

II- 2480 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 9. Mai 1973

No. 1275/J

A n f r a g e

der Abg. Linsbauer, Dr. Schwimmer, Dr. Hubinek
und Genossen.
an den Bundesminister für Verkehr
betreffend Flughafen Schwechat, Bau einer neuen Landepiste

Der Flughafen Wien-Schwechat soll eine neue zweite Landepiste bekommen. Nach langen Planungen entschloß sich die Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft, die neue Piste in nordnordwestlicher-südsüdöstlicher Richtung anzulegen. Angeblich ist die Baubewilligung für den Ausbau des Flughafens bereits rechtkräftig. Am 10. Jänner 1973 soll das Bundesministerium für Verkehr seine Genehmigung erteilt haben.

Die betroffene Bevölkerung des in der Anflugschneise befindlichen Gebietes wurde jedoch in keiner Phase der Planung gehört oder auch nur informiert. Im Gegenteil: durch verharmlosende Presseerklärungen ("kein Fluglärm mehr über Wien", "Weniger Fluglärm über Eßling") wurden die Bewohner irreführt und in falscher Sicherheit gewiegt.

In Wahrheit werden aber durch die neue Flugschneise rund 100.000 Menschen in den Gebieten Stammersdorf, Gerasdorf, Süßenbrunn, Breitenlee, Kagran, Hirschstetten, Stadlau, Aspern, Eßling, Deutsch-Wagram, Großenerzendorf, Oberhausen und Mühlleiten durch den Fluglärm der landenden Maschinen und die Abgasentwicklung schwer beeinträchtigt. Die durchschnittliche Flughöhe in den betroffenen Gebieten wird je nach Entfernung von Schwechat rund 500 bis 700 m betragen, über Großenerzendorf nur mehr 300 bis 460 m, über Oberhausen und Mühlleiten sogar nur mehr 150 bis 270 m. Die Wiener Naherholungsgebiete Donau-Oderkanal und Lobau werden direkt und in niedriger Höhe überflogen.

- 2 -

Beeinträchtigt wird aber nicht nur die unmittelbare Zone der Einflugschneise, sondern auch das weit umfangreichere Gebiet des sogenannten "Zwischenfluganteils", das nicht ständig, aber doch gestaffelt überflogen wird. In diesem Gebiet befindet sich übrigens auch das in Planung befindliche Krankenhaus Ost von Wien.

Die geplante Piste soll somit doppelt gefährlich sein:

o Die Lärmbelästigung liegt auf Grund der niedrigen Flughöhen in dicht bewohnten Gebieten Wiens über den zulässigen Richtwerten. Hinzukommt, daß die gesamten Nachtflüge von Wien-Schwechat auf dieser Piste einfliegen sollen. In der Zeitschrift "aufbau" Nr. 8 wird zum Lärmproblem von Flugzeugen festgestellt:

"Nach verschiedenen Messungen stellt ein vorüberfliegendes Flugzeug bis zu einer Entfernung von ca. 1000 m eine empfindliche Störung dar (90 Dezibel). Die Auswertung von theoretischen und praktischen Lärmuntersuchungen ergab, daß Wohnhäuser mindestens 1,5 km von ständig unter 800 m Höhe überflogenen Gebieten entfernt sein sollten. Aber nicht nur vom Standpunkt der Lärmbelästigung, sondern auch weil sich 70 % aller Flugzeugunfälle in diesem Bereich ereignen, erscheint eine solche Forderung gerechtfertigt."

Festzuhalten ist außerdem, daß der sogenannte "Zwischenfluganteil" einen Teil des Wiener Nachtflugverbotsbereiches erfaßt.

o Die Gesundheit der Bewohner ist durch die Abgasentwicklung der einfliegenden Maschinen gefährdet. Da bei der Landung die Motoren gedrosselt werden, kommt es nur zu einer teilweisen Treibstoffverbrennung. Wissenschaftlichen Untersuchungen zu folge ist gerade in teilverbrannten Treibstoffmengen der Anteil krebserregender Stoffe sehr hoch. Was das für die Erholungsgebiete bedeutet - die Lobau ist noch dazu teilweise Brunnenschutzgebiet - liegt auf der Hand. Zudem finden sich direkt in der Anflugschneise viele Gemüseanbaugebiete, die für die Versorgung Wiens große Bedeutung haben.

- 3 -

Die Wiener Stadtplanung hat aufgrund der ökologischen und sonstigen Belastungen der betroffenen Gebiete auch bereits die ursprünglich als Wohn- und Siedlungsgebiete vorgesehenen Flächen nur mehr als Industrieerwartungsland deklariert. Dadurch wird das Versagen der Stadtplanung jedoch nur noch deutlicher: anstatt den Bürgern die benötigte Planungssicherheit zu bieten - denn jeder Mensch kann nur begrenzt in sein Leben investieren (und in dieser Gegend siedeln sich keine Millionäre an!) - wurde den Bewohnern noch bis vor kurzem ein völlig anderes Bild der zu erwartenden Entwicklung vorgetäuscht. Unvorbereitet wurden wohl die Einwohner getroffen, nicht aber die Wiener Stadtplanung. Denn schon im Jahre 1968 wies das Institut für Raumplanung auf die Bedeutung einer rechtzeitigen Information der betroffenen Bevölkerung hin, um Härten und Schwierigkeiten zu mildern. Man ignorierte diese Ratschläge.

Um für tausende Mitbürger endlich ausreichende Informationen über den Bau der geplanten Piste in Wien-Schwechat zu bekommen, stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

A n f r a g e:

- 1.) Wie verläuft tatsächlich die Flugschneise der geplanten zweiten Piste in Wien-Schwechat und der sogenannte "Zwischenfluganteil"? (wobei um Beilage einer genauen Lageskizze ersucht wird)
- 2.) Wie verlaufen die Lärmzonen dieser neuen Landepiste über Wien? (wobei um Beilage einer genauen Skizze ersucht wird, wo die 75, 70, 67, 65, 63 und 60 dB (A) - Kurven verlaufen werden)
- 3.) Welche Gutachten wurden von der Wiener Flughafen-Betriebsgesellschaft eingeholt?
- 4.) Wurde insbesondere ein ökologisches Gutachten eingeholt und wie lautet dieses?
- 5.) Wurde ein Gutachten über die zu erwartenden Auswirkungen der Abgasentwicklung landender und startender Maschinen auf die in der Einflugschneise bzw. im Zwischenfluganteil liegenden Gebiete eingeholt und wie lautet dieses?

- 4 -

- 6.) In welchem Stand des Verfahrens befindet sich derzeit der geplante Bau einer zweiten Flugpiste?
- 7.) Wann und auf Grund welcher Überlegungen wurde von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr dem geplanten Bau dieser Piste zugestimmt?
- 8.) Wann wurden welche Parteien im Zuge eines Anhörungsverfahrens gehört und welche Stellungnahmen gaben sie ab?
- 9.) Wie hoch sind die jetzt abschätzbarsten Kosten für die Verwirklichung der Planung und des Baus der zweiten Flugpiste?
- 10.) Wurde hinsichtlich der Lage der geplanten Piste mit der Wiener Stadtplanung von seiten des Bundesministeriums für Verkehr Kontakt gepflogen? Welche Stellungnahmen wurden von der Wiener Stadtplanung zur geplanten Piste abgegeben?
- 11.) Fanden mit dem Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz, dem ja bekanntlich gemäß dem Bundesgesetz zur Errichtung dieses Ministeriums die Koordinationsfunktion für den Umweltschutz zukommt, Kontakte oder Konsultationen statt, da der Bau der geplanten zweiten Piste in hohem Maße auch ökologische und gesundheitspolitische Auswirkungen aufweise?
- 12.) Was wurde von Seiten Ihres Ressorts unternommen, um eine rechtzeitige Information der betroffenen Bevölkerung über den geplanten Flugpistenbau zu gewährleisten?