

142/J XXI.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Petrovic, Brosz, Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend Flughafenkooperation Wien/Bratislava; Eindämmung der Umweltbelastung der Region um Schwechat bzw. Abstandnahme vom Bau einer dritten Landebahn

Die BewohnerInnen der Ortschaften rund um den Flughafen Schwechat leiden seit Jahren unter der Zunahme der Lärm - und Umweltbelastungen bedingt durch den ständig anwachsenden Flugverkehr von und nach Schwechat.

Im Masterplan 2015 der Flughafen Wien AG in dem der Bau einer dritten Piste vorgesehen ist, wird von enormen Wachstumsmöglichkeiten insbesondere im Bereich des Ostgeschäfts der AUA ausgegangen. Dieses Zukunftsszenario hat sich durch die Entscheidung der AUA für die Allianz mit der Lufthansa, die ihrerseits stark im Ostgeschäft tätig ist, allerdings in Luft aufgelöst. Die wesentlichen Drehscheiben für den Ostverkehr der Star Alliance werden weiterhin die deutschen Flughäfen etwa Frankfurt/M oder München - bleiben.

Die Flughafen Wien AG war über die Allianz - Entscheidung der AUA „nicht glücklich“ (APA 327, 23. Sept. 99), da eine Entscheidung für das Bündnis Delta/Air France für den Flughafen Schwechat höhere Wachstumsmöglichkeiten geboten hätte. Dennoch will der Vorstand der Flughafen Wien AG am geplanten Ausbau des Flughafens festhalten, was jedoch eher einer Trotzreaktion denn einer rationalen betriebswirtschaftlichen Entscheidung entspricht.

Die Flughafen Wien AG scheint aber auch nicht gewillt zu sein, im Interesse der betroffenen AnrainerInnen die Kooperationsmöglichkeiten mit dem Flughafen Bratislava zu nützen, um auch auf diese Weise den weiteren Ausbau von Schwechat überflüssig zu machen.

Organisiert vom Wiener „Institut für den Donaauraum und Mitteleuropa“ fand am 2. und 3. November 1999 in den Räumlichkeiten der österreichischen Botschaft in Bratislava ein Symposium statt, an dem über 100 Personen aus der Slowakei und Österreich teilnahmen - sowohl aus den politisch - administrativen als auch aus dem technisch - fachlichen bzw. wissenschaftlichen Bereich. Unter anderem wurde erörtert, dass der Flughafen Bratislava nach dem Zerfall des ehemaligen Ostblocks bedeutende Verringerungen des Flugaufkommens zu verzeichnen hatte und auch derzeit über beträchtliche freie Kapazitäten verfügt.

Schwechat hat mit zwei Pisten rund 11 Millionen Fluggäste pro Jahr, Bratislava mit ebenfalls zwei Pisten rund 350 000; das Terminal ist für 1,8 Millionen Personen ausgebaut. Es handelt sich dabei um real existierende freie Kapazitäten, da vor ca. 10 Jahren die Frequenz fast viermal so groß war und erst nach der „Wende“ absank.

Offenkundig ist die Tatsache, dass die Distanz zwischen den Städten Bratislava und Wien kaum größer ist als die mancher europäischer Flughäfen zu „ihrer“ Stadt (z.B. München). In Verbindung mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den beiden Städten (z.B. Schnellbahnverbindung, die diesen Namen verdient) bietet sich eine Kooperation der beiden Städte in Sachen Flugverkehr förmlich an. Die Einrichtung attraktiver Zugverbindungen ist überdies unabhängig von der Frage der Kooperation der Flughäfen eine absolute verkehrspolitische Priorität für die Ostregion.

Ungeachtet dieser Kooperationsmöglichkeiten schreiten Planungen des Flughafens Wien betreffend die Errichtung einer dritten Piste mit extremem Flächenbedarf und absehbaren zusätzlichen Belastungen voran. Seitens der Organe des Wiener Flughafens wird nachwievor argumentiert, dass die Prognosen für Schwechat starke Zuwachsraten aufweisen und dass daher die Pistenerweiterung unumgänglich sei.

Maßgebliche Verantwortliche des Flughafens Bratislava beklagen, dass offenbar seitens der Betreiber des Flughafens Schwechats keine echte partnerschaftliche Kooperation angestrebt werde. Insbesondere geht es dabei um die Beibehaltung der rechtlichen und ökonomischen Eigenständigkeit des Flughafens Bratislava, welche von österreichischer Seite dem Vernehmen nach abgelehnt wird.

Die unterfertigten Abgeordneten gehen davon aus, dass das Recht der rund um Schwechat ansässigen Bevölkerung auf einigermaßen erträgliche Lebens - und Umweltbedingungen erheblich höher wiegt als rein ökonomische Interessen der Betreiber des Schwechater Flughafens. Die betrieblichen Entwicklungskonzepte sind der ansässigen Bevölkerung im Detail nicht bekannt. Insbesondere hat es den Anschein, dass die Erweiterungskonzepte und -kleingeschriebenen Prognosen nachwievor - und trotz der Star Alliance - Entscheidung der AUA - davon ausgehen, Schwechat zu einem Drehkreuz im internationalen Flugtransit zu machen. Es geht also nicht ausschließlich um den von und nach Österreich gerichteten Flugverkehr. In Anbetracht der ausufernden Verkehrsbelastungen in der Ostregion hätten derartige Unternehmenskonzepte politisch wohl keine Legitimität.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE:

1. Wie beurteilen Sie als für die Verkehrsplanung zuständiger Minister die Ausbaupläne für den Flughafen Wien Schwechat?
2. Halten Sie es für politisch vertretbar, ökologisch extrem belastende Ausbauvorhaben ausschließlich auf Basis von Unternehmensprognosen zu erörtern, während der Inhalt der Unternehmenspläne bzw. die Hintergründe der prognostizierten Steigerungen ausschließlich im Bereich Unternehmenspolitik der Betreiber verbleiben? Wenn nein, was gedenken Sie zu tun?
3. Halten Sie den Bau der dritten Piste nach der Entscheidung der AUA für die Star Alliance für notwendig?

4. Halten Sie eine Redimensionierung der Ausbaupläne des Flughafens Wien Schwechat nach der Star Alliance - Entscheidung der AUA für angebracht?
5. Welchen Anteil hat der von und nach a) Österreich und b) Wien Schwechat gehende Flugverkehr in Relation zu Transitbewegungen in den Prognosen für die nächsten fünf Jahre?
6. Sind Ihnen die Ergebnisse der Tagung vom 2. und 3. November 1999 der österreichischen Botschaft in Bratislava bekannt? Wenn ja, welche verkehrspolitischen Schlüsse ziehen Sie daraus?
7. Ist es zutreffend, dass der Flughafen Bratislava über beträchtliche freie Kapazitäten verfügt?
8. Wie stehen Sie zu einer verstärkten Kooperation des Flughafens Wien - Schwechat mit dem Flughafen Bratislava? Ist diese Kooperation in Ihren Augen eine Alternative zum Bau einer dritten Piste am Flughafen Wien - Schwechat ? Wenn ja, was werden Sie tun, um die Betreiber des Schwechater Flughafens in diese Richtung zu bewegen? Wenn nein, warum nicht?
9. Welche Initiativen haben Sie bislang gesetzt, um eine verstärkte Kooperation zwischen den beiden Flughäfen einzuleiten?
10. Ist es zutreffend, dass eine Kooperation Schwechat - Bratislava und damit eine Verteilung der Umweltbelastungen einerseits und des ökonomischen Nutzens andererseits daran scheitert, dass seitens des Schwechater Flughafens die Beibehaltung der Eigenständigkeit des Flughafens Bratislava nicht akzeptiert wird? Werden Sie mit den Verantwortlichen diesbezüglich in Kontakt treten?
11. Werden Sie dafür Sorge tragen, dass die Bevölkerung der Region um Schwechat über die Kooperationsmöglichkeiten Bratislava - Schwechat und über die mangelnde Notwendigkeit einer dritten Landebahn ausreichend informiert wird?
12. Wie beurteilen Sie die bisher vorliegenden Pläne für eine schnelle Bahnverbindung zwischen den beiden Flughäfen?
13. Welche Variante für eine Bahnverbindung halten Sie für die geeignetste und bis wann könnte sie zu welchen Baukosten fertiggestellt sein?
14. Welche Bedeutung haben bei der Planung der Bahnverbindung a) der Schienengüterverkehr, b) der Frachtterminal Inzersdorf bzw. c) der Terminal Bratislava?
15. Zur Zeit gibt es kein rechtlich verbindliches Nachtflugverbot am Flughafen Wien - Schwechat. Hunderttausende Betroffene in den Anflugschneisen werden immer wieder empfindlich in ihrer Nachtruhe gestört.

Befürworten Sie die Einführung eines rechtlich verbindlichen Nachtflugverbots für den Flughafen Wien - Schwechat? Wenn nein, warum nicht?

16. Wie beurteilen Sie die Notwendigkeit eines Fluglärmgesetzes?
17. Lassen Sie regelmäßig überprüfen, ob die vorgeschriebene Mindesthöhe von den einfliegenden Flugzeugen eingehalten wird? Wenn ja, in welcher Form und wie oft lassen Sie die Mindesthöhe überprüfen und welche Untersuchungsergebnisse haben Sie dabei in den Jahren 1998 und 1999 erhalten?
18. Lassen Sie regelmäßig die Einhaltung der vorgeschriebenen maximalen Lärmpegel überprüfen? Wenn ja, in welcher Form und wie oft lassen Sie die Lärmbelastung überprüfen und welche Untersuchungsergebnisse haben Sie dabei in den Jahren 1998 und 1999 erhalten?
19. Wie hoch sind die Mindestflughöhen für Flugzeuge in bestimmten Entfernungen vom Flughafen Wien - Schwechat und wodurch ist sichergestellt, dass es zu keinen Unterschreitungen der Mindestflughöhen kommt?
20. Wie oft wurde in den Zeiträumen a) 1.1. - 31.3.99, b) 1.4. - 30.6.99 und c) 1.7. - 30.9.99 die erlaubten Mindestflughöhen unterschritten bzw. der zulässige Grenzwert für die Lärmbelastung überschritten? Wie lauteten die Zahlen für die Vergleichszeiträume in den Jahren 1996, 1997 und 1998?
21. Welche Möglichkeiten sehen Sie, durch eine weitere Verbesserung der Flugschneisen die Lärmbelästigung der Bevölkerung zu reduzieren?
22. Wie wird sich die Fluglärmsituation entwickeln, sollte es tatsächlich zu den im Masterplan 2015 der Flughafen AG vorgesehenen Steigerungsraten kommen?
23. Würde die geplante dritte Piste Anflüge über den Westen Wiens erforderlich machen? Wenn ja, in welchem Ausmaß?
24. Wie beurteilen Sie den aktuellen Verhandlungsstand auf a) europäischer und b) internationaler Ebene zur Abschaffung der Steuerbefreiung für Kerosin?
25. Welche Initiativen hat die österreichische Bundesregierung in den vergangenen zwei Jahren diesbezüglich gesetzt und welche Initiativen planen Sie?