

Projekt dritte Piste am Flughafen Wien-Schwechat - Pres- seinformationen 6. März 2017

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in seinem Erkenntnis vom 2.2.2017 gegen den Bau ausgesprochen. Das Erkenntnis ist in verschiedenen Bereichen problematisch:

Das BVwG sieht die Notwendigkeit einer dritten Piste als gegeben. Es sieht aber das öffentliche Interesse für den Klimaschutz als wichtiger an, als die übrigen öffentlichen Interessen, wie Arbeitsplätze, Standort, etc. und schlussfolgert daraus, dass eine dritte Piste nicht gebaut werden soll.

Im Erkenntnis wird nicht berücksichtigt,

- dass das Klimaschutzziel ein gesamthafes für Österreich zu erreichendes ist, das durch eine Fülle von Maßnahmen erreicht werden muss. Welche Maßnahmen dafür notwendig sind, ist allein Sache der Regierung.
- dass die Luftfahrt vom Klimaschutzabkommen und vom Klimaschutzgesetz ausgenommen ist, sondern dem EU-Emissionshandel unterliegt und mit dem ICAO-Abkommen separate Vorgaben erfüllen muss.
- dass das Nichtbauen der dritten Piste keine CO₂ Emissionen reduziert, sondern eher erhöht (längeres Kreisen der Luftfahrzeuge in der Warteschlange) und auf andere Flughäfen verlagert.

Die Genehmigungsverfahren dauerten bisher bereits 16 Jahre! Davon 5 Jahre im Mediationsverfahren und 11 Jahre UVP-Verfahren mit insgesamt 30 Mio. Euro Projektkosten.

Die wirtschaftlichen Konsequenzen bei Nicht-Bau der dritten Piste sind jedenfalls erheblich:

- Das Wachstum des Flughafens wird damit begrenzt - die zusätzliche Möglichkeit von ca. 1.000 neuen Arbeitsplätzen pro 1 Million Passagiere fallen weg.
- Ebenso könnten bestehende Arbeitsplätze wegfallen, wenn der Flughafen als Hub unattraktiver wird und sich die Verkehrsströme zu anderen Flughäfen ins Ausland verlagern.
- Das Angebot an leistungsfähigen Luftfahrtverbindungen hat eine enorme Bedeutung für mögliche Neuansiedelungen von Unternehmen und Institutionen. Dies ist insbesondere auch relevant für die aktuellen Initiativen, Brexit-Opfer aus Großbritannien anzusiedeln. Es könnte sogar die Gefahr bestehen, dass Unternehmen im Falle von Verringerung der Luftfahrtverbindungen abwandern.

- Insgesamt bedeutet es auch eine Schwächung des Homecarriers, des Standortes, des Tourismus und schlussendlich eine Abwärtsspirale in der gesamten Region.

Ein konsequentes Umsetzen des Spruches könnte zukünftige Projekte in allen Bereichen vom Straßenbau bis hin zum Kauf eines PKW in Frage stellen...

Im aktuellen Rahmenplan für Infrastrukturinvestitionen von ÖBB und Asfinag bis 2022 sind alleine 16,4 Milliarden Euro für Infrastrukturprojekte im Schienenbereich und 7,8 Milliarden Euro für Autobahnen und Schnellstraßen vorgesehen. Dazu kommen noch Investitionen der Regionalbahnen, welche etwa im Zeitraum 2004-2013 insgesamt 643 Millionen Euro investiert haben. Ebenso kommen noch die Investitionen von Bundesländern und Gemeinden in die Straßeninfrastruktur hinzu.

Ein Rückgang des Investitionsvolumens aufgrund gerichtlich verbotener Infrastrukturprojekte würde auch gravierende volkswirtschaftliche Effekte nach sich ziehen. Alleine die Schieneninfrastrukturinvestitionen im vorherigen Rahmenplan 2014-2019 in Höhe von 13,2 Milliarden Euro führen zu Wertschöpfungseffekten von 11,35 Milliarden Euro und rund 24.000 Vollzeitbeschäftigten pro Jahr. Auch bei Straßeninfrastruktur- und Luftfahrtinfrastrukturprojekten sind ähnliche Wertschöpfungsauswirkungen im Vergleich zur Investitionssumme zu erwarten.