

XXIV. GP.-NR

1929 / J

06. Mai 2009

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Tiefflieger über Wien und weitere Fluglärm-Fragen

In den letzten Wochen wurden – wie schon wiederholt – über einigen Bezirken Wiens, zB auch Margareten, ungewöhnlich tief fliegende Verkehrsflugzeuge beobachtet. Es besteht der Verdacht, dass die rechtlich gebotene und sowohl aus Sicherheits- wie aus Lärmschutzperspektive wichtige Mindestflughöhe nicht eingehalten wurde.

Dies ist nur einer der zahlreichen Aspekte der zum Teil seit Jahren virulenten Probleme mit Flugverkehr und Fluglärm im Wiener Raum, die wegen der zahlreichen rechtlichen Missstände und „Großzügigkeiten“ auf dem Rücken der betroffenen BürgerInnen nicht nur mehrfach die österreichischen Höchstgerichte, sondern auch die EU-Institutionen beschäftigten und auch aktuell beschäftigen.

Ein wesentlicher Kern des Problems ist, dass sowohl das BMVIT als auch die im Fall des Flughafens Wien-Schwechat zugleich als Großaktionäre (und damit Antragsteller) und als Genehmigungsbehörde tätigen Bundesländer Wien und Niederösterreich in einem offensichtlichen krassen Interessenskonflikt stecken. Dieser geht regelmäßig zugunsten der Interessen der „Aviation Group“ und zulasten der vielen von Nachteilen des Fluggeschehens betroffenen BürgerInnen und der Umwelt aus. Im Interessensgeflecht aus Freunderlwirtschaft, hoheitsstaatlicher Bürgerferne und Proporz-Postenschacher – siehe die letzte Vorstandsbesetzung in der Flughafen Wien AG – sind nicht nur rechtliche Fragwürdigkeiten und Rechtsverstöße wie etwa der jahrelange offen rechtswidrige Ausbau des Flughafens Wien Schwechat aufgetreten. Nicht zuletzt entstanden in diesem Umfeld auch Skandale wie jüngst das Finanz-, Planungs- und Rechtsstaatsdesaster Skylink und sonstige Probleme - Stichwort Flughafenausbaubau-Subventionierung via AUA mit dem Ergebnis der finanziellen AUA-Bauchlandung - mit millionenschweren Folgekosten für die SteuerzahlerInnen dieses Landes.

Eine andere Prioritätensetzung in der Flugverkehrspolitik der Regierung, die dem Auftrag zum Interessenausgleich zwischen Branche und Betroffenen gerecht werden muss statt einseitig den Interessen der Aviation Group die Mauer bis jenseits gesetzlicher Zulässigkeitsgrenzen zu machen, ist dringend nötig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche konkreten Aktivitäten haben Sie seit Amtsantritt gegen das Fluglärmproblem insbesondere in den westlichen, südlichen und nordöstlichen Bezirken Wiens gesetzt?

2. Welche Aktivitäten haben Sie, Ihr Haus oder die Austro Control im einzelnen gesetzt, um die lückenlose Einhaltung der vorgeschriebenen Mindestflughöhen im Raum Wien durchzusetzen?
3. Wieviele Beschwerden zum Thema Mindestflughöhen wurden Ihnen, Ihrem Haus oder der Austro Control a) im Jahr 2007, b) im Jahr 2008, c) seit Jahresbeginn 2009 übermittelt?
4. Welche Maßnahmen wurden daraufhin von wem im einzelnen gesetzt, und wieviel Zeit ist jeweils bis zum Ergreifen dieser Maßnahmen verstrichen?
5. Welche Sanktionen drohen bei Verstößen gegen die Mindestflughöhe?
6. Halten Sie diese Sanktionsdrohung für verhältnismäßig, gemessen an der Belastung, die durch (zu) tief fliegende Flugzeuge zB in Sachen Lärm bei einer in einem dicht besiedelten Raum wie Wien und Umgebung für eine große Zahl von Betroffenen verursacht wird und gemessen an den Folgekosten, die wegen der erwiesenen gesundheitlichen Wirkungen von Fluglärmbelastung für den Staat u.a. im Gesundheitswesen entstehen?
7. Wie oft wurden entsprechende Sanktionen a) im Jahr 2007, b) im Jahr 2008, c) seit Jahresbeginn 2009 verhängt, welche Beträge wurden dabei eingehoben?
8. Wie begründen Sie, dass laut Betroffenen im Zusammenhang mit dem Thema Fluglärm in Ihrem Zuständigkeitsbereich (zB OZB, ACG) die klaren Vorgaben im Umweltinformationsgesetz (§5) hinsichtlich Mitteilungspflicht „im elektronischen Weg“ und „ohne unnötigen Aufschub“ wiederholt nicht eingehalten wurden?
9. Wie werden Sie die künftige lückenlose Einhaltung dieser Bestimmungen in Ihren Zuständigkeitsbereich (OZB, ACG) sicherstellen?
10. Wie begründen Sie, dass Verfahren mit Reduktionspotential für die Fluglärm-Belastung seitens der OZB mit extrem geringem Tempo abgewickelt wurden bzw. werden (vgl. zB Antrag auf Überflug der sog. Borealisgründe nach Starts auf der Piste 29, zu dem selbst die ACG festhält, dass „keine technischen Gründe vorliegen, die einen Rechtsschwenk über die Borealisgründe verhindern“)?
11. Mit welchem Ziel haben sich die Verantwortlichen in Ihrem Zuständigkeitsbereich in jahrelanger Verzögerungstaktik vehement gegen die in anderen Staaten längst umgesetzte (und somit offensichtlich anders als gern behauptet aus Sicherheitsperspektive etc unbedenkliche) zeitnahe Veröffentlichung der Flugspuren zusammen mit allen relevanten Daten wie Lärm, Flugzeugtyp etc. gewehrt?
12. Warum soll nun eine Flugspuren-Publikation erst wieder in ungenügender Detaillierung und mit völlig unbegründeter 24-stündiger Verspätung erfolgen, die folgerichtig auch nur von VIE und ACG ohne BürgerInneninitiativen präsentiert wurde?
13. Halten Sie Datenschutzprobleme, die beim Datenschutz mindestens so sensible andere Staaten offenbar nicht haben, wirklich für eine stichhaltige Begründung für die Zurückhaltung bei der Flugspur-Offenlegung, angesichts des ansonsten viel großzügigeren Umgangs der Regierung mit Datenschutzfragen vom Sicherheitspolizeigesetz über Verkehrsüberwachungs-Daten bis zum Thema Vorratsdatenspeicherung?

14. Wann werden Sie – nicht zuletzt zur Transparenz in Sachen Tiefflieger über Wien - die zeitnahe Veröffentlichung der Flugspuren zusammen mit allen relevanten Daten wie Lärm, Flugzeugtyp etc., also ohne die derzeitigen transparenz-hinderlichen Generalisierungen, für den Flughafen Wien umsetzen?
15. Welche Absichten haben Sie bzw. ACG o.ä. diesbezüglich für die übrigen österreichischen Verkehrsflughäfen?

D. Wachs

Birgit Jhal

Moser
A. K. G. er