



## FLUGLÄRM – NEIN DANKE!

© Lina Schubert

### Jetzt Unterschreiben:

#### 3. Piste in die Schranken weisen!

Noch bis März 2015 gibt es die Möglichkeit, gegen den Bau der dritten Piste zu unterschreiben. Zu finden ist die Unterschriftenliste auf der Seite der „Parlamentarischen Bürgerinitiative SOS-Fluglärm“ unter: [www.sos.fluglaerm.at](http://www.sos.fluglaerm.at)  
Gewünscht ist dabei die zeitnahe Umsetzung der folgenden Anliegen:

- Flugrouten, die so weit wie 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 Umsteiegeflughafen (Parlamentarische Bürgerinitiative SOS-Fluglärm)

### Grüne Positionen zum Thema „Fluglärm“ in der Übersicht:

- Fluglärm und Schadstoffemissionen reduzieren
- Nicht noch mehr Flugbewegungen am Flughafen Wien und kein Bau der 3. Piste. Die Grünen haben Bürgerinitiativen im UVP-Verfahren zur 3. Piste unterstützt. Falls die Flughafen Wien AG die 3. Piste tatsächlich bauen will, braucht sie dafür vermutlich eine Kapitalaufstockung seitens ihrer Eigentümer, also auch dem 20%-Eigentümer Stadt Wien. Dem werden die Grünen in der Landesregierung nicht zustimmen.

- Deckelung der Flugbewegungen in absoluten Zahlen. Im Mediationsverfahren des Flughafen Wien (2005) wurde eine prozentuelle Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen für die einzelnen Anflugrouten beschlossen. Das haben wir bereits damals heftig als Mogelpackung kritisiert, weil eine Zunahme der Flugbewegungen in absoluten Zahlen auch eine Zunahme der Flugbewegungen bei sämtlichen Abflugrouten bedeutet.
- Absolutes Nachtflugverbot von 22 – 6h (ausgenommen sind Notfälle, Ambulanzflüge etc.).
- Individuell einklagbares Bundesgesetz, welches verbindliche, strenge Grenzen für die Fluglärmbelastung festlegt. Derzeit gibt es die Luftverkehrsimmissionsschutz-VO (LUIV): Lärmgrenzwerte sind viel zu hoch. Die Grenzwerte für die 3. Piste liegen sogar höher als der Bestand aus der Mediation. Notwendig ist ein Immissionsschutz-Gesetz Lärm (Luft).
- Emissionsabhängige Start- und Landegebühren. Flugzeuge mit mehr Lärm- und Schadstoffausstoß sind stärker zur Kasse zu bitten. Ein Beispiel dafür wäre der Flughafen Brüssel-Zaventem: Starts und Landungen werden je nach Flugzeugklasse und Tageszeit teurer oder billiger.
- Anwendung des curved approachs
- **An- und Abflugrouten für maximalen Anrainerschutz optimieren**
  - Flugrouten über möglichst wenig bewohntes Gebiet, auch wenn das einen geringen Umweg bedeutet.
  - Abflugrouten wie früher (4 statt 5 in Richtung Westen, ohne Liesing).
- Durchführung einer (neuen) Gesundheitsstudie zum Flughafen Wien
- Vermehrter Einsatz von green approach
- Einführung von Kostenwahrheit im Flugverkehr
- **Mehr Kostenwahrheit durch**
  - die EU-weite Einführung einer Kerosinsteuer (für EU-Inlandsflüge?)
  - das Ende der Mehrwertsteuerfreiheit von Flugtickets (für EU-Inlandsflüge?)
  - Ende der umfassenden Grundsteuerbefreiung des Flughafens. Analog zur Regelung bei Bahnhöfen (Grundsteuerbefreiung nur für Flächen, die unmittelbar zum verkehrlichen Kerngeschäft des Flughafens gehören, nicht jedoch für angegliederte Zwecke, wie z.B. die Shopping-Flächen oder Parkhäuser).
  - Beibehaltung der Flugticketabgabe. Derzeit gibt es in Österreich eine Flugticketabgabe. In Deutschland gibt es starke Bestrebungen, diese abzuschaffen. Wenn das dort so kommt, wird die Fluglobby in Österreich das auch vehement fordern und die Bundesregierung wohl bald umfallen.
- Besteuerung von Kurzstrecken-Inlandsflügen, um die Konkurrenzfähigkeit der umweltfreundlicheren Bahn zu erhöhen
- **Schadenersatz für Lärmopfer:**
  - Herabsetzung der Mieten wegen Entwertung durch Mietabschläge (Bundesrecht)
  - Entschädigungsansprüche wegen Entwertung des Grund- und Wohneigentums. ■ Tarik Darwish