76/BI XXV. GP

Eingebracht am 17.06.2015
Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Bürgerinitiative

Parlamentarische Bürgerinitiative SOS-Fluglärm

Seitens der EinbringerInnen wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender Hinsicht angenommen:
Der Flugverkehr findet bundesländerübergreifend statt. Das gilt auch für dessen gesundheitsschädliche Immissionen, wie z.B. Fluglärm. Gesetze, welche den Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem Fluglärm sicherstellen sollten, wie das Luftfahrtgesetz, werden vom Nationalrat beschlossen. Auch Änderungen im UVP- Gesetz und die „Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung“, deren menschenverachtende Immissionsschwellenwerte das UVP-Verfahren für die 3. Piste weitgehend aushebeln, fallen in die Bundeskompetenz.

Die beiden für die Gestaltung von An- und Abflugrouten zuständigen Behörden, die oberste Zivilflugbehörde und die Austro Control sind Teil des Verkehrsministeriums, welches auch die Road-Map für die Entwicklung der Luftfahrt herausgibt. Private Verträge sind für die Bundesbehörde Austro Control nicht bindend, daher können demokratiepolitisch bedenkliche Konstruktionen wie der Mediationsvertrag und das Dialogforum des Flughafens Wien kein Ersatz für das Handeln des Nationalrats und der Regierung sein. Insbesondere dann nicht, wenn diese - so wie die dort beschlossene Verlegung einer Abflugroute auf das dicht besiedelte Liesing, dem Minimierungsgebot im Luftfahrtgesetz diametral widersprechen.

Nicht zuletzt verursacht Fluglärm proportional zur Anzahl der Betroffenen auch hohe volkswirtschaftliche Kosten mit Auswirkungen auf den Bundeshaushalt.

Beiblätter:

- Gesetzliche Bestimmungen welche den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm regeln
- Sachliche Begründung der Anliegen von SOS-Fluglärm
- Abschätzung der Gesundheitskosten des Flugverkehrs am Beispiel der Abflugroute Liesing
- Presseaussendung zur parlamentarischen BI SOS-Fluglärm vom 26.5.2015

Dieses Anliegen wurde bis zur Einbringung im Nationalrat von rund 1700 Bürgerinnen mit ihrer Unterschrift unterstützt
.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANLIEGEN:
Der Nationalrat wird ersucht, die zeitnahe Umsetzung der folgenden Anliegen im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen:

- Flugrouten, die so weit als möglich über unbesiedeltes Gebiet verlaufen - dicht besiedelte Gebiete wie Wien und seine Siedlungsachsen müssen großräumig umflogen werden!
- wo ein Umfliegen nicht möglich ist, müssen Betroffene fair entschädigt werden!
- die gesetzliche Verankerung eines absoluten Nachtflugverbots!
- keine 3. Piste am Flughafen Wien - kein weiterer Ausbau als Umsteigeflughafen!

Erstunterzeichner

Vor- und Zuname	Adresse	Geb. Datum	Datum der Unterstützung	Eingetragen in die Wählerevidenz der Gemeinde
Karl Schiebl			1.3.2013	

Unterschrift:

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Gesetzliche Bestimmungen welche den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm regeln

Minimierungsgebot im Luftfahrtgesetz:

§120a. (1) Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen. **Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.**

(2) Die Austro Control GmbH und die gemäß § 120 Abs. 2 betrauten Flugsicherungsorganisationen können im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen allgemeinen Anordnungen treffen. **Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.**

(3) Die Regelungen gemäß Abs. 1 und 2 sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Aufsichtspflicht und Weisungsrecht des BMIVT im Luftfahrtgesetz

§ 120c. (1) Soweit nicht auf Grund einer Vereinbarung gemäß § 121a Z 2 etwas anderes festgelegt ist, unterliegen die Flugsicherungsorganisationen gemäß § 120 Abs. 1 und 2 sowie die gemäß § 120 Abs. 3 in Anspruch genommenen Dienstleister der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Bestimmung des § 141 Abs. 2 und 3 ist, unbeschadet der unionsrechtlichen Regelungen gemäß Abs. 2, sinngemäß anzuwenden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist berechtigt, Weisungen zu erteilen.

Einschränkungen für den Anflug auf den Flughafen Wien in den Luftverkehrsregeln 2014 - Anlage B Unter 2.

(1) Der Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien ist nur zulässig (c) mit Luftfahrzeugen, die den Flughafen Wien-Schwechat nach Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen.

(3) Wenn es die Wetterlage und die Verkehrslage zulassen und Gründe der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen, ist auf dem Flughafen Wien-Schwechat in der Richtung nach Westen beziehungsweise nach Norden zu landen.

(5) Im Flugbeschränkungsgebiet Wien sind Luftfahrzeuge, die den Flughafen Wien- Schwechat nach den Instrumentenflugregeln anfliegen und sich bereits in der Anflugrichtung zum Flugplatz befinden, in einem möglichst gleichmäßigen Sinkflug zu führen, soweit keine anders lautende Freigabe erteilt wurde oder zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes des Luftfahrzeuges etwas anderes erforderlich ist

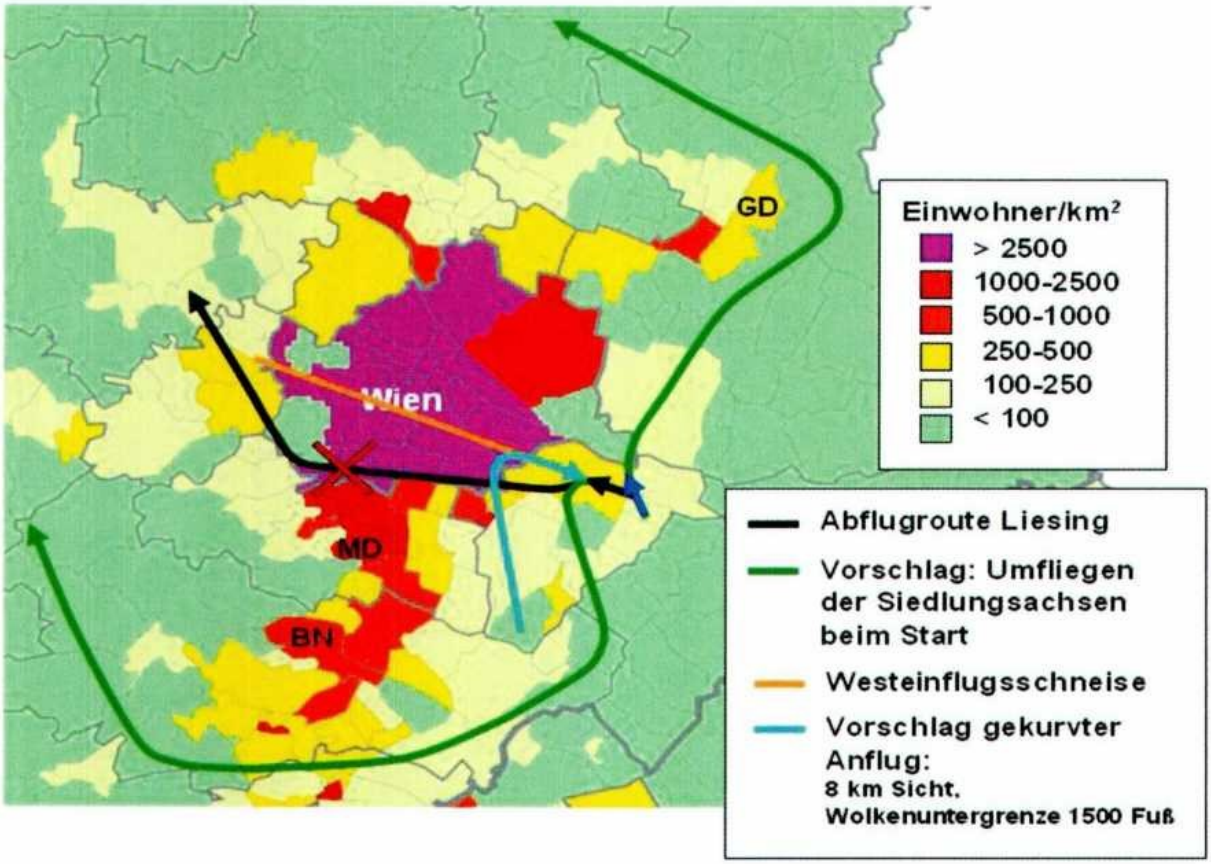
.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Sachliche Begründung der Anliegen von SOS-Fluglärm

Umfliegen dicht besiedelter Gebiete

Das Minimierungsgebot im Luftfahrtgesetz §120a sieht vor, dass die Austro Control bei der Flugroutenfestlegung auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung Bedacht zu nehmen hat. Es sollen also möglichst wenig Menschen von schädlichen Immissionen wie Fluglärm betroffen sein. Dies ist auch auf Grund der hohen Gesundheitskosten, die Flugrouten im dicht besiedelten Gebiet verursachen, im Interesse des Steuerzahlers. **Wien und seine Siedlungsachsen müssen daher soweit als möglich umflogen werden.** Eine Abschätzung am Beispiel der Abflugroute Liesing zeigt, dass die Umwegkosten für das Umfliegen maximal 1/100 bis 1/10 der Gesundheitskosten ausmachen.



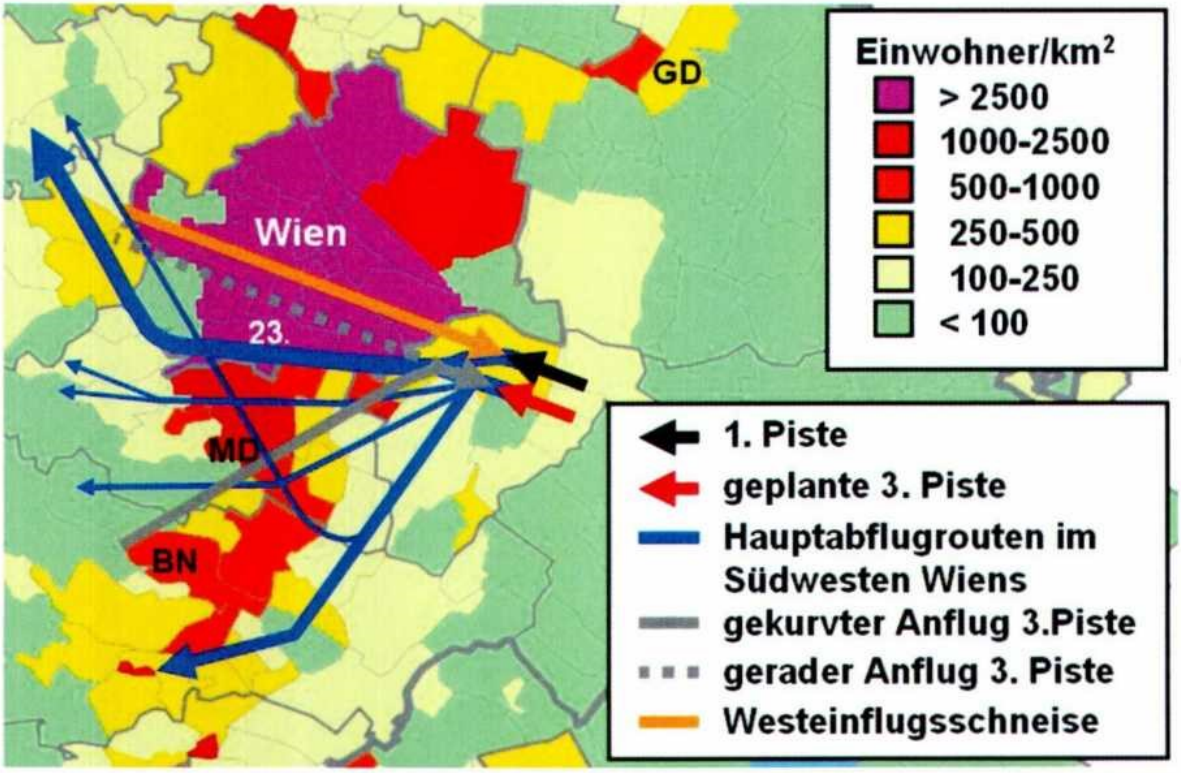
Entschädigung für Fluglärmbetroffene

Nachdem ein gewisses Ausmaß an Flugverkehr im Interesse der Allgemeinheit ist, sind jene, die unabdingbar regelmäßig überflogen werden müssen, fairer Weise großzügig zu entschädigen. Dazu ist auch die Möglichkeit vorzusehen, dass der Flughafen die entwerteten Immobilien zu jenem Preis aufkaufen muss, die diese ohne seine Aktivitäten wert wären.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Nachtflugverbot
Von medizinischen Notfällen abgesehen gibt es keine Notwendigkeit, die Nachtruhe der Bevölkerung zu Gunsten der Gewinnmaximierung des Flugverkehrs zu opfern. Denn nur eine ausgeruhte Bevölkerung ist auch unter Tags leistungsfähig und nur Kinder, die genug Schlaf bekommen, können sich kognitiv gut entwickeln. Zumindest 10 Stunden, beispielsweise von 21 Uhr bis 7 Uhr muss daher einfach Ruhe sein. Die derzeitige Nachtflugregelung des Mediationsvertrags, die auch nach 21 Uhr jede Nacht zahlreiche Weckflüge auch über dicht besiedeltes Gebiet vorsieht, ist ungeeignet, das Problem in den Griff zu bekommen. Daher ist hier der Gesetzgeber gefordert, entsprechende Betriebsbeschränkungen zu erlassen.

Keine 3. Piste
Eine 3. Piste ist weder wirtschaftlich sinnvoll noch kann die Fokussierung des Flugverkehrs auf den Wiener Zentralraum und dessen dicht besiedelten Süden im Interesse der Allgemeinheit sein, würden doch die Gesundheitskosten durch Fluglärm und krebserregenden Feinstaub weiter steigen. Dazu kommt die geplante Eintragung von Sicherheitszonen im Grundbuch, was der Grundentwertung durch die vom Flughafen geplante Vervielfachung des Fluglärms weitern Vorschub leistet.



Als begleitende Maßnahme zur Eindämmung des ungesunden Wachstums des Flugverkehrs sind auf Transitflugverkehr ausgerichtete Incentive-Programme zu untersagen und die Steuerprivilegien des Flugverkehrs abzuschaffen.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

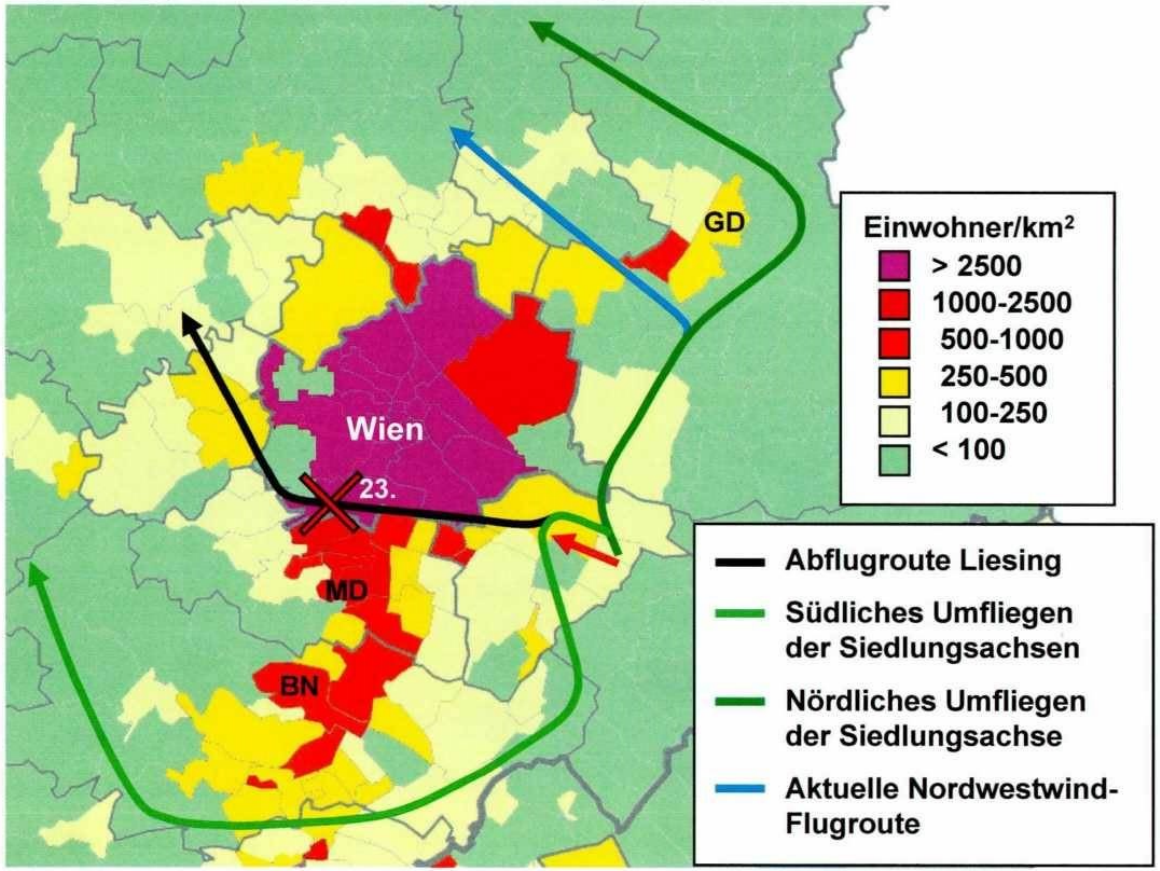
Gegenüberstellung der Gesundheitskosten durch das Überfliegen dicht besiedelten Gebiets versus Mehrkosten für das großräumige Umfliegen von Wien und seinen Siedlungsachsen am Beispiel der Abflugroute Liesing

Version vom 16.6.2015, Berechnungen für das Beispieljahr 2013

Verfasser: BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“

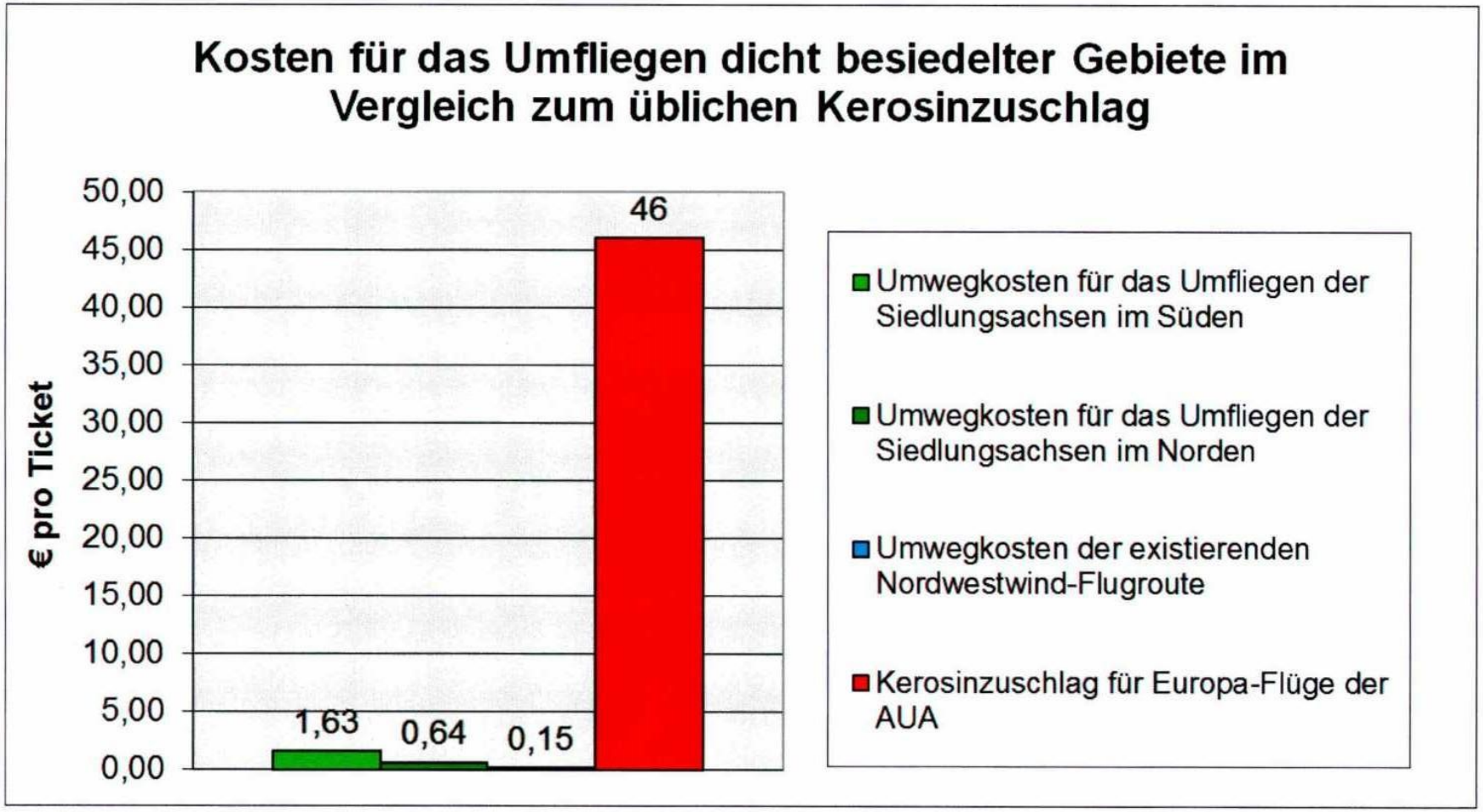
Alternativen zur Abflugroute Liesing, die möglichst wenig Menschen belärmen

Die Vorschläge sind als konsequente Umsetzung des im Luftfahrtgesetz verankerten Minimierungsgebots zu verstehen. Diese sind darauf hin optimiert, dass möglichst wenig Menschen gesundheitsschädlichem Fluglärm ausgesetzt werden, indem Wien und seine Siedlungsachsen großräumig umflogen werden.



Mehrkosten die sich durch das großräumige Umfliegen von Wien und seinen Siedlungsachsen für die Fluglinien pro Passagier ergeben.

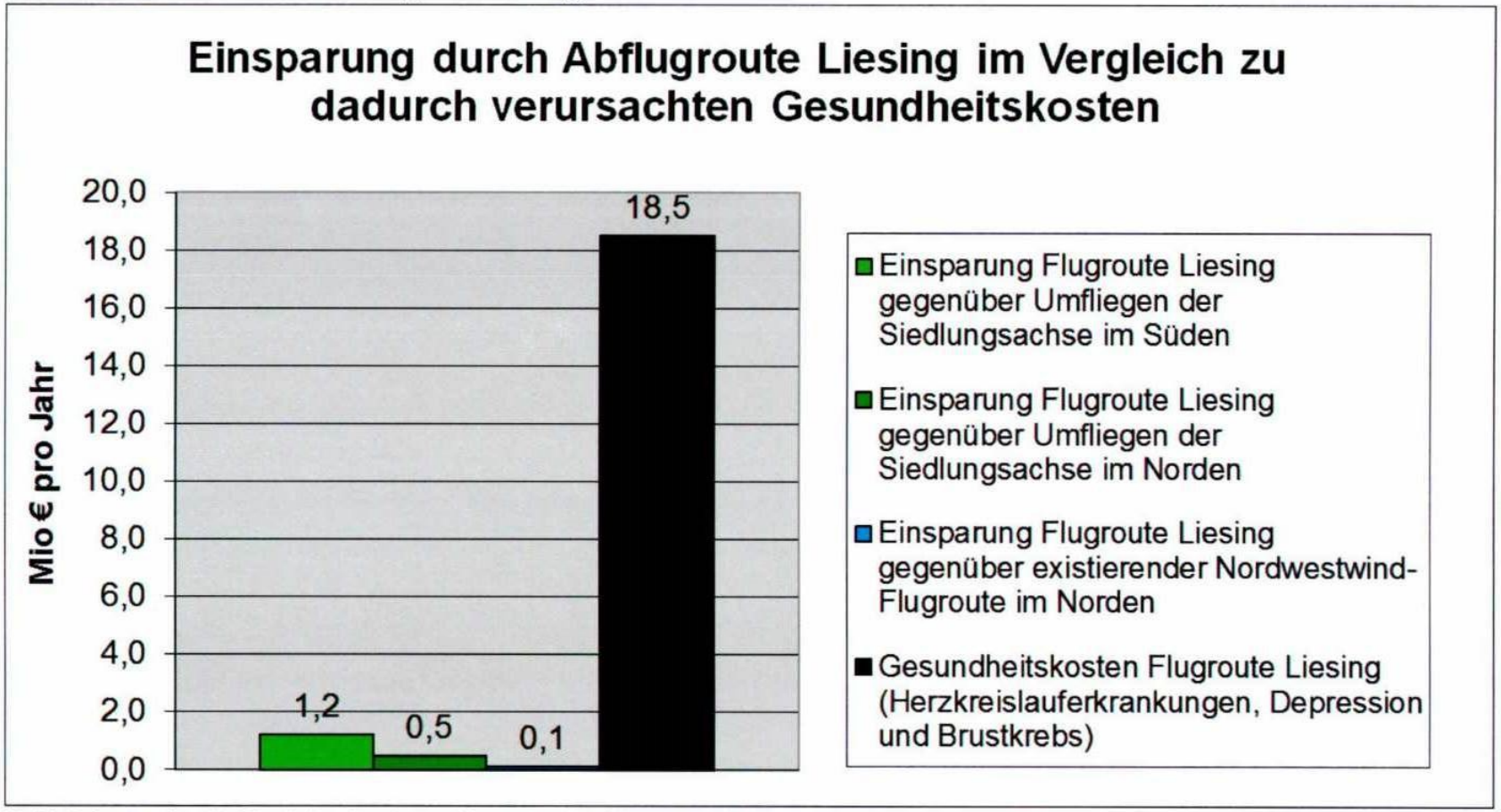
Je nach Flugroute betragen diese zwischen 0,15 und 1,63 Euro pro Ticket und liegen damit um Größenordnungen unter dem Kerosinzuschlag, der vom Flugpassagier verlangt wird.



Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Gegenüberstellung der kumulierten Kosten der Fluglinien für das großräumige Umfliegen von Wien und seiner Siedlungsachsen versus der Gesundheitskosten der Abflugroute Liesing



Die Mehrkosten für die Fluglinien für das großräumige Umfliegen von Wien und seinen Siedlungsachsen erscheinen gegenüber den Gesundheitskosten der Abflugroute Liesing vernachlässigbar. So kostet das Umfliegen die Airlines bzw. deren Passagiere je nach Flugroute zwischen 100.000 und 1,2 Mio Euro pro Jahr, während alleine die direkten Gesundheitskosten durch das Überfliegen des dicht besiedelten 23. Bezirks und Perchtoldsdorfs mit rund 12,3 Mio Euro pro Jahr um den Faktor 10 bis 100 höher sind.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Im Folgenden finden sich die zur Abschätzung der Kosten verwendeten Daten und Berechnungen inkl. Quellenangaben:

Abschätzung der Umwegkosten am Beispiel des sehr häufig eingesetzten Airbus A320

A320-Berechnungsgrundlagen	Wert
Sitzplätze laut AUA	168
Sitzladefaktor	75%
Passagiere	**126**

	Berechnung für A320		
Kostenfaktor	**€/Flugminute**	**€/Ticket u. Flugminute**	**Quellen**
Treibstoff	29,1	0,231	Zahlen der Eurocontrol,Westminster Report und Quellen im Internet (siehe Details)
Wartung	3,4	0,027	
Crew	7,8	0,062	
Anschaffungskosten	13,4	0,106	
Summe	**53,7**	**0,426**	

Flugroute Liesing Berechnungsgrundlagen	Zahlen	Quellen
Starts Flugroute Liesing pro Jahr (2009)	10.719	Evaluierungsbericht Dialogforum Flughafen Wien [1]
Passagiere gesamt (2009) - Starts+Landungen	18.114.103	Flughafen Wien Wiki [2]
Starts pro Jahr gesamt (2009)	130.085	Evaluierungsbericht Dialogforum Flughafen Wien [1]
Passagiere Flugroute Liesing	**746.301**	Passagiere 2009 (nur Starts) * Anteil Flugroute Liesing

Umwegkosten Flugroute Liesing mit Preisen 2011 und Flugbewegegungen 2009	km Pistenende bis Grenzüber-gabepunkt LANUX	Differenz km	Differenz in Minuten bei Reisegeschwindigkeit 840 km/h (A320)	Preisdifferenz pro Ticket	Kosten-unterschied pro Jahr
Flugroute Liesing LANUX 1C	117,2	-	-	-	-
Umfliegen Siedlungsachse im Süden	170,7	53,52	3,82	1,63	1.215.391
Umfliegen Siedlungsachse im Norden	138,3	21,1	1,51	0,64	479.162
Flugroute Piste 34 LANUX 4D	122,0	4,8	0,34	0,15	109.004

[1] http://www.dialogforum.at/jart/prj3/dialog_forum/uploads/data-uploads/Evaluierungsberichte_Oldwebsite/2009/03_Tabellenband_EvalBericht_2009_10-07-02.pdf
[2] http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Wien

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Details zur Abschätzung der Umwegkosten am Beispiel des sehr häufig eingesetzten Airbus A320

Treibstoffverbrauch pro Einheit	Wert	Quelle	Details zur Quelle
kg Verbrauch A320 Reiseflughöhe pro Stunde	2358,00	Standard Inputs for EUROCONTROL Cost Benefit Analyses [3]	EUROCONTROL Recommended Value Fuel burn rates (kg/hr) in delay affected flight phases -en-route base
Preis pro kg	0,71		2011 average Jet fuel price handled by IATA
Preis pro Flugminute	27,90	Verbrauch pro Stunde * Preis / 60	
Preis pro Flugminute mit Inflationsanpassung für 2013	**29,14**		

Wartung	Wert	Quelle	Details zur Quelle
Euro pro Minute für A320 für 2008	3,20	DCI_TDD9-0_Airline_maintenance_marginal_delay_costs.pdf [4]	DCI marginal cruise minute
Euro pro Minute für A320 mit Inflationsanpassung für 2013	**3,37**		

Crew	Wert	Quelle	Details zur Quelle
Euro pro Minute für A320 für 2008	7,40	DCI_TDD5-0_Aircraft_crewing-marginal_delay_costs.pdf [5]	Table 7. Marginal crew costs per aircraft, per minute (on-costs included)
Euro pro Minute für A320 mit Inflationsanpassung für 2013	**7,79**		
Anschaffung und Finanzierung	Wert	Quelle	
Verwendungsdauer in Flugstunden	120.000	http://www.asianaviation.com/articles/4/Airbus-plans-A320-life-extension	
Anschaffungskosten (Schätzung für rabbatierten Listenpreis)	60.000.000	http://de.wikipedia.org/wiki/Airbus-A320-Familie	
Anschaffungs- + Finanzierungskosten (5% p.a. auf 20 Jahre)	96.291.105		
Kosten pro Minute	**13,374**	Anschaffungskosten / Verwendungsdauer in Minuten	

[3] http://liesing.fluglaerm.at/Dokumente/Standard_Inputs_fin.pdf
[4] http://liesing.fluglaerm.at/Dokumente/DCI_TDD9-0_Airline_maintenance_marginal_delay_costs.pdf
[5] http://liesing.fluglaerm.at/Dokumente/DCI_TDD5-0_Aircraft_crewing-marginal_delay_costs.pdf

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abschätzung der Gesundheitskosten der Abflugroute Liesing durch das Überfliegen städtischen Gebiets mit 100.000 Einwohnern

Zusätzliches Erkrankungsrisiko in % pro Dezibel über 35,25 dBA 24h LEQ ohne Schallschutzfensterfinanzierung laut Studien von Prof. Greiser am Flughafen Köln-Bonn		Quellen
Sämtliche Herzkreislauferkrankungen bei Männern	3,1%	
Sämtliche Herzkreislauferkrankungen bei Frauen	3,3%	Greiser 2010, Deutsches Umweltbundesamt
Depression	9,1%	
Brustkrebs	5,0%	unveröffentlichter Abschlußbericht zu Krebserkrankungen

Berechnungsgrundlage Liesing und Umgebung	
24h Stunden LEQ in dBA für Abflugroute Liesing (2009)	40,80
dBA Ausgangswert-Wert	35,25
dBA Diff.	5,55

Abschätzung der direkten Krankheitskosten für die Abflugroute Liesing	Kosten pro Einwohner		Abflugroute Liesing und Umgebung		
	2008*	2013**	Risikoerhöhung	Einwohner	Mehrkosten in €/Jahr
Sämtliche Herzkreislauferkrankungen Männer	450	497	17,2%	46.600	3.986.480
Sämtliche Herzkreislauferkrankungen Frauen	450	497	18,3%	53.400	4.862.920
Depression	90	99	50,5%	53.400	2.681.974
Brustkrebs	50	55	27,6%	53.400	813.167
* Zahlen des statistischen Bundesamts http://www.gbe-bund.de/	** an Inflation laut WKO angepasst			Summe	12.344.542
European Heart Journal (2006) 27, 1610–1619: Economic burden of cardiovascular diseases in the enlarged European Union			+ 50 % indirekte Gesundheitskosten		6.172.271
			Gesamtsumme		18.516.812

Die angegebenen Risikoerhöhungen sind relative Risikoerhöhungen und beschreiben nicht die Erhöhung des absoluten Risikos, sondern „nur“ um wie viel die Wahrscheinlichkeit einer Erkrankung gegenüber dem durchschnittlichen Erkrankungsrisiko ansteigt.

Abschätzung der Klimakosten für die Alternativen zur Abflugroute Liesing

Klimakosten für das Umfliegen von Liesing	Mehrverbrauch in l Kerosin	Klimakosten pro Flug (67 Cent/l) *	Klimakosten pro Jahr
Umfliegen Siedlungsachse im Süden	187,8	125,8	745.262
Umfliegen Siedlungsachse im Norden	74,0	49,6	293.816
Flugroute Piste 34 LANUX 4D	16,8	11,3	66.840

* Klimakosten 69 Cent/kg im Jahr 2004 an Inflation 2013 angepasst und auf l umgerechnet

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der Kampf gegen den Fluglärm geht weiter! Infoveranstaltung der parlamentarischen Bürgerinitiative SOS- Fluglärm am 30. Mai 2015

Einhaltung von Gesetzen und volkswirtschaftlich vernünftiger Umgang mit dem Verkehrsmittel Flugzeug statt politischer Spielchen zu Lasten des Steuerzahlers!

Wien (OTS) - Die für den Flugverkehr zuständige Austro Control GmbH hat einen durchaus edlen Anspruch und Auftrag. Er lautet die negativen Auswirkungen auf die Umwelt entsprechend zu berücksichtigen und so gering wie möglich zu halten." Nachzulesen auf deren Homepage.

Aber wie so oft in Österreich stehen sich Anspruch und Realität diametral entgegen. So geschehen in der von der Politik dominierten Privatveranstaltung namens Flughafen-Mediation. Deren erschütterndes Ergebnis: noch viel mehr Menschen, die von gesundheitsschädlichem Fluglärm und krebserregendem Feinstaub betroffen sind. Die so verursachten Gesundheitskosten übersteigen die damit erzielten Einsparungen für die Airlines um Größenordnungen.

2013 reagiert der Gesetzgeber mit dem §120a Luftfahrtgesetzes und normiert somit für die Austro Control GmbH ein explizites Minimierungsgebot bei Immissionen. Zitat: „Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen." In der Realität wird das Minimierungsgebot pervertiert, indem auch weiterhin dort geflogen wird, wo am meisten Menschen wohnen. Die Immissionsbelastung wird gleichsam maximiert.

Beispielsweise hält die Austro Control trotz Alternativen mit um Größenordnungen weniger Betroffenen noch immer an der überfallsartig beschlossenen Windstille-Abflugroute Liesing fest. Auch die Landungen finden trotz hinlänglich bekannter Vorschläge eines Piloten nicht so statt, dass es möglichst wenig Fluglärmbetroffene gibt. Stattdessen wird der Fluglärm beinahe über das gesamte Wiener Stadtgebiet verteilt. Vergleichbar mit mehreren neuen Autobahnen quer durch Wien!

Im Unterschied zu Frankfurt gibt es am Flughafen Wien auch noch immer kein Nachtflugverbot. Viele der rund 500.000 Fluglärmbetroffenen werden so auch noch in ihrer Nachtruhe gestört.

Und statt das Fluglärmproblem und die daraus resultierenden hohen Gesundheitskosten endlich in den Griff zu bekommen, wird der Bau einer wirtschaftlich unsinnigen 3. Piste forciert. Keine guten Aussichten für die Betroffenen, denen eine weitere Konzentration des Flugverkehrs im Wiener Zentralraum und dessen dicht besiedelten Süden droht. Dazu gibt es auch eine spezielle Verordnung (LuLärmlV), die offensichtlich nur dem Zweck dient, die wahre Gesundheitsschädlichkeit einer 3. Piste im Umweltverträglichkeitsverfahren möglichst unter dem Tisch kehren zu können.

Um auf diese und andere Missstände hinzuweisen, informiert die parlamentarischen Bürgerinitiative SOS Fluglärm am Samstag, den 30.5.2015, ab 10 Uhr direkt vor dem Parlament - der passende Rahmen, um auch die von 1700 Menschen Unterzeichneten Forderungen nach einem vernünftigeren Umgang mit dem Verkehrsmittel Flugzeug zu übergeben.

Bei Schlechtwetter wird die Veranstaltung um 2 Wochen verschoben. Eine entsprechende Information erfolgt spätestens Samstag früh auf der Homepage http://sos.fluglaerm.at, wo auch die begründeten Forderungen nachzulesen sind.

Rückfragen & Kontakt:

Parteiunabhängige BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"
E-Mail: liesing@fluglaerm23.at

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at