



Sozialtarife auf Wiener Linien

In Wien gelten für Obdachlose und Sozialhilfebezieher bald neue, günstigere Tarife. (Fabry) Seite 10



Schlussstrich für Fall Kaprun?

Erstes konkretes Vergleichsangebot an Angehörige der Opfer der Brandkatastrophe liegt vor. (Hoßbauer) Seite 11

Brüssel prüft Flughafen-Ausbau

BESCHWERDE. Die EU-Kommission entscheidet, ob ein Klagsverfahren gegen Österreich eingeleitet wird.

VON MICHAEL LOHMEYER

WIEN. Die ambitionierten Pläne des Wiener Flughafens stehen morgen, Mittwoch, auf dem Prüfstand der EU-Kommission: Es wird geklärt, ob ein Verfahren weitergeführt wird. Eine Klage gegen die Republik Österreich würde damit immer wahrscheinlicher. Oder aber das Verfahren wird eingestellt.

Konkret geht es um den Flughafen Wien-Schwechat, Fluglärmmegner haben der EU-Kommission eine Sachverhaltsdarstellung geschickt. Darin wird ins Treffen geführt, dass seit den 1990er Jahren umfangreiche Maßnahmen durchgeführt worden sind, um den Flughafen Wien-Schwechat aufzuwerten und aus ihm eine Drehscheibe in Europas Flugverkehr zu machen.

Ist die Suppe zu dünn?

Resultat dieser Bemühungen: das Hochschnellen der Passagierzahlen (siehe Artikel rechts). Fluglärmmegnern ist diese Entwicklung nicht nur ein Dorn im Auge, sondern sie erachten darin auch eine grobe Verletzung der EU-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Denn für all die Projekte der Vergangenheit ist keine UVP durchgeführt worden.

Konkret geht es unter anderem um den Bau eines Bustraminals in den Jahren 2002 bis 2004

► die Errichtung von 26.000 m² Büro- und Konferenzflächen mit Parkplätzen für 250 Fahrzeuge,

► die Inbetriebnahme des neuen Towers,

► die Errichtung eines Air Cargo Centers mit einer Fracht-Umschlagsfläche von 22.500 m² 2004/05,

► den Bau einer Abstell- und Servicehalle für Geräte mit 20.000 m² Fläche und

► die Aufstockung und Erweiterung von Parplatzflächen und Parkhäusern.

► Eine UVP ist schließlich auch nicht für „Skylink“ vorgesehen, den Bau eines weiteren Terminals mit 17 Andockpositionen – unter anderem für fünf Großraumflugzeuge wie Airbus A 380.

► Dazu kommt noch, dass das Flughafen-Management seit Jah-

ren marktwirtschaftliche Maßnahmen setzt, die in den vergangenen 20 Jahren die Zahl der Passagiere mehr als verdreifacht hat.

Die EU-Kommission befindet am Mittwoch, ob die Suppe zu dünn ist, dass die Beschwerde weiterverfolgt wird – oder ob der Weg zu einer Klage gegen die Republik weiter verfolgt wird. Der nächste Schritt wäre, dass im Büro von Außenministerin Ursula Plassnik ein Brief der Kommission einlangt, in dem Österreich um „begründete Stellungnahme“ ersucht wird. Im Klartext: Die bisherigen Rechtfertigungen haben nicht ausgereicht.

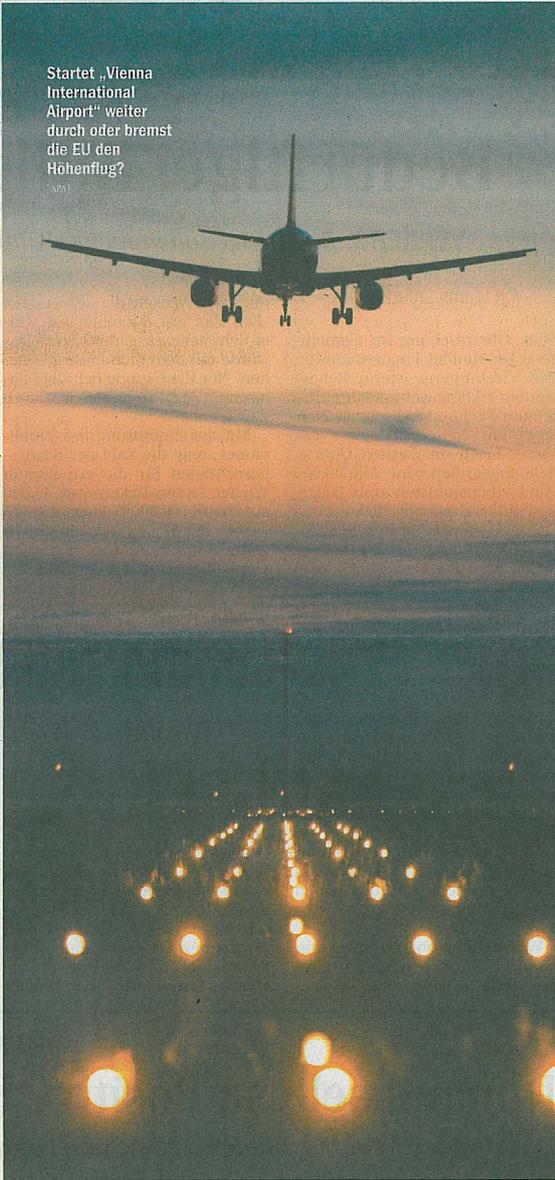
„Keine Kapazitätserweiterung“

Am 21. März hatte die Republik ein Statement nach Brüssel übermittelt, in dem in 57 Punkten dargelegt wird, weshalb keine der kritisierten Maßnahmen die Steigerung der Passagierzahlen bewirkt habe. Im Übrigen seien im österreichischen UVP-Gesetz die Erfordernisse der Brüsseler UVP-Richtlinie erfüllt.

In einem Fall sei in einem Feststellungsverfahren geprüft worden, ob das „Skylink“-Projekt UVP-pflichtig sei. Der Sachverständige der niederösterreichischen Landesregierung sei zum Schluss gekommen, dass dies nicht der Fall sei – das neue Terminal werde in erster Linie deshalb benötigt, um Staatsangehörige aus dem größer werdenden Schengen-Raum (die ohne Zollformalitäten einreisen dürfen) von den übrigen Passagieren zu trennen. Auch das habe mit einer Kapazitätserweiterung nichts zu tun.

„Flughafen ist Geldmaschine“

Johannes Bischof, Sprecher der Initiative „Gegenflieger“: „Der Flughafen ist eine Geldmaschine. In der Entscheidung, die jetzt in Brüssel fallen wird, geht es auch darum, ob die EU zu ihren eigenen Richtlinien steht und sie ernst nimmt.“ Bischof wertet dagegen, dass Fluglärmmegner „innerstaatlich bisher keine Parteilinie gehabt haben“. Partei ist die Initiative in Brüssel auch nicht, es gibt keine Einsicht in Akten. Aber: Bei Susanne Heger, der Anwältin der Initiative, hat die Kommission angekündigt, dass sie Anfragen haben wird.



Startet „Vienna International Airport“ weiter durch oder bremst die EU den Höhenflug? (Fabry)

Im starken Steigflug: Lust auf Fliegen

Kaum ein Bereich boomt so stark wie der Flugverkehr. Ein Ende des Steigflugs ist nicht absehbar.

WIEN (milo). Fluglärm hin, Klimaänderung her: Spätestens nach dem Fall der Berliner Mauer 1989 ist der Flugverkehr durchgestartet. Die Zahl der Flugpassagiere steigt seither rasant an. Für manche Flughäfen sind zweistellige Wachstumsraten keine Seltenheit.

Wien-Schwechat ist da keine Ausnahme: 1988 wurden hier noch weniger als fünf Millionen Flugpassagiere gezählt. Schon 1992 wurden dann fast sieben Millionen abgefertigt, 1999 schon 11,2 Millionen, 2006 schließlich 16,8 Millionen. Ein Ende dieses Booms ist nicht absehbar, das Management argumentiert vor dem Hintergrund dieser Entwicklung die Notwendigkeit der dritten Start- und Landepiste. Sie werde nur dann nicht gebaut, wenn das Wachstum einbrechen sollte – eine Annahme, die aus heutiger Sicht ganz und gar unwahrscheinlich erscheint.

Billig, billig, billiger

Eine der Ursachen lässt sich in Inseraten von Reiseveranstaltern tagtäglich ablesen: die ständig beinahe ins Bodenlose fallenden Preise für Fernreisen. Eine der gewichtigsten Gründe dafür ist das Eintreten von Flugdiskontern in den Markt.

Die Billig-Airlines bieten Flüge zu Kampfpreisen an, mit denen die Bahn oft nicht mithalten kann. Konsequenz: Städteflüge übers Wochenende erfreuen sich immer stärkerer Beliebtheit. Immer mehr Menschen steigen ins Flugzeug.

Gleichzeitig agiert der Wiener Flughafen marktwirtschaftlich – und versucht, Anreize zu schaffen, dass Fluglinien zumindest über Wien fliegen. So ist die eigene Late, die sich das Airport-Management in Schwechat gelegt hat, „bei den airlinebezogenen Kosten um 10 bis 15 Prozent unter dem Durchschnitt der Tarife unserer Konkurrenz-Airports Frankfurt, München, Prag, Budapest, Mailand und Zürich zu liegen“, früher als geplant übersprungen worden: „Die Zielvorgabe ... wurde bereits 2005 erreicht.“

75 Prozent weniger Lärm

Die objektive Lärmbelastung hat nicht in gleichem Ausmaß zugenommen: Einerseits investieren die Hersteller von Flugzeugtriebwerken hohe Summen in lärmärmere Aggregate. So heißt es bei den Austrian Airlines, dass der Lärm der Triebwerke in den vergangenen 30 Jahren um 75 Prozent abgenommen habe. Dieser Fortschritt wird allerdings durch die Zahl der Flugzeuge, die durch den Himmel schweben, mehr als kompensiert.

Andererseits hat der Flughafen Wien im Mediationsverfahren eine Änderung der Flugrouten bewirkt. Fazit: Die vorher am stärksten belasteten Fluglärmm-Zonen sind entlastet worden – und den Preis, dass die Flugbewegungen jetzt weit mehr Menschen betreffen.

FLUG-DREHSCHLEIBE

Seit Beginn der 1990er explodiert der Flugverkehr weltweit. Der Flughafen Wien – wo Stadt Wien und Land Niederösterreich grösste Einzelaktionäre sind – hat heute mehr als dreimal so viele Fluggäste wie Anfang der 1990er Jahre. Deklariertes Ziel des Managements: Drehscheibe in Europas Flugverkehr zu werden.

Dagegen laufen Fluglärmmegner Sturm – auch mit einer Beschwerde in Brüssel. Die EU-Kommission entscheidet am Mittwoch, ob eine Klage gegen Österreich wahrscheinlicher wird. Kommt es zu Klage und Verurteilung Österreichs, könnte eine Geldstrafe die Folge sein.

Opposition: Häupl muss eingreifen

Fluglärm: Grüne wollen SP im roten Kernbereich attackieren.

VON GERHARD BITZAN

WIEN. Im Kampf gegen den Fluglärm wollen die Oppositionsparteien im Rathaus politisch aktiver werden und mehr Druck auf die Wiener Stadtregierung und Bürgermeister Michael Häupl ausüben. Angesichts der zunehmenden Beschwerden soll die Stadt, die 20 Prozent der Anteile am Flughafen hält, dort ihren Einfluss geltend machen. Die Forderungen und Strategien der Parteien sind allerdings unterschiedlich. So verweist die Wirtschaftspartei ÖVP darauf, dass sie nicht gegen den Flughafen, sondern gegen die Belästigung durch den Fluglärm kämpfe. „Wir wollen“, so Umweltsprecher Roman

Stiftner, „dass die Flugrouten so gelegt werden, dass sie nicht über dicht besiedeltes Gebiet führen.“ Zugleich fordert er den Flughafen auf, je nach Lärmemission der Flieger gestaffelte Landegebühren einzuführen. Stiftner hofft, dass man bei Gesprächen in den nächsten Tagen mit der SP-Regierung zu einer gemeinsamen Vorgangsweise finde.

Strengeres Nachtflugverbot

Die Grünen setzen weniger auf direkte Gespräche mit der Stadt, das dies laut Umweltsprecher Günter Maresch angesichts der SP-Übermacht nicht viel bringe. Sie unterstützen daher verstärkt Bürgerproteste, vor allem in SP-dominierten

Bezirken. Wie etwa in Favoriten, das immer stärker von Flugbewegungen betroffen ist, sowie auch in der Donaustadt oder in Simmering. „Wir wollen die SPÖ in ihrem Kernbereich treffen. In manchen Bezirken ist der Unmut so groß, dass das wahlentscheidend werden kann“, so Maresch. Inhaltlich wollen die Grünen ein strengeres Nachtflugverbot (derzeit gibt es immer noch mehr als 6000 Nachtflüge pro Jahr) sowie eine Deckelung der absoluten Zahl der Flugbewegungen. Auch die FP verlangt eine Reduzierung der Flüge über der Stadt; zudem stellt sie eine Verlegung des Airports in unbesiedeltes Gebiet zur Diskussion – wie in Oslo und Athen praktiziert.