

3. Piste: Fluch oder Segen?

(ungekürzte Version)

Wirtschaftliches Wachstum, Geldvermehrung und Arbeitsplatz-„Sicherheit“ über alles? Die derzeitige Diskussion über die weitere Entwicklung der Umlandgemeinden des Flughafens („Airportregion“) scheint sich auf den Bau oder Nicht-Bau der dritten Start- und Landebahn zu beschränken. Dabei dürfte sich zumindest im Kreis der Gemeindeführungen von vielen betroffenen Gemeinden ein Konsens in Richtung „Pro 3. Piste“ gebildet haben. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, dass die dritte Piste aufgrund von negativen Umweltauswirkungen nicht gebaut werden darf, wird von einigen Entscheidungsträgern als nicht legitime richterliche Einmischung in Politik und Wirtschaft empfunden. Auch die aggressiv populistischen Aussagen auf der vom Flughafen eingerichteten Homepage „drittepiste.at“ stehen einer Lösungsfindung nur im Weg.

Der Rechtsstreit über das „Nein“ zur dritten Piste wird sich wohl trotz des Ausschlusses von ordentlichen Rechtsmitteln gegen das Urteil noch eine Weile fortsetzen. Und genau deswegen sollte man die Argumente, die gegen den Pistenbau sprechen, nicht vorbehaltlos vom Tisch wischen. Neben den in der Vergangenheit bereits vielfach vorgebrachten Themen der ökologischen Belastung, des Flugverkehrslärms oder der Steigerung des Straßenverkehrs muss auch das langfristige Investitionsrisiko berücksichtigt werden. Die positive wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens und damit auch der Umlandgemeinden ist nämlich durch den Ausbau des Standorts nicht unbedingt in Stein gemeißelt.

Der Bau der dritten Start- und Landebahn sowie der nachfolgende Betrieb verursachen für den Flughafen enorme Investitions- und Betriebskosten, die durch eine erhebliche Steigerung der Einnahmen wieder verdient werden müssen. Somit ist ein starkes Wachstum der Flugverkehrskennzahlen (Starts und Landungen, Passagierzahlen,...) zwingend erforderlich. Der Flugverkehrsmarkt unterliegt aber wesentlichen Schwankungen, die langfristig nur schwer abgeschätzt werden können. In welche Richtung werden sich in den nächsten Jahren die Treibstoffkosten

entwickeln? Mit welchen Einschränkungen und zusätzlichen finanziellen Belastungen wird der Flugverkehr rechnen müssen, wenn internationale Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen getroffen werden? Dass ein Flugzeug jede Menge Treibhausgas produziert, darf mittlerweile als „No-Na“-Aussage gelten. Welche Rolle sieht der Lufthansa Konzern, der 2016 für fast 60% der Passagiere verantwortlich war, mittel- bis langfristig für den Flughafen Wien-Schwechat vor?

Es ist unbestritten, dass der Flughafen für Fischamend als bedeutender Arbeitgeber mit vielen Vorteilen verbunden ist. Die Flughafennähe ist ein gutes Argument für die Ansiedlung von Unternehmen, welche kurze Wege für die Anlieferung und den Transport von Waren benötigen. Und hier schließt sich wieder der Kreis zu den „negativen Umweltauswirkungen“. Die Straßeninfrastruktur in Fischamend ist definitiv nicht für den Verkehr auf der Ostautobahn ausgelegt, wie die wöchentlichen Staus durch unseren Ort beweisen. Die Luftbelastung im Ortsgebiet ist heute schon durch die Ostautobahn immens. Verträgt sich eine zusätzliche Ansiedelung von verkehrsintensiven Unternehmen wirklich mit einem weiteren starken Anstieg des Luftverkehrs? Investitionen in die Weiterentwicklung der „Airportregion“ dürfen nicht „ohne Wenn und Aber“ durchgewinkt werden. Ein Gesamtkonzept, das der Lebensqualität einen wichtigen Platz gibt, ist notwendig, damit Fischamend als Teil der „Airportregion“ nicht in Dreck und Lärm erstickt.

Ing. Gerhard Schimon für die Liste Schuh