VERHANDLUNGSSCHRIFT ÜBER DIE 8. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Gemeinderates

am Dienstag, dem 21.11.2017

im Sitzungssaal des Gemeindeamtes

Beginn: 18:00

Ende: 18:15

Anwesend sind:

Vorsitzende/r
Bgm. Natascha Matousek

Mitglieder
GGR Martin Eipeldauer BA MA
GR Alexander Geiger
GGR Berndt Gössinger
GGR DI HLFL Heinrich Hartl
GR Bettina Hütter
GR Markus Hütter
Vzbgm. Günter Hütter MBA
GGR Ing. Gerhard Izso
GR Lisa Kauscheder
GR Peter Platzer
GR Günther Stoiber
GR Michael Tod
GR Brigitte Volny
GR Gabriele Wilflinger

Schriftführer
AL Franz Hacker

Entschuldigt abwesend
GR Beate Bauer-Breitsching
GR Josef Graf
GR Hadice Halici
GR Andreas Klein
GR Bianca Melchior
GR Cordula Müller
GR Kerstin Panzenböck
GR DI HTL Christian Trubacek

Die Vorsitzende begrüßt die erschienenen Gemeinderäte und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Genehmigung des Protokolls vom 19. Okt. 2017
2. Resolution - Abschaffung des Pflegeregresses
3. Beitritt zum Mediationsvertrag - Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH
4. Bausperre - Erlassung einer Verordnung

Antrag: Hr. GGR Izso beantragt gemäß § 46/3 der NÖ Gemeindeordnung 1973 die Tagesordnung um folgenden Punkt zu erweitern:

Öffentlich:

Punkt 4 Bausperre – Erlassung einer Verordnung

Begründung:
In Ergänzung zu der bereits verordneten Bausperre vom März 2017 soll die Bausperre auf einen zusätzlichen Teilbereich des Siedlungsgebietes, der ebenfalls als Bauland Wohngebiet gewidmet ist, erweitert werden. Auch in diesem Bereich soll eine Erhaltung des strukturellen Charakters geprüft und der Flächenwidmungsplan überarbeitet werden.

Gleichzeitig soll die Bausperre auf einen Großteil des Bauland Kerngebiets der Marktgemeinde Oberwaltersdorf ausgedehnt werden (ausgenommen bleibt der überwiegend mit gemeindeeigenen Einrichtungen bebaute Teilbereich westlich des Ortszentrums). Das Bauland Kerngebiet umfasst unterschiedliche Siedlungsbereiche, darunter auch den alten Kern der Ortschaft. Auch in diesen Bereichen soll eine Prüfung der Rahmenbedingungen erfolgen und eine Beschränkung der Anzahl der Wohneinheiten pro Grundstück überlegt werden.

Protokoll:

Öffentlicher Teil

zu 1 Genehmigung des Protokolls vom 19. Okt. 2017

Sachverhalt: Dem Gemeinderat liegt das Protokoll der GR-Sitzung vom 19. 10. 2017 vor, welches jedem GR-Mitglied zugegangen ist. Es liegt keine schriftliche Einwendung vor.

Antrag: Die Vorsitzende beantragt, das Protokoll in der vorliegenden Form zu genehmigen.

Beschluss: Einstimmig angenommen
Wortmeldung: keine
Abstimmung: 15 Dafürstimmen

zu 2 Resolution - Abschaffung des Pflegeregresses

Sachverhalt:

RESOLUTION

des Gemeinderats der ***Marktgemeinde Oberwaltersdorf***

an die neue Bundesregierung

anlässlich der

ABSCHAFFUNG des PFLEGEREGRESSES

Der Nationalrat hat am 3. Juli 2017 mit Verfassungsmehrheit den Pflegeregress abgeschafft. Diese Abschaffung wird zwar nicht in Frage gestellt, dennoch haben Experten diese Maßnahme bereits aufgrund der unzureichenden Gegenfinanzierung kritisiert.

Die nur vage skizzierte Kostenabgeltung für Länder und Gemeinden stellt keine solide Grundlage für die zukünftige Finanzierung der Pflege dar. Mit den von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Ausgleichsbeträgen werden nicht einmal die unmittelbaren Einnahmenausfälle aus der Abschaffung des Pflegeregresses abgedeckt.

Dies widerspricht nicht nur den Grundsätzen der Planungssicherheit für die Gemeinden, sondern steht auch im Gegensatz zum Paktum des Finanzausgleiches.

Völlig offen sind viele weitere Detailfragen, die zu unmittelbaren Kostenfolgen für die Gemeinden führen. Das betrifft beispielsweise den Einnahmenentfall durch bisherige freiwillige Selbstzahler, die dem Regress entgehen wollen. Durch die Abschaffung des Regresses ist zudem mit einem deutlich stärkeren Andrang auf Heimplätze zu rechnen, daraus resultiert zwangsläufig die Notwendigkeit des Ausbaus von Pflegeeinrichtungen mit den damit verbundenen Folgekosten. Ebenso gibt es einen rechnerischen Zuwachs aus der 24-Stunden-Pflege. Auch die potentielle Erweiterung des Regressverzichts auf andere Einrichtungen (z.B. Behinderteneinrichtungen) ist völlig ungeklärt.

Die tatsächlich entstehenden Mehrkosten werden ein Vielfaches des vom Bundesgesetzgeber in § 330b ASVG angebotenen Kostenersatzes ausmachen.

Anlässlich dieser nicht mit der Gemeindeebene abgestimmten Maßnahme, die ohne parlamentarisches Begutachtungsverfahren vom Bundesverfassungsgesetzgeber beschlossen wurde, zeigt sich, dass es gerade auch im Pflegebereich einer nachhaltigen, solidarischen Finanzierung bedarf. Wir verlangen daher die sofortige Aufnahme von Gesprächen mit den kommunalen Interessensvertretungen darüber, wie eine zukunftsfähige Finanzierung aussehen wird (Steuerfinanzierung, Beitragsfinanzierung, Versicherung etc.).

In Summe geht es daher um beträchtliche Mehrkosten in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro jährlich für die Gemeinden. Wir fordern daher vom Bund den vollständigen Kostenersatz für die durch die Abschaffung des Pflegeregresses den österreichischen Gemeinden entstehenden Mehrausgaben auf Basis einer vollständigen Erhebung der tatsächlichen und zu erwartenden Mehrkosten!

Beschlossen vom Gemeinderat der Marktgemeinde Oberwaltersdorf
am 21. Nov. 2017.

Der/Die Bürgermeister/in

Ergeht an:
den Landeshauptmann/die Landeshauptfrau

Burgenland	hans.niessl@bgld.gv.at
Kärnten	peter.kaiser@ktn.gv.at
Niederösterreich	lh.mikl-leitner@noel.gv.at
Oberösterreich	lh.stelzer@ooe.gv.at
Salzburg	haslauer@salzburg.gv.at
Steiermark	Hermann.schuetzenhoefer@stmk.gv.at
Tirol	buero.landeshauptmann@tirol.gv.at
Vorarlberg	markus.wallner@vorarlberg.at.

den Bundeskanzler der Republik Österreich (christian.kern@bka.gv.at)
den Vizekanzler der Republik Österreich (minister.justiz@bmj.gv.at)
den Finanzminister der Republik Österreich (Hans-Joerg.Schelling@bmf.gv.at)
den Sozialminister der Republik Österreich (alois.stoeger@sozialministerium.at)
Österreichischer Gemeindebund (office@gemeindebund.gv.at)
Österreichischer Städtebund (post@staedtebund.gv.at)

Antrag: Die Vorsitzende stellt den Antrag, die vorliegende Resolution zu beschließen.

Beschluss: Einstimmige Annahme
Wortmeldung: keine
Abstimmung: 15 Dafürstimmen

zu 3 Beitritt zum Mediationsvertrag - Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH

Sachverhalt:

ALLGEMEINER MEDIATIONSVERTRAG

vie mediation.at
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, Bodenlärm, 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 insbesonders auf jene Gemeinden Bedacht und Rücksicht zu nehmen, deren Siedlungsgebiete – insgesamt gesehen – in einem 3-Pistensystem im Bereich der Fluglärmzonen > 54dB stärker belastet werden,
als im 2-Pistensystem, insbesonders 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 Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren 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 „UVPBegleitgruppe“
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 Genehmigungsverfahrens 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 curvedapproach 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 curvedapproach 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 SITNIxA 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, insbesonders repräsentiert durch die FWAG und den ökologischen Interessen, insbesonders 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 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.
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 erweiterteten 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 insbesonders 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 zuzuschießen. 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 Vereins 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 Fluglärmzone 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 Fluglärmzone
2 verpflichtet sich die FWAG, 50% des Betrages für die Fluglärmzone 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 Fluglärmzonen, die durch Bevölkerungswachstum oder Zuzug verursacht werden, bleiben dabei
unberücksichtigt.
6.) Die Lärmzonendeckelung beruht auf den Annahmen einer Verkehrsverteilung die als Grundlage für das UVPVerfahren

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 Fluglärmzonen > 54dB Leq darf sich dadurch nicht erhöhen.

V. MEDIATIONSKLAUSEL

Die Vertragssteile verpflichten sich, bei Streitigkeiten aufgrund dieses Vertrages an einer Mediationssitzung, 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

Marktgemeinde Sooß
11. Juni 2014
Eingelangt

MEDIATIONSVERTRAG

abgeschlossen zwischen

1. **Stadtgemeinde Baden**, Hauptplatz 1, 2500 Baden bei Wien

2. **Stadtgemeinde Bad Vöslau**, Schlossplatz 1, 2540 Bad Vöslau

3. **Marktgemeinde Günselsdorf**, Wiener Neustädter Straße 2, 2525 Günselsdorf

4. **Marktgemeinde Kottingbrunn**, Schloss 4, 2542 Kottingbrunn

5. **Marktgemeinde Sooß**, Hauptstraße 48, 2504 Sooß

6. **Gemeinde Tattendorf**, Hauptplatz 2, 2523 Tattendorf

7. **Marktgemeinde Teesdorf**, Schulstraße 11, 2524 Teesdorf

8. **Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm Bad Vöslau**,
   Neil-Armstrong Straße 3, 2523 Tattendorf

9. **Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH** (FN 317763z),
   Flugplatz, 2540 Bad Vöslau

wie folgt:

PRÄAMBEL

1. Mit Mediationsvertrag vom 26.01.2005 (nach anderer Lesart sogar schon aus 2004, den Vertragsparteien aber inhaltlich jedenfalls bekannt und im Folgenden kurz „Mediationsvertrag" genannt) sowie den zwischen der Flughafen Wien AG einerseits und der Marktgemeinde Teesdorf bzw. der Stadtgemeinde Baden jeweils andererseits geschlossenen Zusatzvereinbarungen wurden angesichts bestehender Ausbaupläne und einer damit einhergehenden Anhebung des Flugverkehrs am Flugplatz Bad Vöslau (im Folgenden kurz „Flugplatz" genannt) nach Durchführung eines auf Konfliktbereinigung und –vermeidung ausgerichteten Mediationsverfahrens vertragliche Rahmenbedingungen einer für die Parteien des Mediationsvertrags akzeptablen Nutzung des Flugplatzes geschaffen.

2. Geänderte Umstände machen die Neufassung des Mediationsvertrags sowie den Eintritt der Flugplatz Bad Vöslau Betriebs GmbH (FBG) anstelle der Flughafen Wien AG und weiterer, vom Flugverkehr betroffener Gemeinden als eigenständige Vertragsparteien erforderlich. Mit Rechtswirksamkeit dieses Vertrages wird der Mediationsvertrag vom 26.1.2005 samt Nebenvereinbarungen einvernehmlich aufgehoben.

3. Mit gegenständlichem Vertrag sind die Vertragsparteien sowie die die Konsensfindung unterstützende Austro Control AG (ACG) nach Durchführung eines neuerlichen, unter der Leitung von Herrn Dipl. Ing. Herbert Beyer von der NÖ-Umweltanwaltschaft stehenden Mediationsverfahrens zu folgenden Lösungsansätzen gelangt, deren Inhalte Gegenstände dieses Vertrags sind.

1. Abschnitt

(Betrifft den zwischen sämtlichen Parteien dieses Vertrags vereinbarten Regelungsinhalt)

I.
Betriebszeiten

Die täglichen Betriebszeiten des Flugplatzes werden mit 9.00 Uhr bis 20:30 Uhr (jeweils Ortszeit) vereinbart. Einzelne An- und Abflüge außerhalb dieser Betriebszeiten sind ausnahmsweise nach Genehmigung durch die Flugplatzbetriebsleitung zulässig, nicht jedoch Schul- und Trainingsflüge (siehe Punkt III/2).

II.
Transponderpflicht, Sanktion bei Verletzung

1. Im sog. Platzbereich, das sind der in der AIP (3. Abschnitt Punkt XIII.) veröffentlichte An- und Abflugbereich des Flugplatzes sowie die ebenfalls in der AIP veröffentlichten Platzrunden, sind alle Luftfahrzeuge verpflichtet, einen Transponder zu betreiben.

2. Die von der FBG bzw. der Flughafen Wien AG für den Flugplatz in Geltung zu setzende Tarifordnung hat für den Platzbereich benutzende Luftfahrzeuge, die entgegen der in Punkt 1. normierten Verpflichtung nicht mit einem Transponder ausgestattet sind oder diesen nicht benützen, eine Tariferhöhung im Ausmaß von 50% vorzusehen und diesen erhöhten Tarif als Sanktion für die Verletzung der Transponderpflicht auch einzuheben.

III.
Höchstzulässiges An- und Abfluggewicht; Verwendungsbeschränkungen (§ 10 ZLZV 2005)

1. Die in § 10 Abs. 4 Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 – ZLZV 2005 BGBl II Nr. 425/2005 idF BGBl. II Nr. 144/2010) normierten Einschränkungen werden für den Flugplatz unter Aufrechterhaltung der übrigen Bestimmungen des § 10 ZLZV 2005 vereinbarungsgemäß dahingehend erweitert, dass diese für An- und Abflüge von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis einschließlich 6,3 Tonnen gelten.

2. Weiters dürfen unbeschadet der übrigen Einschränkungen des § 10 ZLZV 2005 außerhalb der Betriebszeiten (Punkt I.) keine Betriebszeitenerweiterungen zur Durchführung von Schul- u. Trainingsflügen genehmigt werden.

IV.
Nachbarschaftsbeirat

1. Die Parteien erklären übereinstimmend, zu Zwecken des Informationsaustausches, der Berichterstattung und Erörterung von Überwachungsergebnissen sowie der vorausschauenden Konfliktbereinigung einen Nachbarschaftsbeirat einzurichten und an dessen Zusammenkünften (Punkte 2. bis 4.) teilzunehmen. Jede diesem Vertrag beitretende Partei hat im Nachbarschaftsbeirat Sitz und (bei Beschlussfassungen je eine) Stimme.

2. Der Nachbarschaftsbeirat soll mindestens zweimal jährlich von der FBG oder im Anlassfall auf Wunsch eines seiner Mitglieder einberufen werden, eine dieser Beiratssitzungen soll

vorzugsweise im Mai stattfinden. Sollte von der FBG eine Änderung eines An- und Abflugverfahrens oder einer Platzrunde (wie aus der einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung darstellenden **Beilage ./ A** ersichtlich) geplant sein, so ist rechtzeitig vor Veröffentlichung der diesbezügliche Konsens im Nachbarschaftsbeirat anzustreben. Mit Zustimmung aller Mitglieder des Nachbarschaftsbeirats ist seine Beschlussfassung im Schriftweg (Umlaufbeschluss) zulässig. Die Nachbarschaftsbeiratssitzung im Mai jeden Jahres ist zudem dazu zu nutzen die Überwachung der Flugspuren und deren Ergebnisse zu behandeln. Bei dieser Zusammenkunft ist von der FBG über die Ergebnisse bzw. Auswirkungen der von ihr in Erfüllung der im Rahmen dieses Vertrags übernommenen Verpflichtungen, insbesondere über die zur Eindämmung der Belastung der Parteien dieses Vertrags unternommenen Maßnahmen und deren Auswirkungen, zu berichten (z.B. wie viele Verfehlungen registriert wurden, um welche Art der Verfehlungen es sich gehandelt hat oder welche Maßnahmen dagegen ergriffen wurden).

3. Die FBG wird die Mitglieder des Nachbarschaftsbeirats über alle wesentlichen flugbetrieblichen bzw. infrastrukturellen Änderungen im Bereich des Flugplatzes, die in die Sphäre der übrigen Mitglieder des Nachbarschaftsbeirates eingreifen können, rechtzeitig informieren.

4. a) Die Einberufung einer Zusammenkunft der Mitglieder des Nachbarschaftsbeirats hat schriftlich an die dem einberufenden Mitglied zuletzt zur Kenntnis gebrachte Adresse (bei Bekanntgabe einer E-Mail-Adresse auch an diese) des jeweiligen Mitglieds des Nachbarschaftsbeirats zu erfolgen. Lehnen mindestens zwei Mitglieder des Nachbarschaftsbeirats den vom einberufenden Mitglied angesetzten Termin der Zusammenkunft ab, ist ein Ersatztermin vorzuschlagen.

b) Die Einberufung hat rechtzeitig, mindestens 14 Tage vor dem geplanten Termin der Zusammenkunft, zu erfolgen und den Ort der Zusammenkunft zu benennen.

c) Wird kein anderer Ort der Zusammenkunft vereinbart, finden die Zusammenkünfte der Mitglieder des Nachbarschaftsbeirats am Sitz der FBG statt.

d) Jedes Mitglied des Nachbarschaftsbeirats kann sich durch hiezu gesondert oder allgemein bevollmächtigte Personen vertreten lassen. Die Bevollmächtigung eines anderen Mitglieds des Nachbarschaftsbeirats ist ebenfalls zulässig. Pro Mitglied dürfen von ihm maximal drei Teilnehmer zu den Zusammenkünften der Mitglieder des Nachbarschaftsbeirats entsendet werden. Jedes Mitglied des Nachbarschaftsbeirats hat aber bei Beschlussfassungen nur eine Stimme.

e) Verbindliche Beschlüsse im Nachbarschaftsbeirat bedürfen der Stimmeneinhelligkeit (ausgenommen Beschlüsse über den im 2. Abschnitt dieses Vertrags normierten Regelungsinhalt, die von den sie betreffenden Vertragsparteien allerdings ebenfalls mit Stimmeneinhelligkeit zu fassen sind).

V.
Pistennutzungskonzept

Es wird ein Pistennutzungskonzept (Preferential Runway System) vereinbart, das die bevorzugte Nutzung der Piste 31 für An- und Abflüge von Luftfahrzeugen immer dann vorsieht, wenn östliche Windlagen (maximal 5 Knoten) für den Prognosezeitraum von derzeit 60 Minuten dem nicht entgegenstehen.

VI.
Bodenmarkierungen für den Sichtflug

1. Es werden geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Sichtflugs (Visual Flight Rules – VFR) in Form von Bodenmarkierungen für den Sichtflug in Aussicht genommen. So etwa befindet sich in den Weingärten zwischen den Gemeinden Teesdorf und Tattendorf ein aus der Pilotenperspektive schon jetzt gut sichtbares grünes Blechgebäude. Nach allgemeiner Auffassung der Vertragsparteien wäre das Dach dieses Gebäudes bei entsprechender farblicher Gestaltung durchaus geeignet, als Bodenmarkierung zu fungieren, um den VFR-Fliegern den Weg zur Piste zwischen den beiden Ortschaften zu weisen.

2. Die FBG erklärt, mit den Eigentümern solcher zur Anbringung von Bodenmarkierungen geeigneter Gebäude, Bauwerke oder Geländeteile Kontakt aufzunehmen, um deren dauerhafte Verwendung als Luftfahrtmarkierung faktisch und rechtlich abzusichern. Demgemäß wird die FBG alle zumutbaren Anstrengungen unternehmen, um mit dem Eigentümer des unter Punkt 1. genannten grünen Blechgebäudes Konsens dahingehend herstellen zu können, dass dieses Blechgebäude in gut sichtbarer Farbe erhalten bleibt und zu den bezeichneten Zwecken genutzt werden kann. Eine Geländemarkierung zur besseren Erkennen und der optimalen Einhaltung der Flugstrecke zwischen den Gemeinden Teesdorf und Günselsdorf wird als nicht geeignet angesehen.

3. Eine Geländemarkierung im Bereich des Meldepunktes „Whiskey“ anzubringen, wird von den Vertragsparteien hingegen für die Umsetzung der im Rahmen der Punkte 1. und 2. dargelegten Zielsetzung der Verbesserung des VFR-Flugverfahrens als nicht geeignet

angesehen. Dem entsprechend soll in der AIP (3. Abschnitt Punkt XIII.) auf dem für den Flugplatz zuständigen Anflugblatt die Route eindeutig präzisiert werden, um den Piloten die Einhaltung der Flugspuren zu erleichtern.

VII.
Weitere Verpflichtungen der FBG und Sanktionssystem

Die FBG verpflichtet sich im Zusammenwirken mit der ACG, die Einhaltung der Bestimmungen dieses Vertrags insbesondere durch Nutzer des Flugplatzes (Flugschulen, Vereine, Flugzeughalter, Piloten, etc.) permanent zu überwachen und auf deren Einhaltung zu drängen, sämtliche Flugbewegungen von Luftfahrzeugen, die den Flugplatz an- bzw. von ihm abfliegen, lückenlos aufzuzeichnen und die daraus gewonnenen Daten zumindest für die Dauer von 3 Jahren aufzubewahren. Diese Daten haben jedenfalls das Kennzeichen des Luftfahrzeugs, Datum und Uhrzeit der Flugbewegung, eine graphische Darstellung der Flugspur sowie nach Möglichkeit auch die Identität des Piloten zu erfassen. FBG verpflichtet sich weiters:

1. a) einmal jährlich allen Vereinen und Flugschulen die An- und Abflugrouten zu erläutern und auf die sensiblen Bereiche verstärkt hinzuweisen;
   b) jede Verfehlung (basierend auf der AIP - 3. Abschnitt Punkt XIII.) festzustellen und elektronisch zu dokumentieren;
   c) jeden eine Verfehlung (basierend auf der AIP - 3. Abschnitt Punkt XIII.) setzenden Piloten zur Stellungnahme aufzufordern und diese Stellungnahme samt Dokumentation an den jeweiligen Flugzeughalter (Flugschulenbetreiber, Vereinsobmann, Schulungsverantwortlichen, etc.) weiterzuleiten;
   d) auf Vermeidung von Verfehlungen ausgerichtete Nachschulungen privater Flugzeughalter und Piloten abzuhalten;
   e) alle zumutbaren Anstrengungen zu unternehmen, dass die Vereine und Flugschulen zweimal jährlich alle Fluglehrer und Schulungsverantwortlichen mit den Verfehlungsdokumentationen (lit. a) konfrontiert und Verbesserungen angestrebt werden (etwa in Form praktischer und theoretischer Nachschulungen).

2. Sollten alle gemäß Punkt 1. von der FBG gesetzten Maßnahmen im Einzelfall dennoch den angestrebten konsensorientierten Erfolg nicht erzielen, wird die FBG bei der 4. Verfehlung (basierend auf der AIP – 3. Abschnitt Punkt XIII.) eines Piloten innerhalb von 12 Monaten

eine Verstoßmeldung (Auskunftspflicht gegenüber der Behörde) bzw. eine Anzeige bei der BH Baden erstatten.

3. Weiters verpflichtet sich die FBG ohne Zustimmung des Nachbarschaftsbeirates

a) kein Ansuchen bei der zuständigen Luftfahrtbehörde zu stellen, bestehende oder gegebenenfalls neu zu errichtende Stoppflächen als Verlängerung der Betriebspiste (verfügbare Landedistanz, verfügbare Startlaufstrecke) zu deklarieren;
b) keine Betriebszeitenänderungen (Punkt I) vorzunehmen.

2. Abschnitt

(betrifft Regelungsinhalt zwischen FBG einerseits und den Gemeinden Teesdorf und Tattendorf andererseits)

VIII.
Instrumentenanflug

1. Ein Monat vor Ablauf der Befristung des in Kraft zu setzenden Instrumentenanflug-Verfahrens (IFR-Verfahren - 3. Abschnitt Punkt X.) haben sich die von den in diesem Abschnitt des Vertrags normierten Bestimmungen betroffenen Vertragsparteien zu einer Zusammenkunft einzufinden, um über die Auswirkungen des befristet in Kraft gesetzten IFR-Verfahrens, etwa erforderlich werdende Maßnahmen bis hin zur gänzlichen Aussetzung des IFR-Verfahrens, zu befinden. Im Rahmen dieser Zusammenkunft ist mit Beschluss festzustellen, ob das IFR-Verfahren befristet weiter fortgesetzt werden soll, ob das Verfahren endgültig institutionalisiert werden kann oder ob dieses Anflugverfahren gänzlich verworfen werden muss.

2. Die FBG wird die genauen Zahlen der im Rahmen des IFR-Verfahrens durchgeführten Anflüge aus dem Jahre 2012 im Zusammenwirken mit der Flughafen Wien AG ermitteln und werden die von den in diesem Abschnitt des Vertrags normierten Bestimmungen betroffenen Vertragsparteien auf Grund der mit diesen Auswertungen gewonnenen Erkenntnisse sodann über weitere erforderliche Maßnahmen, wie etwa Limitierungen der im Rahmen des IFR-Verfahrens durchgeführten Anflüge, gemeinsam entscheiden. In weiterer Folge findet eine ebensolche Auswertung und Beurteilung für die im Jahr 2014 im Rahmen des IFR-Verfahrens durchgeführten Anflüge statt.

3. Weiters wird vereinbart, dass im Falle der gänzlichen Aussetzung des IFR-Verfahrens, etwa nach Auslaufen der Befristung des IFR-Verfahrens (Pkt. X.), ohne dass im Konsensweg ein alternatives IFR-Verfahren eingesetzt werden kann, die FBG aber ohne Zustimmung des

Nachbarschaftsbeirates die Fortsetzung dieses Verfahrens unternimmt, sich die FBG zur Sicherstellung der Einhaltung der neuen Flugwege, insbesondere der aus Lärmschutzgründen erforderlichen exakten Steuerung des Flugverkehrs zwischen den Siedlungsgebieten der Gemeinden Teesdorf und Tattendorf beginnend bei der Aspangbahn, sogenannte Lead in Lights oder dem technischen Fortschritt entsprechende Einrichtungen auf Kosten der FBG zu installieren und zu betreiben verpflichtet.

3. Abschnitt

(die ACG kann aufgrund ihrer Eigenschaft als Behörde privatrechtlichen Vertragsverhältnissen nicht beitreten, hat aber am Zustandekommen gegenständlichen Mediationsvertrags mitgewirkt und im Zuge der Vertragsverhandlungen zugesichert, die Umsetzung der Regeln dieses Vertragswerks zu unterstützen. Unter Inanspruchnahme dieser Unterstützung der ACG sowie unter Zugrundelegung der im Rahmen dieses Abschnittes dargelegten Parameter treffen die Vertragsparteien nachstehende Feststellungen bzw. Vereinbarungen)

IX.
Aus- und Weiterbildung der Piloten

Die ACG beabsichtigt, in ihrer Eigenschaft als Aufsichtsbehörde der österreichischen Flugschulen das Thema „Umwelt" in den Aus- und Weiterbildungskriterien der Piloten zu verankern. Die Platzrunden sowie eine Abbildung des An- und Abflugverfahrens werden in der geänderten Fassung entsprechend der einen integrierten Bestandteil dieser Vertrags darstellenden Karte (**Beilage ./A**) festgelegt.

X.
Befristung des IFR-Verfahrens

Das IFR-Verfahren (2. Abschnitt Punkt VIII.) wird von der ACG befristet auf 12 Monate vorläufig in Kraft gesetzt. Von der ACG wird festgehalten, dass sie für jegliche sinnvolle und praktikable Lösung offen ist und für den Fall, dass kein Konsens für die Beibehaltung oder auch nur (neuerlich) befristete Beibehaltung der in Punkt VIII. getroffenen Regelung gefunden werden kann, das Verfahren wieder gänzlich ausgesetzt wird.

XI.
„Kleine Hubschrauberrunde"

Im Bereich des Flugplatzes und dem Betriebsgebiet entlang der Flugfeldstraße wird eine „kleine Hubschrauberrunde" veröffentlicht, die vor allem für Schul- und Trainingsflüge genutzt werden soll.

XII.
Hubschrauberroute

Die ACG wandelt die derzeitige Schlechtwetterroute in eine permanente Hubschrauberroute um. An- und Abflüge von Hubschraubern sind weitestgehend auf die derzeitige „Schlechtwetterroute" durch Umwandlung in eine permanente Hubschrauberflugstrecke entlang der A2 (Südautobahn) auszulagern. Dies mit der erklärten Absicht, dass die Überflüge von Hubschraubern über die Ortsgebiete (Bebauungsgrenze) der Gemeinden Teesdorf, Günselsdorf, Sooß, Baden und Tattendorf weitestgehend vermieden werden. Es ist mit ca. 60 Hubschrauberflugbewegungen pro Monat (Stand 2013) vom Flugplatz in Richtung Süden zu rechnen.

XIII.
Aeronautical Information Publication

Die ACG wird einen Hinweis in der Aeronautical Information Publication (AIP) veröffentlichen, dass im Bereich des Flugplatzes sämtliche Flugspuren aufgezeichnet und überprüft werden, und im Rahmen dieser Veröffentlichung die lärmsensiblen Gebiete explizit auflisten (Nennung der Gemeinden). Diese Veröffentlichung wird zusätzlich den Hinweis beinhalten, dass das Überfliegen dieser Gebiete generell zu unterlassen ist.

4. Abschnitt
Allgemeine Vertragsbestimmungen

XIV.
Rechtsnachfolge

Die im Rahmen dieses Vertrags getroffenen Vereinbarungen bzw. übernommenen Verpflichtungen gehen auf die jeweiligen Einzel- und Universalrechtsnachfolger der diesem Vertrag beitretenden Parteien über bzw. verpflichten sich diese, diese Vereinbarungen bzw. Verpflichtungen an ihre jeweiligen Einzel- und Universalrechtsnachfolger vertraglich zu überbinden.

XV.
Zustimmung von Gremien

Im Hinblick auf die Bestimmungen der §§ 35ff der NÖ Gemeindeordnung 1973 bedarf der gegenständliche Vertrag zu seiner Rechtswirksamkeit der Genehmigung des jeweils zuständigen Gemeindegremiums der diesen Vertrag beitretenden politischen Gemeinden.

Seine Rechtswirksamkeit ist demgemäß aufschiebend bedingt durch die Genehmigung des jeweiligen Gemeindegremiums. Er erlangt aber für die ihm als Partei beitretende politische Gemeinde, die diese Genehmigung erwirkt, sowie für die übrigen Parteien dieses Vertrags Rechtswirksamkeit, sodass das Ausbleiben einzelner Genehmigungen das rechtswirksame Zustandekommen dieses Vertrags nicht hindert, die von diesem Ausbleiben betroffene Gemeinde hingegen lediglich als Vertragspartei ausscheidet.

XVI.
Konfliktbereinigung

Können aus diesem Vertrag oder aus den Beziehungen der diesem Vertrag beitretenden Parteien resultierende Konflikte (Rechtsstreitigkeiten) nicht im Wege der Zusammenkunft des Nachbarschaftsbeirats (Punkt IV.) bereinigt werden, so ist vor Anrufung der ordentliche Gerichte erneut die NÖ Umweltanwaltschaft oder bei Nichtverfügbarkeit ein eingetragener Mediator für die Organisation eines Mediationsverfahrens heranzuziehen.

XVII.
Gerichtsstandvereinbarung

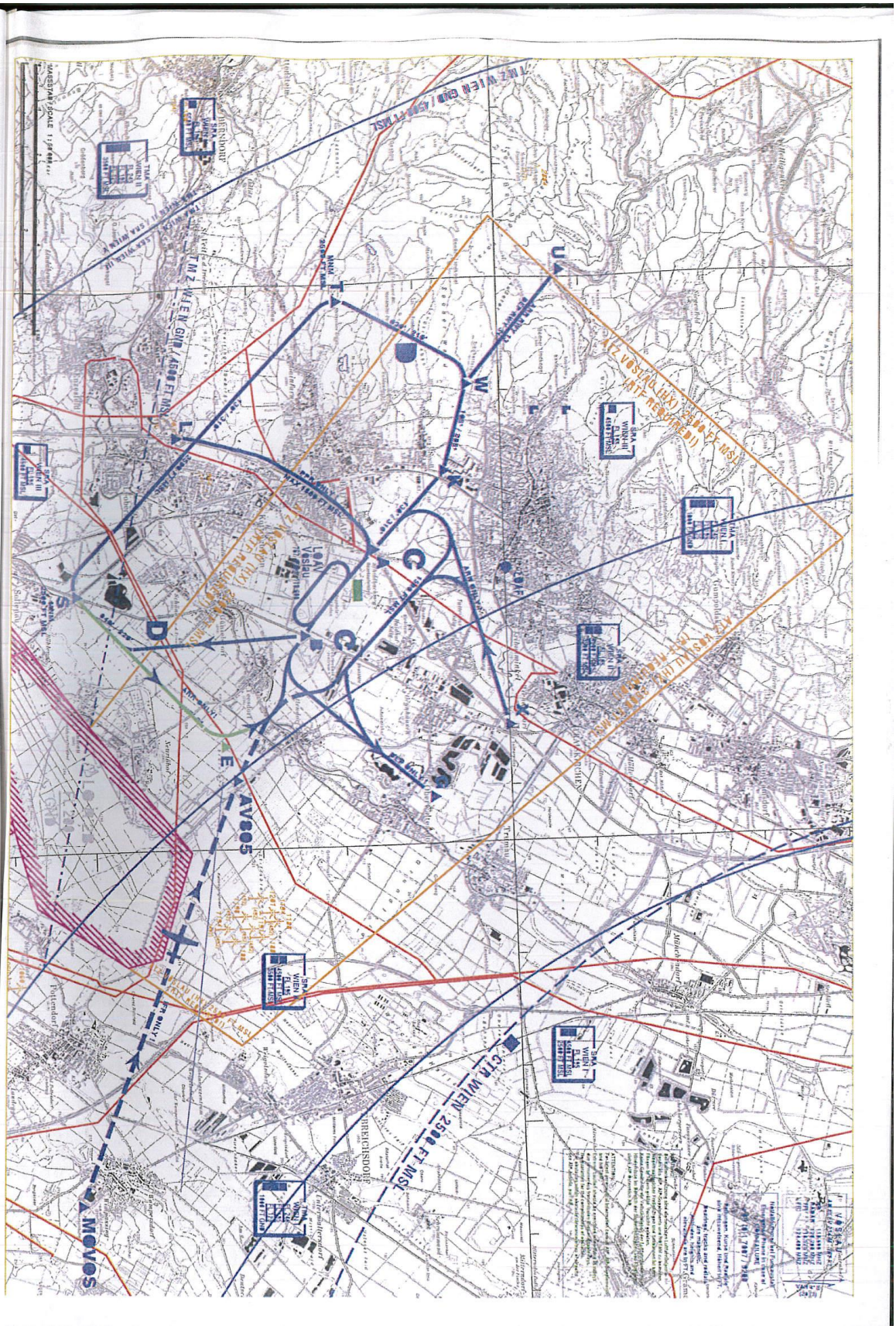
Sollten im Wege der gemäß Punkt XVI. unternommenen Konfliktbereinigung hinsichtlich Rechtsstreitigkeiten aus diesem Vertragsverhältnis diese nicht ausgeräumt werden können und demgemäß sich die Anrufung eines ordentlichen Gerichts als unvermeidlich herausstellen, vereinbaren die Vertragsparteien gemäß § 104 JN die örtliche Zuständigkeit des für Wien Innere Stadt, sachlich zuständigen Gerichts.

XVIII.
Inkrafttreten

Der Vertrag tritt in Kraft, sobald er von den Vertragsparteien unterfertigt ist bzw. die für die Rechtswirksamkeit erforderlichen Zustimmungen der Gremien (Pkt. XV.) vorliegen, spätestens per 1.4.2014.

XIX.
Ausfertigungen

Der gegenständliche Vertrag wird in so vielen Ausfertigungen errichtet, wie ihm Parteien rechtswirksam beitreten, sodass jede Vertragspartei eine Originalausfertigung erhält.



Antrag: Die Vorsitzende stellt abschließend den Antrag, dass die Marktgemeinde Oberwaltersdorf den Mediationsvertrag beitritt und somit sowohl im Nachbarschaftsbeirat Bad Vöslau als auch in der Bezirkskonferenz Dialogforum des Flughafen Schwechats durch die Frau Bürgermeister vertreten werden soll.
Beschluss: Einstimmig angenommen

Wortmeldung: GGR Gössinger
Abstimmung: 15 Dafürstimmen

zu 4 Bausperre - Erlassung einer Verordnung

Sachverhalt: Im März 2017 wurde für Teilbereiche des Siedlungsgebietes von Oberwaltersdorf eine Bausperre mit dem Ziel der Überarbeitung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes zur Beschränkung der Anzahl der Wohneinheiten pro Grundstück gemäß § 16 Abs. 5 NÖ Raumordnungsgesetz 2014 festgelegt. Von dieser Bausperre sind Flächen, die als Bauland Wohngebiet gewidmet sind, betroffen.

In Ergänzung zu der bereits verordneten Bausperre vom März 2017 soll die Bausperre auf einen zusätzlichen Teilbereich des Siedlungsgebietes, der ebenfalls als Bauland Wohngebiet gewidmet ist, erweitert werden. Auch in diesem Bereich soll eine Erhaltung des strukturellen Charakters geprüft und der Flächenwidmungsplan überarbeitet werden.

Gleichzeitig soll die Bausperre auf einen Großteil des Bauland Kerngebiets der Marktgemeinde Oberwaltersdorf ausgedehnt werden (ausgenommen bleibt der überwiegend mit gemeindeeigenen Einrichtungen bebaute Teilbereich westlich des Ortszentrums). Das Bauland Kerngebiet umfasst unterschiedliche Siedlungsbereiche, darunter auch den alten Kern der Ortschaft. Auch in diesen Bereichen soll eine Prüfung der Rahmenbedingungen erfolgen und eine Beschränkung der Anzahl der Wohneinheiten pro Grundstück überlegt werden.

Antrag: **Der gf. GR Izso stellt den Antrag, nachfolgende Verordnung zu beschließen:**

MARKTGEMEINDE OBERWALTERSDORF

BAUSPERRE

V E R O R D N U N G

Der Gemeinderat der Marktgemeinde Oberwaltersdorf hat in seiner Sitzung vom 21. Nov. 2017 die folgende Verordnung erlassen:

§ 1 Geltungsbereich

Gemäß § 26 Abs. 1 NÖ Raumordnungsgesetz 2014 LGBl. Nr. 3/2015, in der derzeit geltenden Fassung, wird für die als Bauland Kerngebiet sowie Bauland Wohngebiet gewidmeten Flächen der in der beiliegenden Plandarstellung rot gekennzeichneten Bereiche in der Marktgemeinde Oberwaltersdorf (KG Oberwaltersdorf) eine Bausperre erlassen. Die Abgrenzung ist der beiliegenden Plandarstellung, die einen wesentlichen Bestandteil dieser Verordnung darstellt, zu entnehmen.

§ 2 Ziel

Die Marktgemeinde Oberwaltersdorf beabsichtigt, eine Überarbeitung des Örtlichen Raumordnungsprogramms (Abänderung des Flächenwidmungsplans) durchzuführen. Die Bausperre erfolgt zur Sicherung der Durchführung der beabsichtigten Überarbeitung des Örtlichen Raumordnungsprogramms.
Die Bausperre verfolgt das Ziel, die Anzahl der Wohneinheiten pro Grundstück gemäß § 16 Abs. 5 NÖ Raumordnungsgesetz 2014 LGBl. Nr. 3/2015, in der derzeit geltenden Fassung, in den Widmungen Bauland Kerngebiet und Bauland Wohngebiet zu beschränken.

§ 3 Zweck

Die Bausperre verfolgt das Ziel, die Festlegungen in den Widmungen Bauland Kerngebiet und Bauland Wohngebiet des in der beiliegenden Plandarstellung rot gekennzeichneten Bereichs dahingehend zu überarbeiten, dass in den dafür geeigneten Teilbereichen die Anzahl der Wohneinheiten pro Grundstück zur Sicherung des strukturellen Charakters beschränkt wird.

Für die Zukunft soll in diesen Teilbereichen die Errichtung von Bauvorhaben, die sich in Hinblick auf ihre Dichte nicht in die Struktur des Ortes eingliedern, verhindert werden. Durch die Änderung des Flächenwidmungsplans soll der gewachsene strukturelle Charakter des Ortes langfristig gesichert werden.
Für die Grundlagenforschung und für die Planungsmaßnahmen ist eine längere Bearbeitungszeit erforderlich. Um sicherzustellen, dass bis dahin keine Bebauung erfolgt, die den Intentionen der geplanten Überarbeitung widerspricht, wird die gegenständliche Verordnung erlassen.
Aufgrund des oben angeführten Zweckes der Bausperre zur Überarbeitung der Festlegungen betreffend die Anzahl der Wohneinheiten pro Grundstück gemäß § 16 Abs. 5 NÖ Raumordnungsgesetz 2014 LGBl. Nr. 3/2015, in der derzeit geltenden Fassung, werden ausgehend vom Baubestand folgende Kriterien für die Bewilligung von Bauvorhaben während der Bausperre definiert:
 Die Errichtung von Wohngebäuden mit maximal sechs Wohneinheiten pro Grundstück im Bauland Kerngebiet widerspricht dem Zweck der Bausperre nicht.
 Die Errichtung von Wohngebäuden mit maximal zwei Wohneinheiten pro Grundstück im Bauland Wohngebiet widerspricht dem Zweck der Bausperre nicht.

§ 4 Rechtskraft

Die Verordnung tritt gemäß § 59 Abs. 1 NÖ Gemeindeordnung mit dem Tag der Kundmachung in Kraft.

Beschluss: Einstimmige Annahme
Wortmeldung: GGR Gössinger, GGR Eipeldauer, GGR Iszo, Bgm. Matousek , AL Hacker
Abstimmung: 15 Dafürstimmen