

**15200/AB XXIV. GP**

Eingelangt am 06.09.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.500/0013-I/PR3/2013  
DVR:0000175

Wien, am . September 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.<sup>in</sup> Moser, Freundinnen und Freunde haben am 8. Juli 2013 unter der **Nr. 15505/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zukunft des Flugverkehrs in und über Oberösterreich sowie seiner Boden-Anbindung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

➤ Welche Flugstraßen/Luftfahrtkorridore führen derzeit über Oberösterreich?

Nach Auskunft der Austro Control GmbH (ACG) kann folgendes mitgeteilt werden:

Über Oberösterreich verlaufen nachfolgende ATS Strecken:

Q109, ab VENEN, eine Anflugstrecke nach Wien; L/UL175; T703; Q104; Q105; UL850; L/UL610; M141; Abflugstrecke MOTIX aus Wien, die nordöstlich von Linz in den L610 mündet; L/UL174; L/UL856; L/UL851 (ab Linz T161); L/UL604; L/UL725; L/UL605; Q118, Z/UZ33; Y49; Y703; L868; Q113; T700, Y700; Q112, Y/UY563, sowie alle Abflugrouten aus Linz.

Nacht ATS Strecken (23:00 – 05:00UTC bzw. 22:00 – 04:00UTC Sommer):  
UQ254; UQ301; UQ984.

Night Direct Routings (23:00 – 05:00UTC bzw. 22:00 – 04:00UTC Sommer):  
GOLVA – SUBEN; MUREG – SUBEN; NIDLO – SUBEN; NIDLO – RENKA; NIDLO – LAMSI; LAMSI – DIVAL; LAMSI – MAREG; LAMSI – TOVKA; AKIMA – MAREG; AKIMA – TOVKA; MORED – LEDVA; MIKOV – SBG; AKIMA – LEDVA; ABUDO – DIVAL; MORED – ABLOM; MAREG – SBG; ARSIN – SBG; MORED – DIVAL; ESEGA – SASAL; MALUG – UPEGU; ABUDO – DETSA; GOMIG – GOTAR, SUNIS – TITIG, NIDLO – TITIG, DIPSA – SIMBA, GOMIG – MUREG.

#### Zu Frage 3:

- Welche sonstigen Veränderungen (räumlich und bei der Zahl der Bewegungen) bei Flugrouten in a) Oberösterreich, b) Österreich sind im Zusammenhang mit der bisherigen Implementierung des „Free Route“-Luftraumkonzepts im österreichischen Luftraum bereits erfolgt?

Wie die ACG mitteilt, hat die ACG im Oktober 2012 als eine der ersten europäischen Flugsicherungen einen Free Route Luftraum, zunächst beschränkt auf die Nachtstunden, eingeführt. Ein Free Route Luftraum soll durch direktere Flugwege Strecken verkürzen, Schadstoffemissionen reduzieren und die Kosten für Airlines durch geringeren Kerosinverbrauch senken. Es wird dabei nicht mehr zwingend über eine Strecke geflogen (z.B.: Graz-Linz = Strecke L/UL604), sondern von einem Einflugspunkt z.B. im Großraum Graz (NIDLO, MUREG, GOLVA) direkt zum entsprechenden Ausflugspunkt aus (Ober-)Österreich (AKIMA, SUBEN, RENKA, LAMSI).

Eine Evaluierung der Verkehrsströme erfolgt durch die Eurocontrol. Die konkrete Flugplanung obliegt grundsätzlich den Airlines.

#### Zu Fragen 2 und 4:

- Trifft es zu, dass künftig eine höhere Zahl an Flugbewegungen im Korridor über dem Oberösterreichischen Zentralraum konzentriert werden soll? Wenn ja, aus welchen Gründen?
- Welche sonstigen Veränderungen (räumlich und bei der Zahl der Bewegungen) bei Flugrouten in a) Oberösterreich, b) Österreich sind im Zusammenhang mit der vorgesehenen weiteren Implementierung des „Free Route“-Luftraumkonzepts im österreichischen Luftraum zu erwarten?

Wie die ACG mitteilt, soll – insbesondere aufgrund der sich durch die Verkürzung der Flugwege ergebenden Vorteile – das Free Route Luftraumkonzept 2014 für den oberen Luftraum (ab 34.500 Fuß) auf einen 24-Stunden-Betrieb ausgeweitet werden. Darüber hinaus wurde in

Zusammenarbeit mit den benachbarten Flugsicherungen aus Deutschland und Slowenien eine weitere, grenzüberschreitende Free Route Initiative gestartet, die zu zusätzlichen Optimierungen führen soll (Schaffung von attraktiven Anbindungen, Streckenverkürzungen, Schadstoffreduktion) und voraussichtlich ebenfalls 2014 umgesetzt wird. Generell ist auf Grund der internationalen Entwicklungen derzeit mit keiner relevanten Steigerung des Überflugverkehrs zu rechnen.

Zu Frage 5:

- *Welche Veränderungen (räumlich und bei der Zahl der Bewegungen) bei Flugrouten in a) Oberösterreich, b) Österreich sind abseits der weiteren Implementierung des „Free Route“-Luftraumkonzepts im österreichischen Luftraum in nächster Zeit vorgesehen bzw. zu erwarten?*

Wie die ACG mitteilt, sollen gemäß Vorgaben der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) und von Eurocontrol in Zukunft alle Flughäfen mit modernen, satellitengestützten An- und Abflugverfahren ausgestattet werden. Derzeit sind satellitengestützte RNAV-Verfahren für die Bundesländerflughäfen Linz, Salzburg, Graz und Klagenfurt in Ausarbeitung.

Zu Frage 6:

- *Wie kommt es dazu, dass der Flughafen Linz für 2012 eine Zunahme der Flugbewegungen ausweist, die Austro-Control (z.B. in ihrem Geschäftsbericht 2012) für dasselbe Jahr jedoch einen deutlichen Rückgang der Flugbewegungen am Flughafen Linz?*

Wie die ACG mitteilt, handelt es sich bei den vom Flughafen veröffentlichten Zahlen, die eine leichte Zunahme bei den Flugbewegungen aufweisen, ausschließlich um Linien- und Charterverkehr. Bei der von der ACG veröffentlichten Zahl der Landungen sind neben Linie und Charter auch Business Aviation, General Aviation und militärische Flugbewegungen beinhaltet.

Zu Frage 7:

- *Wie erklären Sie die Nachteile für die große Mehrheit der ÖBB-Fahrgäste (und insbesondere auch die Fahrgäste im Nah- und Regionalverkehr), die nicht zu den Flugpassagieren am Linzer Flughafen gehören, durch die geplante viergleisige Verschwenkung auf eine über den Flughafen verlaufende längere Strecke samt Kurven anstelle der derzeitigen, schnurgeraden Strecke Linz-Wels?*

Die künftige viergleisige Trassenführung über den Flughafen Linz Hörsching ermöglicht einen direkten Halt mit kurzen Wegebeziehungen in das Flughafengebäude bzw. zu den Betrieben im unmittelbaren Flughafen-Umfeld. Diese Trassenführung hat eine Streckenverlängerung von ca. 330 Meter zur Folge, daraus resultieren Fahrzeitverlängerungen von ca. 10 Sekunden im Regionalverkehr bzw. von ca. 5 Sekunden im Personenfernverkehr. Die Trassenführung über den Flughafen erlaubt ebenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Warum sollen alle vier Gleise als zum Flughafen verschwenkte Trasse neu gebaut werden, anstatt die beiden schnurgeraden Bestandsgleise zu belassen?
- Um welche ungefähre Summe wird das Gesamtprojekt durch viergleisigen Neubau statt einer 2plus2-Lösung verteuert?

Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens im Jahr 2006 wurden mehrere Trassenvarianten auf deren Auswirkungen in den Bereichen Verkehr & Technik, Raum & Umwelt sowie Kosten & Kostenrisiken hin überprüft. Es zeigte sich, dass bei einer Trassenvariante mit zwei Gleisen in Bestandslage (=HL1-Strecke) und zwei Neubaugleisen (=HL2-Strecke) über den Flughafen eine Verinselung des derzeitigen Siedlungsbereiches von Pasching südlich der Westbahnstrecke sowie von Teilen der Ortschaften Breitbrunn und Aistental (in der Gemeinde Hörsching) mit Belastungen von Norden und Süden entstehen würde.

Durch die viergleisige Trassenführung über den Flughafen – außerhalb des Siedlungsbereiches von Pasching – wird eine Verinselung vermieden, Lärmeinwirkungen reduziert und es ergeben sich positive Entwicklungspotenziale im Bereich der örtlichen Raumplanung durch die Aufhebung der bestehenden Trenneffekte.

Das Trassenauswahlverfahren wurde in den Jahren 2007/2008 durch unabhängige Experten überprüft und die Trassenentscheidung der ÖBB (viergleisige Westbahn über den Flughafen Linz Hörsching) bestätigt.

Zu den Fragen 10 und 11:

- Was können Sie den in der Region kursierenden Aussagen entgegenhalten, wonach es beim ÖBB-Projekt Einbindung Flughafen Linz vor allem um die (schon im aktuellen Rahmenplan mit sehr viel Geld enthaltenen) Grundstücksablösen gehe und dass diese Grundstücksablösen überhaupt der Hauptzweck dieses Projekts seien?
- Welcher Anteil an den Kosten der betreffenden Abschnitte „Linz-Jetzing“ (laut Rahmenplan im Zeitraum 2013-18 56,8 Mio. Euro) und „Jetzing-Marchtrenk“ (laut Rahmenplan im Zeitraum 2013-18 119,4 Mio. Euro) allein für „Planung“ entfällt jeweils auf a) Planungskosten im engeren Sinn, b) Grundstücksablösen?

Der Hauptzweck des Projektes Linz-Marchtrenk ist die Kapazitätssteigerung durch den viergleisigen Ausbau der Westbahn im Abschnitt Wien – Wels als Bestandteil des TEN 17-Korridors Paris – München – Wien – Bratislava. Grundstücksablösen sind eine notwendige Voraussetzung für die Realisierung eines Projektes. Von den Planungskosten des Projektes Linz – Jetzing entfallen rund 23% und von jenen des Projektes Jetzing - Marchtrenk rund 25% auf die Grundeinlösekosten.

Zu Frage 12:

- Aussagen aus der Luftfahrtbranche zufolge ist die Entwicklung des Flughafens Linz zu einem Frachtflugterminal für München und Wien beabsichtigt, um die rückläufigen Perspektiven im Passagierflug ab/nach Linz auszugleichen und um an den Flughäfen

*München bzw. Wien Kapazitäten freizumachen und Nachtflugregelungen leichter einhalten zu können. Dies soll auch ein zentraler Grund des durch Bedarf infolge Passagierzahlen nicht begründbaren Hochleistungs-Schienenanschlusses des Flughafens Linz sein. a) Welche Pläne und Vorhaben sind Ihnen dazu bekannt? b) Welche Konsequenzen hätte Fracht- und damit Nachtflugbetrieb für die nächtliche Fluglärmbelastung in der Flughafenregion rund um Linz-Hörsching? c) Welchen Mehrwert hat das Auslegen der Schienenanbindung Flughafen Hörsching auf Hochgeschwindigkeit, wenn es längerfristig vorrangig um Zu- und -abtransport zu Frachtflügen geht?*

Wie mein Haus mitteilt, sind zu diesen Fragestellungen betreffend Frachtflugterminal derzeit keine konkreten Ausbaupläne bekannt.

Zu den Fragen 13 bis 15:

- Von regionalen Politikern wird zusätzlich zum bereits mit vielen hundert Mio Euro Kosten verbundenen Projekt der Verlegung Linz-Wels über den Flughafen eine Einhausung im Raum Leonding um mindestens 27 Mio. Euro befürwortet, diese Forderung sollte Medienberichten von April 2013 zufolge an Sie herangetragen werden. Wie stehen Sie zu diesem Einhausungs-Projekt und welche Zusagen haben Sie diesbezüglich z.B. dem OÖ Verkehrslandesrat gegenüber bereits gegeben?
- Besteht nicht das Risiko, dass die Bauarbeiten für ein Projekt wie in Frage 13 skizziert auf Jahre deutliche Fahrzeitverluste und somit im weiten Umkreis Beeinträchtigungen des eigentlich geplanten ÖBB-Taktfahrplans bis hin zu den Plänen für die Schnellverbindungen Frankfurt-Wien führen würden?
- Falls nein, wie stellen sich die Konsequenzen aus einem Projekt wie in Frage 13 skizziert aus Ihrer Sicht dar?

Planunterlagen einer Einhausungsvariante für einen Teilbereich des viergleisigen Westbahnausbau im Gemeindegebiet von Leonding wurden von der Stadtgemeinde Leonding der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellt; die Prüfung dieser Unterlagen ist derzeit noch nicht abgeschlossen.