



21. Juni 2023

An

Frau Bundesministerin Leonore Gewessler

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

per E-mail: kbm@bmk.gv.at

Offener Brief: Neubewertung Hochleistungsstrecke Flughafenspange Wien

Sehr geehrte Frau Bundesministerin Gewessler!

Bei einer Kundgebung am 24. Februar d. J. protestierten Bewohner:innen der von der Flughafenspange betroffenen Region in Sarasdorf gegen dieses Projekt (Abb. 1).

Dieses Schreiben stützt sich auf ein Positionspapier, das bisher von rund 1.600 Personen aus unserer Region auf Papier oder mit digitalen Unterstützungserklärungen unterzeichnet wurde (siehe Kopie des Positionspapiers mit Erstunterzeichner:innen im Anhang).

Im Folgenden wird die im Positionspapier angeführte Argumentation näher erläutert und vertieft.

Laut ÖBB ist die Eröffnung des **UVP-Verfahrens** für die geplante Flughafenspange Wien für Herbst dieses Jahres vorgesehen. Wir sehen es als geboten, bevor dieses Verfahren startet, die Voraussetzungen für den Beschluss dieses Projektes durch Verordnung im Jahr 2018, unter aktualisierten Gesichtspunkten neuerlich zu prüfen.

Die weltpolitische und wirtschaftliche Situation hat sich seit der Beschlussfassung und Projektierung der Flughafenspange stark verändert.

1. In der Argumentation im **Umweltbericht Flughafenspange** (hier: Umweltbericht) von 2017 [\[1\]](#) war die weitere **Anbindung des Flughafens Wien** mit damals noch steigenden Passagierzahlen ein zentrales Argument für das Projekt. Es wurde von einer Steigerung der Passagierzahlen von derzeit rund 22 Mio. pro Jahr auf rund 43 Mio. Passagiere im Jahre 2040 ausgegangen (Umweltbericht, Seite 159). Gegen diese Annahme sprechen u. a. folgende Entwicklungen und Studien:
 - a) Nach dem schweren **Passagiereinbruch 2020** sind die Pläne für die dritte Piste auf dem Flughafen Wien vorerst auf Eis gelegt [\[2\]](#).
 - b) Die EU-Kommission strebt ein **Ende der Kurzstreckenflüge** an [\[3\]](#). Und eine Greenpeace-Studie [\[4\]](#) kommt zu dem Ergebnis: „80 Prozent der österreichischen Kurzstreckenflüge könnten schon jetzt mit der Bahn ersetzt werden.“
 - c) Der **VCÖ** bekräftigt in einer Studie: „Klimakrise nur mit wenig Flugverkehr zu bewältigen“ [\[5\]](#).
2. Weiters ist ein langfristiger **Rückgang des Flugverkehrs** auf Grund folgender Faktoren zu erwarten:

- a) Österreich will laut den **Nachhaltigen Klimaschutz-Maßnahmen** [6] bereits 2040 **klimaneutral** sein.

In der **Luftfahrtstrategie 2040+** [7] ist auf Seite 12 zu lesen (Zitat, Unterstreichung von uns): „Die Erfüllung der Fit-for-55-Quote für nachhaltige Treibstoffe im Luftverkehr von 63 % im Jahr 2050 ausschließlich durch strombasierte Kraftstoffe würde damit einem Anteil von etwa einem Viertel des gesamten österreichischen Endenergieverbrauchs von elektrischem Strom des Jahres 2020 entsprechen.“ (offensichtlich auf der Basis des Kerosin - Verbrauchs 2019). Die restlichen 37 % jedoch sind nicht klimaneutral, da sie fossilen Ursprungs sind. Die noch nicht gelösten Herausforderungen dieser Fit-for-55-Quote und die Klimaschutzanforderungen lassen uns ernsthaft bezweifeln, ob Flugzeugtreibstoff im Jahre 2050 noch in der erforderlichen Menge zur Verfügung stehen wird. Ein Bericht der ARD Tagesschau [8] kommt zu dem Ergebnis, dass grünes Fliegen mit klimafreundlichen Antrieben noch in weiter Ferne liegt.

- b) Erdöl, aus dem der derzeit gebräuchliche Flugzeugtreibstoff (Kerosin) hergestellt wird, ist eine endliche Ressource. Die Förderung steigt über die Jahre an, erreicht ihr Maximum (**Peak Oil**) und sinkt danach kontinuierlich gegen null. Dem „Graphical Abstract“ [9] der Veröffentlichung von L. Delannoy et al. [10] ist zu entnehmen, dass im Jahr 2050 weltweit nur noch etwa die Hälfte der heutigen Menge der Energie aus flüssigen fossilen Treibstoffen und Biokraftstoffen zu erwarten ist (ca. 200 Petajoule pro Tag im Jahr 2050 gegenüber derzeit ca. 400 Petajoule pro Tag). Damit kommt die Herstellung von Kerosin, das gemäß der Fit-for-55-Quote für nachhaltige Treibstoffe im Luftverkehr weiterhin benötigt wird, zukünftig in starke Konkurrenz zu anderen Verwendungen von Erdöl. Es ist daher mit entsprechenden Preissteigerungen bei Kerosin zu rechnen.

Zusammenfassend erscheint somit aufgrund der in 2.a) und 2.b) genannten Umstände eine beinahe **Verdoppelung der Passagierzahlen** bis 2040, wie im Umweltbericht (Seite 159) angenommen, unrealistisch. Eine weitere Zubringerbahn zum Flughafen Wien - die Flughafenspange - ist unserer Ansicht nach damit nicht gerechtfertigt.

3. Im Umweltbericht wurde (Seite 161) noch ein zu erwartender zusätzlicher Güterverkehr durch den Ausbau der russischen **Breitspurbahn** bis Ostösterreich angenommen. Dieses Projekt wird jedoch angesichts der aktuellen politischen Verwerfungen nicht mehr verfolgt und ist daher als Argument für erhöhtes Frachtgüteraufkommen auf der Ostbahn obsolet [11].
4. Der **Bodenverbrauch von bestem, fruchtbarem Ackerland** und die **weitere Zerstückelung der Landschaft** durch die Trassierung der Flughafenspange mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die **Biodiversität** wirkt sich in der Region besonders fatal aus. Der Bezirk Bruck/L. und Umland sind bereits jetzt schon durch eine hohe Dichte an Verkehrsinfrastruktur wie Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und etlichen Bahnlinien erschlossen und damit „verbaut“.

Allein durch die bereits erfolgte Rodung eines wertvollen bewaldeten Grünstreifens für die Flughafenspange ist ein Lebensraum für viele Arten unwiederbringlich verloren (siehe Abb. 2). Der Bau der Flughafenspange und diese Rodung im Besonderen stehen unserer Meinung nach im Widerspruch zur Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) [12], die im Artikel 12 die im Anhang IV der Richtlinie genannten Arten, darunter den Feldhamster [13], der in dieser Region bereits stark dezimiert ist, unter ein strenges Schutzsystem stellt. Dieses verbietet im Abs. (1) b) „jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten“.

Strenge Vorgaben für die Bauausführung, etwa Bau nur im Winterhalbjahr, abschnittsweise Umsetzung kurzer Abschnitte, um eine Flucht für Tiere zu ermöglichen, - wie in der

"Zusammenfassenden Erklärung" des BMVIT zur Flughafenspange, 2017, Seite 19, [14] vorgeschlagen - halten wir in diesem Zusammenhang für nicht ausreichend.

Im letzten nationalen Bericht gemäß Artikel 17 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie, Richtlinie 92/43 EWG) (2013- 2018) wurde der Erhaltungszustand des Feldhamsters österreichweit als ungünstig/schlecht (U2 = unfavourable) eingestuft [15].

Weiters wirkt das Projekt Flughafenspange aus unserer Sicht gegen die Ziele des **Biodiversitätsfonds** [16] des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, der (Zitat) „*generell auf den Erhalt, auf die Verbesserung und auf die Wiederherstellung der biologischen Vielfalt in Österreich*“ zielt. Erschwerend kommt hinzu, dass es im Gebiet der Flughafenspange ohnehin nur noch relativ kleine Restwaldbestände gibt und Wildtiere damit weiter unter Druck geraten, da sie ihre letzten Habitate verlieren.

5. **Hoch- und mittelwertiges Ackerland** sind im Umweltbericht (Seite 132) nur in der “Mittleren” Raumwiderstandsklasse angeführt. Dies zeugt unserer Meinung nach von keiner weitsichtigen Betrachtungsweise und ist durch die aktuelle geopolitische Situation überholt. Denn (lokale) **Ernährungssouveränität** gewinnt sehr schnell an existenzieller Bedeutung, wenn Klimawandel und/oder Ausfall von Nahrungsmittellieferungen aus der Ferne - aus welchen Gründen auch immer - die Lebensmittelversorgung gefährden. Dann kann aus unserer lokalen und regionalen Perspektive jeder Quadratmeter Ackerland im nahen Umfeld einer stetig wachsenden Großstadt eine entscheidende Rolle bei der Nahrungsmittelbeschaffung im Krisenfall spielen. Nicht zuletzt bedeutet die Flughafenspange **Verlust von landwirtschaftlichen Flächen**, die durch ihre Nähe zur Großstadt Wien in Zukunft noch an Bedeutung für die regionale Versorgung Wiens gewinnen werden.

Im Jahre 2018, in dem auch die Verordnung zur Flughafenspange erlassen wurde, stellt die AGES im **BEAT – Bericht** [17] fest (Seite 2, Zitat, Unterstreichungen von uns): „*Unter der Annahme einer extremen Klimaveränderung erscheint in der Periode 2036-2065 für den Großteil der Ackerkulturen eine autarke Produktion zur Ernährungssicherung in Österreich gefährdet. Wenn auch die Autarkie in einer globalisierten Welt weder realistisch ist noch angestrebt wird, dient dieser Ansatz viel mehr dazu, einen Anhaltspunkt zu liefern, wie weit die Inanspruchnahme fruchtbaren Bodens in Österreich schon fortgeschritten ist.*“

Diese Aussage wirft die Frage auf, ob Österreich das Ziel Ernährungssouveränität bereits zugunsten globaler Lieferketten aufgegeben hat.

Vier Jahre später hat die EU anlässlich des Kriegs in der Ukraine zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit die Nutzungsfreigabe von Brachflächen [18] beschlossen.

Simone Schmiedtbauer, ÖVP-Agrarsprecherin im Europaparlament, und Bauernbund-Präsident Georg Strasser erklären in einer Presseaussendung der APA vom 24. März 2022 mit dem Titel „**Strasser/Schmiedtbauer: EU-Politik auf Versorgungssicherheit ausrichten**“ [19] Strasser: „... Wir brauchen jeden Quadratmeter Boden in Europa, um zumindest einen Teil der fehlenden Ernte aus der Ukraine zu kompensieren. Die Aufgabe unserer Bäuerinnen und Bauern ist es jetzt einmal mehr, einen Beitrag für die Versorgungssicherheit in Europa und in der Welt zu leisten“. Mit dem Angriffskrieg Russlands hätten sich laut Schmiedtbauer sämtliche Rahmenbedingungen der EU völlig verändert: "Es ist höchste Zeit zu handeln. Das tun wir mit der heutigen Resolution. Europa hat eine Verantwortung - nicht nur für seine Bürgerinnen und Bürger, sondern auch für die Menschen über die Grenzen Europas hinaus." [20]

Dies ist ein Beispiel, wie sich in Österreich das Verhältnis zur Ernährungssicherheit – Vergleich zwischen AGES (BEAT - Bericht) im Jahr 2018 und Presseaussendung APA März 2022 - in nur vier Jahren grundlegend geändert hat. Im Hinblick auf die Ernährungssicherheit ist daher heute der

Bodenverbrauch für die Flughafenspange in einem ganz anderen Licht zu betrachten, als dies zum Zeitpunkt der Planung geschehen ist.

Die STATISTIK AUSTRIA stellt in ihrem Bericht [\[21\]](#) „**Versorgungsbilanzen für pflanzliche Produkte 2020/21**“ auf Seite 6 fest (Zitat): „*Der Grad der Eigenversorgung erreichte bei Wein 100%, bei Getreide 94%, bei Kartoffeln 90%, bei Gemüse 58%, bei Obst 48%, bei Ölsaaten 47% und bei pflanzlichen Ölen 25%.*“ Angesichts dieser besorgniserregenden Versorgungsbilanzen dezimiert Österreich seine landwirtschaftlich genutzte Fläche laufend in hohem Maß. Greenpeace zum Bodenverbrauch (Zitat): „*Damit setzen wir die heimische Artenvielfalt, unsere Ernährungssicherheit und unsere Lebensqualität aufs Spiel. Mit unserem Bodenverbrauch sind wir Europas trauriger Spitzenreiter.*“ [\[22\]](#).

Unter Verwendung von Berechnungsgrundlagen der Österreichischen Hagelversicherung [\[23\]](#) würden bei einem geschätzten Bodenverbrauch der Flughafenspange in der Größe von etwa 70 Hektar und angenommenem bisherigem Getreideanbau auf dieser Fläche rund 5000 Personen ihre **heimische Brotversorgung** verlieren. Sie müssten in Zukunft mit Brotgetreide aus dem Ausland versorgt werden.

Im Sinne der **Resilienz** einer Region gehören daher hoch- und mittelwertiges Ackerland und Waldflächen mit Nutzfunktion (Brennholznutzung, ...) aus unserer Sicht in die Raumwiderstandsklasse „Sehr Hoch“. Wir weisen ausdrücklich auf die Initiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft hin: „**Bildungsschwerpunkt zum bewussten Umgang mit Boden**“ [\[24\]](#).

Unter den angeführten Gesichtspunkten erscheint uns die Errichtung der „Flughafenspange“ bis Bruck/L. nicht mehr vertretbar. Die derzeitige **Bahn – Anbindung des Flughafens Wien** ist in Richtung Wien Hauptbahnhof und Wien Mitte sowie an die Nord-, Süd-, West- und Ostbahn ausreichend gegeben, auch im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze gegenüber der EU [\[25\]](#).

Zusammenfassend weisen wir darauf hin, dass im Umweltbericht 2017 wichtige Themen aus unserer Sicht nur mangelhaft behandelt wurden. Dazu gehören der **Verlust von Biodiversität und Ernährungssouveränität** durch den Bodenverbrauch der Flughafenspange und die **zukünftige Bedeutung des Flughafens Wien**, die u. a. durch die fragliche Verfügbarkeit von Flugzeugtreibstoff und den notwendigen Klimaschutz im Luftverkehr bestimmt werden wird.

Angesichts der dargelegten Umstände erscheint uns eine weitere neue Zubringerbahn zum Flughafen Wien Schwechat nicht mehr zeitgemäß und eine Fehlinvestition. Nicht zuletzt wegen der gegenwärtigen unsicheren weltpolitischen Lage mit der daraus folgenden Planungsunsicherheit ersuchen wir Sie daher, eine **Nachdenkpause**, ein **Neudenken** und eine **Neubewertung für das Projekt Flughafenspange** in die Wege zu leiten. Im Gegensatz zur bisherigen Vorgangsweise ohne Bürgerbeteiligung *) hoffen wir, dass dabei in Zukunft demokratische Mitbestimmung der betroffenen Bevölkerung und wissenschaftsbasierte Entscheidungsfindung oberste Prinzipien sind. Wir stehen für diesbezügliche Gespräche gerne bereit.

*) siehe Zusammenfassende Erklärung, BMVIT, 2017, Seite 21, Absatz 3.2, [\[14\]](#)

Weiters erwarten wir eine fundierte **gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse**, wie sie vom Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz, 2005) in §5.4.i) gefordert wird. Diese sollte ausgehend von den bereits bestehenden großen gesundheitlichen Belastungen durch (Flug-) Lärm, Feinstaub und Schadstoffe in dieser Region auch die zukünftige Steigerung dieser Belastungen durch die zusätzlichen „Wirtschaftsimpulse und

Wertschöpfungseffekte“ berücksichtigen, die die Flughafenspange laut Umweltbericht 2017 (ab Seite 167) bringen soll.

In diesem Sinne laden wir Sie herzlich zu einem **Lokalaugenschein** in der Marktgemeinde Trautmannsdorf/Leitha (Areal der geplanten Flughafenspange) ein und bitten Sie um eine möglichst zeitnahe Terminvereinbarung.

Auf eine positive Erledigung unseres Anliegens hoffend verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

ARGE – BAHN Trautmannsdorf/L.

Bürgerinitiative
Unser Trautmannsdorf

Trau.Di!
BI Trautmannsdorf Direkt

Verein DORF aktiv
<https://dorfaktiv.at/>

Verein REGINI -
Regionale Initiative für ein
lebenswertes Leithatal

[Handwritten signatures of representatives from the ARGE – BAHN Trautmannsdorf/L.]

Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha

Bürgermeister

Vizebürgermeister

Ortsvorsteher

[Handwritten signatures of the Mayor, Deputy Mayor, and Local Council Chairman of Trautmannsdorf an der Leitha.]

Geschäftsführende Gemeinderäte

Gemeinderäte

[Handwritten signatures of the Council Members (Gemeinderäte) of Trautmannsdorf an der Leitha.]

Kontakt: argebahn@gmail.com

P. S.: Wenn der letzte Baum gerodet,
die letzte Wiese durch eine Flugpiste versiegelt,
der letzte Acker durch eine Bahntrasse verbaut ist,
werdet ihr merken,
dass man Geld nicht essen kann.



Interpretation einer indigenen Weisheit

Quellen:

- [1] <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:36dc7615-8117-4696-98db-af14b0a1c397/umweltbericht.pdf>
- [2] <https://noe.orf.at/stories/3086057/>
- [3] <https://orf.at/stories/3213768/>
- [4] <https://greenpeace.at/presse/greenpeace-studie-80-prozent-der-oesterreichischen-kurzstreckenfluege-koennten-schon-jetzt-mit-der-bahn-ersetzt-werden/>
- [5] <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-05-klimakrise-nur-mit-wenig-flugverkehr-zu-bewaeltigen>
- [6] https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/agenda2030/bericht-2020/nachhaltigkeit.html
- [7] https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5dde1203-c163-418c-a44e-9bb00a1eb4d5/BMK_Luftfahrtstrategie_2040.pdf
- [8] <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/flugzeuge-luftfahrt-klima-nachhaltigkeit-umwelt-101.html>
- [9] https://ars.els-cdn.com/content/image/1-s2.0-S0306261921011673-ga1_lrg.jpg
- [10] Louis Delannoy, Pierre-Yves Longaretti, David J. Murphy, Emmanuel Prados, Peak oil and the low-carbon energy transition: A net-energy perspective, Applied Energy, Volume 304, 2021, 117843, ISSN 0306-2619, <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2021.117843> (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0306261921011673>)
- [11] <https://industriemagazin.at/news/seidenstrasse-oebb-verabschieden-sich-vom-ausbau-der-breitspur-bis-wien/>
- [12] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992L0043>
- [13] https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/naturschutz/vielfaltleben/schutzprojekte/feldhamster.html
- [14] https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ae531745-5912-42ae-a259-f73f4d229ca5/flughafenspange_zusf_erklaerung.pdf
- [15] https://www.noe.gv.at/noe/Naturschutz/Der_Feldhamster.html
- [16] <https://www.bmvit.gv.at/dam/bmvitgvat/content/themen/klima/naturschutz/biodiversitaet/ausschreibungstext-bdf-call-2.pdf>
- [17] https://dafne.at/content/report_release/aa85879d-af0f-4273-a1e2-b7f1d7178d41_0.pdf
- [18] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_22_1963
- [19] https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20220324_OTS0140/strasserschmiedtbauer-eu-politik-auf-versorgungssicherheit-ausrichten
- [20] https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0099_DE.pdf
- [21] https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB_1-27_Versorgungsbilanz-pflanzl_2020_21.pdf
- [22] <https://www.eu-umweltbuero.at/inhalt/umweltbundesamt-bodenverbrauch-in-oesterreich-bleibt-auf-hohem-niveau>
- [23] <https://hagel.at/bodenverbrauch>
- [24] <https://info.bml.gv.at/themen/regionen-raumentwicklung/raumentwicklung/unterrichtsmaterialienbodenschutz.html>
- [25] https://www.viennaairport.com/passagiere/anreise_parken/s-bahn

Anmerkung: Zitate und Bezüge auf externe Literatur in diesem Brief stützen sich auf Teile der angegebenen Quellen. Der vollständige Zusammenhang ist der jeweiligen Quelle zu entnehmen. Alle Quellen wurden zuletzt am 14. Juni 2023 abgerufen.



Abb. 1: Aktive Bewohner:innen aus der Region um die Flughafenspange treten für den Erhalt ihres Lebensraums und den von anderen Lebewesen ein. (Foto: DORF aktiv)



Abb. 2: Auf einer Länge von ca. 1,3 km wurde ein Waldstreifen an der Ostbahn zwischen Trautmannsdorf und Sarasdorf bereits gerodet, um Platz für die zusätzlichen Gleise der Flughafenspange zu schaffen. Die Bienenwohnungen müssen ebenfalls noch weichen. (Foto vom 24. März 2023: DORF aktiv)

FLUGHAFENS P A N G E

Kritisches POSITIONSPAPIER von Bewohnern der Region NÖ-Ost

Unsere Region im Osten Österreichs weist besonders fruchtbare Ackerböden und eine intakte Landwirtschaft zur Erzeugung heimischer Lebensmittel auf. Wir leben und arbeiten gern hier. Die Region verfügt über eine hohe Dichte an Verkehrsinfrastruktur und ist bereits bestens erschlossen – auch mit erneuerbaren Energieanlagen. Die Nähe Wiens, der Flug- und Transitverkehr und die extrem wachsende Bodenversiegelung bringen für die Wohnbevölkerung aber zunehmend hohe gesundheitliche Belastungen.

Es ist daher für uns oberstes Gebot, wertvolle Ackerflächen und Grünland zu erhalten und unseren Lebensraum und die Gesundheit unserer Kinder nachhaltig zu schützen.



Die Bewohner der Region fordern daher:

- eine Überprüfung der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Bruck/Leitha und Flughafen
- Vorrang für die Bewahrung von Ackerland und die Erzeugung heimischer Lebensmittel
- die Berücksichtigung der bereits erheblichen Gesundheitsbelastungen in der Ostregion
- die Zurückstellung der „Flughafenspange“ und Investitionen in die Modernisierung von bereits bestehenden Bahnlinien
- Lärmschutzmaßnahmen nach neuestem Stand, insbesondere an der Ostbahn

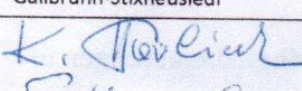
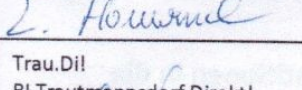
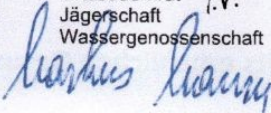
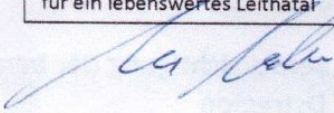
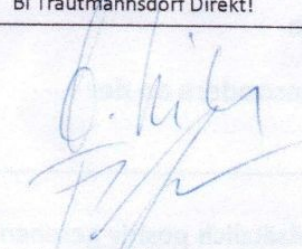
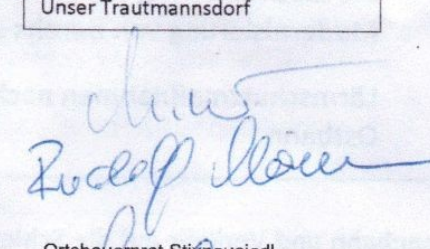
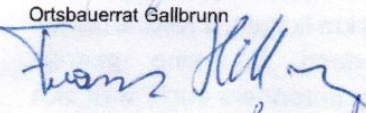
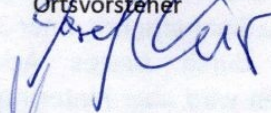
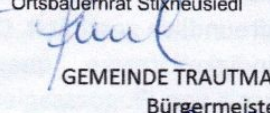
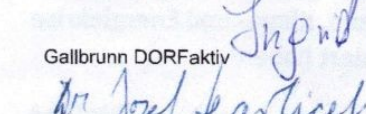
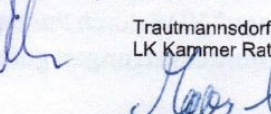
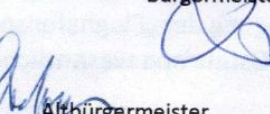
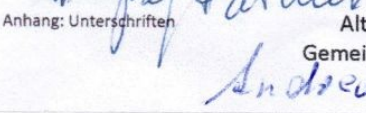
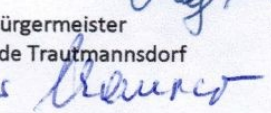
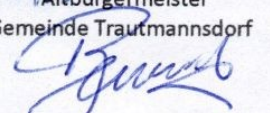
Eisenbahn und Verkehr auf die Schiene werden von uns **grundsätzlich positiv** gesehen und als klimafreundlich geschätzt. Die Sinnhaftigkeit einer 20 km langen, 2 Mrd. € teuren Hochgeschwindigkeitsstrecke quer durch bestes Ackerland für eine geringe Fahrzeiterparnis von Flugpassagieren wird aber hinterfragt. Besonders auch, weil sich seit Genehmigung der „Flughafenspange“ 2018 durch **Pandemie, Klima- und Energiekrise und Krieg in Osteuropa wesentliche Voraussetzungen geändert** haben!

Begründung der Vorbehalte gegen die „Flughafenspange“

1. Bei der strategischen Prüfung 2017 für die „Flughafenspange“ wurde die **Öffentlichkeit nicht eingebunden**, die **Bedarflage der betroffenen Bevölkerung nicht erhoben** (siehe BMVIT 2017, S.21). Die Gesundheitslage in der Region ist durch Lärm und Feinstaub äußerst angespannt. **Konzeptlose Bodenversiegelung** und Verkehrsausbau verdrängen Landwirtschaft und den „Grüngürtel“ um Wien. **Eine ganzheitliche Betrachtung fehlt**.
2. Unsere Region weist beste landwirtschaftliche Böden zur Erzeugung heimischer Lebensmittel auf. Die **Flughafenspange zerschneidet landwirtschaftliche Flächen** und greift massiv in die Eigentumsverhältnisse von Landwirten ein. **Ackerboden** geht unwiederbringlich verloren. Die **Nahversorgung der österreichischen Bevölkerung** muss höchsten Stellenwert haben.
3. Der **Flughafen Wien-Schwechat ist bereits per Bahn aus West, Süd und Ost (Budapest, Bratislava) über Wien Hauptbahnhof auch international sehr gut angebunden**. Die Pressburger Bahn (S7) ist ein weiterer **Zubringer aus dem Osten** und führt von der Staatsgrenze bei Wolfsthal direkt zum Flughafen und weiter in das Wiener Stadtzentrum. Die vom Flughafen angestrebte **ständige Steigerung der Flüge und Passagierzahlen** ist unzeitgemäß, klima- und gesundheitsschädlich und **eine schwere Belastung für die Region** – und muss überdacht werden!
4. Die **Hochgeschwindigkeitsstrecke „Flughafenspange“ ist für Pendler kaum nutzbar**. Ausgenommen bei Enzersdorf/F sind weder am Bahnhof Bruck/Leitha noch am Flughafen gut erreichbare **Park&Ride Anlagen** vorgesehen. Für **Zubringerdienste zu den Bahnhöfen gibt es kein Konzept**. Die Flughafenspange ist somit eine Luxusbahnstrecke, gedacht für (internationale) Flugpassagiere, aber für die Entlastung des Straßenverkehrs in der Region von geringem Nutzen.
5. Der nachhaltige ökologische Nutzen dieser Bahnlinie ist umstritten. **Zahlreiche Eingriffe in die Landschaft mit einem 20km langen durchgehenden Gleis-Bauwerk, mit Über-, Unterführungen, Zäunen und Schächten bewirken großräumige Veränderungen für natürliche Wasserwege, Tier- und Pflanzenwelt**. Wesentliche Bauvorhaben finden sich in oder nahe bei Ortschaften zwischen Bruck/L und Flughafen, insbesondere bei Sarasdorf und Trautmannsdorf und bewirken mehr Verkehr, Lärm, Feinstaub und deutlich erhöhte CO2-Emissionen.

Gallbrunn, Sarasdorf, Stixneusiedl, Trautmannsdorf - April 2023

Für die Bewohner der Region NÖ-Ost

Verein DORF aktiv Gallbrunn-Stixneusiedl  	SARASDORF Ortsvorsteher Ortsbauerrat Jägerschaft Wassergenossenschaft i.V. 	Verein REGINI - Regionale Initiative für ein lebenswertes Leithatal 
Trau.Di! BI Trautmannsdorf Direkt! 	STL STIXNEUSIEDL Vizebürgermeister	Bürgerinitiative Unser Trautmannsdorf 
Ortsbauerrat Gallbrunn 	Gallbrunn Ortsvorsteher 	Ortsbauerrat Stixneusiedl 
Gallbrunn DORFaktiv 	Trautmannsdorf LK Kammer Rat 	GEMEINDE TRAUTMANNSDORF Bürgermeister 
Anhang: Unterschriften 	Altbürgermeister Gemeinde Trautmannsdorf 	Altbürgermeister Gemeinde Trautmannsdorf 

Seite 2 von 2

