastung. Für geringer belastete Siedlungsgebiete wie auch für hochwertige Schutz- und Erholungsgebiete wie den Nationalpark Donau-Auen sind keine wirksamen Deckelungen vorgesehen. Für den Nationalpark DonauAuen ist bei der Umsetzung der Ergebnisse des Verfahrens weder eine Verbesserung der derzeitigen Situation zu erwarten, noch ist eine zukünftige Beschränkung der Belastungen gesichert. Die Belastungen beschränken sich nicht nur auf die Auswirkungen auf Fauna und Flora. Sie bedeuten eine offensichtliche Entwertung eines hochwertigen Erholungsgebiets, eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Naturerlebnisses für ca. 1 Million Nationalpark-Besucher pro Jahr. Es kann daher keine grundsätzliche Zustimmung zu der mit dem Bau der dritten Piste verbundenen Kapazitätssteigerung gegeben werden. Die Nationalpark Donau-Auen GmbH sieht vielmehr einen grundlegenden Mangel des Verfahrens darin, dass die Wachstumsziele des Flughafen im Mediationsverfahren nicht in Frage gestellt werden konnten. Wir sind bereit, in den vorgesehenen Dialog-Strukturen mit zu arbeiten und gehen davon aus, dass diese alle Betroffenen offen stehen, auch wenn sie nicht schon vor den Genehmigungsverfahren dem Bau der 3. Piste zustimmen.

30.05.2005


Carl Manzano

Der Bezirksvorsteher
des 13. Bezirkes der Stadt Wien
1130 Wien, Hietzinger Kai 1
Tel: 87834/13111, Fax: 87834/13120, e-mail: post@b13.magwien.gv.at

**Stellungnahme zur Abschlusserklärung des
Mediationsverfahrens Flughafen Wien**

Der Abschlusserklärung stimme ich namens des 13. Wiener Gemeindebezirkes Hietzing aus folgenden Gründen nicht zu:

1. Durch den Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ sind zwar einige deutliche Verbesserungen für Teile der Bevölkerung erreicht worden, insbesondere die Nachtflugregelung, für die südlichen Teile des Bezirkes Hietzing hat sich aber durch die neue Abflugroute Stockerau von Piste 29 eine Verschlechterung ergeben (die auch durch die Änderungen vom Februar 2005 nur zum geringen Teil verbessert wurde).

Diese Verschlechterung wurde mir vor Unterzeichnung des Teilvertrages nicht bekannt gemacht. In der Abschluss-erklärung sind keine Maßnahmen enthalten, wie eine weitere Entlastung für jene Teile der Bevölkerung erreicht wird, die durch den Teilvertrag Nachteile und Belastungen erlitten haben.

2. Einer dritten Piste gemäß dem Projekt des Flughafens Wien wird nicht zugestimmt, weil der Leitstrahl der neuen Piste 11R direkt auf Hietzing ausgerichtet ist. In den Zusicherungen des Flughafens ist nicht enthalten, dass die neue Piste 11R ausschließlich mit „curved-approach“ östlich des 13. Bezirkes angeflogen wird. Ein Anflug über Hietzing würde eine deutliche Erhöhung der Lärmbelastung der Bevölkerung bedeuten, die bereits durch die Anflugroute zur bestehenden Piste 11L beeinträchtigt ist, und wird daher entschieden abgelehnt.

Mit den besten Grüßen



(Dipl.-Ing. Heinz Gerstbach)
Bezirksvorsteher

10. Juni 2005

Dr. Thomas Prader
Prader Rechtsanwalts GmbH
Seidengasse 28
1070 Wien

Betreff: Mediationsverfahren

Wien, 8. Juni 2005

Sehr geehrter Herr Dr. Prader!

Hiermit teile ich Ihnen als Vertreter der FPÖ-Wien mit, dass ich die Abschlusserklärung nicht unterfertigen werde und ersuche Sie, nachstehende Begründung in die Zusammenfassung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens aufzunehmen.

Die Festlegungen des Mediationsverfahrens bringen insgesamt keine Fluglärmmentlastung für die Wiener Bevölkerung. Da auch immer weniger Menschen bereit sind, die Reduzierung ihrer Lebensqualität hinzunehmen, wird dieses Übereinkommen am Ende keine Lösung der Probleme mit sich bringen. Umso mehr müssen alle Verantwortlichen aufgefordert sein, einen Standortwechsel des Flughafens zu überlegen und in der Folge auch umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Walter Prinz

STELLUNGNAHME DER BÜRGERINITIATIVE „BÜRGERLÄRM GEGEN FLUGLÄRM“

Das von uns zunächst freudig begrüßte Mediationsverfahren entpuppte sich sehr bald als eine sehr geschickt angelegte PR-Aktion zur Vereinfachung der UVP. Die im Mediationsvertrag verankerten Grundprinzipien wie Ergebnisoffenheit, Fairness und Transparenz – um nur drei zu nennen – wurden von Anfang an nicht eingehalten.

Das uns vom Flughafen und der Austro Control vorgelegte Zahlenmaterial war und ist nach wie vor zweifelhaft und hält einer Überprüfung nachweisbar nicht stand. Von uns angeforderte Berechnungsunterlagen wurde nie geliefert. Selbst schriftlich in den Protokollen zugesagte Unterlagen und Gutachten wurden uns nicht zur Verfügung gestellt. Die im Teilvertrag vereinbarte neue Flugroute über freies Feld wurden nicht errichtet. Wir wurden hingegen vertragswidrig aus der Evaluierung ausgeschlossen.

Die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der 3. Piste wurde nie nachgewiesen. Die Situation ist als würde eine Autobahnraststätte im Tiroler Inntal versuchen durch Rabatte auf die Autobahnmaut möglichst viel Transitverkehr anziehen und anschließend um den Bau einer zweiten Autobahn durch Tirol ansuchen. Ohne jede Rücksicht auf die Bevölkerung.

Der Steigende Rohölpreis (www.tecson.de) und die zu erwartende Verknappung der Erdölvorräte (www.peakoil.net) belegen die Sinnlosigkeit einer 3. Piste zum jetzigen Zeitpunkt. Für die Region Schwechat ist durch die Großbetriebe Borealis, OMV und den Flughafen eine übergroße Abhängigkeit vom Erdölmarkt gegeben. Eine langfristige gesunde Entwicklung der Region ist mit einer 3. Piste nicht mehr möglich.

Unsere großen Hoffnungen und Erwartungen wurden doppelt enttäuscht, einmal durch das unserer Meinung nach völlig unredliche Verfahren und darüber hinaus natürlich durch die völlig gegen unseren Willen und unsere Überzeugung erzielten „pseudo-“ Ergebnisse.