

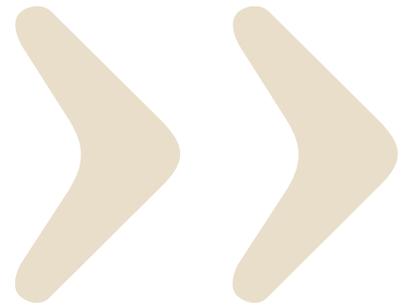


vie mediation.at



ALLGEMEINER MEDIATIONSVERTRAG .A

ALLGEMEINER MEDIATIONSVERTRAG



abgeschlossen am unten angeführten Tag zwischen

Flughafen Wien AG
Postfach 1
1300 Wien

im Folgenden FWAG genannt, einerseits, und

Land Niederösterreich
3100 St. Pölten, Landhaus

Land Wien
1080 Wien, Rathaus

Marktgemeinde Enzersdorf /Fischa
2431 Enzersdorf an der Fischa,
Margarethner Straße 19

Stadtgemeinde Fischamend
2401 Fischamend, Gregerstraße 1

Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf
2301 Groß-Enzersdorf, Rathausstraße 5

Marktgemeinde Himberg
2325 Himberg, Hauptstraße 38

Gemeinde Kleinneusiedl
2431 Kleinneusiedl,
Fischamender Straße 2

Gemeinde Rauchenwarth
2320 Rauchenwarth. Kirchenplatz 1

Marktgemeinde Schwadorf
2432 Schwadorf, Hauptplatz 5

Stadtgemeinde Schwechat
2320 Schwechat, Rathausplatz 9

Gemeinde Wien
1080 Wien, Rathaus

Gemeinde Zwölfaxing
2320 Zwölfaxing, Schwechater Straße 46

Verein „Arbeitsgemeinschaft von
Bürgerinitiativen und Siedlervereinen
um den Flughafen Wien
2320 Schwechat

im Folgenden die „anderen Parteien“ genannt, wie folgt

I. UVP-VERFAHREN, PROZESSVEREINBARUNGEN, 3. PISTE

1.) Die FWAG plant den Bau und die Inbetriebnahme einer dritten Lande- und Startpiste am Flughafen Wien.

2.) Wenn sich die FWAG entscheidet dieses Projekt bei der Behörde zwecks Genehmigung einzureichen, so verpflichtet sich die FWAG, diesem Projekt folgende Parameter zugrunde zu legen:

a) Pistenlage:

Parallelabstand zur derzeitigen Piste 11/29 2400m, östliches Ende der Piste liegt 2600m westlich der Pistenachse der Piste 16/34

b) Vorläufige Verkehrsverteilung für die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung für das UVP-Verfahren:

PISTE	STARTS in %	LANDUNGEN in %
11R	8,0	12,8
11L	17,0	9,5
16	0,0	2,7
29R	14,1	41,4
29L	52,6	15,6
34	8,4	18,0

Diese Verkehrsverteilung ist kein Präjudiz für die endgültig festzulegende Verkehrsverteilung. Die FWAG verpflichtet sich, rechtzeitig vor Baubeginn der 3. Piste mit den anderen Parteien das An- und Abflugsystem, die Verkehrsverteilung und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen (Korridore, SID's, Bodenschall, bordseitige Maßnahmen, schwere Maschinen etc.) zu verhandeln. Ziel dieser Verhandlungen ist es unter Berücksichtigung des laufenden Evaluierungsprozesses im 2-Pistensystem eine konsensuale Lösung zu finden.

Dabei ist insbesondere auf jene Gemeinden Bedacht und Rücksicht zu nehmen, deren Siedlungsgebiete – insgesamt gesehen – in einem 3-Pistensystem im Bereich der Fluglärmmzonen > 54dB stärker belastet werden, als im 2-Pistensystem, insbesondere in Hinblick darauf, dass diese Gemeinden nach Inbetriebnahme einer 3.Piste Möglichkeiten haben sich weiter zu entwickeln (zu Wohnzwecken gewidmetes Bauland).

In diese Verhandlungen sind die Gemeinden und Bürgerinitiativen der Bezirke Baden, Bruck/Leitha, Gänserndorf, Mödling, Wien-Umgebung sowie die durch Fluglärm betroffenen Wiener Gemeindebezirke („Wiener Runde“) einzubeziehen.

Art und Umfang sowie die Details dieses Kommunikationsprozesses werden durch den erweiterten Vorstand des Vereines „Verein Dialogforum Flughafen Wien“ festgelegt.

Die für diesen Kommunikationsprozess erforderlichen Kosten werden durch die Flughafen Wien AG übernommen.

Ziel dieses Prozesses ist es, unter Berücksichtigung der dann gegebenen technischen Rahmenbedingungen ein optimiertes System zu schaffen, das die Fluglärmbelastung der betroffenen Bevölkerung so gering als möglich hält und einen fairen regionalen Ausgleich darstellt.

3.) Bei der Einführung und Anwendung des curved – approach soll jene Variante gewählt werden, die die wenigsten Betroffenen bei qualitativ gleicher Lärmbelastung aufweist und die flug- und sicherheitstechnisch sinnvoll ist.

Die FWAG erklärt, dass für den Normalbetrieb auf die Piste 11R kein Geradeausanflug parallel zum bestehenden Anflug auf Piste 11 L bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wird, sodass es keine parallelen Anflüge 11 über Wiener Stadtgebiet geben kann. Anflüge auf Piste 11R werden im Normalbetrieb nur gekurvt geflogen.

Der erweiterte Vorstand des Vereines „Verein Dialogforum Flughafen Wien“ hat für einen geeigneten Kommunikationsprozess zu sorgen und dessen Art und Umfang festzulegen.

Die davon betroffenen Länder, Gemeinden, Wiener Gemeindebezirke und Bürgerinitiativen sind einzubeziehen.

Die für diesen Kommunikationsprozess erforderlichen Kosten werden durch die FWAG getragen.

4.) Die FWAG verpflichtet sich, bei der Projektentwicklung, Planung und vor Beginn der Bauarbeiten, die durch die Bauarbeiten mittelbar und unmittelbar betroffenen anderen Parteien zu informieren und einzubinden, um die unabwendbaren Belastungen durch das Bauvorhaben für die betroffenen Gebiete und deren Bevölkerung inklusive der Auswirkungen auf An- und Abflugrouten möglichst zu minimieren und gering zu halten. Die FWAG verpflichtet sich außerdem zur Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung.

5.) Im behördlichen Genehmigungsverfahren ist es den anderen Parteien unbenommen, alle Maßnahmen zu ergreifen, um im Genehmigungsverfahren Parteistellung zuerkannt zu erhalten bzw. ihre im Gesetz vorgesehene Parteistellung wahrzunehmen.

Unter der Voraussetzung, dass durch die FWAG im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens bei der zuständigen Behörde ein Projekt eingereicht wird, welches den Vereinbarungen gem. Pkt. I. Abs. 2 (Lage 3. Piste und vorläufige Verkehrsverteilung), gem. Pkt. II. (Nachtflug) und gem. Pkt. III. (Technischer Lärmschutz) entspricht, verpflichten sich die anderen Parteien, keine Schritte im Genehmigungsverfahren zu setzen, die geeignet sind das Genehmigungsverfahren zu verzögern.

Die anderen Parteien verpflichten sich unter der Voraussetzung, dass der Inhalt des Genehmigungsbescheides den Vereinbarungen gem. Pkt. I. Abs. 2 (Lage 3. Piste und vorläufige Verkehrsverteilung), gem. Pkt. II. (Nachtflug) und gem. Pkt. III. (Technischer Lärmschutz) entspricht, keine Rechtsmittel gegen einen Genehmigungsbescheid einzubringen. Falls der Bescheid diesen Vereinbarungen nicht entspricht, können die anderen Parteien Rechtsmittel einbringen.

Die anderen Parteien verpflichten sich nicht nur selbst keine verfahrensverzögernden Maßnahmen zu setzen bzw. keine Rechtsmittel einzubringen, sondern auch, dass sie Dritte weder finanziell noch logistisch oder politisch darin unterstützen, das Genehmigungsverfahren zu verzögern oder Rechtsmittel gegen einen allfälligen Genehmigungsbescheid einzubringen.

Da die Verkehrsverteilung sowie die An- und Abflugrouten im UVP-Verfahren nicht endgültig festgelegt werden, berührt Abs.5 nicht die Regelungen gem. Abs. 2b und 3.

6.) Die anderen Parteien werden Anliegen, Fragen und Wünsche, die sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergeben primär direkt mit der FWAG und nicht im Genehmigungsverfahren erörtern. Es wird deshalb im Rahmen des regionalen Konfliktmanagements (Verein Dialogforum Flughafen Wien) eine Arbeitsgruppe „UVP-Begleitgruppe“ eingerichtet, die durch den Geschäftsführer des Vereines Dialogforum Wien geleitet und über Antrag einer Partei einberufen wird.

7.) Die Vertragsteile verpflichten sich,

- wenn sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens für eine 3. Piste Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der diesbezüglichen Inhalte dieses Vertrages ergeben;
- wenn sich aufgrund von Ereignissen rund um das Genehmigungsverfahren Meinungsverschiedenheiten und Widersprüche ergeben,
- wenn sich aufgrund der Ergebnisse des Genehmigungsverfahrens ergibt, dass bestimmte Inhalte dieses Vertrages nicht oder nicht in dieser Form umgesetzt werden können,
- diese Fragen in erster Instanz in die „UVP-Begleitgruppe“ einzubringen und einvernehmliche Lösungen im Rahmen des regionalen Konfliktmanagements anzustreben.

9.) Im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste ist eine Verlegung der B10 im Bereich nördlich von Rauchenwarth notwendig.

Im Rahmen der Projektplanung wurden mehrere Varianten ausgearbeitet und es wurde gemeinsam mit den hauptbetroffenen Gemeinden Rauchenwarth, Schwechat und Schwadorf sowie Vertretern des Landes Niederösterreich die Variante „Südlage“, welche eine Situierung am südlichen Zaun des Flughafengeländes nach Errichtung der 3. Piste vorsieht, zur weiteren detaillierten Planung ausgewählt. Eine definitive Entscheidung über die Wahl der Variante ist jedoch noch nicht getroffen worden.

Unter Berücksichtigung, dass die schlussendliche Entscheidung vom Land Niederösterreich betreffend der rechtlichen Gegebenheiten, sowie der einschlägigen Planungsrichtlinien etc. zu treffen ist, wird die FWAG die weitere Planung unter Einbindung der betroffenen Gemeinden durchführen und insbesondere für den Lärmschutz hinsichtlich der Bedürfnisse der betroffenen Gemeinde Rauchenwarth eine Konsenslösung anstreben.

Gemäß dem derzeitigen Verhandlungsstand ist die Bereitschaft der FWAG festzuhalten, im Bereich Rauchenwarth einen Lärmschutzdamm oder gleichwertige Lärmschutzmassnahmen zu setzen, sodass die Lärmauswirkungen durch die Verlegung der B10 für die Gemeinden Rauchenwarth und Schwadorf minimiert werden.

II. NACHTFLUGREGELUNG

1) Nachtflugverbot:

- a) Auf Piste 11L finden in der Zeit von 21:00 – 7:00 keine Landungen statt.
- b) Auf Piste 11R finden in der Zeit von 22:30 – 6:00 keine Landungen statt.
- c) Auf Piste 34 finden in der Zeit von 21:00 – 7:00 keine Landungen statt.
- d) Auf Piste 29L finden in der Zeit von 22:00 – 6:00 keine Landungen statt.
- e) Auf Piste 11R finden in der Zeit von 22:00 – 6:00 keine Starts statt.
- f) Auf Piste 16 finden zwischen 21:00 – 7:00 keine Starts statt.
- g) Auf Piste 29L finden zwischen 22:30 – 6:00 keine Starts statt (siehe dazu Abs.3 lit.b)
- h) Auf Piste 34 finden zwischen 21:00 – 7:00 keine Starts statt.

2)

- a) Ausgenommen von der Vereinbarung gem. Abs. 1, 3 und 4 sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, die Nichtverfügbarkeit alternativer Pisten und besondere Wetterbedingungen.
- b) Die nachfolgend angeführten SID Bezeichnungen repräsentieren den derzeitigen Stand. Alle Regelungen sind bei Änderung dieser Bezeichnungen sinngemäß auf die Nachfolge-SIDs anzuwenden.

3) Abwicklung des Nachtflugverkehrs bei Westwind/Windstille:

- a) Landungen erfolgen zwischen 22:00 – 6:00 ausschließlich auf Piste 29R , wobei der Landeanflug, sobald dies technisch möglich, dieser rechtlich international und national zugelassen ist und von einer ausreichend großen Anzahl von landenden Flugzeugen geflogen werden kann, jedenfalls ehest möglich mittels curved-approach erfolgen wird.
- b) Starts erfolgen zwischen 22:30 – 6:00 ausschließlich auf Piste 29R, wobei im derzeitigen 2-Pisten-System sowie im 3-Pisten-System in der Zeit von 21:00 – 7:00 Starts nur auf den SID`s SNUxC, WGMxC, MIKOVxC, STEINxC, ABLOMxC und SASALxC freigegeben werden, davon ausgenommen sind Ambulanzflüge. In der Zeit von 23:30 – 5:30 wird die SID ABLOMxC nicht freigegeben. Sollte sich im 3-Pisten-System zeigen, dass die oben angeführten Abflugstrecken von Piste 29L, objektiv gesehen, lärmtechnisch für die betroffene Bevölkerung besser sind, so kann alternativ zu Piste 29R auch auf Piste 29L gestartet werden.
- c) In der Zeit zwischen 21:00 und 22:30 werden Starts auf der Piste 29L nur auf den SID`s SNU, WAGRAM, MIKOV, STEIN, SASAL und ABLOM freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge.

4) Abwicklung des Nachtflugverkehrs bei Süd/Südostwind:

- a) Landungen erfolgen zwischen 22:30 und 6:00 ausschließlich auf Piste 16, wobei der Landeanflug, sobald dies technisch möglich, dieser rechtlich international und national zugelassen ist und von einer ausreichend großen Anzahl von landenden Flugzeugen geflogen werden kann, jedenfalls ehest möglich mittels curved-approach erfolgen wird.
- b) Starts erfolgen zwischen 22:00 und 6:00 ausschließlich auf Piste 11L, wobei in der Zeit zwischen 21:00 – 7:00 Starts für die SID`s OSPENxA, UMBILxA und SITNxA nicht frei gegeben werden. In dieser Zeit wird ersatzweise die SID SNUxA freigegeben. Ausgenommen davon sind Ambulanzflüge.
- c) Landungen erfolgen zwischen 21:00 und 22:30, sobald der Anflug mittels curved-approach erfolgt, primär auf Piste 16 und nur dann auf Piste 11R, wenn dies aus Kapazitäts- oder Sicherheitsgründen erforderlich ist.

5) Deckelung der Nachtflugbewegungen:

- a) Ab Inbetriebnahme einer 3.Piste wird die Anzahl aller Flugbewegungen in der Zeit von 23:30 – 5:30, einschließlich Verfrühungen, Verspätungen, Notfälle, Ambulanzflüge, Bedarfsflüge etc. mit 3000 Bewegungen (Starts und Landungen) pro Kalenderjahr gedeckelt.
- b) Kommt es zu Überschreitungen, wobei überproportionale Überschreitungen jedenfalls zu vermeiden sind, ist in den Folgejahren eine entsprechende Reduktion vorzunehmen. Bei Festsetzung der Reduktion ist im Fall von Katastrophenfällen den außerordentlichen Umständen und dem übergeordneten Interesse Rechnung zu tragen. Im Durchschnitt von jeweils 5 aufeinander folgenden Jahren darf die vereinbarte Deckelungszahl von 3000 pro Kalenderjahr nicht überschritten werden.
- c) Beginnend mit 2007 wird, ausgehend von der tatsächlichen Anzahl aller Flugbewegungen in der Zeit von 23:30 – 5:30 im Jahre 2006 die Anzahl der Flugbewegungen in diesem Zeitraum jeweils um ein Sechstel der Differenz der Anzahl der Flugbewegungen zwischen den Flugbewegungen des Jahres 2006 und dem Zielwert 3000 reduziert, sodass die Anzahl der Flugbewegungen dann (2012) maximal 3000 beträgt. Dabei wird davon ausgegangen, dass die 3.Piste im Jahr 2012 in Betrieb genommen wird. Sollte die 3.Piste bereits früher fertig gestellt werden, ist die Anzahl der Flugbewegungen mit Baubeginn der 3.Piste dermaßen zu reduzieren, dass mit dem Jahr der Inbetriebnahme die Anzahl der Flugbewegungen zwischen 23:30 und 5:30 maximal 3000 beträgt. Sollte sich die Inbetriebnahme der 3.Piste verzögern oder diese gar nicht gebaut werden, so wird die Reduktion der Flugbewegungen zwischen 23:30 – 5:30 ab 2010 eingefroren. Mit Baubeschluss ist die Reduktion so fortzusetzen, dass die Deckelung auf 3000 Bewegungen im Jahr der Inbetriebnahme einer dritten Piste erfolgt.
- d) Technische Neuerungen, die eine planerische Kapazitätsgrenze von 48 Flugbewegungen/Stunde in der Zeit zwischen 22:30 – 23:30 und 5:30 – 6:00 erhöhen würden, werden für eine Erhöhung der planmäßigen Flugbewegungen nicht genutzt.

6.) Anpassungsprozess:

- a) Die in diesem Vertrag festgehaltenen inhaltlichen Vereinbarungen stellen den Kernbereich der Verhandlungsergebnisse des fünfjährigen Mediationsverfahrens viemediation.at dar. Sie spiegeln den in diesen Verhandlungen erzielten Interessensausgleich zwischen ökonomischen Interessen, insbesondere repräsentiert durch die FWAG und den ökologischen Interessen, insbesondere repräsentiert durch die Gemeinden und den Verein „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 Mitteln 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.
- b) In Hinblick auf die Unmöglichkeit, alle möglichen zukünftigen Entwicklungen vorhersehen zu können, gestehen sich alle Parteien wechselseitig das Recht zu, Änderungen der Vereinbarungen, die das Thema „Nachtflug“, einschließlich der bezughabenden Vereinbarungen hinsichtlich des „Technischen Lärmschutzes“ betreffen, zu begehren.
- c) Liegt ein solches Begehren vor, sind darüber Verhandlungen zwischen allen Vertragsteilen aufzunehmen. Diese Änderungswünsche sind im erweiterten Vorstand des Vereines „Dialogforum Flughafen Wien“ zu behandeln.

d) Kommt es zwischen den Vertragsteilen zu keinem Konsens, so hat jede Partei die Möglichkeit, das Schiedsgericht anzurufen und ein konkretes Abänderungsbegehren zu stellen. Sollte bis 31.12.2012 kein Baubeschluss der FWAG für eine 3.Piste vorliegen, so steht dieses Recht in diesem Fall auch der Austrian Airlines zu. Das Schiedsgericht hat ein im „Schiedsgerichtsvertrag Mediationsverfahren Flughafen Wien“ festgelegtes Verfahren durchzuführen. Dem Schiedsverfahren sind jedenfalls alle Vertragsteile beizuziehen, zu hören und ihnen alle Möglichkeiten einzuräumen, ihre jeweiligen Interessen und Positionen darzulegen. Das Schiedsgericht hat insbesondere unter Beachtung von Pkt.II Abs.6 lit.a die Möglichkeit, Änderungen der Nachtflugregelung festzulegen, wobei Änderungsanträgen nicht nur stattgegeben werden oder diese abgewiesen werden können, sondern Änderungsanträgen teilweise, zeitlich beschränkt oder unter bestimmten Bedingungen und Auflagen stattgegeben werden können. Bei (teilweisen) Abänderungen der Nachtflugvereinbarungen ist nach Möglichkeit darauf zu achten, dass der Interessensausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen gewahrt bleibt. Änderungsanträgen hat das Schiedsgericht jedenfalls immer nur dann stattzugeben, wenn außergewöhnliche und besonders wichtige Gründe der jeweils antragstellenden Partei vorliegen. Beispielsweise sei angeführt, dass die bloße Belästigung durch Fluglärm kein ausreichender Grund ist, die Nachtflugregelungen im Interesse der betroffenen Bevölkerung zu verschärfen, es müssen beispielsweise gesundheitsschädliche Auswirkungen vorliegen. Ebenso wenig reichen bloße wirtschaftliche Interessen der FWAG oder beispielsweise der OS-Gruppe aus, um die vereinbarte Nachtflugregelung im Sinne der Interessen des Flugbetriebes auszuweiten. Vielmehr können nur wirtschaftlich existentielle Interessen die Änderung der Nachtflugregelung begründen. Änderungen dürfen nur insoweit erfolgen, sofern dies nicht die sichere und effiziente Durchführung des Flugverkehrkontrolldienstes beeinträchtigt.

III. TECHNISCHER LÄRMSCHUTZ

1.) Für den Tag werden folgende Leq-Fluglärmzonen (FLZ) festgelegt:

- FLZ 1: 54-57dB Leq
- FLZ 2: 57-60dB Leq
- FLZ 3: 60-65dB Leq

Für die Berechnung des Dauerschallpegels werden die 6 verkehrsreichsten Monate herangezogen.

2.) Für die FLZ 1-3 wird vereinbart, dass durch geeignete technische Maßnahmen folgende Zielwerte in den Wohnräumen erreicht werden müssen:

- 25-30dB Leq innen bei geschlossenem Fenster als rechnerischer Wert in den Aufenthaltsräumen (d.h. unter der Voraussetzung, dass es im Innenraum keinerlei Geräusche gibt).
- Lmax: 52dB (Toleranzschwelle < 53dB).

3.) In der Fluglärmzone 2 u. 3 werden die Kosten (gesamte Kosten: Fenster, Türen, sonstige technische Maßnahmen, Ein-/Ausbau, Wiederherstellung der Fassade soweit erforderlich) von der FWAG übernommen.

4.) In der Fluglärmzone 1 und in der Fluglärmzone Sydney werden 50% dieser Kosten (auf Basis der zu vereinbarenden Richtwerte) durch die FWAG übernommen

5.) Fluglärmzone Sydney Tag:

- Mehr als 80 Überflüge/24h (Durchschnitt der 6 verkehrsreichsten Monate) > 65dB.
- Mehr als 140 Überflüge/24h (Durchschnitt der 90 verkehrsreichsten Tage) > 65dB bei Süd/Südostwind.
- Mehr als 140 Überflüge/24h (Durchschnitt der 90 verkehrsreichsten Tage) > 65dB bei Westwind/Windstille.

Es besteht der Anspruch, dass ein Raum einer/s Wohnung/Einfamilienhauses durch entsprechende technische Maßnahmen geschützt wird. Dafür werden folgende Zielwerte festgelegt:

- 25dB – 30dB Leq innen bei geschlossenem Fenster als rechnerischer Wert (d.h. unter der Voraussetzung, dass es im Innenraum keinerlei Geräusche gibt).
- Lmax: 52dB innen (Toleranzschwelle < 53dB).

6.) Konsens besteht, dass in der Nacht ausschließlich Siedlungsgebiete in Kleinneusiedl einen Leq >54dB aufweisen. Es wird deshalb für die Gemeinde Kleinneusiedl folgende Sondervereinbarung getroffen:

- Es wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages eine Arbeitsgruppe Gemeinde Kleinneusiedl/FWAG eingerichtet;
- Innerhalb eines Jahres nach Abschluss dieses Vertrages wird ein strategischer Ortsentwicklungsplan erarbeitet;
- Der Kostenrahmen für sämtliche Maßnahmen in Kleinneusiedl wird mit höchstens 12,7 Mio € festgelegt (Basis dafür ist das Kostenerfordernis für Ablösen ab 57dB Leq Nacht und Maßnahmen des technischen Lärmschutzes für die Zone 54-57dB Leq Nacht);
- Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages begonnen. Es wird angestrebt, dass diese Maßnahmen innerhalb von 3 Jahren vollständig durchgeführt und abgeschlossen sind.

7.) Nacht:

- Leq: 6 verkehrsreichste Monate; 22:00 – 6:00
- In den Fluglärmzonen 45dB-50dB Leq und 50dB – 54dB Leq werden die gleichen Zielwerte wie für den Tag gemäß Abs.2 vereinbart;
- In der Fluglärmzone 45dB bis 50dB Leq werden in den zum Schlafen bestimmten Räumen Fenster mit Lüfter eingebaut;
- In der Zone 50-54dB Leq werden alle Wohnräume so wie in der FLZ1 Tag geschützt, zusätzlich wird in den zum Schlafen bestimmten Räumen ein Lüfter eingebaut;
- Die Kosten werden zu 100 % von der FWAG übernommen;
- Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages begonnen. Es wird angestrebt, dass diese Maßnahmen für die derzeit und in den nächsten Jahren in den niederösterreichischen Gemeinden Betroffenen innerhalb von 3 Jahren vollständig durchgeführt und abgeschlossen sind.

8.) Fluglärmzone Sydney Nacht:

- Mehr als 20 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) bei Süd/Südostwind.
- Mehr als 15 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) > 65dB bei Westwind/Windstille.

Es besteht der Anspruch, dass die Schlafräume einer/s Wohnung/Einfamilienhauses durch entsprechende technische Maßnahmen, einschließlich Lüftern, geschützt werden.

Dafür werden folgende Zielwerte festgelegt:

- 25dB – 30dB Leq innen bei geschlossenem Fenster als rechnerischer Wert (d.h. unter der Voraussetzung, dass es im Innenraum keinerlei Geräusche gibt).
- Lmax: 52dB innen (Toleranzschwelle < 53dB).

9.) Nach Abschluss der Maßnahmen in Kleinneusiedl gemäß Abs.6 und den Maßnahmen gemäß Abs.7 werden von der FWAG jährlich ca. 2 Mio € für Maßnahmen des technischen Lärmschutzes zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich werden die Maßnahmen in folgender zeitlicher Reihenfolge umgesetzt: FLZ 3, FLZ 2, FLZ 1, Sydney-Zone; die derzeit belasteten Gebiete sind jeweils vorzuziehen; die Maßnahmen in der FLZ 2, 3 und in den Nacht-Zonen gemäß Abs.7 sollten bei neu betroffenen Gebieten bei Inbetriebnahme der 3.Piste bereits umgesetzt sein. Die Maßnahmen gemäß Abs.8 sollten bei Inbetriebnahme einer 3.Piste umgesetzt sein.

10.) Die Umsetzung der Maßnahmen des technischen Lärmschutzes hat flächendeckend zu erfolgen. Es ist zwischen der FWAG, den betroffenen Gemeinden und den Bürgerinitiativen in diesen Gemeinden bis 31.Oktober 2005 ein Masterplan festzulegen, indem endgültig und detailliert, bezogen auf die einzelnen Siedlungsgebiete festgelegt ist, in welcher Reihenfolge und wann die oben angeführten Maßnahmen des technischen Lärmschutzes umgesetzt werden. Konsens besteht, dass grundsätzlich jeweils mit den am stärksten durch Fluglärm belasteten Siedlungsgebieten begonnen werden soll. Die konkreten Zonen sind in den Einzelverträgen zwischen der FWAG und den Gemeinden festgelegt.

11.) Es obliegt der FWAG die Organisationsform festzulegen. Es besteht Konsens, dass die FWAG oder eine von dieser beauftragte Gesellschaft mit allen Betroffenen eines festgelegten Siedlungsgebietes Kontakt aufzunehmen hat, um im Einzelfall zu besprechen und zu vereinbaren, ob bzw. wie die Maßnahmen des technischen Lärmschutzes umgesetzt werden. Es sind Richtwerte für die Kosten der Fenster bzw. Türen festzulegen. Die Betroffenen müssen die Option haben, zwischen verschiedenen Fenstertypen und unterschiedlichen Materialien zu wählen und allfällige Mehrkosten zuzuschließen. Auf die Ansprüche und Interessen der Betroffenen ist individuell und flexibel zu reagieren.

Sowohl die Materialbeschaffung als auch die Bauausführung hat zentral über die durch die FWAG festgelegte Organisationsform zu erfolgen.

12.) Es besteht kein individuell durchsetzbarer Rechtsanspruch von Betroffenen auf Durchführung der Maßnahmen des technischen Lärmschutzes.

13.) Für jede einzelne Maßnahme des technischen Lärmschutzes muss die Zustimmung der jeweils betroffenen EigentümerInnen vorliegen. Nach Möglichkeit ist mit EigentümerInnen und MieterInnen das Einvernehmen herzustellen.

14.) Wenn EigentümerInnen keine Zustimmung zu den Maßnahmen des technischen Lärmschutzes geben, dann steht ihnen keine Ablöse zu. Allerdings haben sie zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. bei Eigentümer- oder Mie-

terwechsel) auch nachträglich einen Anspruch auf die Maßnahmen des technischen Lärmschutzes, allerdings längstens bis zum 31. Dezember des 2. Betriebsjahres im 3-Pistensystem.

15.) Sämtliche Verpflichtungen der FWAG betreffend Maßnahmen des technischen Lärmschutzes bestehen nur hinsichtlich jener Objekte die zum Zeitpunkt 30. Juni 2005 bereits errichtet waren. Bei Objekten, die am 30. Juni 2005 noch nicht errichtet waren, für die aber vor dem 30. Juni 2005 der Antrag auf Baugenehmigung bei der Behörde eingereicht worden war, besteht die Verpflichtung der FWAG nur insoweit, als Mehrkosten (z.B. Differenzbetrag zwischen Fenstern die der Bauordnung entsprechen und entsprechenden Lärmschutzfenstern) zu übernehmen sind.

16.) Kommt es im Zuge der Planung und Umsetzung der Maßnahmen des technischen Lärmschutzes zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der FWAG bzw. der von ihr beauftragten Unternehmen und EigentümerInnen/MieterInnen von Objekten, für die Maßnahmen des technischen Lärmschutzes vorgesehen sind, ist eine einvernehmliche Regelung unter Einbindung der Geschäftsführung des Vereines Dialogforum Flughafen Wien und der jeweiligen Gemeinde anzustreben. Ist dies nicht möglich, hat der erweiterte Vorstand des Vereines Dialogforum Flughafen Wien über die weitere Vorgangsweise im Rahmen des regionalen Konfliktmanagements zu befinden.

17.) Die FWAG verpflichtet sich, EigentümerInnen von Einfamilienhäusern, die über einen eigenen Garten verfügen, in der Fluglärmszone 3 gegen Vorlage von Rechnungen einen Betrag bis zu 18.000 € (inkl. Ust) für die Errichtung eines Wintergartens zu bezahlen, wenn diese tatsächlich einen Wintergarten errichten. Für die Fluglärmszone 2 verpflichtet sich die FWAG, 50% des Betrages für die Fluglärmszone 3 für zu errichtende Wintergärten zu bezahlen. In Wintergärten müssen die in Abs.2 angeführten Zielwerte nicht erreicht werden.

Die in diesem Punkt genannten Beträge werden auf den vom Österreichischen Statistischen Zentralamt verlautbartem monatlichen Index der Verbraucherpreise 2000 wertbezogen. Sollte dieser Index nicht mehr verlautbart werden, gilt jener Index als Grundlage für die Wertsicherung, der diesem Index am meisten entspricht. Ausgangsbasis für diese Wertsicherungsklausel ist die für den Monat in dem dieser Vertrag abgeschlossen wird, errechnete Indexzahl. Die Wertanpassung erfolgt jährlich.

Anspruch auf Bezahlung dieser Pauschalbeträge haben nur jene EigentümerInnen, deren Einfamilienhaus am 31. Dezember 2004 bereits errichtet war, bzw. die bis zu diesem Zeitpunkt einen Antrag auf Baugenehmigung bei der zuständigen Behörde eingereicht haben.

18.) Die FWAG verpflichtet sich Liegenschaften zum Verkehrswert abzulösen, wenn dies von den Liegenschaftseigentümern eingefordert wird, wenn diese am Tag in einer Lärmzone (Leq; Durchrechnungszeitraum 6 verkehrsreichste Monate; 6:00-22:00) >65 dB bzw. >57dB Nacht liegen. Diese Verpflichtung der FWAG besteht jedoch nicht, wenn das Eigentum an dieser Liegenschaft nach dem 20. Juni 2004 (Datum des jeweiligen Übertragungs-Vertrages) übertragen wurde, es sei den aufgrund von Erbfolge oder rechtsgeschäftlicher Verfügung im Todesfall. Bei der Ermittlung des Verkehrswertes ist ein allfälliger durch den Fluglärm bedingter Abschlag nicht zu berücksichtigen. Die FWAG verpflichtet sich im Falle einer Ablöse dem jeweiligen Liegenschaftseigentümer eine angemessene Frist, jedoch längstens ein Jahr, einzuräumen, damit dieser die Möglich-

keit einer Ersatzbeschaffung hat. Im Falle einer Ablöse einer bewohnten Liegenschaft ist über die zukünftige Nutzung Einvernehmen zwischen der jeweils betroffenen Gemeinde und der FWAG herzustellen.

19.) Im Zusammenhang mit dem Schutz der Umlandgemeinden vor Bodenlärm (insbesondere Lärmemission der LFZ beim Zu- und Abrollen zu und von den Pisten) wurde im Rahmen des Mediationsverfahrens die Errichtung von Lärmschutzmassnahmen wie z.B. Dämmen, Schutzwald oder Lärmschutzwänden überlegt. Im Zusammenhang mit der Abhängigkeit von der Verlegung der B10 sowie mit dem Einfluss dieser Lärmschutzmassnahmen auf die Ökologie kann eine definitive Entscheidung erst nach dem Vorliegen von Zwischenergebnissen aus den vor genannten Bereichen und somit voraussichtlich im Sommer 2005 getroffen werden.

Die FWAG wird gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden die möglichen Maßnahmen diskutieren und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Gemeinden sowie der technischen und ökologischen Zweckmäßigkeit und der wirtschaftlichen Möglichkeiten eine Konsenslösung anstreben. Diese soll der UVE zu Grunde gelegt werden.

Gemäß dem derzeitigen Verhandlungsstand ist die Bereitschaft der FWAG festzuhalten, auf Basis von Lärmgutachten insbesondere im Bereich Schwadorf, Enzersdorf a.d.Fischa, Rauchenwarth und Klein-Neusiedl Lärmschutzmaßnahmen gegen Bodenlärm zu setzen. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass ein Lärmschutzdamm als markantes Landschaftselement sich nachteilig für die Gemeinden auswirken kann. Es müssen daher im Zuge der Entscheidungsfindung gemeinsam die technischen Möglichkeiten (Damm, Lärmschutzwand, Schutzwald) überprüft und entschieden werden, ob die Auswirkungen nicht durch andere Maßnahmen (Technischer Lärmschutz für Gebäude) Landschaftsverträglicher erfüllt werden können.

IV. LÄRMZONENDECKELUNG

1.) Die Lärmzone 54dB Leq (Durchrechnungszeitraum 6 verkehrsreichste Monate) 06.00 – 22.00 Uhr wird im Bereich von besiedeltem bzw. zu Wohnzwecken geeignetem Bauland als absolute Lärmdeckelung vereinbart.

2.) Der FWAG wird eine Frist von 2 Jahren (2 x verkehrsreichste 6 Monate) nach Inbetriebnahme der 3. Piste eingeräumt, um allfällige Nachjustierungen vornehmen zu können, um die vereinbarte Lärmzone überall einzuhalten. Referenzzeitpunkt ist die erste Periode der 6 verkehrsreichsten Monate eines Kalenderjahres nach Inbetriebnahme einer 3. Piste.

3.) Die Gemeinden verpflichten sich, Gebiete, die in Lärmzonen > 54dB Leq liegen, in Zukunft nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen. Die Details werden in den Einzelverträgen zwischen FWAG und den Gemeinden festgelegt.

4.) Es ist allen beteiligten Parteien klar, dass innerhalb der Zone > 54dB Leq einerseits bewohnte Siedlungsgebiete liegen, aber auch noch nicht verbaute, aber zu Wohnzwecken gewidmete Liegenschaften. Erklärtes Ziel ist es, im Rahmen der praktisch gegebenen Möglichkeiten eine möglichst weitgehende Entflechtung zwischen Siedlungsgebieten bzw. für Wohnzwecke geeignetes Bauland und jenen Gebieten anzustreben, in denen die Fluglärmbelastung > 54dB Leq sein wird.

5.) Die Anzahl der Betroffenen in den einzelnen FLZ (54-57dB, 57-60dB, 60-65dB) wird für den Zeitraum 6:00 – 22:00 absolut gedeckelt. Eine Verschiebung ist nur insoweit möglich, als die Anzahl der Betroffenen in einer FLZ steigen darf, wenn gleichzeitig in einer höheren FLZ die Anzahl der Betroffenen reduziert wird, so dass sich die Anzahl der Betroffenen insgesamt jedenfalls nicht erhöht. Die Erhöhung der Betroffenenanzahl in den einzelnen Fluglärmszonen, die durch Bevölkerungswachstum oder Zuzug verursacht werden, bleiben dabei unberücksichtigt.

6.) Die Lärmzonendeckelung beruht auf den Annahmen einer Verkehrsverteilung die als Grundlage für das UVP-Verfahren festgelegt wurde. Sollte sich im Konsens der anderen Parteien (gem. Allgemeiner Mediationsvertrag) eine Änderung der Verkehrsverteilung ergeben, so ist die Lärmzonendeckelung entsprechend anzupassen. Die Anzahl der Betroffenen in den Fluglärmszonen > 54dB Leq darf sich dadurch nicht erhöhen.

V. MEDIATIONSKLAUSEL

Die Vertragssteile verpflichten sich, bei Streitigkeiten aufgrund dieses Vertrages an einer Mediationsitzung, die von einer/m eingetragenen Mediator/in zu leiten ist, teilzunehmen. Davor kann kein Antrag beim Schiedsgericht eingebracht werden. Können sich die Streitteile nicht einvernehmlich auf den/die Mediator/in einigen, so ist auf Antrag einer der Vertragsteile durch die/den Vorsitzende/n des Österreichischen Bundesverbandes der MediatorInnen (ÖBM) eine/n eingetragene/n Mediator/in zu bestellen. Die Kosten bis einschließlich der ersten Sitzung sind von der FWAG zu tragen, wenn es nicht zum Abschluss einer Mediationsvereinbarung kommt, die auch die Kostenfrage regelt.

VI. SCHIEDSGERICHT

Gesondert von diesem Vertrag wird ein Schiedsgericht gem. §§ 577ff ZPO eingerichtet und ein entsprechender Schiedsvertrag errichtet, der von den Vertragsteilen zu unterfertigen ist. Dieses Schiedsgericht ist für alle Streitigkeiten aufgrund dieses Vertrages zuständig. Der ordentliche Rechtsweg wird dadurch ausgeschlossen.

VII. KLARSTELLUNG DER LÄNDER NIEDERÖSTERREICH UND WIEN

Die Parteien nehmen zur Kenntnis, dass die zwischen den Vertragsparteien getroffenen vertraglichen Festlegungen keinesfalls eine Bindung für die behördlich auszuübenden Funktionen der Organe des Landes Niederösterreich darstellen und daher unpräjudiziell für deren behördlichen Aufgaben sind.

Im Sinne der als Partei im Mediationsverfahren ausgeübten Funktion, welche sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nach den Grundsätzen einer möglichst regional ausgewogenen raum- und umweltverträglichen Abwicklung des vom Flughafen Wien/Schwechat erzeugten Gesamtverkehrs – insbesondere des Flugverkehrs – orientiert hat, ist daher eine vertragliche Bindung des Landes Niederösterreich sowie die Mitgliedschaft im Verein Dialogforum Flughafen Wien nur als Träger von Privatrechten gegeben.

Das Land bzw. die Stadt Wien werden im Zuge der Umsetzung der inhaltlichen Ergebnisse des Mediationsverfahrens die ihnen durch EU- und nationales Recht zugeordneten Funktionen – besonders im Bereich des Umweltschutzes – wahrzunehmen haben. Die zwischen den Vertragsparteien getroffenen vertraglichen Festlegungen stellen daher keinesfalls eine Bindung für diese Funktionen des Landes bzw. der Stadt Wien dar und sind unpräjudiziell.

Im Sinne der als Partei im Mediationsverfahren ausgeübten Funktion, welche sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nach den Grundsätzen einer möglichst regional ausgewogenen raum- und umweltverträglichen Abwicklung des vom Flughafen Wien/Schwechat erzeugten Gesamtverkehrs – insbesondere des Flugverkehrs –, wobei dabei zu achten ist, dass die Anzahl der Betroffenen bei vergleichsweiser Lärmbelastung möglichst gering zu halten ist, orientiert hat, ist daher eine vertragliche Bindung des Landes bzw. der Stadt Wien sowie die Mitgliedschaft im Verein Dialogforum Flughafen Wien nur als Träger von Privatrechten gegeben.

Schwechat, am 22. Juni 2005

Flughafen Wien AG:

.....

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

.....

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied
und Sprecher des Vorstands

.....

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

**Verein Arbeitsgemeinschaft von
Bürgerinitiativen u. Siedlervereine
um den Flughafen Wien**

.....

Alfred Höllrigl
Obmann

.....

Susanne Rynesch
Stv. Obfrau

.....

Erich Kohlhauser
Schriftführer

Land Wien:

.....
Univ.Prof.DI Arnold Klotz

Land NÖ:

.....
Univ.Prof.Dr.Friedrich Zibuschka

Gemeinden:

.....
Marktgemeinde Schwadorf
Bgm. Richard Gebert

.....
Gemeinde Kleinneusiedl
Bgm. Leopold Winkler

.....
Stadtgemeinde Schwechat
Bgm. Hannes Fazekas

.....
Gemeinde Zwölfaxing
Bgm. Hans Stöckl

.....
Marktgemeinde Himberg
Bgm. Erich Klein

.....
Gemeinde Rauchenwarth
Bgm. Josef Pflug

.....
Marktgemeinde Enzersdorf/Fischa
Bgm. Leo Heuber

.....
Stadtgemeinde Fischamend
Bgm. Franz Bayer

.....
Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf
VBgm. Hans-Jürgen Hegendorfer

.....
Gemeinde Wien
Univ.Prof.DI Arnold Klotz