

Name: KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien

Anschrift: 2320 Schwechat, Kranichgasse 47

Stellungnahme zum Vorhaben Parallelpiste 11R/29L, Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich, gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000

Im Zuge der Verhandlung wurde von mir Folgendes mündlich vorgetragen:

Ich möchte die Ausführungen von Prof. Hutter unterstützen, der auf die Schwierigkeiten der Unterlagen und des Zeitablaufes hingewiesen hat. Es war schwierig, die Stellungnahme der Gutachter zu meinen Einwendungen und zu den Einwendungen der Bürgerinitiative zu finden. Vieles wurde nicht behandelt. Die gesamte Stellungnahme umfasst 61 Seiten.

Auch wenn hier primär die Umweltverträglichkeit des Projektes geprüft wird, so muss auch eine ökonomische Prüfung erfolgen: Was bedeutet die Umsetzung des Projektes volkswirtschaftlich? Wurden in das Projekt die Folgekosten durch die Belastung einer ganzen Region mitberechnet, Gesundheitskosten, Verlust an Erholungsraum, Wertverlust der Liegenschaften? Wie sieht die Rentabilität des Projektes aus, wenn es keinen HUB Wien gibt? Peak Oil ist überschritten, welche Konsequenzen werden daraus gezogen?

Das Projekt wird mit der Steigerung der Nachfrage argumentiert: wurden Szenarien entwickelt, welche Auswirkungen auf die Nachfrage Preissteigerungen nach sich ziehen und wie dann die Nachfrage ist?

Ein Flughafen als Verkehrsknotenpunkt erhöht den Wirtschaftsfaktor, aber nur bis zu einem gewissen Punkt: werden Lärm- und Schadstoffbelastung durch Flugverkehr und Straßenverkehr höher, verliert ein Standort an Attraktivität und Betriebe siedeln ab, da der Verlust an Lebensqualität für die MitarbeiterInnen nicht mehr tragbar ist!

Zur Flugroutenfestlegung:

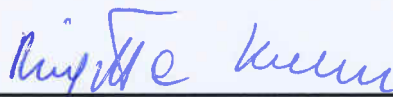
Wenn heute vom Verhandlungsleiter festgestellt wurde, dass die Festlegung der Flugrouten nicht Verhandlungsgegenstand ist, so gibt das den

Betroffenen keine Sicherheit, dass das Projekt umweltverträglich ist. Anders als bei der Straße, wo der KFZ-Verkehr sich auf einer Linie bewegt, können Flugrouten verlegt werden und eine ganze Region betreffen. Die Betroffenen brauchen Sicherheit. Deshalb muss das Projekt mit der Maximalkapazität dargestellt und die Umweltauswirkungen mit dieser Maximalkapazität berechnet werden.

Zur Straßenverkehrsentwicklung:

Das vorliegende Projekt bedeutet eine erhebliche Steigerung des Straßenverkehrs. Der Gutachter hat richtig erkannt und empfiehlt Maßnahmen im öffentlichen Verkehr. Diese Maßnahmen müssen zwingend umgesetzt werden und noch erweitert werden. Dazu gehört der ¼ Stunden Takt für die S 7, stündliche Nachtzüge, Mobilitätsmanagement für den Flughafen, etc.

Schwechat , am 29. August 2011

  
\_\_\_\_\_  
(eigenhändige Unterschrift)