

**REPUBLIK ÖSTERREICH****HUBERT GORBACH****VIZEKANZLER****Bundesminister****für Verkehr, Innovation und Technologie**

GZ. BMVIT-9.500/0004-I/CS3/2005 DVR:0000175

XXII. GP-NR**3167 /AB****2005 -08- 3 0****zu 3205/J**

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 29. Aug. 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3205/J-NR/2005 betreffend erhöhte Flugfrequenz über dem Nordburgenland, die die Abgeordneten Lentsch, Kolleginnen und Kollegen am 1. Juli 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Können Sie verlässliche Zahlen zur Verfügung stellen, die ein langfristiges Entwicklungsszenario des Flugverkehrs über dem Nordburgenland dokumentieren?

Antwort:

Es gibt keine absolut verlässlichen Prognosezahlen für langfristige Entwicklungen des Flugverkehrs. Es handelt sich dabei immer um Bewegungszahlen, die auf Basis der heutigen Situation und unter Abschätzung möglicher Entwicklungen erstellt werden; dies muss bei allen Prognosen und Szenarien mit berücksichtigt werden: Für das Jahr 2010 sind insgesamt 267.500 Flugbewegungen prognostiziert, für das Jahr 2020 335.000 Bewegungen (im 3-Pisten-System).

In der Mediation wurde ein Bewegungsverteilungsplan vereinbart, der im 3-Pistensystem 18% der Landungen in Pistenrichtung 34 und keine Starts Piste 16 vorsieht. Demzufolge wären im Jahr 2010 24.075 Landungen (3-Pistensystem) bzw. 30.150 Landungen im Jahr 2020 zu erwarten. Im Zwei-Pistensystem ergeben sich bei Einhaltung des Teilvertrages (41% der Landungen 34) rund 54.840 Landungen in Pistenrichtung 34. Dazu wird aber darauf hingewiesen, dass nicht alle Anflüge zur Piste 34 über das Nordburgenland geführt werden.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass im Falle einer Inbetriebnahme der dritten Piste eine Reduktion der Überflüge über das Nordburgenland erfolgen müsste, da die Landungen zur Piste 34 nicht mehr in dem Ausmaß genutzt werden, wie sie heute stattfinden. Hauptlanderichtung ist dann das Parallelsystem 29L/R (siehe auch Antwort zu Frage 7).

Fragen 2 bis 4:

Liegen Studien vor, die sich mit den Auswirkungen bzw. mit nachhaltigen Schäden von enormer (Lärm-) Belastung durch den Flugverkehr befassen haben?

Wenn ja, zu welchen konkreten Ergebnissen kamen diese Untersuchungen?

Wenn nein, gedenken Sie, derartige Untersuchungen, die sich mit den Auswirkungen und mit nachhaltigen Schäden von enormer Belastung durch den Flugverkehr auseinandersetzen, in Auftrag zu geben?

Antwort:

Es gibt natürlich eine Vielzahl von Untersuchungen über die Auswirkungen von Lärm auf die Menschen. Dazu wurde im Auftrag der MA 22 vom Hygieneinstitut eine Zusammenstellung der Studien durchgeführt. Bei den angeführten Fragestellungen fehlt die Definition, was unter enorm zu verstehen ist. Von der WHO wurden Grenzwerte festgelegt, ab der die Wahrscheinlichkeit einer möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigung beginnt. Diese liegen bei einem Tages-Leq von 55 dB und einen Nacht-Leq von 45 dB. Der Tagwert wird bei uns im Nahbereich des Flughafens erreicht, d.h. es ist auszuschließen, dass dieser Wert auch nur annähernd im Nordburgenland auftritt. In der Nacht erfolgen keine Landungen 34 bzw. Starts 16, womit kein Fluglärm in diesem Bereich auftritt (außer höhere Überflüge zu anderen Pisten, bzw. generell hohe Überflüge).

Frage 5:

Welche Maßnahmen können gesetzt werden, damit in absehbarer Zeit eine spürbare Reduzierung der Flugbelastung über dem Nordburgenland eintritt?

Antwort:

Aufgrund der Nähe zur ungarischen Grenze ist der zur Verfügung stehende Luftraum relativ klein, der Handlungsspielraum der Flugsicherung damit eingeschränkt.

Die Piste 34 ist gemäß Pistenverteilungsplan die Hauptlandepiste bei Westwind bzw. teilweise auch bei Windstille. Aufgrund der kreuzenden Pistenlage ist Piste 29 nicht simultan verwendbar. Wie Sie in Ihrer Anfrage auch richtig erwähnen, ist die Leistungsfähigkeit (maximale Anzahl möglicher Landungen) der Piste 34 phasenweise am Limit. Angesichts des derzeitigen Verkehrsaufkommens ist aus Sicht der Flugsicherung keine operative Maßnahme ersichtlich, die hier eine Verbesserung der Situation bringen würde, ohne gleichzeitig die Kapazitäten des Flughafens beträchtlich zu reduzieren. Hier würde es einer weitergehenden Abstimmung auch auf Ebene der Luftverkehrswirtschaft sowie der Luftverkehrspolitik bedürfen.

Frage 6:

Ist - nach heutigem Verhandlungsstand - absehbar, ob diese dritte Piste errichtet werden soll und welchen Verlauf diese dritte Piste haben wird?

Antwort:

Im Rahmen des gerade abgeschlossenen Mediationsverfahrens zum Flughafen Wien wurden die wesentlichen Eckpunkte einer 3. Piste beschlossen:

Der Allgemeine Mediationsvertrag schreibt rechtsverbindlich die Rahmenbedingungen fest, unter denen die Flughafen Wien AG das Projekt 3. Piste zur Umweltverträglichkeitsprüfung einreichen kann (Lage einer 3. Piste, Nachtflugregelung, technischer Lärmschutz, Lärmzonendeckelung).

Dieser Vertrag wurde zwischen der Flughafen Wien AG und den Ländern Wien und Niederösterreich, den Anrainergemeinden Fischamend, Enzersdorf/Fischa, Schwadorf, Kleinneusiedl, Schwechat, Rauchenwarth, Groß Enzersdorf, Himberg und Wien sowie von der ARGE der Bürgerinitiativen und Siedlervereine um den Flughafen Wien abgeschlossen.

Die Lage der 3. Piste ist parallel zur derzeitigen Piste 11/29 in einem Abstand von 2400m vorgesehen. Das östliche Ende der Piste liegt 2600m westlich der Pistenachse der Piste 16/34.

Frage 7:

Ist absehbar bzw. liegen Untersuchungen vor, die bestätigen können, dass diese dritte Piste zu einer Reduzierung der Flugbelastung über dem Nordburgenland führen wird?

Antwort:

Die vorläufige Verkehrsverteilung für die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung für das UVP-Verfahren zur 3. Piste sieht einen Anteil der Landungen für Piste 34 (Landeanflüge, die insbesondere den Bereich Purbach betreffen) von 18% vor. Zum Vergleich: derzeit sind es 41%. Hier könnte sich also insbesondere für Purbach eine Verbesserung ergeben.

Fragen 8 und 9:

Vorausgesetzt eine dritte Piste führt zu einer Reduzierung der Flugbelastung über dem Nordburgenland, welche konkreten Maßnahmen - bis zur Inbetriebnahme dieser dritten Piste - sind in der Zwischenzeit geplant bzw. können umgesetzt werden, um zu einer Reduzierung der Flugbelastung über dem Nordburgenland zu führen?

Sollte es zu keinem Bau einer dritten Piste kommen, welche Umleitungsmöglichkeiten bzw. Änderungen des Pistenverteilungsplanes sind vorgesehen, um die Flugbelastung über dem Nordburgenland zu reduzieren?

Antwort:

Ich verweise auf meine Ausführungen zu Fragepunkt 5.

Angesichts des derzeitigen Verkehrsaufkommens sind die Möglichkeiten zumindest aus operativer Sicht der Flugsicherung eingeschränkt.

Im Rahmen des am 22. Juni abgeschlossenen Mediationsverfahrens wurde auch die Einrichtung des Vereins "Dialogforum Flughafen Wien" beschlossen, der im Wesentlichen die Aufgabe übernommen hat, bei Themen und Konflikten, die mit dem Fluggeschehen rund um den Flughafen Wien zu tun haben, für geeignete Kommunikationsprozesse zu sorgen, damit auf kooperative und faire Weise Lösungen gefunden werden können. Im Rahmen dieses Vereins wird auch das Land Burgenland mitwirken und dort die Anliegen der Gemeinde Purbach entsprechend vertreten können.

Mit freundlichen Grüßen

