



Oktober 2023

An  
Frau Bundesministerin Leonore Gewessler  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

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

Offener Brief<sup>1</sup>: Neubewertung Hochleistungsstrecke Flughafenspange Wien

Sehr geehrte Frau Bundesministerin Gewessler!

Wir danken für Ihre Ausführungen in Ihrem Antwortschreiben 2023-0.471.893 vom 18. Juli 2023 ([1] oder [2]) zu unserem 1. Offenen Brief vom 21. Juni d. J. ([3] oder [4] oder [5]) und nehmen dazu wie folgt Stellung.

1. Zu der von Ihnen erwähnten **Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich** (SP-V-Gesetz, [6]) des gegenständlichen Projektes möchten wir folgendes anmerken:

- a) In § 8. (1) dieses Gesetzes heißt es (Zitat): „Die vorgeschlagene Netzveränderung und der Umweltbericht sind vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen. Auf diese Veröffentlichung ist in mindestens zwei Tageszeitungen hinzuweisen, die in dem Gebiet verbreitet sind, das von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffen ist.“
- b) Vor jeder Baugenehmigung eines Gebäudes werden die Nachbarinnen/Nachbarn von diesem Bauvorhaben verständigt und es ist ein detaillierter Bauplan mit Lage und Abmessungen des Gebäudes erforderlich. Bei einem Bahnprojekt ist dies offensichtlich gesetzlich nicht vorgesehen, obwohl im Gegensatz zur Errichtung eines Gebäudes sogar Eigentumsrechte der Anrainer:innen betroffen sind. Dem Umweltbericht 2017 [7], S. 164 ist nämlich zu entnehmen:  
Zitat: „Die genaue räumliche Lage dieses Streckenabschnittes ist noch offen“ und S. 196, Zitat: „Die konkrete Trassenführung einer neuen, direkten Hochleistungsstrecke zwischen Flughafen Wien und Bruck an der Leitha bleibt zum derzeitigen Planungsstand offen“. Der grüne Bereich der Abb. 72 (Seite 194) des Umweltberichts markiert in etwa das Gebiet, das für die Flughafenspange in Betracht gezogen wurde. Aus der untenstehenden Abb. 1 des gegenständlichen Schreibens ist zu entnehmen, dass es sich dabei um ein Gebiet von rund 70 km<sup>2</sup> handelt. Dem steht ein von uns abgeschätzter tatsächlicher Flächenverbrauch der derzeit geplanten Flughafenspange von ungefähr 70 Hektar gegenüber (siehe [8] und [9]). Dazwischen liegt ein Faktor von 100, d. h. das in Betracht gezogene Gebiet war 100 mal größer als die tatsächlich beanspruchte Fläche der Flughafenspange. Während der Ausgangspunkt der Bahntrasse mit dem Tunnelportal am Flughafen bei Fischamend festgelegt war, war der Einmündungspunkt in die bestehende Ostbahn zwischen Götzendorf und Bruck an der Leitha auf einer Strecke von rund 13 km offen. Es stellt sich die Frage, ob damit „die vorgeschlagene Netzveränderung“ für eine öffentliche Stellungnahme hinreichend definiert war.

---

1 Dieser Offene Brief ist abrufbar unter:  
<https://drive.google.com/file/d/1ypRbr0SdXBEEqiygbPeQzcUCDhtePpGU/view?usp=sharing>

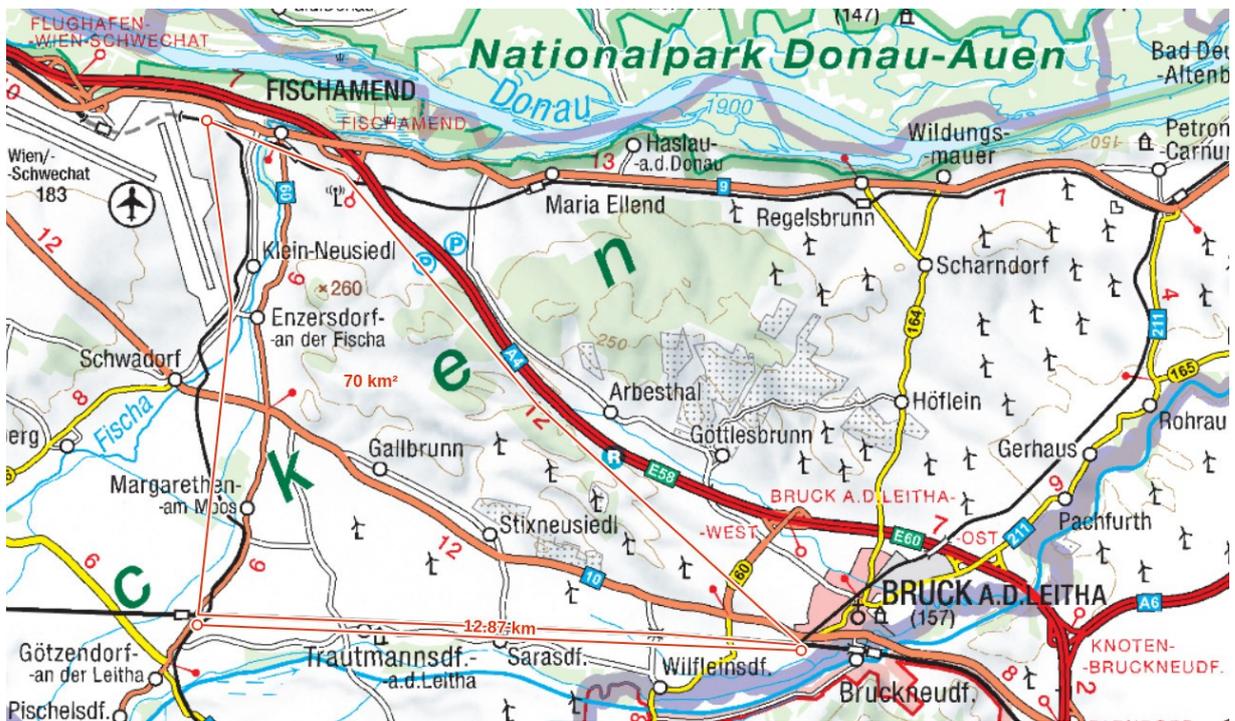


Abb.1: Im Umweltbericht 2017 für die Flughafenspange in Betracht gezogenes Gebiet, grob umrissen durch das Polygon (orange Linie): Fischamend – Enzersdorf an der Fischa – Götzensdorf an der Leitha – Bruck an der Leitha - Fischamend mit einer Fläche von rund 70 km<sup>2</sup>.

Kartenbasis: Austrian Map, Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, [10]

- c) Wie Sie in Ihrem Schreiben ausführen, gab es vom 23. Jänner 2017 bis 6. März 2017 (6 Wochen) eine **öffentliche Konsultation** – offensichtlich auf Basis von § 8. (1) des SP-V-Gesetzes. Wenig überraschend musste in der Zusammenfassenden Erklärung des BMVIT, 2017, Seite 21, Absatz 3.2, [11] festgestellt werden: „Es trafen keine Stellungnahmen aus der allgemeinen Öffentlichkeit ein.“ Wozu sollten Bürger:innen denn Stellung nehmen, wenn die genaue räumliche Lage dieses Streckenabschnittes noch offen war? Unsere Gemeinde Trautmannsdorf an der Leitha wäre z. B. gar nicht betroffen gewesen, wenn die Flughafenspange entlang der Ostautobahn (A4) geführt worden wäre. Durch die noch offene räumliche Lage dieses Streckenabschnittes wurden nach unserer Ansicht die Möglichkeiten zur Stellungnahme, die wesentlicher Zweck der Veröffentlichung nach § 8. (1) des SP-V-Gesetzes ist, in erheblichem Maße eingeschränkt. Wir sehen das als wesentlichen Verfahrensmangel. Und für eine tiefgreifende strategische Prüfung des Projekts durch die Bürger:innen, wie wir diese teilweise in unserem Offenen Brief vom 21. Juni d. J. und im gegenständlichen Schreiben darlegen, war die 6-wöchige Frist<sup>2</sup> gewiss nicht ausreichend.
- d) Grundsätzlich bemängeln wir, dass es offensichtlich im SP-V-Gesetz keine Verpflichtung gibt, vor dem Beschluss eines Projekts (per Verordnung) **unabhängige Gutachten** aus relevanten Bereichen<sup>3</sup>, wie Bodenverbrauch, Ernährungssouveränität, Klimaauswirkung, Lebensqualität der betroffenen Bürger:innen, Ökologie (Biodiversität) und Verkehrsbedarf, einzuholen, um die Entscheidungsfindung mit verlässlichen Informationen abzusichern (siehe dazu auch unsere Kritik in den Punkten 2. bis 5. dieses Schreibens). Neben dem Umweltbericht<sup>4</sup> des/der Projektwerbers/Projektwerberin erhält das BMK (früher BMVIT) nur mehr oder weniger zufällig eintreffende Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit (SP-V-Gesetz, § 8. (1)) und von Umweltstellen, die nach § 8. (2) vom Projekt informiert werden und eine Stellungnahme abgeben können, aber nicht müssen.

2 Wir können Ihnen versichern, dass unser kleines ehrenamtliches Team für die Recherchen zu unserem Offenen Brief vom 21. Juni d. J. und die Information unserer Mitbürger:innen länger als 6 Wochen gebraucht hat.

3 In alphabetischer Reihenfolge, ohne Anspruch auf Vollständigkeit

4 Dieser sollte besser "Projektantrag" heißen

- e) Der **Rechnungshof** (RH) kritisiert in einem Bericht an den Nationalrat 2021 ebenfalls die mangelnde Beteiligung der Öffentlichkeit an Planungsprozessen der Verkehrsinfrastruktur (Zitat):  
 „Der RH wiederholte deshalb seine Empfehlung an das Ministerium, beim Ausbleiben von Stellungnahmen wichtiger Akteure (Infrastrukturunternehmen, betroffene Länder) diese aktiv zu einer Stellungnahme aufzufordern.“ (Verkehrsinfrastruktur des Bundes – Strategie, Planung, Finanzierung; Follow-up-Überprüfung und COVID-19-Auswirkungen, S. 45, [12]).  
 Zu den „wichtigen Akteuren“ würden wir auch betroffene Bürger:innen und Gemeinden zählen. Im Fall der Flughafenspange betrifft es im besonderen Landwirt:innen, deren Lebensgrundlage zumindest beeinträchtigt wenn nicht in Frage gestellt wird.
- f) 2018 wurde dieses unfertig geplante Projekt per **Verordnung** [13] zur Hochleistungsstrecke erklärt. In der darauf folgenden Bürgerbeteiligung („Runde Tische“ und „Arbeitskreise“) konnte das Projekt grundsätzlich nicht mehr in Frage gestellt werden, da es ja bereits beschlossen war. Unsere Sicht des Projektverlaufs ist in der untenstehenden Tabelle 1 dargestellt.

Jahr	Monat	Tätigkeit
2017	Jänner	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Umweltbericht</b> fertiggestellt</li> <li>● <b>Veröffentlichung</b> des Projekts: <i>“Die genaue räumliche Lage dieses Streckenabschnittes ist noch offen“</i> (Umweltbericht, Seite 164), 6-wöchige Frist für Stellungnahme, keine Stellungnahmen aus der allgemeinen Öffentlichkeit eingelangt</li> </ul>
2018		<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hochleistungsstrecken-Verordnung</b>: Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha - <u>ohne</u> genaue Festlegung der Bahntrasse</li> </ul>
2019		<ul style="list-style-type: none"> <li>● Start von <b>“Runden Tischen”</b> der ÖBB: Von Trautmannsdorf/Leitha nur Bürgermeister bzw. Gemeindevorstand vertreten</li> </ul>
2020		<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>“Runde Tische”</b></li> </ul>
2021	Juni November	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Gemeinderat Trautmannsdorf/Leitha</b> wird über die <b>festgelegte Trasse</b> informiert [14]</li> <li>● <b>Information</b> der lokalen Bürgerinitiativen über Trassenfestlegung [14]</li> </ul>
2022	März April	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Informationsveranstaltung</b> für Bürgerinitiativen [15]</li> <li>● <b>Öffentliche Informationsveranstaltungen</b> [16]</li> </ul>
2023		<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>“Arbeitskreise”</b>: Bürgerinitiativen beteiligt, nur noch Details verhandelbar [17]</li> <li>● <b>Öffentliche Informationsveranstaltungen</b> [18]</li> </ul>

**Tabelle 1:** Zeitleiste Einbindung lokaler Bürgerinitiativen beim Projekt Flughafenspange Wien. Daraus ist eine hierarchische Entscheidungsfindung von oben nach unten ersichtlich. Die betroffenen Bürger:innen wurden erst in „Arbeitskreise“ eingebunden, nachdem die Bundesregierung 2018 das Projekt per Verordnung beschlossen hatte und die derzeit geplante Bahntrasse in den „Runden Tischen“ bereits festgelegt war.

- g) Wir sehen eine **Informations - Bringschuld** der Projektwerberin bzw. des BMK an unsere betroffene Gemeinde und Bürger:innen – und zwar vor Beschluss des Projektes. Die Aufforderung zu einer Stellungnahme zu einem Bahnprojekt, das noch keine Trassenfestlegung hatte, mit einer 6-wöchigen Frist, die in unserer Wahrnehmung nicht bürgernah veröffentlicht wurde, halten wir für kein Bürgerservice im Sinne dieser Bringschuld.
- h) In diesem Zusammenhang ersuchen wir Sie um **Beantwortung folgender Fragen:**
- i. Warum hat das BMK (früher BMVIT) das unfertig geplante Projekt Flughafenspange (keine Trassenfestlegung) 2017 zur Stellungnahme veröffentlicht?
  - ii. Warum wurde das Projekt Flughafenspange in diesem unfertig geplanten Zustand 2018 per Verordnung zur Hochleistungsstrecke erklärt?
  - iii. Warum wurde das Projekt Flughafenspange nicht unter Bürgerbeteiligung fertig geplant und erst dann per Verordnung beschlossen?

2. Wie wir im Offenen Brief vom 21. Juni d. J. ausgeführt haben, gewinnen **Bodenverbrauch und Ernährungssicherung** seit der Planung der Flughafenspange 2017 wesentlich an Bedeutung. Diese Entwicklung wird durch den Krieg in der Ukraine verstärkt, der uns die Verletzlichkeit unserer Nahrungsversorgung vor Augen führt.

a) Der von uns bereits im vorigen Offenen Brief genannte **BEAT – Bericht [19]** der AGES aus dem Jahre 2018 kommt zum Schluss (Seite 2, Zitat, Unterstreichungen von uns):

*„Die erarbeiteten Ergebnisse untermauern die langjährige Forderung nach einer Trendumkehr des nahezu ungebremst anhaltenden Bodenverbrauchs und der Definition von Zielen mit konkreten Zahlen. Das auf Basis der Bodenqualität entwickelte Konzept der wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen könnte dabei ein wichtiges Instrument für die Raumplanung sein, um auch der Ernährungssicherung mehr Gewicht einzuräumen.“*

Die Flughafenspange beansprucht in ihrem Verlauf besonders in den Katastralgemeinden Fischamend Dorf, Kleinneusiedl, Gallbrunn und Trautmannsdorf *„wertvolle landwirtschaftliche Produktionsflächen“* (Ackerflächen), die besonders fruchtbar und für Österreichs Ernährungssicherung von Bedeutung sind (siehe untenstehende Abb. 2) [20].



**Abb. 2:** Wertvolle landwirtschaftliche Produktionsflächen (grau) aus dem Projekt BEAT, „Bodenbedarf für die Ernährungssicherung in AT“, AGES / BML, [21]  
Die rote Kurve markiert die derzeit geplante Flughafenspange, die rosa Kurve die Ostautobahn A4 (Eigene Bearbeitung)

Im Abschnitt Sarasdorf bis Bruck an der Leitha sind es auch wertvolle Grün- und Waldstreifen entlang der Ostbahn, die unwiederbringlich als Habitate für Wildtiere verloren gehen (siehe Abb. 2 unseres Briefes vom 21. Juni d. J.).

- b) In der Säule 1 des Handlungsprogramms des Österreichischen Raumentwicklungskonzepts (**ÖREK 2030** [22] ) wird gefordert (Zitat, Unterstreichungen von uns):  
„Die Ressourcen Boden und Wasser sind sowohl von den Auswirkungen der Klimakrise als auch von zunehmendem Siedlungsdruck unmittelbar betroffen. Deshalb müssen zukünftig die Sicherung wertvoller landwirtschaftlicher Böden zur Erhöhung des Grads der Eigenversorgung mit Nahrungsmitteln und der Schutz der Ressource Wasser noch stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.“

Aufgrund der mahnenden AGES - Studie und des ÖREK 2030 halten wir es für dringend geboten, den **Bodenverbrauch**<sup>5</sup> und die **Ernährungssicherung** in eine ergänzende Strategische Prüfung mit einzubeziehen.

3. Bereits in der Planungsphase bis zur Fertigstellung des Umweltberichts 2017 musste bekannt sein, dass eine weitere Steigerung des Flugverkehrs aufgrund von **Klimaschutzanforderungen** kaum möglich sein wird (siehe dazu unsere Ausführungen im 1. Offenen Brief vom 21. Juni d. J.).

Das **Übereinkommen von Paris** von 2015 sah als Ziel nämlich u. a. vor, dass  
„die **globalen Treibhausgasemissionen** so bald wie möglich ihr Maximum erreichen sollen und **bis Mitte des 21. Jahrhunderts auf (netto) null gesenkt** werden sollen“ [23] .

Trotzdem wurde von einer Steigerung der Passagierzahlen von derzeit rund 22 Mio. pro Jahr auf rund 43 Mio. Passagiere im Jahre 2040 ausgegangen (Umweltbericht 2017, Seite 159). Das sehen wir als schwerwiegenden Planungsmangel. In Ihrem Antwortschreiben finden wir dazu keinerlei Stellungnahme.

Die Dringlichkeit von Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt ist jedoch seit 2017 noch offensichtlicher geworden. Denn wie das **Europäische Parlament** feststellt (Zitat, [24] ):

„Bis 2019 sind die Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Luft- und Schiffsverkehr im Vergleich zu 1990 um 146 Prozent beziehungsweise 34 Prozent gestiegen. Dies war das schnellste Wachstum im gesamten Verkehrssektor – dem einzigen Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 angestiegen sind.“

Umso wichtiger sind Klimaschutzmaßnahmen in der Luftfahrt geworden.

Schließlich mahnt der **UNEP Emissions Gap Report 2022**, S. XVI, [25] (Zitat) „To get on track for limiting global warming to 1.5°C, global annual GHG emissions must be reduced by **45 per cent** compared with emissions projections under policies currently in place in just eight years, and they must continue to decline rapidly after 2030, to avoid exhausting the limited remaining atmospheric carbon budget.“.

4. Im 2. Absatz Ihres Schreibens äußern Sie: „**Aus gesamtheitlicher Sicht ist das Projekt aber notwendig**, ...“. Uns würde in diesem Zusammenhang interessieren, welche Kriterien – außer den im Umweltbericht 2017 genannten - in Ihre gesamtheitlichen Betrachtungen einfließen. Dazu würden auch folgende Punkte gehören, die aus unserer Sicht im Umweltbericht nur mangelhaft oder gar nicht behandelt wurden:
- a) Die **gesamtheitliche Sicht von Bahn- und Flugreise**. Denn wenn es in Zukunft aufgrund des vorigen Punktes 3. mit hoher Wahrscheinlichkeit weniger Flugreisen gibt, erscheint die Flughafenspange als zusätzliche Zubringerbahn zum Flughafen Wien nicht erforderlich und nicht sinnvoll.
- b) Zur Erreichung der von Ihnen angesprochenen **Klimaziele** ist aus unserer Sicht die **Reduzierung des Flugverkehrs** sicher sehr viel wirksamer als die Errichtung einer zusätzlichen Bahn zum Flughafen Wien, die durch die bequemere und „umweltfreundliche“ Anreise tendenziell das Fliegen noch fördert. Die folgenden Beispiele machen nämlich klar, dass das wesentlich bedeutendere Klimaproblem die Luftfahrt selbst und nicht die Reisen zum und vom Flughafen sind. Die Berechnungen wurden auf Basis der **Publikation des österreichischen Umweltbundesamtes „Emissionsfaktoren der Verkehrsträger“** [26] durchgeführt. Für die Reise zum und vom Flughafen wurden die Verkehrsmittel Elektrofahrzeug und PKW ausgewählt.

---

5 Uns ist bis dato keine offizielle Angabe zum Flächenverbrauch der Flughafenspange bekannt.

So verursacht bereits ein **einfacher Flug Wien - New York 2,2 t CO<sub>2</sub> pro Person**. Das ist mehr als das **Doppelte** des gesamten **Jahresbudget<sup>6</sup> von 0,9 t CO<sub>2</sub>**, das als vereinbar mit dem 1,5 °C Klimaziel des Pariser Abkommens gilt (UNEP Emissions Gap Report 2021, S. 17, Abb. 2.6., [27] <sup>7</sup>). Dabei liegt die CO<sub>2</sub>-Belastung einer Anreise zum Flughafen im Verhältnis zur gesamten Reise je nach Verkehrsmittel im Bereich von **0 bis etwa 0,6 %**, wenn von einer Anfahrt zum Flughafen bis zu 60 km ausgegangen wird (siehe untenstehende Tabelle 2). In dieser Zone liegen die meisten Orte der Bezirke Eisenstadt, Eisenstadt Umgebung, Neusiedl am See und Bruck an der Leitha, deren Bewohner:innen über die geplante Flughafenspanne anreisen könnten. Sie hätten bereits jetzt die Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen Wien zu fahren.

Flug ab Wien				Fahrt zwischen Wohnort und Flughafen Wien				
				km max.	Elektrofahrzeug österr. Strommix inkl. Importe		PKW, Durchschnitt (Benzin + Diesel) <sup>1)</sup>	
Ziel	km	t CO <sub>2</sub>	Anteil am UNEP- Jahresbudget [27] <sup>2)</sup>		t CO <sub>2</sub> max.	CO <sub>2</sub> -Anteil an der gesamten Reise max.	t CO <sub>2</sub> max.	CO <sub>2</sub> -Anteil an der gesamten Reise max.
New York, USA einfach	6805	2,22	<b>246 %</b>	60	0,006	<b>0,3 %</b>	0,013	<b>0,6 %</b>
Europa typisch hin und retour	2000	0,77	<b>85 %</b>	120 <sup>3)</sup>	0,011	<b>1,5 %</b>	0,026	<b>3,3 %</b>

**Tabelle 2:** CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen (t) pro Person (CO<sub>2</sub>-Äquivalente, gerundet) von Flügen und Fahrten zwischen Wohnort und Flughafen Wien. Durchschnittlich 1,14 Personen im Elektrofahrzeug bzw. PKW. Quelle: Österreichisches Umweltbundesamt, „Emissionsfaktoren der Verkehrsträger“, aktualisiert Juli 2023, [26]

<sup>1)</sup> Es gibt ein EU-Verkaufsverbot für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge ab 2035 [29]

<sup>2)</sup> Danach gilt ein Jahresbudget von 0,9 t CO<sub>2</sub> als vereinbar mit dem 1,5 °C Klimaziel des Pariser Abkommens [23].

<sup>3)</sup> Gesamt (hin und retour)

Eine ähnliche Sachlage ergibt sich bei **Flügen innerhalb von Europa**. Bei typischen Destinationen von Wien im Radius von etwa 1000 km (wie Paris, Brüssel, Amsterdam, London, Kopenhagen, Oslo, Stockholm, Helsinki, Baltische Staaten, Palma di Mallorca, Sizilien, Malta, Athen oder Istanbul) werden bei einem Hin- und Rückflug bereits ca. **85 %** des oben genannten **Jahresbudgets von 0,9 t CO<sub>2</sub>** ausgeschöpft. Dabei liegt die CO<sub>2</sub>-Belastung einer Anreise zum Flughafen und retour im Verhältnis zur gesamten Reise je nach Verkehrsmittel im Bereich von **0 bis etwa 3,3 %**, wenn – wie im vorigen Beispiel – Fahrten aus Orten bis zu 60 km entfernt zum Flughafen und zurück angenommen werden (siehe Tabelle 2).

Mit diesen Beispielen wird auch klar, dass die negativen klimatischen Auswirkungen eines steigenden Flugverkehrs nicht durch Klimaschutzmaßnahmen bei der Reise zum und vom Flughafen, wie der Flughafenspanne, kompensiert werden können. Noch dazu deckt letztere nur einen relativ kleinen Teil der Flugpassagier:innen ab, sodass der mögliche CO<sub>2</sub>-Einspareffekt gesamtheitlich betrachtet nur minimal ist. Solche quantitativen Überlegungen zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß bzw. -Einsparpotenzial im System Individualverkehr - Bahn - Luftfahrt vermissen wir im Umweltbericht zur Flughafenspanne. Weitere Informationen zum Thema Klimaziele und Luftfahrt gibt es z. B. im VCÖ-Factsheet: „**Klimakrise nur mit wenig Flugverkehr zu bewältigen**“ [30].

6 Zum Jahresbudget werden nicht nur Flüge, sondern alle CO<sub>2</sub>-relevanten Aktivitäten gerechnet. Für die Berechnung der persönlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz siehe z. B. CO<sub>2</sub>-Rechner des deutschen Umweltbundesamtes, [28].

7 Ein Jahresbudget von 1,6 t CO<sub>2</sub> pro Person wird dort als vereinbar mit dem 2 °C Klimaziel angegeben.

c) Zum Thema Reisen von **Flugpassagier:innen** zum und vom Flughafen Wien und von **Flughafenpendler:innen**, das im Umweltbericht erwähnt wird, möchten wir folgendes anmerken. Die Fahrten dieser Personengruppen setzen sich wie folgt zusammen:  
 Auf Basis des Umweltberichts 2017 von etwa 22 Mio. Passagier:innen insgesamt pro Jahr entfallen etwa 77 % (siehe Quartalsbericht 2/2023 Flughafen Wien AG, S. 4, [31]) - das sind rund 17 Mio. - auf Lokalpassagier:innen, die Verkehrsmittel zum und vom Flughafen benützen. Der Rest (ca. 5 Mio.) sind Transitpassagier:innen. Aufgrund der Angaben im Umweltbericht (S. 163, Fußnote 40) kommen 3561 Personen der etwa 20.000 Beschäftigten am Flughafen Wien aus den Bezirken Bruck an der Leitha und Neusiedl am See. Sie könnten die geplante Flughafenspange benützen. Bei einem Anteil von Regionalzügen am Modal Split von etwa 15 %<sup>8</sup> würden davon rund 500 Beschäftigte die Flughafenspange tatsächlich benützen. Bei etwa 200 Arbeitstagen pro Jahr und 2 Reisen zwischen Wohnort und Flughafen pro Tag ergeben sich die Fahrten pro Jahr, die in der untenstehenden Tabelle 3 angegeben sind.

	Flughafen Wien: ~ 20.000 Beschäftigte (Pendler:innen)					Summe: 25 Mio.
	Flugpassagier:innen gesamt: 22 Mio. pro Jahr		Außerhalb des Einzugsbereichs der FHS	Im Einzugsbereich FHS: 3561 Beschäftigte *)		
	Transit	Lokal		Benützen FHS nicht	Benützen FHS **)	
Personen	5 Mio.	17 Mio.	16.439	3.027	534	
Fahrten pro Jahr	-	17 Mio.	6,6 Mio.	1,2 Mio.	0,21 Mio.	

Tabelle 3: Zusammensetzung der Personengruppen und deren Fahrten pro Jahr (gerundet) zum und vom Flughafen Wien. FHS ... Flughafenspange

\*) Umweltbericht (S. 163, Fußnote 40)

\*\*) entsprechend Modal Split für Regionalzüge von 15 % (Umweltbericht S. 75, Tabelle 9)

Die prozentuellen Anteile der Fahrten zum und vom Flughafen Wien – berechnet aus Tabelle 3 - sind in der untenstehenden Abb. 3 dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass nur etwa **0,9 %** der gesamten Flughafenfahrten von den Pendler:innen auf der geplanten Flughafenspange erwartet werden können. Auch hier ist zu beachten, dass selbst die Beschäftigten, die den öffentlichen Verkehr nicht benützen, bei der Fahrt zu und von ihrem Arbeitsplatz im Vergleich zu den Flugpassagier:innen nur relativ wenig CO<sub>2</sub> verursachen (siehe Tabelle 2 im Punkt 4. b)). Damit schließt sich der Kreis zu unserer obigen, unumgänglichen Forderung nach einer drastischen Reduzierung des Flugverkehrs, wenn das 1,5 °C bzw. 2 °C Klimaziel erreicht werden soll.

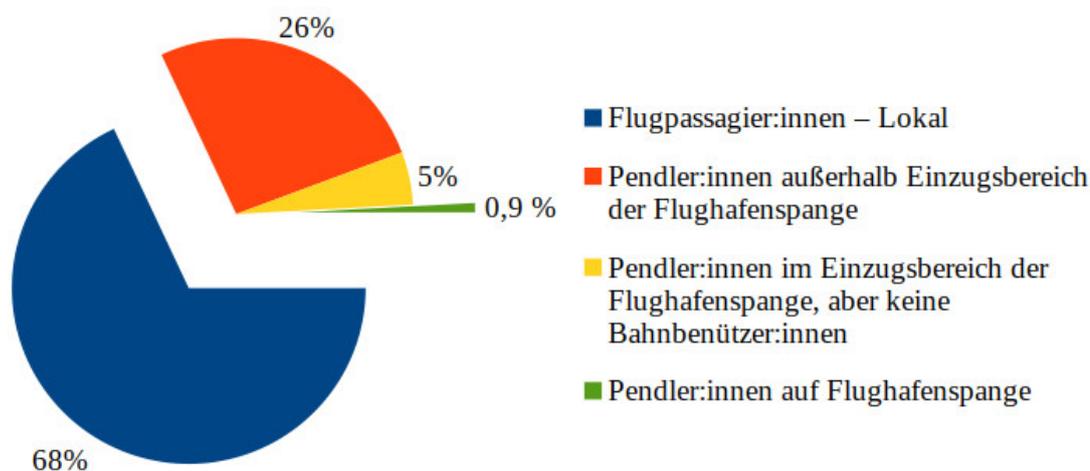


Abb. 3: Anteile von Fahrten zum und vom Flughafen Wien von Flugpassagier:innen - Lokal und Flughafenpendler:innen, insgesamt ca. 25 Mio. Fahrten pro Jahr; eigene Grafik.

Anmerkung: Mangels Verfügbarkeit von Daten konnte der Anteil an Lokalpassagier:innen, die auf der Flughafenspange reisen könnten, nicht erfasst werden.

Wenn aufgrund der Klimaschutzfordernisse der Flugverkehr abnehmen soll, wird sich auch die Zahl der Luftfahrtbeschäftigten verringern. Es macht aus unserer Sicht daher langfristig keinen Sinn, jetzt eine teure Investition in eine zusätzliche Bahn zum Flughafen Wien zu tätigen, die einen beträchtlichen Bodenverbrauch und Umweltkosten verursacht.

- d) Außerdem dürfen Klimaschutzmaßnahmen aus unserer tiefen Überzeugung nicht auf Kosten der **Ernährungssouveränität** gehen. Diese Kosten – Nutzen Analyse vermissen wir sowohl im Umweltbericht 2017 als auch in Ihrem Antwortschreiben.

Bei dem vorhin genannten Pendler:innen-Segment von 3561 Personen und einem Modal Split von etwa 15 % würden rund 500 Beschäftigte die Flughafenspange benützen. Diesen stehen aber rund 5.000 Personen gegenüber, die allein durch den Bodenverbrauch der Flughafenspange von etwa 70 Hektar ihre heimische Brotversorgung auf Dauer verlieren würden, wenn von bisherigem Getreideanbau auf dieser Fläche ausgegangen wird (siehe Punkt 5. unseres 1. Offenen Briefes). Zu diesem Bodenverbrauch würden infolge des UVP-Verfahrens noch Ausgleichsflächen und Ersatzflächen in derzeit unbekannter Größe kommen, die aus der landwirtschaftlichen Produktion genommen werden. Konkret würde uns interessieren, wie die jetzige und folgende Bundesregierungen in Zukunft den Bezug von Brotgetreide für diese Personen aus dem Ausland garantieren wollen. Jeder weitere Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Produktionsflächen schmälert die Chancen auf Verbesserung der Ernährungssouveränität. Die besorgniserregenden Versorgungsbilanzen Österreichs (außer bei Wein) sind in der folgenden Abb. 4 dargestellt.

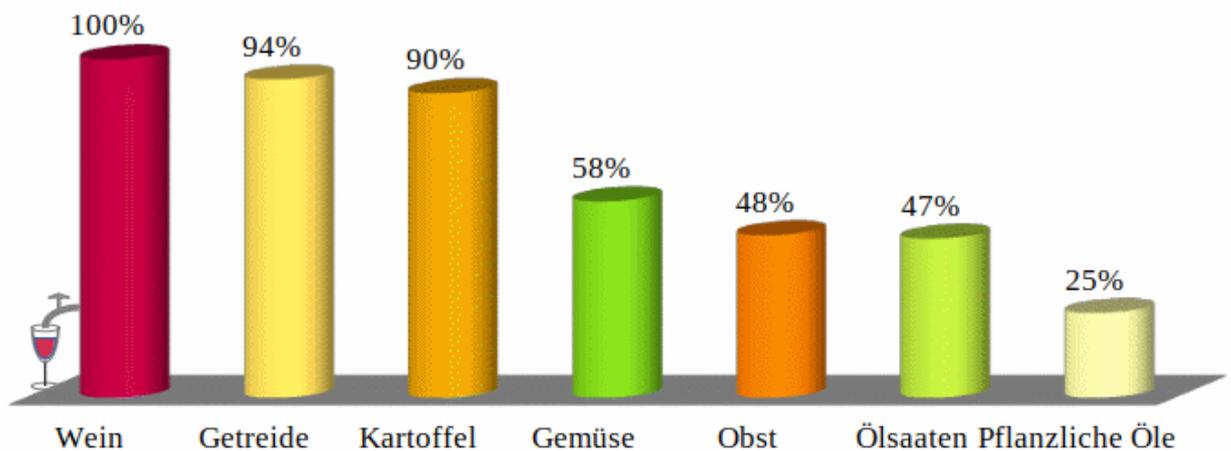


Abb. 4: Grad der Eigenversorgung Österreichs. Quelle: STATISTIK AUSTRIA, „Versorgungsbilanzen für pflanzliche Produkte 2020/21“, Seite 6, [32]; eigene Grafik.

5. Weiters haben wir uns mit dem Argument der „**Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf der bestehenden Ostbahn**“ (Umweltbericht, Seite. I und S. 82, Abb. 25) auseinandergesetzt. Der **Mobilitätsmasterplan 2030** [33] geht davon aus, dass die „*Verkehrsleistung in einem ausbalancierten Szenario im Personen- und Güterverkehr geringfügig steigen kann*“ (Abb.1, S. 10). Wir messen jedoch den Schutzgütern **Klima, Boden, Ernährungssouveränität und Biodiversität** einen so hohen Stellenwert bei, dass diese „Steigerung in der Verkehrsleistung“ grundsätzlich nicht durch Neubau von Bahnen erfolgen darf, sondern im Rahmen des bestehenden Schienennetzes erfolgen muss - auch im Sinne der **Suffizienz** und **Effizienz** des Mobilitätsmasterplans (S. 19). Denn die genannten Schutzgüter wurden in der Vergangenheit sträflich vernachlässigt. Dies führte nachweislich zu rasantem Klimawandel, hohem Bodenverbrauch und Biodiversitätsverlust. Es ist höchste Zeit, hier endlich radikalere und zugleich aber auch intelligendere Schritte zu setzen.

- a) Im Bereich des **Personenverkehrs** sind wir auf die Studie der Arbeiterkammer (AK) „**Pendlerverflechtungen in der Ostregion**“ [34] gestoßen, die die Kapazitätsengpässe auf der Ostbahn nicht bestätigt. Aus Abb. 44 dieser Untersuchung ist vielmehr ersichtlich, dass hier im **Jahr 2030** durch einen optimierten Fahrzeugeinsatz im Schienenverkehr<sup>9</sup> nur eine **Auslastung** aller Personenzüge in der Spitzenstunde von **unter 60 %** zu erwarten ist. Selbst bei einem Szenario einer Steigerung des öffentlichen Verkehrsanteiles<sup>10</sup> auf 45 % bis 2030 würde diese **Auslastung** nur auf **60 – 70 %** steigen (Abb. 45 dieser Studie). Laut dieser AK - Untersuchung liegt diesen Vorhersagen die Bevölkerungsprognose der ÖROK bis 2030 zugrunde. Die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung wurde dabei aus verständlichen Gründen nicht berücksichtigt, obwohl sie zweifelsohne einen wesentlichen Einfluss sowohl auf die Personen- als auch Gütertransportnachfrage hat. Die genannten Abbildungen stammen aus dem Jahr 2017, in dem das Wirtschaftswachstum in Österreich +2,3 % betrug (Wirtschaftslage und Prognose, WKO, Oktober 2023, [35]). Seitdem haben sich die geopolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen jedoch durch Pandemie, Krieg in der Ukraine und Energiekrise grundlegend geändert, sodass heuer eine Rezession von -0,8 % erwartet wird [35]. In Deutschland zeichnet sich mit -0,6 % ebenfalls eine Rezession ab [35].

Wie dem **ÖBB Geschäftsbericht 2022** (Seite 72, [36]) zu entnehmen ist, war die Transportleistung im Nahverkehr 2022 um etwa 14 % unter dem Niveau von 2019. Zitat aus dem erwähnten Geschäftsbericht: „*Ausschlaggebend für diese Entwicklung dürfte weiter die Inanspruchnahme von Homeoffice gewesen sein.*“.

Aus den obigen Gründen erscheinen uns aus heutiger Sicht selbst die oben genannten prognostizierten Auslastungen von maximal 70 % im Jahr 2030 kaum erreichbar.

- b) Sollte es trotz des sich abzeichnenden abnehmenden Wirtschaftswachstums (siehe vorigen Punkt 5. a)) zu einer Steigerung im **Güterverkehr** kommen, gäbe es Möglichkeiten, diese auch ohne die geplante Flughafenspanne zu bewältigen (Maßnahmen in abnehmender Priorität):
- i. Längere Güterzüge für mehr Kapazitäten: 740 Meter als EU-weiter Standard und Ausweitung auf bis zu 1.000 Meter und Umsetzung der modernen Zugsicherung ETCS bis zum Jahr 2030 (VCÖ Factsheet, S. 4, [37]).
  - ii. Eine Ausweitung der gemeinsamen Führung von Regionalexpresszügen (REX) von Wien Hbf bis Parndorf, konkret z. B. REX 6 nach Bratislava-Petrzalka und REX 62 nach Hegyeshalom, die in Parndorf geteilt würden. Bisher werden schon Züge nach Pamhagen (REX 63) und Wulkaprodersdorf (REX 64) vereint von Wien Hbf bis Neusiedl/See geführt und dort geteilt. Insgesamt bliebe das Angebot an REX-Zügen dabei gleich. Diese Maßnahme beispielsweise würde zusätzliche Güterzüge ermöglichen.
  - iii. In unserer Wahrnehmung sind die Regionalzüge der Linie S60 auf der Ostbahn außerhalb der Morgen- und Abendspitzen nur sehr gering ausgelastet. Eine Reduzierung der Zuganzahl zwischen diesen Verkehrsspitzen würde eine Steigerung des Güterverkehrs während des Tages ermöglichen. Dies wäre eine Anpassung im Sinne der Suffizienz und Effizienz des oben erwähnten Mobilitätsmasterplans des BMK.

---

9 siehe Erklärung dazu ab S. 39 dieser Studie

10 2009 bzw. 2014 betrug dieser Anteil 32%, [34] S. 42

Damit sehen wir eine zwingende Notwendigkeit, den **Umweltbericht** aus dem Jahr 2017 zu überarbeiten. Aus unserer Sicht sind die „Kapazitätsengpässe auf der bestehenden Ostbahn“ entweder nicht zu erwarten oder durch eine **Ertüchtigung der bestehenden Ostbahn** (selbstredend unter Voraussetzung der Realisierung eines bestmöglichen Schutzes der betroffenen anwohnenden Bevölkerung) bzw. **verkehrstechnische Maßnahmen** abwendbar. Würde der Umweltbericht nicht dem aktuellen Stand der Erkenntnisse angepasst werden, könnte sich die Flughafenspange als teure Fehlinvestition herausstellen - immerhin ca. 1,7 Mrd. € laut ÖBB Rahmenplan [38]. Dazu kommen noch die laufenden Erhaltungskosten einer neuen Bahnstrecke. Abgesehen vom finanziellen Schaden würden mit dem Bahnbau auch sinnlos wertvolle landwirtschaftliche Produktionsflächen und Naturräume geopfert werden.

6. Insgesamt haben wir den Eindruck, dass bei der Flughafenspange die Unterstützung des Wachstums des Flughafen Wien im Vordergrund steht. Diese Expansion wird auch von „Austrian Wings“, Österreichs Luftfahrtmagazin, jüngst dokumentiert ([39], Zitat):  
„*Erstes Halbjahr 2023: Deutliches Wachstum am Flughafen Wien*“ und „*Der Umsatz steigt um 45%, das Periodenergebnis um 58% - das sind erfreuliche Zahlen für das Unternehmen und die Aktionäre.*“.  
Klimaschutz, Bodenschutz, Ernährungssouveränität und Erhaltung der Biodiversität – die brennenden Probleme unserer Zeit - bleiben da in unseren Augen auf der Strecke.

Da wir aufgrund der Punkte 2, 3, 4 und 5 dieses Schreibens schwerwiegende Mängel im Umweltbericht 2017 sehen, erachten wir es als notwendig, letzteren als Teil der Strategischen Prüfung der Flughafenspange zu überarbeiten und somit das **Projekt neu zu bewerten**. Außerdem konnten die **Schutzgüter Fläche und Boden** im Umweltbericht 2017 nicht entsprechend dem Leitfaden des BMK aus dem Jahr 2023 [40] gewürdigt werden. Für die Berücksichtigung oder Kompensation aller dieser Mängel halten wir das bevorstehende UVP-Verfahren als nicht geeignet, da darin die Sinnhaftigkeit des Projekts grundsätzlich nicht mehr in Frage gestellt werden kann. Schließlich ist das UVP-Verfahren nach unserem Verständnis keine strategische Prüfung, sondern zielt vielmehr auf eine „umweltverträgliche“ Gestaltung des Projekts und auf eine Minimierung von Schäden ab.

Zusammenfassend sehen wir unsere Bedenken beim Projekt Flughafenspange durch Ihr Schreiben 2023-0.471.893 nicht ausgeräumt.

**Wir ersuchen um eine ganzheitliche wissenschaftsbasierte Analyse.**

Nur durch Öffnung der Politik hin zu mehr **Bürgerbeteiligung** kann aus unserer Sicht eine optimale, von den Bürgern mitgetragene Anpassung an die Herausforderungen unserer Zeit gelingen.

Für weitere Informationen stehen wir gerne zur Verfügung und würden uns über ein persönliches Gespräch sehr freuen.

In Erwartung von konkreten Stellungnahmen zu allen von uns aufgeworfenen Themen und Fragen verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

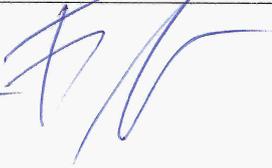
**ARGE – BAHN Trautmannsdorf/L.**

Kontakt: [argebahn@gmail.com](mailto:argebahn@gmail.com)

Bürgerinitiative  
Unser Trautmannsdorf

Renate Kousel  


Trau.Di!  
BI Trautmannsdorf Direkt



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

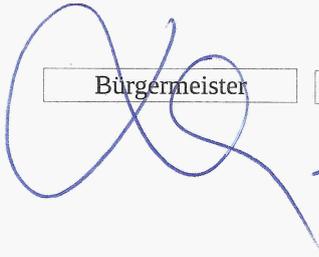


Verein REGINI -  
Regionale Initiative für ein  
lebenswertes Leithatal

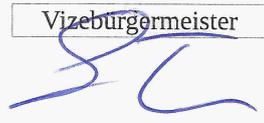


**Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha**

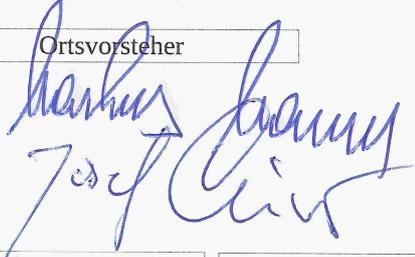
Bürgermeister



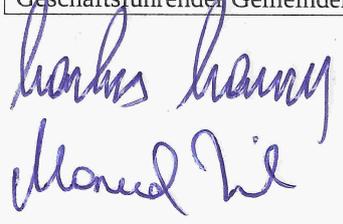
Vizebürgermeister



Ortsvorsteher



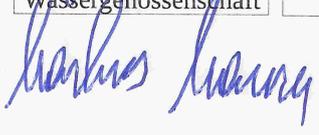
Geschäftsführender Gemeinderat



Ortsbauernrat



Wassergenossenschaft



Jägerschaft



Gemeinderäte

Einst Grassl









HÄSSLER



LK Rat



## Quellen:

- [1] [https://drive.google.com/file/d/1yL4cInQNYaETSe0Wx005auG\\_m-zdlq-x/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1yL4cInQNYaETSe0Wx005auG_m-zdlq-x/view?usp=sharing)
- [2] <https://www.trautmannsdorf-leitha.gv.at/system/web/getDocument.ashx?fileid=3040671&cts=1694516290>
- [3] <https://drive.google.com/file/d/1nvpBIZNI--75aOqqNwRZ9q1ZwFaNAmQ/view?usp=sharing>
- [4] [https://dorfaktiv.at/wp-content/uploads/2023/07/Neubewertung\\_Flughafenspange\\_Endversion\\_an\\_BMK\\_oV\\_230624\\_010539.pdf](https://dorfaktiv.at/wp-content/uploads/2023/07/Neubewertung_Flughafenspange_Endversion_an_BMK_oV_230624_010539.pdf)
- [5] <https://www.trautmannsdorf-leitha.gv.at/system/web/getDocument.ashx?fileid=2899907&cts=1687519996>
- [6] <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/Bundesnormen/20004234/SP-V-Gesetz%2C%20Fassung%20vom%2011.09.2023.pdf>
- [7] <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:36dc7615-8117-4696-98db-af14b0a1c397/umweltbericht.pdf>
- [8] <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/flughafenspange/rund-um-die-planung/printprodukte-flughafenspange/dokument?datei=01+Infoplakat+-+Trasse+Stand+April+2023.pdf>
- [9] <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/flughafenspange/rund-um-die-planung/planunterlagen-flughafenspange?verzeichnis=%C3%9Cbersichtspl%C3%A4ne>
- [10] <https://maps.bev.gv.at/#/center/16.6948,48.0755/zoom/12>
- [11] [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ae531745-5912-42ae-a259-f73f4d229ca5/flughafenspange\\_zusf\\_erklaerung.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ae531745-5912-42ae-a259-f73f4d229ca5/flughafenspange_zusf_erklaerung.pdf)
- [12] [https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/home\\_7/Verkehrsinfrastruktur.pdf](https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/home_7/Verkehrsinfrastruktur.pdf)
- [13] [https://ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA\\_2018\\_II\\_36/BGBLA\\_2018\\_II\\_36.pdfsig](https://ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2018_II_36/BGBLA_2018_II_36.pdfsig)
- [14] <https://www.trautmannsdorf-leitha.gv.at/system/web/GetDocument.ashx?fileId=2467781&cts=1632295239>
- [15] <https://www.trautmannsdorf-leitha.gv.at/system/web/GetDocument.ashx?fileId=2601301&cts=1647601405&useFlipbook=true>
- [16] <https://www.trautmannsdorf-leitha.gv.at/system/web/GetDocument.ashx?fileId=2652561&cts=1655461514&useFlipbook=true>
- [17] <https://www.trautmannsdorf-leitha.gv.at/system/web/GetDocument.ashx?fileId=2842953&cts=1688113589&useFlipbook=true>
- [18] <https://www.trautmannsdorf-leitha.gv.at/system/web/GetDocument.ashx?fileId=2910306&cts=1688113512&useFlipbook=true>
- [19] [https://dafne.at/content/report\\_release/aa85879d-af0f-4273-a1e2-b7f1d7178d41\\_0.pdf](https://dafne.at/content/report_release/aa85879d-af0f-4273-a1e2-b7f1d7178d41_0.pdf)
- [20] <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/uvpsup/beat-karte>
- [21] <https://geometadatensuche.inspire.gv.at/metadatensuche/srv/ger/catalog.search#/metadata/2022c513-fc01-40b6-8841-0d176dd88ea4>
- [22] <https://www.oerek2030.at/kapitel-6/saeule-1>
- [23] [https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen\\_wohnen\\_und\\_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000325.html](https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000325.html)
- [24] <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20191129STO67756/co2-emissionen-des-luft-und-schiffsverkehrs-zahlen-und-fakten-infografik>
- [25] <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/40874/EGR2022.pdf>
- [26] [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz\\_pkm\\_tkm\\_verkehrsmittel.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf)
- [27] <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/36990/EGR21.pdf>
- [28] [https://uba.co2-rechner.de/de\\_DE](https://uba.co2-rechner.de/de_DE)
- [29] <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/economy/20221019STO44572/verkaufsverbot-fur-neue-benzin-und-dieselfahrzeuge-ab-2035-was-bedeutet-das>
- [30] <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-05-klimakrise-nur-mit-wenig-flugverkehr-zu-bewaeltigen>
- [31] [https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2023/VIE\\_Q2\\_2023\\_DE.pdf](https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2023/VIE_Q2_2023_DE.pdf)
- [32] [https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB\\_1-27\\_Versorgungsbilanz-pflanzl\\_2020\\_21.pdf](https://www.statistik.at/fileadmin/publications/SB_1-27_Versorgungsbilanz-pflanzl_2020_21.pdf)
- [33] [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK\\_Mobilitaetsmasterplan2030\\_DE\\_UA.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf)
- [34] <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/api/v1/records/AC16320796/files/source/AC16320796.pdf>
- [35] <https://wko.at/statistik/prognose/prognose.pdf>
- [36] [https://presse.oebb.at/dam/jcr:2f7f0073-5e40-4c27-9016-6f085de5e7e1/OEBB\\_GB2022.pdf](https://presse.oebb.at/dam/jcr:2f7f0073-5e40-4c27-9016-6f085de5e7e1/OEBB_GB2022.pdf)
- [37] <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2019-06-wachstum-des-guetertransports-in-eu-braucht-bahnausbau>
- [38] [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:cdfb7c71-fade-4255-9bbe-03a19aa12a5b/OEBB-Rahmenplan23-28\\_Karte\\_final.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:cdfb7c71-fade-4255-9bbe-03a19aa12a5b/OEBB-Rahmenplan23-28_Karte_final.pdf)
- [39] <https://www.austrianwings.info/2023/08/erstes-halbjahr-2023-deutliches-wachstum-am-flughafen-wien/>
- [40] [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:c1349f1e-d286-4f2f-9bf2-079da6c9b7c1/UVP-Leitfaden\\_Flaeche\\_Boden\\_UA\\_20230613.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:c1349f1e-d286-4f2f-9bf2-079da6c9b7c1/UVP-Leitfaden_Flaeche_Boden_UA_20230613.pdf)

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 13. Oktober 2023 abgerufen.

Verteiler zum Offenen Brief, Oktober 2023: Neubewertung Hochleistungsstrecke Flughafenspange Wien

Kopien ergehen an:

Herrn Bundeskanzler Karl Nehammer: [post@bka.gv.at](mailto:post@bka.gv.at)  
Herrn Vizekanzler Werner Kogler: [werner.kogler@bmkoes.gv.at](mailto:werner.kogler@bmkoes.gv.at)  
Herrn Bundesminister Norbert Totschnig: [norbert.totschnig@bml.gv.at](mailto:norbert.totschnig@bml.gv.at)  
Herrn Bundesminister Magnus Brunner: [buergerservice@bmf.gv.at](mailto:buergerservice@bmf.gv.at)  
Parlamentklubs: [team@oevpklub.at](mailto:team@oevpklub.at), [klub@spoe.at](mailto:klub@spoe.at), [parlamentsklub@fpoe.at](mailto:parlamentsklub@fpoe.at), [dialogbuero@gruene.at](mailto:dialogbuero@gruene.at),  
[kontakt@neos.eu](mailto:kontakt@neos.eu) (z. H. Herrn Abg. z. NR Michael Bernhard)  
Rechnungshof: [office@rechnungshof.gv.at](mailto:office@rechnungshof.gv.at), cc: [info@rechnungshof.gv.at](mailto:info@rechnungshof.gv.at)  
Umweltbundesamt: [office@umweltbundesamt.at](mailto:office@umweltbundesamt.at)  
Frau LH Johanna Mikl-Leitner: [lh.mikl-leitner@noel.gv.at](mailto:lh.mikl-leitner@noel.gv.at)  
Herrn LH-Stellvertreter Stephan Pernkopf: [lhstv.ernkopf@noel.gv.at](mailto:lhstv.ernkopf@noel.gv.at)  
Herrn LH-Stellvertreter Udo Landbauer: [buero.landbauer@noel.gv.at](mailto:buero.landbauer@noel.gv.at)  
Niederösterreichische Umweltschutzorganisation: [post.noewa@noel.gv.at](mailto:post.noewa@noel.gv.at)  
Herrn Abg. z. NÖ Landtag Otto Auer: [auer.otto@aon.at](mailto:auer.otto@aon.at)  
Frau Abg. z. NÖ Landtag Helga Krismer-Huber: [helga.krismer@gruene.at](mailto:helga.krismer@gruene.at)  
Herrn Präsident Abg. z. NR Johannes Schmuckenschlager: [praesidium@lk-noe.at](mailto:praesidium@lk-noe.at)  
MdEP Frau Simone Schmiedtbauer: [simone.schmiedtbauer@europarl.europa.eu](mailto:simone.schmiedtbauer@europarl.europa.eu),  
[simone.schmiedtbauer@stmk.gv.at](mailto:simone.schmiedtbauer@stmk.gv.at)  
Herrn Präsident NR DI Georg Strasser: [g.strasser@bauernbund.at](mailto:g.strasser@bauernbund.at)  
Frau Abg. z. NR Olga Voglauer: [olga.voglauer@gruene.at](mailto:olga.voglauer@gruene.at)  
BMK, Abteilung V/9: [v9@bmk.gv.at](mailto:v9@bmk.gv.at)  
BMK, Abteilung V/10: [v10@bmk.gv.at](mailto:v10@bmk.gv.at)  
BMK, Abteilung V/11: [v11@bmk.gv.at](mailto:v11@bmk.gv.at)  
Volksanwaltschaft: [post@volksanwaltschaft.gv.at](mailto:post@volksanwaltschaft.gv.at)  
Marktgemeinde Trautmannsdorf a. d. Leitha: [sekretariat@trautmannsdorf.at](mailto:sekretariat@trautmannsdorf.at)

Alliance for Nature: [office@AllianceForNature.at](mailto:office@AllianceForNature.at)  
Allrise: [info@allrise.at](mailto:info@allrise.at)  
Aviation Reset: [office@aviationreset.at](mailto:office@aviationreset.at)  
Birdlife Österreich: [office@birdlife.at](mailto:office@birdlife.at)  
Global 2000: [office@global2000.at](mailto:office@global2000.at)  
Greenpeace: [service@greenpeace.at](mailto:service@greenpeace.at)  
Naturschutzbund Österreich: [bundesverband@naturschutzbund.at](mailto:bundesverband@naturschutzbund.at)  
Naturschutzbund Burgenland: [burgenland@naturschutzbund.at](mailto:burgenland@naturschutzbund.at)  
Naturschutzbund Niederösterreich: [noe@naturschutzbund.at](mailto:noe@naturschutzbund.at)  
Naturschutzbund Wien: [wien@naturschutzbund.at](mailto:wien@naturschutzbund.at)  
ÖBV – Via Campesina Austria: [office@viacampesina.at](mailto:office@viacampesina.at)  
Österreichisches Ökologie-Institut: [office@ecology.at](mailto:office@ecology.at)  
SOL: [sol@nachhaltig.at](mailto:sol@nachhaltig.at)  
VCÖ: [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
VKI: [kundenservice@vki.at](mailto:kundenservice@vki.at)  
Virus: [virus.umweltbureau@wuk.at](mailto:virus.umweltbureau@wuk.at)  
WWF: [wwf@wwf.at](mailto:wwf@wwf.at)  
Österreichische Hagelversicherung: [office@hagel.at](mailto:office@hagel.at)  
Scientists for Future Fachgruppe Bodenverbrauch: [bodenverbrauch.at@scientists4future.org](mailto:bodenverbrauch.at@scientists4future.org)  
Frau Em. O. Univ. Prof.<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> phil. Helga Kromp-Kolb: [helga.kromp-kolb@boku.ac.at](mailto:helga.kromp-kolb@boku.ac.at)  
Herrn Em. O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher: [hermann.knoflacher@tuwien.ac.at](mailto:hermann.knoflacher@tuwien.ac.at)  
Herrn Ao.Univ.Prof. Univ. Prof. Mag. Dr. Günter Emberger: [guenter.emberger@tuwien.ac.at](mailto:guenter.emberger@tuwien.ac.at)  
Herrn Prof. Franz Essl, Department für Botanik und Biodiversitätsforschung: [franz.essl@univie.ac.at](mailto:franz.essl@univie.ac.at)  
Herrn Dr. Andreas Baumgarten, Institut für Nachhaltige Pflanzenproduktion, AGES:  
[andreas.baumgarten@ages.at](mailto:andreas.baumgarten@ages.at)  
Frau Univ.-Prof. Ing. Dr. phil. Dr. h. c. Verena Winiwarter, Think Tank zum ÖREK 2030:  
[verena.winiwarter@oeaw.ac.at](mailto:verena.winiwarter@oeaw.ac.at)

ORF: [kundendienst@orf.at](mailto:kundendienst@orf.at)  
ORF-Niederösterreich: [noe.publikum@orf.at](mailto:noe.publikum@orf.at)  
Servus TV: [kontakt@servustv.com](mailto:kontakt@servustv.com)  
PULS4: [contact@prosiebensat1puls4.com](mailto:contact@prosiebensat1puls4.com)  
NÖN: [chefredaktion@noen.at](mailto:chefredaktion@noen.at)  
MeinBezirk.at - Niederösterreich: [niederoesterreich@regionalmedien.at](mailto:niederoesterreich@regionalmedien.at)  
Falter: [redaktion@falter.at](mailto:redaktion@falter.at)  
Kronenzeitung: [office@krone.at](mailto:office@krone.at)  
Kurier: [leser@kurier.at](mailto:leser@kurier.at)  
Der Standard: [redaktion@derStandard.at](mailto:redaktion@derStandard.at)  
Die Presse: [chefredaktion@diepresse.com](mailto:chefredaktion@diepresse.com)  
Wiener Zeitung: [office@wienerzeitung.at](mailto:office@wienerzeitung.at)  
Heute - Redaktionsleitung Niederösterreich: [j.lielacher@heute.at](mailto:j.lielacher@heute.at)  
Österreich: [n.fellner@oe24.at](mailto:n.fellner@oe24.at) , [r.schmitt@oe24.at](mailto:r.schmitt@oe24.at)