

193/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 142/J - NR/1999, betreffend Flughafenkooperation Wien/Bratislava; Eindämmung der Umweltbelastung der Region um Schwechat bzw. Abstandnahme vom Bau einer dritten Landebahn, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 9. Dezember 1999 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich, auf Grund der mir vorgelegten Unterlagen, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Ausbaupläne des Flughafens Wien basieren auf einem Masterplan, der bis zum Jahr 2015 die bedarfsgerechte und den Verkehrsprognosen entsprechende Entwicklung der landseitigen und luftseitigen Kapazitäten des Flughafens ermöglichen soll. Die von einer Expertengruppe mit internationaler Beteiligung erarbeitete Verkehrsprognose sieht wie folgt aus:

Jahresaufkommen der Passagiere:
2000:12,1 Millionen
2005:16,1 Millionen
2010: 20,9 Millionen
2015: 26,5 Millionen

Flugbewegungen:
2000:196.200
2005: 222.200
2010: 262.300
2015: 298.000

Die Prognosen dienen in erster Linie dazu, die rechtzeitige Planung sicherzustellen. Die tatsächliche Durchführung der Bauprojekte erfolgt nur bei entsprechendem Bedarf. Damit ist sichergestellt, daß der Masterplan 2015 kein starres Papier, sondern ein sich den realen Bedürfnissen ständig anpassendes Entwicklungskonzept ist. Nach heutigem Wissensstand erscheinen diese Ausbaupläne durchaus dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen bzw. den Prognosen angepaßt und beinhalten im Wesentlichen folgende Projekte:

- Ökologische Verbesserung der Entwässerung der Piste 16/34
- Entwicklung des „Terminals 2005“ gemeinsam mit der Austrian Airlines Aviation - Group, das im Jahr 2005 im ersten Bauabschnitt fertiggestellt werden soll.
- Tower für die Austro Control GmbH,
- diverse Vorfelderweiterungen,
- Bau eines Officeparks,
- Bau einer Parallelpiste mit Fertigstellungstermin 2010, falls es die Spitzenstundenentwicklung erforderlich macht.

Die Umsetzung dieser Ausbaupläne stellt sicher, dass der Flughafen Wien nicht nur der Wirtschaftsmotor der Region bleibt, sondern diese wichtige Rolle weiter ausbauen kann. Internationale Studien belegen, dass pro 1 Million Passagiere mehr als 1000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Auch aus dieser wirtschaftspolitischen Sicht sind die Ausbaupläne daher positiv zu beurteilen. Die Flughafen Wien AG ist ein börsennotiertes Wirtschaftsunternehmen dessen Verpflichtung es auch aktienrechtlich ist, Investitionen nur zu tätigen, wenn sie sinnvoll sind. Damit ist auszuschließen, dass die Flughafen Wien AG Ausbauten tätigt, die nicht notwendig sind.

Zu Frage 2:

Die unter 1. geschilderten Ausbaupläne werden unter Beachtung aller umweltschonenden Aspekte abgewickelt werden. Der Bau einer Piste muß einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Damit ist sichergestellt, daß die Interessen aller relevanten Verfahrensbeteiligten optimal gewahrt bleiben und nicht nur ausschließlich die Unternehmenspolitik des Betreibers entscheidet.

Zu den Fragen 3 und 4:

Die Entscheidung der Austrian Airlines, der Star Alliance beizutreten, hat aus Sicht der AUA keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien. Im Gegenteil, durch die zu erwartenden Synergien erwartet Austrian Airlines ab Wien neue Märkte zu erschließen.

Zu Frage 5:

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass Transferpassagiere keine eigenen Flugbewegungen verursachen, sondern gemeinsam mit jenen Passagieren in einem Flugzeug sitzen, die in Wien nicht um-, sondern aussteigen. Der derzeitige Anteil in Wien beträgt 27,5%, es wird mit einem Anstieg auf 30% innerhalb der nächsten fünf Jahre gerechnet.

Zu Frage 6:

Ja. Die slowakische Seite hat zwar ein grundsätzliches Interesse an einer Kooperation der Flughäfen Wien und Bratislava, knüpft jedoch diese Kooperation u.a. an die Voraussetzungen einer Aufgabenverteilung der beiden Flughäfen, einer raschen Direktanbindung der beiden Flughäfen an die Schiene und weiters der Schaffung je einer hochrangigen Straßenverbindung südlich und nördlich der Donau. Diese Vorstellungen der slowakischen Seite werden zur Zeit geprüft.

Zu Frage 7:

Nach den mir vorliegenden Informationen kann davon ausgegangen werden.

Zu Frage 8:

Die Flughafen Wien AG bemüht sich seit 1990 um eine verstärkte Kooperation mit dem Flughafen Bratislava. Die ständig wechselnden personellen Zuständigkeiten in der Slowakei haben neben Sachproblemen bisher den erfolgreichen Abschluß dieses Projektes verhindert. Eine Kooperation des Flughafens Wien mit dem Flughafen Bratislava ist aus heutiger Sicht zwar sehr zu begrüßen, wird jedoch nicht als echte Alternative zum Bau einer Parallelpiste gesehen, und zwar vor allem aus folgenden Gründen:

- Die Entfernung Bratislava-Wien ist für Geschäftreisende zu weit.
- Die Verkehrsverbindung ist derzeit denkbar schlecht.
- Der Straßenverkehr würde durch den Transport der Fracht nach Wien erheblich belastet werden.
- Arbeitsplätze gingen in Wien - Schwechat verloren.

Zu Frage 9:

Das Thema „Kooperation der Flughäfen Wien und Bratislava“ war Gegenstand mehrerer Treffen und Besprechungen auf Ministerebene. Als Ergebnis eines dieser Verkehrsministertreffen wurde eine „Gemischte Kommission“ zur Entwicklung der Zusammenarbeit der beiden Flughäfen eingesetzt. Dieser Kommission gehören drei österreichische und drei slowakische Vertreter an. Weiters hat unmittelbar nach Amtsantritt des neuen Vorstandes der Flughafen Wien AG im Oktober 1999 ein Gespräch mit den Verantwortlichen des Flughafen Bratislava stattgefunden, welches nach Auskunft der Flughafen Wien AG in sehr freundlicher und konstruktiver Atmosphäre verlaufen ist.

Zu Frage 10:

Für den Flughafen Wien sollten alle Formen der Kooperation vorstellbar sein, wobei allerdings jede Kooperation eine gewisse Einschränkung der Eigenständigkeit beider Partner beinhaltet.

Zu Frage 11:

Sobald konkrete Verhandlungsergebnisse vorliegen, werde ich dafür Sorge tragen, dass die Öffentlichkeit über die Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava umfassend informiert wird.

Zu den Fragen 12, 13 und 14:

Bereits unmittelbar nach der Erlangung der Eigenständigkeit der Slowakei im Jahr 1993 wurde die Frage nach einer optimalen Verbindung zwischen Wien und Bratislava sowie den beiden Flughäfen untersucht. Nach wie vor stellt eine kurze, neu zu errichtende Verbindung zwischen Flughafen Wien und der Ostbahn im Zusammenhang mit der inzwischen fertiggestellten Hochleistungsstrecke Parndorf - Kittsee - Bratislava - Petrzalka die optimale Lösung auf österreichischer Seite dar. Es

ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die weitere Entwicklung des Verkehrsangebotes von der zukünftigen Gestaltung der Verkehrsnetze auf slowakischer Seite - wie Ausbau der Eisenbahninfrastruktur mit Anbindung des Flughafens Ivanka und Ausbau des innerstädtischen Verkehrs - abhängig ist.

Die Eisenbahninfrastruktur im Raum südöstlich von Wien wird derzeit in einem vom Bund und den beteiligten Bundesländern getragenen Planungsverfahren eingehend untersucht. Dabei werden die gegenseitigen Einflüsse von Güterverkehr, Personenfern- und Nahverkehr unter Einbeziehung einer optimalen Einbindung des Flughafens Wien sowie der Güterverkehrsanlagen im Raum Wien besonders berücksichtigt und alle Verkehre von bzw. nach Süden und Osten (Ungarn, Slowakei) einbezogen.

Das Trassenauswahlverfahren einer Neubaustrecke Wien - Flughafen Wien - Wampersdorf kann erst finalisiert werden, wenn der Abschlussbericht dieses Planungsverfahrens vorliegt. Erst danach kann, nach Vorliegen der Vorschlagstrasse, eine entsprechende Kostenbewertung durchgeführt werden. Eine Verkehrsverbindung zwischen den Güterverkehrsanlagen im Raum Wien und dem Raum Bratislava ist - entsprechend den prognostizierten Verkehrszuwächsen - nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen in ausreichender Kapazität gegeben.

Zu Frage 15:

Wie eine Studie von Prof. Fricke aus Berlin (1998) für die Stadt Wien ergeben hat, würde ein Nachtflugverbot zu keinen Erleichterungen führen, da der Verkehr in den Randzeiten (Einschlaf- und Aufwachzeiten) überproportional zunehmen würde. Zwischen 22.30 Uhr und 06.00 Uhr besteht bereits ein Nachtflugverbot für sogenannte „Kapitel II - Flugzeuge“. In der Nacht bestehen außerdem bestimmte flugbetriebliche Einschränkungen, gewisse lärmsensible Gebiete nicht zu überfliegen.

Im Jahr 1998 wurden am Flughafen Wien im Durchschnitt 30 Flugbewegungen (=6,7%) in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr durchgeführt. Am Flughafen München sind derzeit 38 Flugbewegungen in dieser Zeit zulässig. Am Flughafen Köln finden ca. 80 Flugbewegungen pro Nacht statt. Festzuhalten ist, dass mit sogenannten generellen Nachtflugverboten stets Ausnahmegewilligungen in größerer oder kleinerer Zahl einhergehen.

Zu Frage 16:

Die Lärmemissionswerte des Flugverkehrs nehmen ständig ab und liegen bei Vergleichswerten (z.B. im Stadtgebiet) unter jenen des Straßenverkehrs. Ein Fluglärmgesetz macht nur dann Sinn, wenn auch überregionale Raumordnungsmaßnahmen damit verbunden sind. Gemäß der österreichischen Verfassung liegt jedoch die Raumordnungskompetenz bei den Ländern.

Zu den Fragen 17, 18, 19 und 20:

Die Überprüfung und Überwachung aller, den Flughafen Wien im Instrumentenflugbetrieb an- und abfliegenden Luftfahrzeuge wird mittels des Flight Track and Noise Monitoring Systems (FANOMOS) durchgeführt. Jede einzelne Flugspur wird auf Abweichungen hinsichtlich Flugweg und Flughöhe mittels Radaraufzeichnung überwacht. Die Lärmbelastung wird unter Verwendung von 12 Fluglärmmeßstellen kontrolliert. Alle anfliegenden Luftfahrzeuge befinden sich in der Anflugphase unter ständiger Radarüberwachung der österreichischen Flugsicherung (Austro Control GmH). In den letzten Jahren wurden bei diesen Überprüfungen bei Starts ca. 0,5% Abweichungen registriert, welche zum größten Teil aus Gründen der Flugsicherheit erfolgten. Bei Landungen wurden keine Abweichungen festgestellt, da diese mit Hilfe von Flugsicherungseinrichtungen (praktisch vollautomatisch) durchgeführt werden. Was die Lärmmessungen anlangt, wurde in den letzten Jahren eine Abnahme der einzelnen Maximalpegel festgestellt, was vor allem auf Lärmtechnische Verbesserungen bei den Luftfahrzeugen zurückzuführen ist.

Zu Frage 21:

Eine weitere Verbesserung der „Flugschneisen“ bei Instrumentenanflügen ist nach dem gegenwärtigen Stand der Technik der Präzisionsanflughilfen nicht möglich. Anflüge werden schon weit vor dem Aufsetzpunkt (ca. 20km) von der Flugverkehrskontrolle auf das Instrumentenlandesystem (ILS) "afgefädelt". Bis zum Aufsetzen erfolgt dann keine Richtungsänderung mehr. Bezüglich Abflugstrecken ist Wien seit Juli 1998 einer der Vorreiter in Europa bei der FMS/RNAV Technologie, welche es dem Flugverfahrensplaner ermöglicht, eine Optimierung der Streckenführung, vor allem was die Lärmproblematik betrifft, zu erreichen. Für Wien kann daher festgehalten werden, dass seitens der Flugverfahrensplanung der Austro

Control GmbH alles unternommen worden ist, um eine Lärmbelastung der Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Zu einer weiteren Reduzierung der Lärmbelastung wird es dann kommen, wenn die Triebwerkstechnologieentwicklung die Lärmemissionen weiter verringert, so wie das in den vergangenen beiden Jahrzehnten eindrucksvoll geschehen ist: 1980 betrug die Fluglärmzone mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 66 dB(A) 34 km², 1998 war sie auf 14, 8 km² verkleinert. Im gleichen Zeitraum haben die Flugbewegungen um 180 Prozent zugenommen. Die derzeit in Umsetzung befindliche Umrüstung der AUA - Flotte von MD 80 auf Airbus wird für das Umland des Flughafen Wien eine weitere spürbare Erleichterung bringen. Zusätzlich fördert die Flughafen Wien AG in den Anrainergemeinden den Einbau von Lärmschutzfenstern in bestehende Gebäude.

Zu Frage 22:

Auf Grund der Technologieentwicklung bei Triebwerken und auf Grund neuer Anflug - verfahren, die in einigen Jahren möglich sein werden, wird sich die Fluglärmsituation für die Bevölkerung praktisch nicht verschlechtern.

Zu Frage 23:

Diese Frage ist mit nein zu beantworten. Eine dritte Piste würde - egal welche der Varianten gebaut wird - eine Entlastung der westlichen Bezirke sowie der Bezirke 4, 10 und 11 bringen.

Zu Frage 24:

Zu a) Seit 1997 ist es im - nach Einstimmigkeitsprinzip entscheidenden - zuständigen Gremium (ECOFIN) zu keinerlei Fortschritt betreffend die Abschaffung der obligatorischen Mineralölsteuerbefreiung der Zivilluftfahrt durch Novellierung der EU - Mineralölsteuer - Richtlinie gekommen, da sich die vom Flugtourismus profitierenden EU - Südstaaten und die aus Kohäsionsgründen am Flugverkehr interessierten EU - Randstaaten dagegen ausgesprochen haben. Aus einer 1999 veröffentlichten diesbezüglichen Studie der Kommission der EU geht ferner hervor, dass eine einseitige bzw. auf den EU - Inlandsverkehr beschränkte Kerosinbesteuerung nur geringe Umwelteffekte aber umso größere

Wettbewerbsverzerrungen zulasten der EU - Luftverkehrsunternehmen nach sich ziehen würde.

Zu b) Die 33. Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat 1998 in Entsprechung des Art. 2(2) des KYOTO - Protokolls das ICAO - Umweltkomitee CAEP beauftragt, bis zur nächsten ICAO - Generalversammlung 2001 u. a geeignete „economic instruments“ zu erarbeiten. Die diesbezügliche CAEP - Expertengruppe WG5 („Market Based Options Group“) formuliert derzeit u.a. auch einen Vorschlag für eine weltweite Kerosinbesteuerung, der Ende 2000 den CAEP - Entscheidungsgremien vorgelegt werden soll.

Zu Frage 25:

Das CAEP - Arbeitsprogramm wurde seitens der EU - Staaten unter der österreichischen EU - Präsidentschaft im zweiten Halbjahr 1998 gegen großen Widerstand der am Ferntourismus bzw. der Erdölproduktion interessierten ICAO - Staaten durchgesetzt. Die Mitarbeit Österreichs im CAEP wird weiterhin als wichtiger Schwerpunkt gesehen.