

XXIV. GP.-NR
15505 /J
08. Juli 2013

Anfrage

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an die
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Zukunft des Flugverkehrs in und über Oberösterreich sowie seiner Boden-
Anbindung

Sowohl zur Zukunft des Flughafens Linz-Hörsching, der 2012 erneut mit deutlichen Rückgängen bei Passagieren (-8,2%) und laut Austro-Control-Geschäftsbericht 2012 auch bei den Verkehrsbewegungen (Landungen -7,6%) konfrontiert war, als auch zur künftigen Gestaltung der Flugrouten über Oberösterreich und zur geplanten Anbindung des Flughafens Linz an das Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz sind einige Diskussionen im Laufen und einige Fragen offen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Welche Flugstraßen/Luffahrtkorridore führen derzeit über Oberösterreich?
- 2) Trifft es zu, dass künftig eine höhere Zahl an Flugbewegungen im Korridor über dem Oberösterreichischen Zentralraum konzentriert werden soll? Wenn ja, aus welchen Gründen?
- 3) Welche sonstigen Veränderungen (räumlich und bei der Zahl der Bewegungen) bei Flugrouten a) in Oberösterreich, b) in Österreich sind im Zusammenhang mit der bisherigen Implementierung des „Free Route“-Luftraumkonzepts im österreichischen Luftraum bereits erfolgt?
- 4) 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?
- 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?
- 6) Wie kommt es dazu, dass der Flughafen Linz für 2012 eine Zunahme der Flugbewegungen ausweist, die Austro-Control (zB in ihrem Geschäftsbericht 2012) für dasselbe Jahr jedoch einen deutlichen Rückgang der Flugbewegungen am Flughafen Linz?

- 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?
- 8) Warum sollen alle vier Gleise als zum Flughafen verschwenkte Trasse neu gebaut werden, anstatt die beiden schnurgeraden Bestandsgleise zu belassen?
- 9) Um welche ungefähre Summe wird das Gesamtprojekt durch viergleisigen Neubau statt einer 2plus2-Lösung verteuert?
- 10) 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?
- 11) 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?
- 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?
- 13) 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 zB dem OÖ Verkehrslandesrat gegenüber bereits gegeben?
- 14) 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?
- 15) Falls nein, wie stellen sich die Konsequenzen aus einem Projekt wie in Frage 13 skizziert aus Ihrer Sicht dar?

