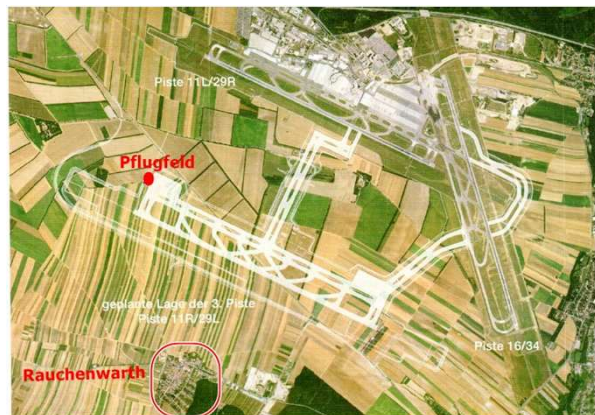


INFO



VERANSTALTUNG



14.01.2025



➤ Rückblick

➤ 3. Piste am Flughafen Wien

Was bisher war, der derzeitige Stand und was für die Zukunft erwartet werden kann

Dr. Susanne Heger - Rechtsanwältin, Obfrau des Vereins Aviation Reset

Die aus den Medien bekannte und renommierte Rechtsanwältin, Dr. Susanne Heger, erwirkte die Verkürzung der von der niederösterreichischen Landesregierung genehmigte Verlängerung der Baufrist von 10 Jahren um 2,5 Jahre beim BVwG.

➤ Gesundheitsschäden durch Auswirkungen von Nachtfluglärm

Dr. Jutta Leth – Umweltmedizinerin, Obfrau der Plattform SOS Region Ost

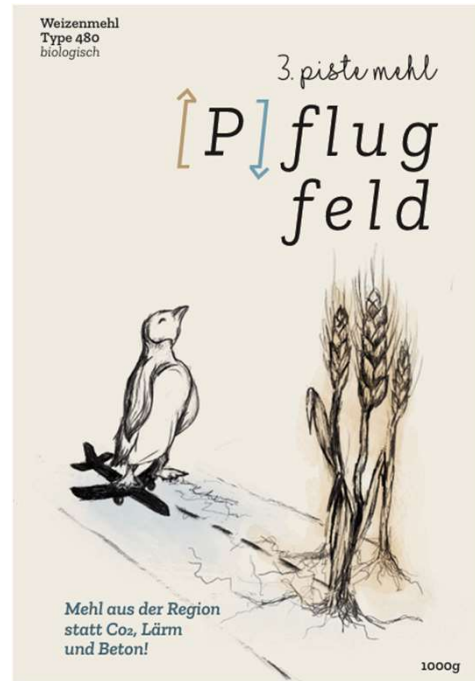
➤ Neues Lärmschutzprogramm der Flughafen Wien AG

Kein Anspruch auf technischen Lärmschutz für die RauchenwartherInnen trotz Einzelschallspitzen von 77,9 DB in der Nacht

➤ Dialogforum

Durch das Dialogforum sind für die Rauchenwarther BürgerInnen in den letzten Jahren nur Nachteile den Flugverkehr betreffend entstanden

Rückblick



Rückblick

- Projekt Pflugfeld – 3. Pistemehl



[Rauchenwarth/Schwechat - Bio-Mehl als Widerstandssymbol gegen dritte Piste - NÖN.at](#)

[Rauchenwarth - "3. Piste Mehl" verkauft, das Land nicht - NÖN.at](#)

[Pflugfeld statt Flugfeld! 3. Piste-Mehl Auftakt-Veranstaltung als Radio Orange Sendung | cba – cultural broadcasting archive](#)

[Facebook](#)

Rückblick

- Offener Brief an Landeshauptfrau Mikl-Leitner
- BMI Termin 18.08.2020
- BMI Termin 28.08.2024
- Antrag Resolution Nachtflugverbot
- Medienarbeit
 - ORF
 - Puls 4
 - Kurier
 - NÖN
 - Ö1
 - Radio Orange
 -
- [Debatte über Nachtflugverbot in Schwechat - noe.ORF.at](#)
- [Am Schauplatz: Wohnen wo es laut ist - Am Schauplatz: Wohnen wo es laut ist - ORF ON](#)
- [PULS 4 Doku: RUHE BITTE! Wenn Lärm krank macht streamen | Joyn](#)





Einige Fakten (Stand: 12.01.2025)



Flughafen Wien Gruppe Verkehrsergebnisse	2024												Veränderung in %		Veränderung in %	
	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Einzelmonat	Gesamt	Gesamt	
	Flughafen Wien (VIE)															
Passagiere	1 828 557	1 875 075	2 206 931	2 610 171	2 844 748	3 020 849	3 324 096	3 331 345	3 078 141	2 954 291	2 264 936		7,4	29 339 140	7,3	
Lokalpassagiere	1 453 789	1 499 010	1 770 113	2 026 385	2 198 949	2 338 351	2 535 665	2 575 536	2 358 092	2 248 473	1 850 561		9,4	22 854 924	8,7	
Transferpassagiere	366 910	370 020	430 504	574 986	638 092	673 526	777 360	746 810	711 994	696 276	407 822		-0,7	6 394 300	2,4	
Flugbewegungen (an + ab)	15 175	14 551	16 568	19 815	21 709	21 874	22 829	22 785	22 050	21 824	17 291		4,1	216 471	5,8	
Cargo in Tonnen (Luftfracht und Trucking)	20 890	21 142	26 026	23 890	24 362	24 808	25 647	24 048	25 547	29 427	27 134		23,5	272 921	21,6	
MTOW in to	659 196	633 566	722 781	836 651	918 474	929 569	976 752	977 023	941 622	932 572	743 745		4,9	9 271 951	8,2	
Flughafen Malta (MLA, voll konsolidiert)																
Passagiere	465 482	474 404	633 826	774 562	858 402	858 738	951 861	983 182	896 471	838 393	630 637		19,2	8 365 958	15,0	
Lokalpassagiere	463 828	473 481	632 842	773 540	857 408	857 702	950 900	982 488	895 537	837 455	629 806		19,3	8 354 987	15,3	
Transferpassagiere	1 654	922	938	1 020	994	1 034	958	694	930	938	830		-15,8	10 912	-60,1	
Flugbewegungen (an + ab)	3 511	3 213	4 031	5 127	5 607	5 633	6 054	6 106	5 612	5 485	4 197		19,8	54 576	14,7	
Cargo in Tonnen (Luftfracht und Trucking)	1 528	1 540	1 842	1 803	1 899	1 760	1 977	1 845	1 803	2 004	2 119		13,6	20 122	14,8	
MTOW in to	139 244	127 479	158 556	198 202	216 822	215 267	230 423	235 553	217 593	213 498	163 552		16,8	2 116 190	13,7	
Flughafen Kosice (KSC, At-Equity konsolidiert)																
Passagiere	31 734	30 616	34 996	38 476	42 765	90 778	130 863	125 296	84 166	43 625	40 698		29,0	694 013	18,0	
Lokalpassagiere	31 734	30 616	34 996	38 476	42 765	90 778	130 863	125 296	84 166	43 625	40 698		29,0	694 013	18,0	
Transferpassagiere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Flugbewegungen (an + ab)	283	265	283	333	381	704	894	879	682	372	333		20,7	5 409	24,4	
Cargo in Tonnen (Luftfracht und Trucking)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0					
MTOW in to	8 637	7 892	8 645	8 399	9 985	22 546	29 461	28 523	21 792	9 979	10 358		24,9	166 217	16,6	
Flughafen Wien Gruppe (VIE, MLA, KSC)																
Passagiere	2 325 773	2 380 095	2 875 753	3 423 209	3 745 915	3 970 365	4 406 820	4 439 823	4 058 778	3 836 309	2 936 271		10,0	38 399 111	9,1	
Lokalpassagiere	1 949 351	2 003 107	2 437 951	2 838 401	3 099 122	3 286 831	3 617 428	3 683 320	3 337 795	3 129 553	2 521 065		12,0	31 903 924	10,5	
Transferpassagiere	368 564	370 942	431 442	576 006	639 086	674 560	778 318	747 504	712 924	697 214	408 652		-0,7	6 405 212	2,1	
Flugbewegungen (an + ab)	18 969	18 029	20 882	25 275	27 697	28 211	29 777	29 770	28 344	27 681	21 821		7,0	276 456	7,8	
Cargo in Tonnen (Luftfracht und Trucking)	22 419	22 682	27 868	25 693	26 261	26 569	27 625	25 894	27 350	31 432	29 253		22,7	293 046	21,1	
MTOW in to	807 077	768 937	889 982	1 043 252	1 145 281	1 167 382	1 236 636	1 241 099	1 181 007	1 156 049	917 655		7,0	11 554 358	9,3	

Einige Fakten



Wir haben eine **Nachtabflugroute 1,5 km (in 1000m Höhe)** von der Ortschaft entfernt und oft **Einzelschallspitzen von 80 DB** (Verlegung einer Nachtflugroute Richtung Rauchenwarth seit 2017).

Die **Auswirkungen auf Umwelt, Klima, Gesundheit (Lärm, Feinstaub)** sind bereits jetzt schon enorm.

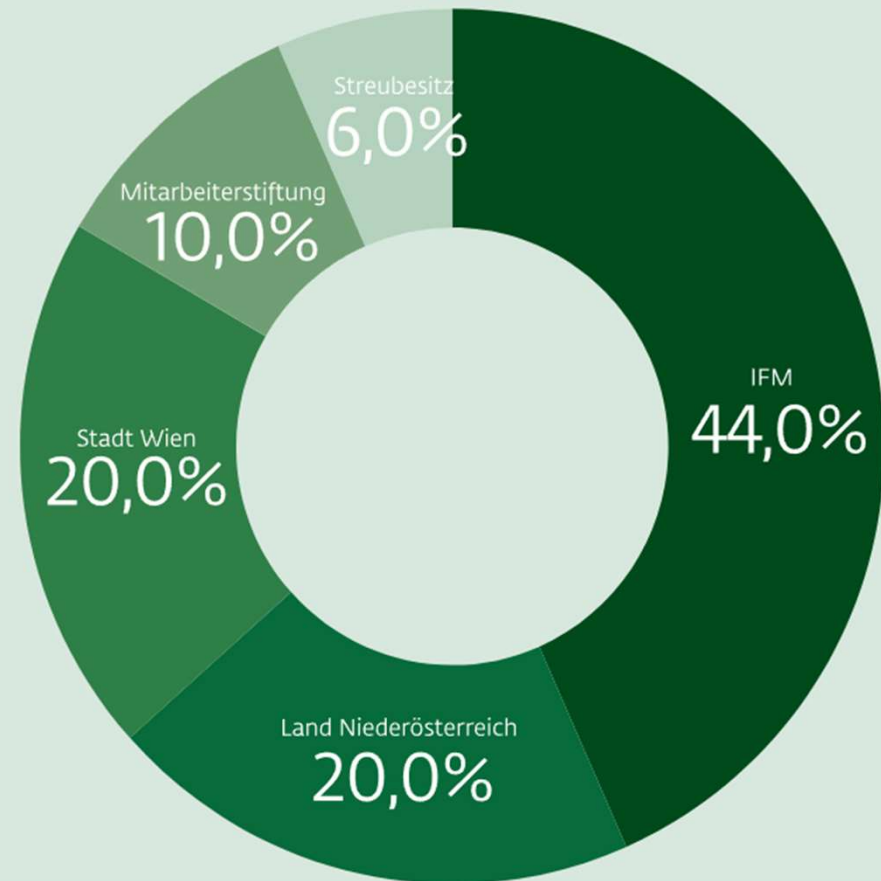
Eigentümerstruktur der Flughafen Wien AG

Eigentümerstruktur der Flughafen Wien AG:

Die Flughafen Wien AG ist einer der wenigen börsennotierten Flughafenbetreiber Europas und wurde im Jahr 1992 privatisiert.

Die Aktionäre sind:

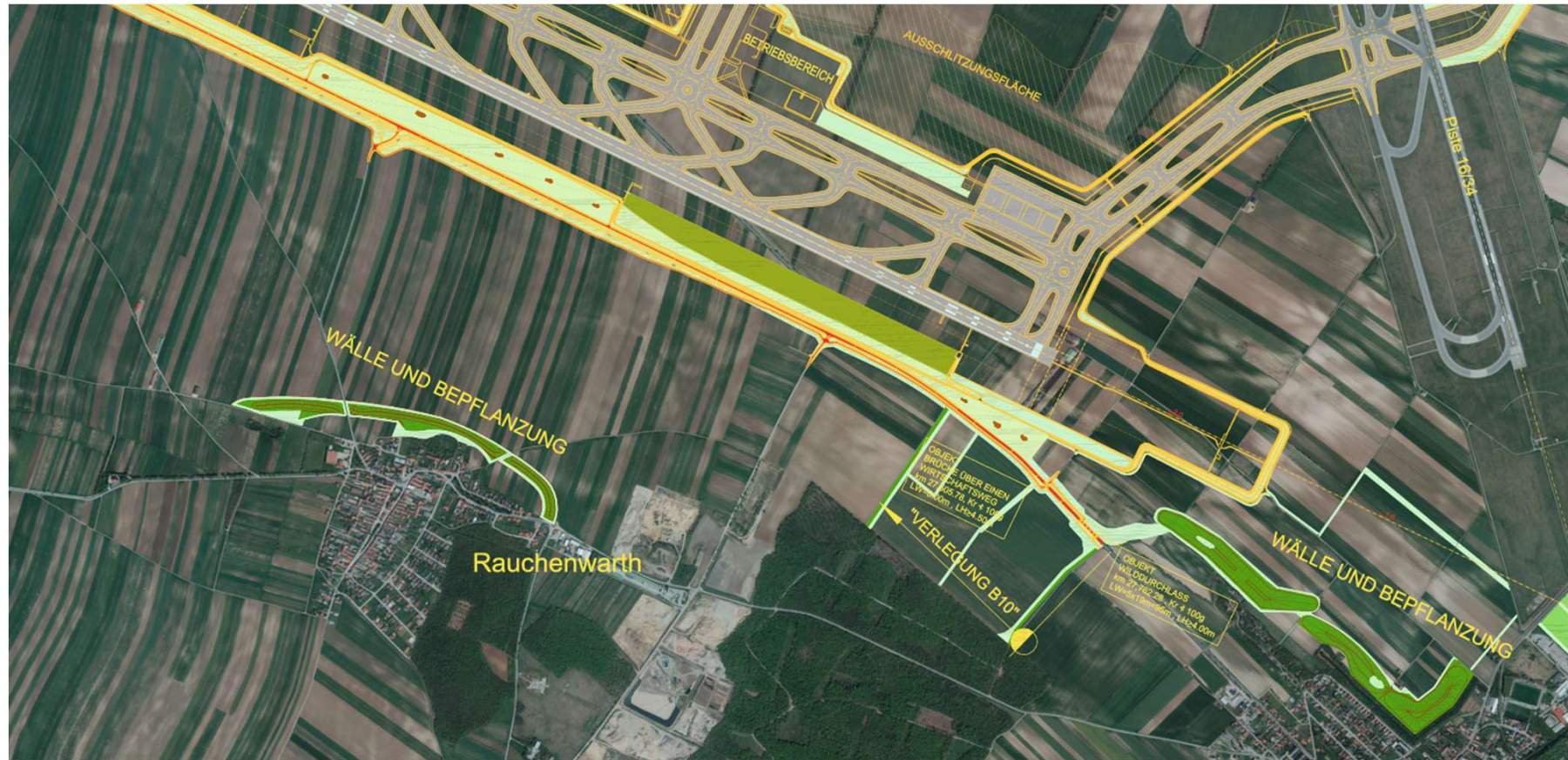
- Land Niederösterreich: 20,0%
- Stadt Wien: 20,0%
- Mitarbeiter-Beteiligungsprivatstiftung: 10,0%
- Airports Group Europe S.à r.l.: 44%
- Streubesitz: 6%



3. Piste....



3. Piste....



3. Piste

- 3.680 m lang, 60 m breit
- 2.400 m Abstand zu Piste 1
- 50 Mio.m³ Erdbewegung
- Fläche 700 ha bester Ackerboden wird versiegelt
- Nahezu alle Abflüge auf der neuen 3. Piste geplant
- Prognostizierte 500 000 Flugbewegungen pro Jahr
- Flugzeuge rollen bis 2,5 Kilometer bis sie auf der 3. Piste sind
- 2. Piste wird nahezu still gelegt
- Der Kapazitätsgewinn beträgt lediglich 0,4 Pisten
- Bundesstraße 10 wird Richtung Rauchenwarth verlegt
- Flughafen kann angrenzende Grundstücke enteignen (BgBl.I-Nr.77/2012)

⇒ **Massive Mehrbelastung an Lärm, Feinstaub und Ultrafeinstaub für die Rauchenwarther Bevölkerung**

Bürgerinitiative
Rauchenwarth



Keine 3. Piste

[BI Rauchenwarth 14.01.2025\20210814 194010.mp4](#)





➤ 3. Piste am Flughafen Wien

Was bisher war, der derzeitige Stand und was für die Zukunft erwartet werden kann

Dr. Susanne Heger - Rechtsanwältin, Obfrau des Vereins Aviation Reset

Die aus den Medien bekannte und renommierte Rechtsanwältin, Dr. Susanne Heger, erwirkte die Verkürzung der von der niederösterreichischen Landesregierung genehmigte Verlängerung der Baufrist von 10 Jahren um 2,5 Jahre beim BVwG.

[BI Rauchenwarth 14.01.2025\20250111-Präsentation Heger Rauchenwarth 14. Jänner 2025.pptx](#)



➤ **Gesundheitsschäden durch Auswirkungen von Nachtfluglärm**

Dr. Jutta Leth – Umweltmedizinerin, Obfrau der Plattform SOS Region Ost

[BI Rauchenwarth 14.01.2025\Laerm ist nicht verhandelbar - Nachtfluglärm Jänner 25.pptx](#)

Fluglärm (ORF 09.01.2025)

[Herzkrankheiten: Stetiger Fluglärm schädigt Gesundheit - science.ORF.at](https://www.orf.at/science/herzkrankheiten-stetiger-fluglaerm-schaedigt-gesundheit)



The screenshot shows the top navigation bar of the science.ORF.at website with links for Fernsehen, ORF ON, KIDS, Sound, Topos, Debatte, Österreich, Wetter, Sport, News, and ORF.at im Überblick. Below the navigation is the science ORF.at logo and a search bar. A dark blue bar contains navigation links: Aktuell, Forscher/innen schreiben, Radio & TV, and Kontakt. The main content area features a large image of an Air Europa airplane flying over a field of yellow flowers. Below the image is a white text box with the following content:

HERZKRANKHEITEN

Stetiger Fluglärm schädigt Gesundheit

Eine Studie zeigt erstmals die konkreten Auswirkungen von permanentem Fluglärm auf das Herz. Bei der Auswertung von Herzaufnahmen per Magnetresonanztomografie (MRT) stellte ein Forschungsteam fest, dass die linke Herzkammer bei Menschen, die Fluglärm in besonderem Maße ausgesetzt waren, um durchschnittlich sieben Prozent schwerer war als bei anderen.

AFP - JOSEF LAGO

Das erhöhe das Risiko für schwere Herz-Kreislauf-Probleme wie Herzrhythmusstörung, Herzinfarkt und Schlaganfall um 32 Prozent, schreibt die Gruppe um **Cristian Topriceanu** vom University College London. „Mit der Expansion der Luftfahrtindustrie wächst in Gemeinden, die in der Nähe von Flughäfen oder unter Flugrouten leben, die Besorgnis über mögliche Auswirkungen auf die Lebensqualität und den Schlaf“, heißt es in der **Studie**, die im „Journal of the American College of Cardiology“ („JACC“) veröffentlicht wurde.

Die Forscherinnen und Forscher werteten in einer medizinischen Datenbank – der **UK Biobank** – Herzaufnahmen von 3.635 Menschen aus, die in der Nähe eines von vier großen englischen Flughäfen lebten: London-Heathrow, London-Gatwick, Manchester und Birmingham.

Nach dem Abgleich mit Lärmdaten der britischen Luftfahrtbehörde CAA (Civil Aviation Authority) kalkulierte das Team, dass acht Prozent dieser Personen einem gemittelten Dauerschallpegel von 50 Dezibel oder mehr ausgesetzt sind. Drei Prozent lebten mit einem nächtlichen Fluglärm von 45 Dezibel oder mehr. Zum Vergleich: 50 Dezibel entsprechen etwa einer angeregten Unterhaltung.

Zusammenhang mit Übergewicht und Bluthochdruck

Die Langzeitriskien durch Veränderungen der linken Herzkammer ermittelte das Team aus Herzaufnahmen und anderen Daten von 21.360 Patientinnen und Patienten aus der englischen Datenbank. Bei der Risikokalkulation wurden zahlreiche andere Faktoren berücksichtigt, die Einfluss auf die Herzgesundheit haben können – darunter Geschlecht, Alter, Einkommen, Rauchen, Alkoholkonsum, Luftqualität und sonstige Lärmquellen.



Lärmschutzprogramm ab 2025

Lärmzonen: Wo gilt das Förderprogramm?

(Bild Übersicht Lärmzonenplan als Download) [>hier](#)

Das **Lärmschutzprogramm** der Flughafen Wien AG basiert auf einem klar definierten System von Lärmschutzzonen. Diese Zonen berücksichtigen die tatsächliche Lärmbelastung durch den Flugverkehr und bilden die Grundlage für die Förderfähigkeit von Wohnobjekten.

Definition der Lärmschutzzonen

Die Lärmschutzzonen werden in zwei Hauptbereiche unterteilt:

Fluglärmschutzzonen Tag:

Für den Zeitraum 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr

- Tag-Fluglärmschutzzone 1: 54 bis 57 dB(A)
- Tag-Fluglärmschutzzone 2: > 57 dB(A)

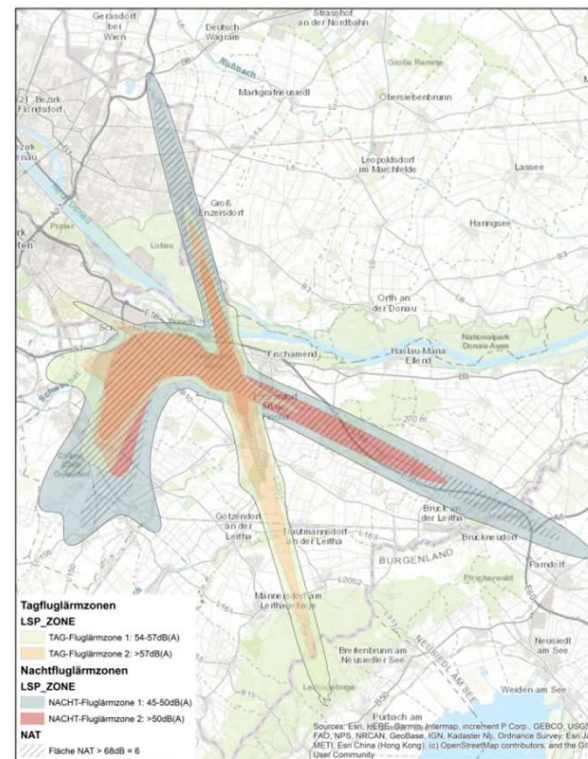
Fluglärmschutzzonen Nacht:

Für den Zeitraum 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr

- Nacht-Fluglärmschutzzone 1: 45 bis 50 dB(A)
- Nacht-Fluglärmschutzzone 2: > 50 dB(A)

Fluglärmschutzzone nach NAT-Kriterium*:

Zusätzlich wird das sogenannte **NAT-Kriterium** angewandt. Dieses umfasst Gebiete mit mindestens sechs Überflügen pro Durchschnittsnacht (innerhalb der sechs verkehrsstärksten Monate), bei denen der Spitzenschallpegel 68 dB(A) oder mehr beträgt. Diese spezifischen Kriterien ermöglichen es, besonders belastete Gebiete zu identifizieren und gezielt Maßnahmen anzubieten.



[BI Rauchenwarth 14.01.2025\Laerm \(1\).mp4](#)

Anmerkungen zum NAT-Kriterium:

Die sechs verkehrsreichsten Monate sind bei uns in der Regel die Monate Mai-Oktober. Dieser Zeitraum entspricht 184 Tage. Pro Nacht wären 6x68dB(A) zulässig, wonach in den 6 verkehrsreichsten Monaten im Zeitfenster 22-06h insgesamt **1.104** Fluglärmereignisse über 68dB(A) zulässig wären.

Lärmschutzprogramm ab 2025 - Lärmschutzprogramm



Lärmschutzprogramm ab 2025

Kein Anspruch auf technischen Lärmschutz für die RauchenwartherInnen trotz Einzelschallspitzen von 77,9 DB in der Nacht



Das Dialogforum Flughafen Wien

Das Dialogforum wurde von

- der Flughafen Wien AG,
- den Austrian Airlines,
- der Austro Control,
- der Arbeitsgemeinschaft von Siedlervereinen und Bürgerinitiativen um den Flughafen Wien ("ARGE gegen Fluglärm"),
- den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland
- sowie von den 10 Anrainergemeinden des Flughafen Wien

als Diskussions- und Verhandlungsplattform für die gesamte Flugverkehrsthematik gegründet.

Das Dialogforum Flughafen Wien

- Das Dialogforum ist ein Verein, der von der Flughafen Wien AG finanziert wird.
- Das Dialogforum ist nicht unabhängig. Es agiert intransparent.
- Für die Mitglieder des Dialogforums bzw. der ARGE gegen Fluglärm (Vertreter der BürgerInnen im Dialogforum) ist die Zustimmung zu der 3. Piste Bedingung

ein „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 Mittel 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.

Auszug aus dem „Mediationsvertrag“ (S. 7), der beim Beitritt zur ARGE anerkannt werden muss.



Das Dialogforum Flughafen Wien




Mi 16.12.2020 14:41

ARGE gegen Fluglärm <arge.bsdialog@gmail.com>

NÖN 16.12.2020

n Susanne Laschober

 Sie haben diese Nachricht am 16.09.2024 12:49 weitergeleitet.

Liebe Susanne,

in der im Betreff genannten NÖN-Ausgabe finde ich folgende Stelle:

Kolber erhielt jedoch Rückendeckung von Susanne Laschober.

Dank des Engagements der Gründerin der Bürgerinitiative Rauchenwarth und Sprecherin der Plattform „SOS Region Ost“, wurde ein Zusammenschluss mit Klimaaktivisten ermöglicht.

Ich möchte Dich darauf hinweisen, dass Deine BI im Zuge des Beitritts zur ARGE den allgemeinen Mediationsvertrag zur Kenntnis genommen hat. In diesem ist die Akzeptanz der Errichtung einer 3. Piste am Flughafen Wien enthalten. Gegenleistung der FWAG sind u.a. die bestehenden Nachtflugbeschränkungen und das techn. Lärmschutzprogramm. Deine Unterstützung eines Gegners der 3. Piste bei Aktionen steht dazu im Widerspruch.

Wir sollten darüber reden.

Mit den besten Grüßen

Manfred



Das Dialogforum Flughafen Wien

- Ein weiterer systemischer Nachteil des Dialogforums ist, dass einer Konsensfindung „breitester Raum“ eingeräumt wird und sich dadurch manche Prozesse durch unzählige Meetings über viele Jahre erstrecken.

Viele Bürgerinitiativen verspüren hier eine gewisse Verzögerungs- und Zermürbungstaktik.

DIALOGFORUM

Mitglieder - Beschlussfassung



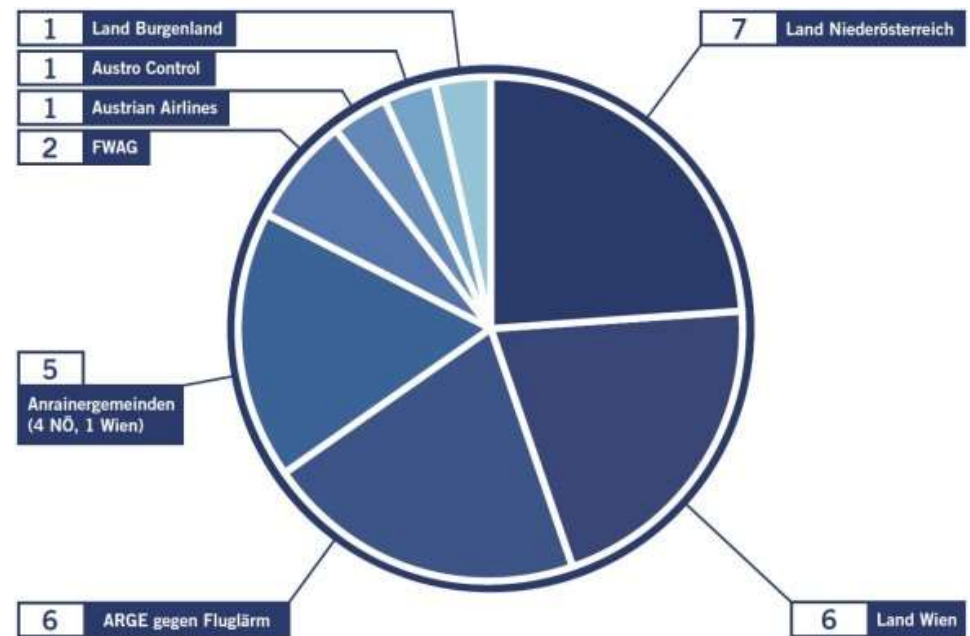
Im erweiterten Vorstand der alle Entscheidungen trifft, verteilen sich laut Statuten die 29 Stimmrechte auf die Gründungsmitglieder.

Beschlussfassung:

- Einstimmigkeit
- falls diese nicht zustande kommt, 2/3 Mehrheit
- Vetorecht für die Partei, die durch einen Beschluss zu einer Duldung, Unterlassung oder Leistung verpflichtet würde

So kann jede Anrainerschutzmaßnahme blockiert werden

- „**ARGE gegen Fluglärm**“ im Organigramm bezieht sich auf die Arbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen und Siedlervereine um den Flughafen Wien, im Dialogforum vertreten durch Dr. Manfred Peter und Susanne Rynesch. Es gibt keine direkte Bürgerbeteiligung.



Erfahrungen der BI Rauchenwarth mit dem Dialogforum (Mitglied seit 2019 in der ARGE)



- Durch das Dialogforum sind für die Rauchenwarther BürgerInnen in den letzten Jahren nur Nachteile den Flugverkehr betreffend entstanden.
- Beispiel Nachflugverbot:
 - 2019, vor über 5 Jahren wurden die Forderungen zum Thema Nachtflug im Dialogforum eingebracht.
Der Fortschritt = 0
Ein Argument, das immer wieder angeführt wird ist, dass während der Covid Pandemie keine Meetings stattfinden konnten. Diese Aussage sagt viel über das Mindset des Dialogforums aus. Unternehmen haben in dieser Zeit Großtransformatoren gebaut. Mit dieser Aussage degradiert sich das Dialogforum zu einem Beschwichtigungskomitee, nur zum Zweck dem Flughafen Wien beim Expandieren den Rücken frei zu halten.
Das Dialogforum ist für seine Verzögerungs- und Zermübungstaktiken bekannt und wird zudem wie erwähnt vom Flughafen finanziert.
 - Interventionen bei der NÖ Landeshauptfrau Mikl-Leitner waren erfolglos. Sie hat wiederholt an das Dialogforum verwiesen.
 - Die Interessen der Niederösterreichischen BürgerInnen werden vom Vertreter des Landes Niederösterreich im Dialogforum nicht ernst- bzw. wahrgenommen.
- Beispiel technischer Lärmschutz:
 - Die Rauchenwarther BürgerInnen haben aktuell keinen Anspruch auf technischen Lärmschutz, obwohl Messungen von Einzelschallereignissen Spitzenwerte in der Nacht von 79 DB und mehr ergeben haben.

Erfahrungen der BI Rauchenwarth mit dem Dialogforum (Mitglied seit 2019 in der ARGE)



- Beispiel 3. Piste:
 - Eines der Hauptanliegen unserer Bürgerinitiative ist es, die 3. Piste zu verhindern, die quasi durch unsere Wohnzimmer gehen würde... 1,6 km von unserer Ortschaft entfernt... Mit dem Anliegen die 3. Piste zu verhindern sind wir an einige Medien herangetreten und es gab dazu diverse Artikel und Fernsehbeiträge.
 - Die BI Rauchenwarth wurde daraufhin von Mitgliedern des Dialogforums aufgefordert, diese Medienarbeit hinkünftig zu unterlassen, da die Akzeptanz der Errichtung einer 3. Piste am Flughafen Wien Bedingung für die Mitgliedschaft in der ARGE ist.
 - Als BI Rauchenwarth und Vertreter der BürgerInnen von Rauchenwarth kann man NICHT NICHT gegen die 3. Piste sein.

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



- Das Dialogforum als Erfolgsmodell mag aus der Sicht der Flughafen Wien AG stimmen. Wahrscheinlich stimmt dies auch aus der Perspektive vieler Politiker*innen, die eine Auseinandersetzung mit den Sorgen ihrer Bürger*innen an das Dialogforum abschieben können.

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



Von: Susanne Laschober <susanne.laschober@gmail.com>

Gesendet: Dienstag, 13. Oktober 2020 20:25

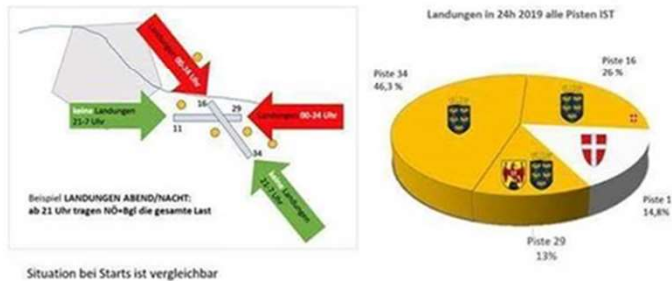
An: johanna.mikl-leitner@noel.gv.at

Betreff: Telefonsprechstunde Kurier - Thema Belastungen Nachtfluglärm in der Region Ost

Sehr geehrte Landeshauptfrau Mikl-Leitner!

Herzlichen Dank für das gestrige Gespräch, in dem ich unsere Probleme, Anliegen und Lösungsvorschläge bezogen auf Nachtfluglärm, unter dem wir in der Region Ost sehr leiden, vorbringen konnte!

Bitte finden Sie gleich hier im Anschluss einkopiert ein ganz zentrales Faktum dargestellt: die **massive Ungerechtigkeit** in der Aufteilung der Fluglärm-Belastung **zwischen Wien und NÖ**, aufgezeigt am Beispiel der Landungen (die Situation bei Starts ist vergleichbar).



Niederösterreichs Bürgerinnen und Bürger in den Umland-Gemeinden des Flughafens leben dadurch – man kann es nicht sanfter ausdrücken – als „**Menschen zweiter Klasse**“.

Wien ist vor nächtlichen Landungen/Starts zwischen 21 und 7 Uhr geschützt, der Großteil der NÖ Flughafen-Anrainergemeinden hingegen ist das nicht. Jeder Mensch hat jedoch das Recht auf Nachtruhe. Jeder Flug in der Nacht, der Menschen aus dem Tiefschlaf reißt, ist einer zu viel.

In anderen Städten, wie Zürich oder Frankfurt gibt es ein Nachtflugverbot.

Warum ist dies bei uns nicht möglich?

Lösungsvorschlag daher: Absolutes Nachtflugverbot von 22:00 – 06:00 (Kernzeit) Uhr für geplante Flüge (Ausnahme: Not- und Ambulanzflüge)

Diese Tatsache, weitere Fakten sowie Lösungsvorschläge, die wir (Bürgerinitiative Rauchenwarth) in einer Kooperation mit zahlreichen anderen Bürgerinitiativen und engagierten Bürger/innen und Expert/innen aus vielen niederösterreichischen und burgenländischen Gemeinden rund um den Flughafen aktuell erarbeiten, würden wir gerne in einem gemeinsamen **Termin mit Ihnen** diskutieren.

Coronabedingt ist, wie Sie angemerkt haben, ein persönliches Treffen leider aktuell nicht realisierbar, daher schlagen wir ein Online Meeting vor.

Wenn Sie zum Termin Expert/innen Ihres Hauses beiziehen möchten, verstehen wir das. Wir bitten allerdings auch um Verständnis für unseren Wunsch, dass Sie uns nicht nur an Ihre Expertenrunde delegieren. Einzelne Mitglieder unserer Plattform waren mit diesem Setting bisher nicht sehr erfolgreich – auch deshalb ist uns **direkte Draht zu Ihnen, unserer Landeshauptfrau, wichtig!**

Ich bin überzeugt, dass Ihnen als Landeshauptfrau das Wohl und die Gesundheit Ihrer Bürger/innen sehr am Herzen liegen und Sie sich somit dafür engagieren wollen, dass die **Niederösterreicher/innen in Sachen Fluglärm nicht „Menschen zweiter Klasse“ bleiben.**

Daher freue ich mich sehr auf **Ihre Rückmeldung und Terminvorschläge** für unser Online-Meeting!

Liebe Grüße

Susanne Laschober

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



Von: susanne.laschober@gmail.com <susanne.laschober@gmail.com>

Gesendet: Donnerstag, 15. April 2021 13:34

An: johanna.mikl-leitner@noel.gv.at

Betreff: WG: Telefonsprechstunde Kurier - Thema Belastungen Nachtfluglärm in der Region Ost

Sehr geehrte Landeshauptfrau Mikl-Leitner!

Ich hatte mich im Oktober 2020 an Sie gewandt, um unsere Probleme, Anliegen und Lösungsvorschläge bezogen auf Nachtfluglärm, unter dem wir in der Region Ost sehr leiden, zu adressieren.

Sie hatten die Angelegenheit offenbar an Hr. Hesina delegiert. Der Austausch mit dem Dialogforum war, wie auch in der Vergangenheit, ausgesprochen unergiebig und frustrierend.

Das Dialogforum, vertreten durch Hrn. Hesina, zieht nicht einmal in Betracht, für Niederösterreich dieselben oder ähnliche Bedingungen wie für Wien - **Schutz vor nächtlichen Landungen/Starts zwischen 21 und 7 Uhr** – zu schaffen.

Hr. Hesina geht inhaltlich nicht auf die Kernthemen ein, die die Bevölkerung belasten, sondern bringt immer wieder längst überholte Argumente mit verzerrten Vergleichen, um veraltete Positionen rechtfertigen.

Das Vertrauen in das Dialogforum schwindet stetig. Ein Großteil der Bevölkerung hat das Vertrauen ohnehin schon längst verloren.

Das Dialogforum spielt die Interessen der Menschen in NÖ und Wien offen gegeneinander aus. Die Nachtruhe der Wiener gilt es unter allen Umständen auf Kosten der Bürger in NÖ zu schützen.

Unser Ziel ist es nicht, so wie es Hr. Hesina darstellt, dass die Wiener Bevölkerung schlechter gestellt, sondern die niederösterreichische gleich gestellt wird.

Weder die Vertreter aus NÖ im Dialogforum noch die NÖ Politik scheinen bisher ein ernst gemeintes Interesse zu zeigen, die Bevölkerung vor dem vielfach nachgewiesenen gesundheitsschädlichen Nachtfluglärm wirkungsvoll zu schützen (siehe Präsentation im Anhang von Thomas Münzel Universitätsmedizin Mainz).

Es ist höchste Zeit, dass die politische Führung Niederösterreichs die Verantwortung für das Wohl ihrer Bürger/innen übernimmt und das Nachtflugeschehen neu strukturiert.

JETZT ist genau die richtige Zeit dafür.

Ich bin nach wie vor überzeugt, dass Ihnen als Landeshauptfrau das Wohl und die Gesundheit Ihrer Bürger/innen sehr am Herzen liegen und Sie sich somit dafür engagieren wollen, dass die **Niederösterreicher/innen in Sachen Fluglärm nicht „Menschen zweiter Klasse“ bleiben.**

Wir, die Kooperationspartner/innen der Plattform SOS Region Ost, ersuchen nach wie vor um einen Termin mit Ihnen und gerne auch mit Ihren an einer Lösung interessierten Experten, um die Fakten sowie Lösungsvorschläge mit Ihnen zu diskutieren.

Daher freue ich mich sehr auf **Ihre zeitnahe Rückmeldung und Terminvorschläge** für ein Meeting!

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Laschober

i.V. für die Kooperationspartner/innen der Plattform SOS Region Ost:

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



Von: susanne.laschober@gmail.com <susanne.laschober@gmail.com>

Gesendet: Dienstag, 18. Oktober 2022 11:38

An: Mikl-Leitner Johanna <Johanna.Mikl-Leitner@noel.gv.at>

Betreff: [EXTERN] WG: Telefonsprechstunde Kurier - Thema Belastungen Nachtfluglärm in der Region Ost

Sehr geehrte Landeshauptfrau Mikl-Leitner,

im Oktober 2020 haben wir unsere Probleme bezogen auf Nachtfluglärm, unter denen wir in der Region Ost enorm leiden, bei Ihnen als politisch Verantwortliche erstmals deponiert, leider ohne jede Resonanz von Ihrer Seite (siehe nachstehender Mailverkehr).

Es sind nunmehr ziemlich genau 2 Jahre vergangen und es gibt diesbezüglich keinerlei Fortschritt, ganz im Gegenteil!

Zwischen 21-7h donnern durchschnittlich 132 Flugzeuge pro Nacht über unsere Köpfe. Wie sollen bei so einem Flugaufkommen Menschen erholsamen Schlaf finden?

Untenstehend finden Sie die derzeitige Situation anhand der Nachtflüge (alleine in der Kernzeit) im Monat September 2022.

Darum fragen wir Sie abermals Frau Mikl-Leitner:

1. Wie argumentieren Sie als Landeshauptfrau von NÖ die Schlechterstellung und damit Ungleichbehandlung der NÖ Bevölkerung im Umland des Flughafens in Bezug auf Nachtfluglärm und konsekutive Gesundheitsschäden?
2. Wie sieht hier Ihre konkrete Positionierung zu einer vollständigen Nachtflugsperrung für geplante Flüge von 22- 6h am Flughafen Wien aus?
3. Was gedenken Sie als Landeshauptfrau zu tun, um die Gesundheit der Niederösterreicher*innen oder „Ihrer Bürger*innen“ in Bezug auf Nachtflug zukünftig besser zu schützen und die Schlechterstellung und Ungleichbehandlung zu beenden?

Es braucht JETZT politisches Handeln zum Wohle der Gesundheit der Bevölkerung, für die sie als Landeshauptfrau verantwortlich sind.

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



Es ist ein bekanntes Spiel: die Nachrichten an Landeshauptfrau Mikl -Leitner werden postwendend an das Dialogforum weitergeleitet....

Von: Koppensteiner Birgit (Büro LH Mikl-Leitner) <birgit.koppensteiner@noel.gv.at> **Im Auftrag von** #LH Mikl-Leitner

Gesendet: Donnerstag, 20. Oktober 2022 13:00

An: susanne.laschober@gmail.com

Betreff: LH-ML-F-2/035-2020

Sehr geehrte Frau Laschober!

Ich darf den Erhalt Ihrer unten stehenden E-Mail im Auftrag von Frau Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner dankend bestätigen.

Wir haben Ihr Anliegen – wie auch in der Vergangenheit – wieder an die **extra dafür eingerichtete Stelle, dem Dialogforum Flughafen Wien,** weitergeleitet.

Im Rahmen des Dialogforums können die von Ihnen angesprochenen Problemstellungen gemeinsam mit den Verantwortlichen besprochen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Dietmar Hudsky

Büro Landeshauptfrau
Johanna Mikl-Leitner
Landhausplatz 1
3109 St.Pölten

Telefon: +43 (0)2742 / 9005 - 13868

Mobil: +43 (0)664 / 813 2115

Mail: dietmar.hudsky@noel.gv.at

Web: <http://www.noel.gv.at>

<http://www.noel.gv.at/datenschutz>

An die
Stadtgemeinde Rauchenwarth
z.H. Martin Kolber
Kirchenplatz 1
2320 Rauchenwarth

BMK - I/PR3 (Parlaments- und Ministerrats-
dienst sowie Rechtskoordination)
pr3@bmk.gv.at

Maja Milojevic
Sachbearbeiter:in

MAJA.MILOJEVIC@BMK.GV.AT
+43 1 71162 657433
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2024-0.837.307

Wien, 27. November 2024

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

Vorerst herzlichen Dank für die mit Schreiben vom 29. Oktober 2024 übermittelten Resolution der Gemeinde Rauchenwarth betreffend „Schutz für die Bevölkerung der Gemeinde Rauchenwarth durch den Start der Verhandlungen einer zeitlichen Nachtruhe am Flughafen Wien/Schwechat.“.

Das Bundesministerium für Klimaschutz beehrt sich dazu Folgendes auszuführen:

Die Vermeidung von Lärm und die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen haben für uns höchste Priorität, weil eine hohe Lärmbelastung relevante Auswirkungen auf die Lebensqualität und Gesundheit haben. Deshalb sind etwa Flughäfen ab 2024 verpflichtet, für laute Flugzeuge höhere Entgelte einzuheben als für leisere.

In einem weiteren Schritt ist es für Bürger:innen möglich sich an der Flugroutengestaltung mitzubeteiligen. In der Vergangenheit kam die Bevölkerung gerade bei der Festlegung der An- und Abflugrouten zum und vom Flughafen in ihrer Mitsprache zu kurz. Daher wurde über die möglich gemachte Öffentlichkeitsbeteiligung ein fairer Ausgleich der betroffenen Interessen – Bevölkerung, Luftfahrt und Passagiere – erwirkt. Das Einbringen von Verbesserungsvorschlägen zu bestehenden An- und Abflugrouten und Stellungnahmen bei der Neufestlegung oder Änderung von Flugrouten ist online unter: <https://www.austrocontrol.at/flugrouten> möglich.

Besonders in den Nachtstunden ist es für die menschliche Gesundheit wichtig, möglichst geringer Lärmbelastung durch Fluglärm ausgesetzt zu sein.

Dahingehend dürfen wir auf den Lärmaktionsplan für den Flughafen Wien¹ verweisen und festhalten, dass wir für weitere Verbesserungen der Lärmsituation in der Nacht derzeit im

Resolution Nachtflugverbot - auch das BMI verweist an das Dialogforum



GZ. 2024-0.837.307

Rahmen des Dialogforums über eine mögliche „Nachtflugpause“ verhandeln, in der keine regulären Slots vergeben werden und Flugzeuge nur in Ausnahmefällen starten oder landen dürfen. Hierbei handelt es sich um einen umfangreichen Dialogprozess zwischen den Stakeholdern in welchem sich das BMK bestmöglich für die Interessen der Bürger:innen einsetzt.

Zu diesem Zweck wird der Informationsaustausch zwischen allen Stakeholdern, der Anrauer:innen sowie der Zivilbevölkerung intensiviert und gleichzeitig an innovativen Lösungen zur Reduzierung des Fluglärms in den Nachtstunden gearbeitet.

Des Weiteren arbeiten wir ständig daran die Informationslage zu verbessern. Derzeit wird das Gutachten zur „Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen von Fluglärm“² im Auftrag vom Klimaschutzministerium überarbeitet, die als wissenschaftliche Grundlage für die Festlegung der Immissionsschwellenwerte für Fluglärm in der Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) dienen soll.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:
Mag. Christa Wahrmann



Jäger: „Die Nachtflugregelung halte ich für am wenigsten dringlich“

ERSTELLT AM 20. NOVEMBER 2024 | 16:30
LESEZEIT: 3 MIN
ANMELDEN, UM ARTIKEL ZU SPEICHERN

SCHWECHAT

 **Gerald Burggraf**



Nachtflugpause am Airport liegt vorerst auf Eis.

..."Der Grund: „Der Flughafen hat kundgetan, dass man erst eine Entscheidung über den Bau der dritten Piste fällen muss. Bis dahin wird es keine Gespräche über eine `Nachtflugpause` geben“ im Dialogforum geben.....

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



- Schlussendlich dient das Dialogforum vorrangig dazu, die steigende Verkehrsentwicklung und die damit verbundene Lärmbelastung nicht zu reduzieren, sondern sie „im Dialog“ auf die umliegenden betroffenen Gemeinden zu verteilen.
- Das Dialogforum verweist auf Erfolge, die jedoch bei näherer Betrachtung angesichts der massiven Verkehrsentwicklung wenig plausibel klingen. Welche Verbesserungen sollen das bei der Lärmbelastung gewesen sein? Diese hat doch über die Jahre signifikant zugenommen!

Das Dialogforum wird gerne als österreichisches Erfolgsmodell gepriesen. Warum sehen wir das anders?



- Schließlich darf nicht vergessen werden, dass etliche der Gemeinden und Bürgerinitiativen, die vor rund 20 Jahren an der Mediation teilnahmen, jenen Mediationsvertrag, der heute noch das Fluggeschehen regelt, NICHT unterschrieben und NICHT mitgetragen haben. Und dass viele, die es getan haben, inzwischen schmerzhaft erkennen, dass der damaligen Festlegung längst überholte wissenschaftliche Erkenntnisse und unzutreffende Verkehrsprognosen zugrunde liegen.

Conclusio:

Das aktuelle Set-up des Dialogforums ist nicht dafür geeignet, die Interessen der BürgerInnen ausreichend zu vertreten und deren Gesundheit zu schützen.

Das Dialogforum



aktuelle gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
current original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek

DIPLOMARBEIT

Räumliche Entwicklung in der Klimakrise:
Dritte Piste Flughafen Wien-Schwechat als notwendiges
Zukunftsprojekt?

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von

Univ.Ass.in Dipl.-Ing.in Dr.in techn. Petra Hirschler
Forschungsbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung
Institut für Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung



Diplomarbeit:

[Räumliche Entwicklung in der Klimakrise: Dritte Piste Flughafen Wien-Schwechat als notwendiges Zukunftsprojekt?](#)

S.92:

Die vertraglichen Regelungen zur Partizipation im Dialogforum lassen nur eine Scheininteressenvertretung zu. Es darf über die Lage der dritten Piste mitgesprochen werden, den Bau prinzipiell zu hinterfragen ist nicht erlaubt. Dies unterdrückt die Meinung all jener, die den Bau der dritten Piste ablehnen.

Das Dialogforum wird dadurch zur Fassade mit fehlender Parität, um freie Beteiligung vorzutäuschen.

Daraus schließt sich die Erkenntnis, dass die Planungen zur dritten Piste gar nicht scheitern konnten, da sich die Flughafen Wien AG durch die Scheinbeteiligungsmöglichkeiten sein Projekt selbst legitimiert.



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!