



3. Piste – wie weiter?

**Konsequenzen aus der AUA-Krise für den
geplanten Flughafen-Ausbau nötig!**

Pressekonferenz

mit

Gabriela Moser

NR-Abg., Verkehrssprecherin der Grünen

Amrita Enzinger

LT-Abg., Mobilitätssprecherin der NÖ Grünen

Rüdiger Maresch

GR und LT-Abg., Umweltsprecher der Wiener Grünen

Wien, am 19. November 2008

Bei der AUA bleibt kein Stein auf dem anderen

Die noch amtierende SPÖ-ÖVP-Regierung hat bei der AUA ein regelrechtes Debakel zu verantworten. Dem AUA-Management mit Alfred Ötsch wurde in Sachen Stand-Alone-Lösung politisch bis zur letzten Sekunde die Mauer gemacht. Dabei war der Abgrund, auf den die AUA solcherart zuflog, seit Jahren sichtbar. Nur offenkundig überforderte Regierungs- und ÖIAG-Vertreter konnte überraschen, dass zB Kerosin nicht ewig zum Schleuderpreis verfügbar sein wird und daher hier ein großes Risiko besteht, besonders wenn man sich wie die AUA nicht gegen Preisanstiege absichert.

Es ist unbegreiflich, warum die regierende Politik ihren hochbezahlten Statthaltern in ÖIAG und AUA nicht zeitgerecht Grenzen gesetzt hat. Warum aber nach der Al-Jaber-Affäre der dann zweifelfrei ohne Zusatzkosten mögliche, überfällige Schlusstrich unter der Ära Ötsch nicht gezogen wurde, wissen wohl nur Finanzminister Molterer und seine Einflüsterer in ÖVP und IV. Dass SP-Chef Faymann seine - unzuständige - Staatssekretärin in Sachen AUA monatelang frei dilettieren ließ, ansonsten aber nichts beizutragen hatte, sei nur am Rand vermerkt.

NR-Abg. Gabriela Moser: „Das AUA-Debakel der SPÖ-ÖVP-Regierung schreit von A wie Alfred Ötsch bis U wie unzumutbares Privatisierungs-Gefuhrwerke von ÖIAG und Regierung nach Klärung der politischen Verantwortung. Die Grünen werden die erforderlichen parlamentarischen und nötigenfalls auch gerichtlichen Klärungen auf den Weg bringen.“

Klärung der politischen Verantwortung statt billiger Regierungs-Populismus

Wenn Finanzminister Molterer nun dreist formuliert, dass man anderswo – nämlich bei der Post – das „Schicksal“ der AUA vermeiden müsse, dass man so lange wartet, bis es nicht fünf Minuten vor, sondern schon fünf Minuten nach zwölf ist, dann schlägt das allerdings dem Fass den Boden aus. Die ÖVP-Spitze hat offensichtlich gleich wie ihr SPÖ-Gegenüber jede populistische Schamgrenze verloren und will die jahrelangen Versäumnisse hinter ein paar starken Sägern verstecken.

Nur mehr ärgerlich ist die forsche Forderung von IV-Grande Veit Sorger, *„Wir (also: Wir Manager) wollen die AUA haben, weil wir nicht über den Umweg München oder Frankfurt nach Ost-Destinationen fliegen wollen“*.

Aufgrund grenzenloser Abgehobenheit können die Regierenden und ihr Umfeld scheinbar nicht mehr erkennen, wie weit die Zumutbarkeitsgrenze für die Steuerzahler überschritten ist, die nun mitten in einer für viele existenzbedrohenden Krise auch noch bei der AUA mit hunderten Mio Euro für das Debakel der Parade-Privatisierer von der ÖVP und der Flughafen-Fans der SPÖ geradestehen sollen.

AUA am Boden – Flughafen-Ausbaupläne in den Himmel? Schluss mit Business as usual beim Flughafen-Ausbau!

Bei der AUA ist nun jedenfalls der Tag der Wahrheit da. Dieser muss auch am Flughafen Wien-Schwechat endlich ein Umdenken bringen: Der Flughafen hat Betriebs- und Ausbaupolitik stets eng mit der AUA-Gruppe abgestimmt; mit der „rot-weiss-roten Heckflosse“ waren und sind auch die Träume des Flughafens eng verknüpft, weiterhin als künstlich hochgezüchteter Umsteigknoten („Hub“) ein ehrgeiziges Ausbau- und Wachstumsprogramm fahren zu können. Auch das

gebetsmühlenartigen Beschwören von Standort-Überlegungen durch die SPÖ von Flughafenfreund Werner Faymann hat in dieser engen Verknüpfung ihre Wurzeln.

Die Grünen haben diese Linie schon in den letzten Jahren vehement bekämpft. Denn der Flughafen hat längst die Grenzen eines mit der Gesundheit der Menschen und dem Schutz von Umwelt und Klima vereinbaren Wachstums erreicht. Damit nicht genug: Um weitere Ausbauten durchzubringen, wurde am Flughafen zusammen mit den beteiligten Behörden durch Umgehung der Umweltverträglichkeitsprüfung für zahlreiche Ausbauprojekte systematisch EU-Recht gebrochen. Die betroffenen BürgerInnen wurden so wiederholt um ihre Beteiligungsrechte geprellt. Die nunmehr vorgesehene Ex-Post-UVP ist ein rechtliches Nullum, auch die rechtswidrigen Bescheide der Luftfahrtbehörden sind daher unverändert aufrecht.

Wer aber umwelt- und gesundheitsbelastende Expansion auf Basis von Rechtsbrüchen betreibt, braucht sich über vehementen Bürgerwiderstand nicht zu wundern. Völlig indiskutabel für die Grünen ist angesichts dieser Vorkommnisse, dass ein aus dem Wiener SPÖ-Umfeld stammender Flughafen-Manager nun auch noch als Personalreserve für die ÖIAG-Spitze gehandelt wird – hier würde in einer Situation, wo Aufräumen und nicht augenzwinkernde Rechtsbiegung angesagt ist, wohl der Bock zum Gärtner gemacht.

3. Piste sofort auf Eis legen – weitere Ausbauten sachlich und finanziell nicht verantwortbar

Die geplante, umwelt- und gesundheitspolitisch nicht verantwortbare 3. Piste in Schwechat durchläuft gerade die UVP. Der Bau der 3. Piste wird von engagierten Bürgerinitiativen der Region vehement bekämpft. Die Grünen unterstützen über den aus Abgeordnetengehältern gespeisten Bürgerinitiativen-Verein (BIV) sowie auf Wiener und NÖ Landesebene den Widerstand inhaltlich und finanziell.

Nun steht noch dazu bei der AUA eine harte Landung und im besten Fall eine kräftige Redimensionierung bevor. Der 3. Piste in Schwechat geht damit endgültig auch noch das massive Wachstumsszenario verloren, mit dem es von den Ausbaubefürwortern – fälschlicherweise, siehe das nachstehend erläuterte Gutachten der TU Wien – argumentiert wurde. Jetzt kann niemand mehr die Fülle der Fakten, die gegen alle weiteren Ausbaupläne des Flughafens sprechen, von den Regierenden im Bund, in Wien und in Niederösterreich (die beiden Länder sind Großaktionäre des Flughafens und profitieren von Gewinnen, allerdings auf Kosten der Bevölkerung) noch länger übersehen.

NR-Abg. Gabriela Moser: „Die Regierenden müssen den Schutz der fluglärmgeplagten Menschen endlich höher gewichten als grenzenloses Flugverkehrs-Wachstum auf tönernen Beinen!“

Kapazität des Flughafens völlig ausreichend – weiterer Ausbau unnötig NÖ Grüne sind gegen die 3.Piste.

Während vom Flughafen, generell von der „Aviation Group“ und den befreundeten Politikern von SPÖ und ÖVP der geplante weitere Ausbau stets mit Kapazitätsengpässen gerechtfertigt wurde, wurde dies von Fachleuten wiederholt in Zweifel gezogen. Die Vorgangsweise der Flughafen-Ausbau-Betreiber spricht für sich: In der UVE stimmen die Verkehrszahlen nicht und die Maximal-Variante mit der 3. Piste wird nicht mit der Maximalauslastung und deren Auswirkungen auf die Bevölkerung dargestellt. Will man etwas verheimlichen?

Die NÖ Grünen sind dagegen, dass der Flughafen weiter wie ein Geschwür wächst. Sie finanzierten deshalb zu den auch in der laufenden UVP zur 3. Piste zentralen Sachfragen eine Studie am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU-Wien, um so die „Plattform gegen die 3.Piste“ zu unterstützen. Basis war die schwerwiegende Kritik der Plattform an der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zur 3. Piste.

Studie der TU-Wien

Die Fachleute der TU-Wien wurden zentral mit folgenden Fragestellungen beauftragt:

1. •Wie viel Flugverkehr ist mit dem bestehenden 2-Pisten-System möglich?
2. •Wie hoch ist die Maximalkapazität des 3-Pisten-Systems?
3. •Wie wahrscheinlich ist die Verkehrsentwicklung, die der Flughafen der UVE zu Grunde legt – sind die Entwicklungsprognosen plausibel?
4. •Entspricht das Prognoseszenario 2020 der tatsächlich erreichbaren Maximal-Kapazität?

In der Studie der TU-Wien werden große internationale Flughäfen mit dem Wiener Flughafen Schwechat und deren Kapazität miteinander verglichen: 2-Pisten-Flughäfen (z.B: New York-LaGuardia, Bangkok-Suvarnabhumi, Mexiko Stadt, München - Franz Josef Strauß) sowie 3-Pisten-Flughäfen (London Heathrow Airport - wobei eine Piste geschlossen, Frankfurt am Main - wobei eine Piste nur für Starts verwendet wird).

Ergebnis des Vergleichs:

- Flughafen Schwechat ist ein koordinierter Flughafen (Kapazität/ Verkehrsnachfrage/Verkehrsaufkommen).
- Steigerung der Kapazitäten eines Flughafens kann durch infrastrukturelle Aus- und Umbaumaßnahmen, aber auch durch operationelle Prozesse erreicht werden.
- Pistenkapazität des Flughafen Schwechat bei den jetzt vorhanden 2 Pisten: max. 72 Bewegungen pro Std. Im Vergleich mit anderen großen internat. Flughäfen könnte der Flughafen Schwechat ohne Probleme mehr Flugbewegungen erzielen.
- Größere Flugzeuge/ Höhere Anzahl der Flugbewegung/ Bessere Auslastung der Flugzeuge

Die Studie weist auf einige wichtige Faktoren hin:

- Die Politik des Flughafenbetreibers gekoppelt mit den Tarifen ist entscheidend.
- Das Ziel des Flughafens: 2015 liegt bei 30 Millionen Passagieren.
- Für das Passagieraufkommen gibt es einflußreiche externe Faktoren: siehe SARS, 9/11, Golfkrieg, Euro 08, ...

- 1% mehr Einkommen ergibt einen Zuwachs bei Reiseausgaben von 1,5%
- Es gibt Prognosen, dass weltweit die Passagierzahl um 5,3% steigt (ausgehend von einem Ölpreis von 40\$ je Barrel).
- Flughafen Schwechat wies einen viel höheren Anstieg auf. (innerhalb eines Jahres Passagiere +14,2%, Frachtumschlag +1%).

Ergebnis der TU-Studie

Auf die wichtigsten Fragen gibt die Studie der TU-Experten folgende Antworten:

1. Die für 2020 prognostizierten 335.000 Flugbewegungen sind mit der derzeitigen Pistenkonfiguration möglich.
2. Das 3-Pisten-System im Jahr 2020 würde Kapazitätsreserven von bis zu 150.000 Flugbewegungen aufweisen.
3. Der Flughafen rechnet bereits 2015 mit 30 Mio Passagiere (2007 bereits 18,8 Mio)
4. Die Berechnungen gehen davon aus, dass die Entwicklung sowohl der Passagieranzahl als auch der Flugbewegungen näher am „High“- als am „Central-Szenario“ verlaufen dürfte und das Prognoseszenario damit nicht die tatsächlich erreichbare Maximalkapazität wiedergibt!

Allerdings: Für das UVP-Verfahren bedeutet das, dass alle mit der Flugverkehrsentwicklung einhergehenden Umweltbelastungen (Bodenverkehr, Fluglärm, Emissionen usw.) auf der Basis zu niedriger Szenarien/Werte entwickelt wurden, die daraus abgeleiteten Auswirkungen auf die Schutzgüter zu niedrig angesetzt sind und daher neu zu erstellen wären.

Zudem sind die linearen Wachstumsannahmen angesichts von Finanz-, Konjunktur- und Klimakrise sowie realer Ölpreisentwicklung mittlerweile nicht mehr aktuell.

Weitere Gefährdungen von Gesundheit und Umwelt liegen auf dem Tisch:

Laut Schwechater Gesundheitsstudie nehmen bereits 72% der Befragten zumindest mehrmals am Tag Fluglärm wahr. Dazu kommt, dass durch die steigende Zahl der Flugbewegungen auch der Kfz-Verkehr am Boden rasant zunehmen wird. Auf der S 1 werden bis zu 80.000 Fahrzeuge erwartet, wodurch sämtliche Prognosen weit übertroffen werden.

LT-Abg. Amrita Enzinger: „Vor diesem Hintergrund ist das Fazit aus der Fach-Stellungnahme der TU-Wien umso klarer: Die UVE ist in der vorliegenden Form unbrauchbar – zurück an den Start für Flughafen & Co!“

SPÖ Wien: Dividende wichtiger als die Menschen

Eine aktuelle Studie aus Deutschland beweist die alarmierenden Zusammenhänge zwischen dem Fluglärm und dem Verbrauch bestimmter Medikamente. Die Studie ist die weltweit größte epidemiologische Studie, die bisher zur Untersuchung möglicher gesundheitlicher Folgen des Fluglärms durchgeführt wurde. Das Ergebnis ist eindeutig: Je höher die Lärmbelastung durch Fluglärm ist, desto mehr Medikamente werden den PatientInnen verordnet - vor allem Schlafmittel, Antidepressiva, Mittel gegen Herz- Kreislauf-Erkrankungen oder Mittel gegen Bluthochdruck.

Deshalb haben die Grünen bereits im Mai im Gemeinderat beantragt, dass sich die Stadt Wien für ein absolutes Nachtflugverbot für den Flughafen Wien einsetzen soll. Damals hat die SPÖ Wien unseren Antrag abgelehnt, mit der Begründung, dass die Verhältnisse in Wien anders seien.

Mag sein, deshalb haben wir in der Oktobersitzung des Gemeinderats beantragt, dass die Stadt Wien eine eigene Studie für den Flughafen Wien in Auftrag geben soll, um zu untersuchen, ob der Flugverkehr über Wien zu ähnlichen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung führt wie beim Flughafen Köln-Bonn. Doch auch diesen Antrag lehnte die SPÖ unverständlicherweise ab.

GR Rüdiger Maresch, Umweltsprecher der Wiener Grünen: "Dieses Verhalten lässt nur einen einzigen Schluss zu: Der SPÖ Wien sind einige Millionen Euro an Dividende aus ihrem 20%-Anteil an der Flughafen Wien AG wichtiger als die Gesundheit der Wiener Bevölkerung. Hunderttausende WienerInnen klagen über den Fluglärm und die Wiener SPÖ möchte in ihrer Ignoranz nicht einmal untersuchen, ob der Fluglärm zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bevölkerung führt."

Fluglärm macht krank

Im September 2008 haben wir den Autor der deutschen Studie, Prof. Dr. med. Greiser zu einem Vortrag nach Wien eingeladen. Seine Ausführungen ließen keinen Zweifel: Fluglärm macht krank.

Für seine epidemiologische Studie („Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen“, November 2006) wertete er die Daten von mehr als 809.000 Versicherten von sieben gesetzlichen Krankenkassen mit Lärmdaten aus verschiedenen Lärmquellen aus, dies entspricht mehr als 42% der Gesamtbevölkerung in der Untersuchungsregion.

Die Auswertungen ergaben generell, dass nächtlicher Fluglärm einen Einfluss auf die Häufigkeit und die Menge verordneter Arzneimittel (Herz-/Kreislaufmittel, Tranquillizer, Schlafmittel) hatte. Zusätzliche Analysen zeigten, dass die wesentlichen Effekte in Regionen mit einem ungünstigeren Sozialstatus z.T. stärker ausfallen als in Regionen mit geringerer Häufigkeit von Sozialhilfe-EmpfängerInnen.

Fluglärm ist also Gesundheitsgefahr und noch dazu soziales Problem – ein doppelter Weckruf an die im Bund wie in Wien zuständige SPÖ, zu handeln statt zu schlafen.

Von der bestehenden Belastungssituation im Großraum Wien bis zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bleibt nur eine Konsequenz:

Kein weiterer Ausbau und keine 3. Piste für den Flughafen Wien-Schwechat!