



Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem, umweltfreundlichen Papier!



Fragen von A-Z, Daten & Fakten

Eine Informationsbroschüre des URIS-Beirates und des Flughafens Linz - BLUE DANUBE AIRPORT

FLUGHAFEN LINZ
BLUE DANUBE AIRPORT



Flughafen Linz - Selbstbewusstes und verantwortungsvolles Handeln im Sinne der gesamten Region

Im Wettbewerb zwischen den Regionen Europas wird die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der jeweiligen Infrastrukturen - insbesondere des Luftverkehrs - eine bedeutende Rolle spielen. Dieser Aufgabe und zugleich Verantwortung ist sich der Flughafen Linz - BLUE DANUBE AIRPORT - bewusst. Die Geschäftsleitung des Flughafens Linz möchte daher sicherstellen, dass jede künftige Entwicklung die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg sichert, zugleich verträglich für Mensch und Umwelt ist und unter bestmöglicher Einbeziehung aller Interessensgruppen im Umfeld erfolgt.

Zur Unterstützung bei der Erreichung dieser Ziele wurde im Dezember 1999 der URIS-Beirat gebildet (URIS = Umfeld Rückkoppelungs- und Informations-System).



**URIS = Umfeld Rückkoppelungs-
und Informations-System**

Der URIS-Beirat

Ausgewogene Einbeziehung aller Interessensgruppen

Folgende Gemeinden bzw. Partner des Flughafens Linz sind durch Delegierte im URIS-Beirat vertreten:

- Gemeinden Ansfelden, Hörsching, Kirchberg-Thening, Linz, Marchtrenk, Oftering, Pasching, Traun
- Bezirkshauptmannschaft Linz-Land
- Bundesministerium für Landesverteidigung
- Wirtschaftskammer OÖ, Bezirksstelle Linz-Land
- Arbeiterkammer OÖ.
- Industriellenvereinigung OÖ.
- Flughafen Linz-BLUE DANUBE AIRPORT

Mit der Moderation des URIS-Beirates wurde das Institut Retzl aus Linz betraut.

Die Moderatoren sind zentrale Ansprechstelle für alle URIS-Mitglieder.

Die Aufgaben des URIS-Beirates

- Informationsaustausch zwischen den Interessensgruppen – gemeinsames Ansprechgremium der Anrainergemeinden
- Information über die Entwicklungstendenzen des Flughafens
- Behandlung von Raumordnungsfragen und regionalen Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Flughafen
- Begleitung der technischen Entwicklungen des Flughafens mit Auswirkungen auf das Umfeld
- Begleitung bei Maßnahmen zur Verbesserung der Umfeldbeziehungen (Lärm, Luft, Sicherheit etc.)
- Entwicklung und Pflege der Umweltdokumentation (z.B. hinsichtlich Lärm, Flugbewegungen)
- Entwicklung und Betreuung von Beweissicherungs- und Prüfmethoden (z.B. hinsichtlich Lärm, Flugbewegungen)
- Wechselseitige Kontrolle der Einhaltung verbindlicher Zusagen



Kernziel des URIS-Beirates ist es, eine verträgliche Entwicklung des Flughafens unter bestmöglicher Berücksichtigung bzw. Einbeziehung der Interessensgruppen im Umfeld zu erreichen.



Information & Kommunikation

Der vorliegende Katalog an Fragen und Antworten ist Ausdruck des Bemühens des URIS-Beirates für einen offenen Dialog und eine transparente Information. Die Weiterentwicklung und Ergänzung der Fragen und Antworten wird aktuell im Internet unter **www.flughafen-linz.at** dargestellt.

Für alle noch offenen Fragen bzw. für Detailauskünfte steht daher folgender Ansprechpartner gerne zur Verfügung:

Ingo Hagedorn

Flughafen Linz GesmbH/Abt. Marketing, Vertrieb

A-4063 Hörsching, Flughafenstraße 1

Tel. +43 (0)7221/600-306

Fax. +43 (0)7221/600-100

e-mail: i.hagedorn@flughafen-linz.at

Für Fragen zur Tätigkeit des URIS-Beirates steht zudem auch der Moderator des Beirates gerne zur Verfügung:

DDr. Helmut Retzl

Institut Retzl, Gemeindeforschung & Unternehmensberatung

A-4040 Linz, Am Anger 6

Tel. +43 (0)732/73 70 50-0

Fax. +43 (0)732/73 70 50-30

e-mail: office@institut-retzl.at



Inhaltsverzeichnis

Fragen rund ums Fliegen	6
<i>Flugbewegungen</i>	<i>6</i>
<i>Umwelt</i>	<i>8</i>
<i>Rechtliche Bestimmungen</i>	<i>12</i>
<i>Militärischer Flugbetrieb</i>	<i>15</i>
<i>Infrastruktur</i>	<i>17</i>
<i>Anrainer & Bürger</i>	<i>20</i>
Wissenswertes	21
<i>Pläne: Anreise, Parkplatzübersicht, Innenplan</i>	<i>21-22</i>



Fragen rund ums Fliegen

Flugbewegungen

Wodurch werden die An- und Abflugrouten bestimmt?

Die An- und Abflugrouten für Instrumentenflüge werden von der Austro Control GesmbH erstellt und sind im Luftfahrthandbuch Österreich veröffentlicht. Bei Flügen über dicht besiedeltem Gebiet, feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder Menschenansammlungen im Freien muss die Flughöhe mindestens 300 m über dem Hindernis betragen. Über den dicht-besiedelten Gebieten der Stadt Linz beträgt die Höhe 900 m über Grund. Diese Höhen dürfen für bestimmte Zwecke, wie z.B. Landung und Abflug, unterschritten werden. Die Höhen werden international in "Fuß" angegeben: 1 Meter = 3,3 Fuß (ft).

Welche Anflugverfahren gibt es in Linz?

Aus Richtung Osten: Die Flugzeuge werden in 2.000 ft über Grund (600 m) per Radarfunk zum Instrumentenlandesystem geführt. Im Raum Pichlingersee beginnen die Luftfahrzeuge in einem Winkel von 3 Grad den Sinkflug zur Piste. Bei einem zweiten Anflugverfahren aus Osten fliegen die Luftfahrzeuge 1.500 ft (500 m) über Grund an und beginnen nach Überflug des Funkfeuers westlich von Ebelsberg den Sinkflug.

Aus Richtung Westen: Die Flugzeuge werden in 2.000 ft über Grund (600 m) zu einem Punkt 10 NM (18 km) westlich der Piste geführt, bei Schallerbach beginnt der Sinkflug auf 1.100 ft, nach dem Überflug des Funkfeuers bei Holzhausen der weitere Sinkflug zur Piste mit optischer Anflughilfe.

Was versteht man unter einem Sichtanflug (Visual Approach)?

Ein Sichtanflug ist ein Teil eines Instrumentenfluges, wobei nicht das Instrumentenanflugsystem verwendet wird, sondern ein Anflug nach Eigennavigation erfolgt.

Diese Art von Flug ist nur möglich: bei geringem Flugverkehr, bei entsprechender Wetterlage und wenn der Pilot mit den Bedingungen der Flughafenumgebung vertraut ist. Auch bei einem solchen Anflug müssen die entsprechenden Mindestflughöhen eingehalten werden.

Der Vorteil eines solchen Anfluges: kürzere Anflugstrecke, Flugzeit und Treibstoffverbrauch werden verringert.



Die An- und Abflugrouten für Instrumentenflüge werden von der Austro Control GesmbH erstellt und sind im Luftfahrthandbuch Österreich veröffentlicht.

Welche Bedingungen gibt es für den Abflug?

Bei einem Abflug muss das Flugzeug gerade aufsteigen, bis es eine Höhe von 2.000 ft über Grund (600 m) erreicht hat. Erst dann kann ein Kurvenflug erfolgen. In welcher Entfernung das geschieht, hängt von der Steigmöglichkeit des Flugzeuges ab. Daher ist die Distanz vom Flughafen, in welcher der Kurvenflug begonnen wird, nicht immer gleich.

Wodurch wird der Steigwinkel eines Flugzeuges bestimmt?

Der Steigwinkel wird durch die Beladung des Flugzeuges, die Leistung der Triebwerke und durch die Windsituation bestimmt. Je schwerer ein Flugzeug und je geringer der Gegenwind ist, desto kleiner ist der Steigwinkel.

Wie wird die Einhaltung der Richtlinien kontrolliert?

Dafür ist die Austro Control GesmbH zuständig. Die Mitarbeiter der Flugsicherung überwachen den Luftraum mithilfe des Radarsystems und weisen den Piloten die Flugwege auf Basis festgelegter Regeln zu. Es ist also nicht möglich, dass ein Pilot selbst seine Route bestimmt. Zusätzlich werden die Flugwege mittels einer "Flugspuraufzeichnung" gespeichert. Dazu werden die Radardaten erfasst und in einem EDV-System aufgezeichnet. So kann bei Angabe des genauen Zeitpunktes die Flugroute jedes Flugzeuges im Nahbereich des Flughafens auch nachträglich angesehen werden.

Welchen Einfluss hat der Wind auf den Lande- oder Startvorgang?

Der Wind bestimmt neben dem Steigwinkel und der Richtung beim Abflug auch die Richtung, in der die bestmögliche Landung erfolgt. Flugzeuge landen bevorzugt so, dass sie dabei gegen die Windrichtung anfliegen. Das bedeutet für Linz, dass der Anflug aufgrund der Windbedingungen von Osten häufiger erfolgt als von Westen.



Bei einem Abflug muss das Flugzeug gerade aufsteigen, bis es eine Höhe von 2.000 ft über Grund (600 m) erreicht hat.





Umwelt

Gibt es gesetzlich geregelte Lärmgrenzwerte?

Die Weltorganisation für Zivilluftfahrt hat weltweit gültige Lärmklassen festgelegt, die auch für Österreich gelten. Demnach werden alle Flugzeuge drei Gruppen zugeordnet (in der Fachsprache "Chapter bzw. Kapitel"), wobei Kapitel 3 die leisesten Flugzeuge beinhaltet.

In der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV) sind die Lärmmessverfahren und die Lärmgrenzwerte für die einzelnen Flugzeugtypen im Detail geregelt. Demnach dürfen beispielsweise am Flughafen Linz nur mehr lärmarme Flugzeuge der leisesten Kategorie (Kapitel 3) starten und landen.

In einer Richtlinie des Landes OÖ/Abteilung Landesbaudirektion bezüglich "Fluglärm – FH Linz" sind Lärmzonen definiert, die für die Raumordnung des Landes und für die Flächenwidmungen der Gemeinden im Sinne eines Lärmschutzes für die Bewohner herangezogen werden können.

Wer kontrolliert die Einhaltung der Lärmgrenzwerte von Luftfahrzeugen?

Die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen wird von der Austro Control GesmbH überprüft. Am Flughafen Linz sind nur lärmarme, sogenannte Kapitel 3-Flugzeuge zugelassen.



Am Flughafen Linz dürfen nur mehr lärmarme Flugzeuge der leisesten Kategorie (Kapitel 3) starten und landen.

Was wird getan, um Verbesserungen im Bereich der Lärmemissionen zu erreichen?

In Zusammenarbeit mit dem Amt der OÖ. Landesregierung, Unterabteilung Lärm- und Strahlenschutz, wird ein "Lärm-Mess-System" am Flughafen Linz geplant und errichtet. Die Interessen der Region, vertreten durch den URIS-Beirat des Flughafens Linz, werden dabei von Anfang an eingebunden, sodass eine größtmögliche Transparenz und Verständlichkeit für die Bürgerinnen und Bürger gewährleistet ist. Die Messdaten dienen als Grundlage für:

- die objektive Information der Bevölkerung bezüglich der allgemeinen Fluglärmemissionen und bei besonderen Vorkommnissen (z.B. Beobachtungen durch Bürgerinnen und Bürger)
- allfällige Verbesserungsmöglichkeiten in den An- und Abflugverfahren
- die Kommunikation mit den Fluglinien
- raumordnerische Planungen und Festlegungen in der Region um den Flughafen

Eine weitere wichtige Maßnahme ist die laufende Erneuerung der Flotten. Das heißt, dass die Fluglinien sich bei Neuanschaffungen von Flugzeugen am neuesten Stand der Technik in puncto Lärm- und Umweltschutz orientieren.

Auch die genaue Kontrolle der Einhaltung bestehender Bestimmungen (Lärmgrenzwerte, Betriebszeitenregelung etc.) trägt dazu bei, dass die Lärmemissionen auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

Wie wird der Lärm gemessen?

Geräusche werden in "Dezibel" (dB) gemessen, wobei die Hörschwelle beim Menschen beim Wert 0 dB liegt. Der zehnfach stärkere Schall liegt bei 10 dB, der hundertfache bei 20 dB, der tausendfache bei 30 dB, usw. Das bedeutet, dass bei diesem logarithmischen Maßsystem eine Lärmverminderung um 6 dB einer Verminderung der Intensität des Schalls um 50 % entspricht. Das menschliche Ohr erkennt eine subjektiv wahrnehmbare Halbierung des Lärms bei einer Verringerung des Schallpegels um 10 dB. Die detaillierten Messverfahren und Grenzwerte sind in der **Zivilflugzeug-Lärmzulassigkeitsverordnung (ZLZV)** geregelt.



Die Fluglinien orientieren sich bei Neuanschaffungen von Flugzeugen am neuesten Stand der Technik in puncto Lärm- und Umweltschutz.





Bei landenden Flugzeugen sieht man manchmal an den Tragflächen weiße Streifen. Was ist das?

Es handelt sich dabei nicht um Treibstoff, sondern um Wasserdampf. Dieser entsteht durch den extremen Druckunterschied zwischen Flügeloberseite und Flügelunterseite, der den Wasserdampf zum Kondensieren bringt. Hohe Luftfeuchtigkeit, z.B. nach Gewittern oder Regenfällen, verstärkt dieses Phänomen.

Kommt es vor, dass Flugzeuge vor dem Landen Treibstoff ablassen?

Aufgrund der hohen Belastungen der Flugzeuge bei der Landung ist das erlaubte Landegewicht niedriger als das maximale Startgewicht. In dringenden Notfällen (z.B. sofortiges Zurücklanden nach dem Start) kann es zu Treibstoffablassungen (Fuel Dumping) kommen. Hierfür sind nach den Luftfahrtregeln genaue Verfahren festgelegt. So ist eine Mindesthöhe von 1.500 Metern einzuhalten, und Siedlungs- sowie Industriegebiete sind als Ablasszonen ausgenommen. Der Treibstoff (Kerosin) zerstäubt dabei, verdunstet und kann am Boden nicht mehr nachgewiesen werden.

Der überwiegende Teil der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge ist für hohe Landegewichte zugelassen und verfügt über keine Einrichtungen für ein Fuel Dumping. Auch bei Langstreckenflugzeugen gibt es nur wenige Flugzeugtypen, die eine derartige Vorrichtung besitzen.



Die weißen Streifen an den Tragflächen beim Landen von Flugzeugen entstehen durch den extremen Druckunterschied zwischen Flügeloberseite und Flügelunterseite. Es handelt sich dabei nicht um Treibstoff, sondern um Wasserdampf.

Woher kommen Kondensstreifen und woraus bestehen diese?

Die Emissionen von Flugzeugtriebwerken bestehen zu 99 % aus Kohlendioxid und Wasserdampf. Bei den Kondensstreifen handelt es sich um kondensierenden Wasserdampf, der unter bestimmten Wetterbedingungen entsteht. Er ist weder schädlich, noch wird das Klima dadurch negativ beeinflusst.

Welche Schadstoffe werden von den Flugzeugen ausgestoßen?

Wie jedes mit Kraftstoff betriebene Verkehrsmittel erzeugt auch das Flugzeug Abgase. Der Schadstoffanteil des Flugverkehrs an den gesamten Schadstoffemissionen des Verkehrs liegt bei etwa 1-2 %. Die Abgase des Flugverkehrs teilen sich in 99 % Wasserdampf und Kohlendioxid und in 1 % Schadstoffe (Kohlenmonoxid, Stickoxid, Kohlenwasserstoff, Methan und Schwefeldioxid) auf.

Beeinträchtigen Schadstoffe Mensch und Umwelt im Flughafenumfeld?

In den vergangenen Jahren wurden Schadstoffmessreihen auf verschiedensten internationalen Flughäfen durchgeführt. Die Werte ergaben keinen Hinweis auf einen Einfluss des Flugverkehrs auf die Immissionsituation dieser Flughäfen. Entgegen den Erwartungen konnten nicht einmal kurzzeitige Konzentrationsspitzen, die den Emissionen startender oder landender Flugzeuge zugeordnet werden konnten, festgestellt werden. Überschreitungen von Grenzwerten gab es überhaupt keine. Die Ergebnisse dieser Messreihen ergaben jeweils deutlich niedrigere Werte als in innerstädtischen Bereichen.

Was wird für die Schadstoffreduktion getan?

Wie beim Thema Lärm bereits erwähnt, geht der Trend bei den Fluggesellschaften hin zu den "umweltfreundlichen" Flugzeugen. Das heißt, dass sich die Fluglinien bei der laufenden Erneuerung der Flotten am neuesten Stand der Technik (Flugzeuge mit geringen Lärm- bzw. Schadstoffemissionen) orientieren.

Neben den - wenn auch eingeschränkten - Möglichkeiten der Piloten, durch entsprechendes Flugverhalten Treibstoff zu sparen, hat auch die zunehmende Verlagerung der Übungsflüge auf elektronische Übungsgeräte (Flugsimulatoren) eine positive Auswirkung auf die Umwelt.



Die Ergebnisse diverser Schadstoff-Messreihen zeigen für Flughäfen deutlich niedrigere Werte als in innerstädtischen Bereichen.



Was sind "Wirbelschleppen"?

Ausgehend vom Druckunterschied zwischen Flügeloberseite und -unterseite kommt es zu Luftverwirbelungen. Aufgrund der geringen Flughöhe insbesondere bei Start- oder Landevorgängen können diese unter bestimmten Bedingungen (Lage und Bauweise von Gebäuden, Wettersituation etc.) kleinere Schäden an Gebäuden (z.B. Abdecken einzelner Dachziegel) verursachen. In der Fachsprache werden derartige Phänomene "Wirbelschleppen" genannt. In den letzten Jahren wurden zusammen mit den Hausbesitzern im Nahbereich des Flughafens besondere Maßnahmen zur Sicherung der Hausdächer vorgenommen, sodass "Wirbelschleppen" keine negativen Auswirkungen mehr nach sich ziehen können. Falls dennoch etwaige Beschädigungen auftreten, werden diese wie auch in der Vergangenheit auf Kosten der Versicherungen der Fluggesellschaften vollständig repariert.

Rechtliche Bestimmungen

Welche gesetzlichen Regelungen sind für den Betrieb des Flughafens Linz relevant?

Gemäß § 62 Abs. 1 und 2 Luftfahrtgesetz (LFG) wurde mit Bescheid des Bundesministeriums für Landesverteidigung die Benützung des Militärflugplatzes Vogler durch die Flughafen Linz GesmbH bewilligt. Dies entspricht einer Zivilflugplatz-Bewilligung für Zivilflugplätze.

Laut Luftfahrtgesetz hat grundsätzlich jeder österreichische Flughafen rund um die Uhr Betriebspflicht.

Gemäß § 74 Luftfahrtgesetz (LFG) in Verbindung mit § 3 Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBÖ) sind die Betriebszeiten für Flugplätze bescheidmäßig zu genehmigen. Der Betriebszeitenbescheid des Verkehrsministeriums legt die derzeit gültige Betriebszeit für den Flughafen Linz von 5.30 Uhr bis 23.00 Uhr fest. In dieser Zeit hat die Flughafen Linz GesmbH den Flughafen für den Flugverkehr offen zu halten.



Laut Luftfahrtgesetz hat grundsätzlich jeder österreichische Flughafen rund um die Uhr Betriebspflicht.



Gemäß § 5 ZFBO ist die Flughafen Linz GesmbH zu einer Verlängerung der Betriebszeiten verpflichtet, wenn dies aus unvorhergesehenen Gründen notwendig ist. Weiters steht es der Flughafen Linz GesmbH frei, in anderen als den soeben genannten Gründen die Betriebszeiten vorübergehend auszudehnen. Neben diesen Bestimmungen ist auch die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLVZ) von Bedeutung. Demnach dürfen am Flughafen Linz nur lärmarme Flugzeuge mit Strahltriebwerken neuerer Bauart (Kategorie 3) starten und landen.

Von Bedeutung für die Anrainer ist auch der Flugplatzrettungsbereichs-Bescheid, welcher den Bereich, in dem die Betriebsfeuerwehr der Flughafen Linz GesmbH bei Flugunfällen zuständig ist, regelt.

Es besteht ein Verbot für die Durchführung von Trainingsflügen mit Flugzeugen mit Strahltriebwerken; eine Ausnahme bilden lediglich Flüge zur Einweisung der Besatzung für den Flughafen Linz.

In puncto Umweltrecht (Wasserrecht, Abfallrecht, etc.) und ArbeitnehmerInnenschutz sind alle Aspekte durch entsprechende Bescheide abgedeckt. Die Anforderungen dieser Rechtsvorschriften sind in die Arbeitsabläufe integriert, und deren Einhaltung wird nicht zuletzt im Zuge der Begutachtung im Rahmen der EMAS (Eco management and audit scheme)-Verordnung überprüft.

Wie sind die Betriebszeiten am Flughafen Linz geregelt?

Gemäß dem Betriebszeitenbescheid des Verkehrsministeriums ist die derzeit gültige Betriebszeit von 5.30 Uhr bis 23.00 Uhr festgelegt. Ausnahmen dazu sind in § 5 Zivilluftfahrt-Betriebsordnung (ZFBO) geregelt.



Gemäß dem Betriebszeitenbescheid des Verkehrsministeriums ist die derzeit gültige Betriebszeit von 5.30 Uhr bis 23.00 Uhr festgelegt.

Wie kann es zu Überschreitungen der Betriebszeiten kommen?

Die Gründe für die Nichteinhaltung der Betriebszeiten liegen hauptsächlich in Flugverspätungen oder in Ausnahmegenehmigungen infolge unvorhersehbarer Gründe (§ 5 ZFBO).

Demnach ist der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes zur Verlängerung der Betriebszeiten verpflichtet, wenn dies aus unvorhergesehenen Gründen notwendig ist und eine diesbezügliche Anmeldung spätestens eine Stunde vor dem genehmigten Betriebschluss bei ihm einlangt. Dem Zivilflugplatzhalter steht es darüber hinaus frei, die Betriebszeiten vorübergehend auszudehnen, wenn die hierfür erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Was wird gegen Betriebszeitenüberschreitungen unternommen?

Überschreitungen der Betriebszeiten aus unvorhersehbaren Gründen (gem. § 5 ZFBO) sind auch in Hinkunft nur schwer vermeidbar, da die Sicherheit und die Gesundheit von Menschen (Flugpassagiere, Piloten, Crew etc.) stets Vorrang haben müssen.

Was die Flugverspätungen betrifft, so wird auf Betreiben des URIS-Beirates mit den betroffenen Fluglinien Kontakt aufgenommen und gemeinsam nach Möglichkeiten gesucht, diese im Sinne der ruhebedürftigen Bewohner bestmöglich zu vermeiden.



Der URIS-Beirat setzt sich in Zusammenarbeit mit den betroffenen Fluglinien dafür ein, Flugverspätungen bestmöglich zu vermeiden.



Militärischer Flugbetrieb

Der Flugplatz Linz-Hörsching wurde 1938 von der deutschen Luftwaffe errichtet und wird seither ohne Unterbrechung als Militärflugplatz genutzt. Nach Aufstellung des zweiten österreichischen Bundesheeres wurde Linz-Hörsching sofort als Militärflugplatz in Betrieb genommen und ist seit 1955 luftfahrtrechtlich ein Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung. Die beiderseitige Nutzung der aufwendigen Infrastruktur des Flughafens – militärisch und zivil – ist insgesamt ein Vorbild für Wirtschaftlichkeit und Effizienz!

Wie gestaltet sich der militärische Flugbetrieb?

Der Flugplatz Linz-Hörsching wird aufgrund der hervorragenden Infrastruktur von allen österreichischen Militärluftfahrzeugen regelmäßig angefliegen. Im Jahr 2000 wurden von Militärluftfahrzeugen insgesamt ca. 10.000 Flugbewegungen durchgeführt, also ca. 25 Flugbewegungen pro Tag, wobei sich die militärischen Flüge gleichmäßig auf alle Monate des Jahres verteilen.

Derzeit ist in Hörsching eine Staffel Saab J105 OE mit ca. 30 Maschinen stationiert, sowie zwei Staffeln Transporthubschrauber, ausgerüstet mit Hubschraubern der Type Augusta Bell 212 bzw. 204, insgesamt ca. 15 Stück.

Anders als 1938 – damals befand sich der Militärflugplatz weit außerhalb der dicht bebauten Gebiete von Linz und Wels – ist der Flugplatz heute von mehreren kleineren und größeren Siedlungsgebieten umgeben. Diesem Umstand wird vom Militär seit vielen Jahren – vor allem aber seit der Draken-Stationierung – in besonderer Weise Rechnung getragen. Zur Vermeidung unnötiger Belastung durch Fluglärm finden militärische Flüge zum überwiegenden Teil an Werktagen im Zeitraum von 9.00 Uhr bis 15.30 Uhr statt, Routinenachflüge jeweils dienstags bis maximal 22.30 Uhr. Abweichungen hiervon bilden lediglich Zeiträume militärischer Übungen, Einsatzflüge zur Luftraumüberwachung, sowie Einsatzflüge von Hubschraubern, meist Rettungsflüge von Unfallopfern oder schwierige Patiententransporte in Spezialkrankenhäuser.

Die Flugbewegungen von Militärluftfahrzeugen in Hörsching sind seit ca. 10 Jahren leicht rückläufig. Es ist derzeit nicht erkennbar, dass sich diese Tendenz verändern würde.



Der Flugplatz Linz-Hörsching wurde 1938 als Militärflugplatz gegründet und wird seit 1955 auch von der zivilen Luftfahrt genutzt.



Gelten die Bestimmungen für den zivilen Luftverkehr auch für den militärischen Flugbetrieb?

Für alle Luftfahrzeugtypen des Bundesheeres sind Lärminderungsverfahren festgelegt. Die vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren erfüllen in hohem Maße die Kriterien hinsichtlich Flugsicherheit, Lärm und Umweltschutz.

Die Regelung der Flugbewegungen von Militärluftfahrzeugen beim An- und Abflug in Hörsching obliegt dem Flugsicherungspersonal der Austro Control GesmbH, wodurch sichergestellt ist, dass für Militärluftfahrzeuge dieselben Normen wie für Zivilluftfahrzeuge angewendet werden.

Der Betrieb der Militärluftfahrzeuge in Hörsching erfolgt unter Anwendung höchster Qualitäts- und Sicherheitsstandards, wodurch es bei An- und Abflügen auf den Flugplatz Hörsching seit vielen Jahren zu keinen Unfällen gekommen ist.



Der Betrieb der Militärluftfahrzeuge in Hörsching erfolgt unter Anwendung höchster Qualitäts- und Sicherheitsstandards, wodurch es bei An- und Abflügen auf den Flugplatz Hörsching seit vielen Jahren zu keinen Unfällen gekommen ist.

Welche Bedeutung hat der Flughafen Linz - BLUE DANUBE AIRPORT für die Region?

Als zentraler Bestandteil der oberösterreichischen Verkehrsinfrastruktur sichert der Flughafen Linz Mobilität, schnelle Erreichbarkeit und gewinnt daher im Zuge der Integration Europas und einer zunehmend vernetzten Wirtschaftswelt immer mehr an Bedeutung.

Zunehmende nationale und internationale Geschäftsverflechtungen und Zeitknappheit im Wirtschaftsleben sind einige Faktoren, welche die wachsende Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen erklären. Als Schnittstellen der Verkehrsträger werden generell Flughäfen künftig in verstärktem Maße zu Orten, an denen Transportmittel und Verkehrsträger zu multimodalen Transportketten verknüpft werden. Der Flughafen Linz bildet bereits jetzt einen Knotenpunkt zwischen Luft, Schiene und Straße.

Der Flughafen Linz - BLUE DANUBE AIRPORT ist nicht nur Drehscheibe für jährlich 750.000 Passagiere und mehr als 27.000 Tonnen Fracht, sondern gleichzeitig ein bedeutender Arbeitgeber in der Region. Die Flughafen Linz GesmbH beschäftigt mehr als 150 Mitarbeiter und bietet in Zusammenarbeit mit allen am Flughafen ansässigen Unternehmen rund 850 Menschen einen sicheren und zukunftsorientierten Arbeitsplatz.



Die Flughafen Linz GesmbH beschäftigt mehr als 150 Mitarbeiter und bietet in Zusammenarbeit mit allen am Flughafen ansässigen Unternehmen rund 850 Menschen einen sicheren und zukunftsorientierten Arbeitsplatz.



Welche Entwicklung ist bei den Flugbewegungen für die kommenden Jahre zu erwarten?

Der Flughafen Linz - BLUE DANUBE AIRPORT geht von einem moderaten und stetigen Anstieg der Bewegungen und der Passagierzahlen in den nächsten Jahren aus. Unabhängig davon ist der Flughafen Linz in permanenten Gesprächen mit den Luftfahrtgesellschaften um sicherzustellen, dass am Flughafen Linz nur moderne Flugzeuge zum Einsatz kommen, die deutlich schadstoff- und lärmreduziert sind.

Gibt es Ausbaupläne seitens des Flughafens Linz - BLUE DANUBE AIRPORT?

Als dynamisches Wirtschaftsunternehmen ist der Flughafen Linz generell bemüht, seine Kapazitäten gemäß den Anforderungen der Wirtschaft auszubauen. Insbesondere im Frachtbereich, in dem der Flughafen Linz bereits heute die führende Position unter den Bundesländerflughäfen Österreichs einnimmt, wird es mittelfristig zu Aus- und Neubauten im Frachtterminal-Bereich kommen.

Was ist in Bezug auf die Verkehrsanbindung des Flughafens zu den Umlandgemeinden, insbesondere nach Linz, geplant?

Der Flughafen Linz - BLUE DANUBE AIRPORT - als wesentlicher Bestandteil der oberösterreichischen Verkehrsinfrastruktur - ist in hohem Maße davon abhängig, dass eine optimal funktionierende Verkehrsinfrastruktur (Straße/Schiene) im Umfeld besteht. Dies gilt sowohl für den Fracht- als auch für den Passagierverkehr.

Insbesondere im Passagierverkehr ist die zügige und komfortable An- bzw. Abreise zum und vom Flughafen von entscheidender Bedeutung. Aus diesem Grund wurde der bereits seit mehreren Jahren bestehende kostenlose Shuttleverkehr zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Hörsching durch eine neue Busverbindung zwischen der Innenstadt von Linz und dem Flughafen erweitert. Bei diesem neuen Angebot handelt es sich um einen regelmäßigen Bus-Shuttle, der gemeinsam mit dem Land Oberösterreich und den ÖBB installiert wurde.



Der kostenlose Shuttleverkehr zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof Hörsching wurde durch eine neue Busverbindung zwischen der Innenstadt von Linz und dem Flughafen erweitert.

Die wesentlichen Vorteile dieser neuen **"Blue Danube Airport Lines"** sind:

- Regelmäßiger Zeittakt, der die Betriebszeiten des Flughafens abdeckt
- Kurze Fahrzeit durch Konzentration auf wesentliche Haltepunkte
- Hoher Servicestandard durch Einsatz eines modernen Niederflurbusses
- Ein sehr günstiger Fahrpreis

Der Start dieser neuen Busverbindung erfolgte am 10. Juni 2001. Sollte sich dieser Service bewähren, könnte eine Ausdehnung des Angebotes in Richtung Wels in Erwägung gezogen werden.

Gleichzeitig bemüht sich der Flughafen Linz, im Rahmen des Ausbaus der Westbahnstrecke eine direkte Anbindung an die Bahnstrecke zu erhalten. Mit dieser direkten Anbindung könnte ein Höchstmaß an Komfort und Zeitersparnis für alle Passagiere erreicht und gleichzeitig eine Entlastung des Straßenverkehrs im Umfeld des Flughafens bewerkstelligt werden.

Letztlich wird noch auf die Verlängerung der Flughafenstraße in Richtung Westen verwiesen, die im Zuge eines Betriebsansiedlungsprojektes in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens errichtet und direkt in die B133 eingebunden wird.



Der Flughafen Linz bemüht sich, im Rahmen des Ausbaus der Westbahnstrecke eine direkte Anbindung an die Bahnstrecke zu erhalten.

Anrainer & Bürger

Was unternimmt der Flughafen Linz zur Information und Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger der Anrainergemeinden?

Kernziel des URIS-Beirates ist es, eine verträgliche Entwicklung des Flughafens unter bestmöglicher Berücksichtigung bzw. Einbeziehung der Interessensgruppen im Umfeld zu erreichen. In Punkt 2 der Geschäftsordnung des URIS-Beirates (Ziele/Inhalte des Gremiums) ist darüber hinaus der "Informationsaustausch zwischen den Interessensgruppen" insbesondere mit den Anrainergemeinden ausdrücklich festgehalten.

Mit einer Befragungsaktion im Sommer 2000 ist ein erster Schritt zur Einbeziehung der Anrainer getan worden. Weitere Befragungen werden folgen. Die Ergebnisse aus den Befragungen fließen unmittelbar in die Arbeit des URIS-Beirates ein.

Die vorliegende Broschüre ist ein Produkt dieser Bemühungen um eine bestmögliche Information der Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten. Periodische Berichte über die Tätigkeit des URIS-Beirates in den Gemeindezeitungen der Anrainergemeinden runden dieses Bild ab.

An wen kann man sich wenden, wenn man Fragen an den Flughafen hat?



Für etwaige Fragen steht gerne zur Verfügung:

Ingo Hagedorn
Flughafen Linz GesmbH/Abt. Marketing, Vertrieb
A-4063 Hörsching, Flughafenstraße 1
Tel. +43 (0)7221/600-306
Fax. +43 (0)7221/600-100
e-mail: i.hagedorn@flughafen-linz.at



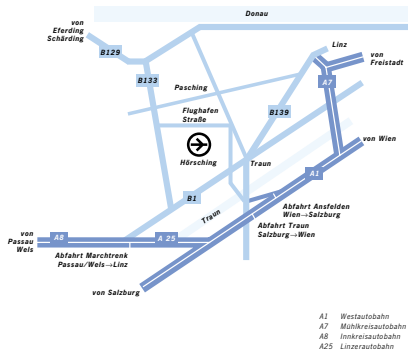
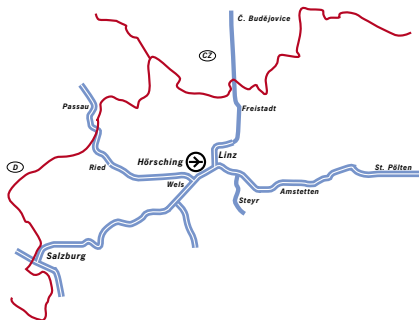
Mit der Moderation des URIS-Beirates wurde das Institut Retzl aus Linz betraut. Die Moderatoren sind zentrale Ansprechstelle für alle URIS-Mitglieder.

Wissenswertes

Allgemeine Zahlen, Daten, Fakten und Informationen zum Flughafen Linz finden Sie auch auf der Homepage www.flughafen-linz.at des Flughafens.

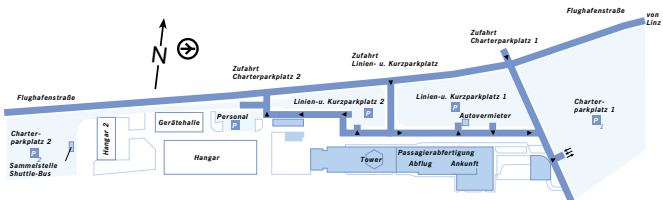


Anreise

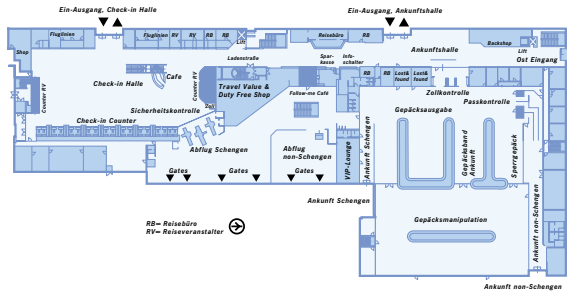


A1 Westautobahn
A7 Mühlkreisautobahn
A8 Innkreisautobahn
A25 Linzerautobahn

Parkplatzübersicht



Innenplan



Impressum:

Herausgeber/Für den Inhalt verantwortlich:

Flughafen Linz GesmbH, Flughafenstraße 1, A-4063 Hörsching, Tel. +43 (0)7221/600-0,

Fax. +43 (0)7221/600-100, e-mail: info@flughafen-linz.at, www.flughafen-linz.at

Grafische Gestaltung: Marketing TOOLS, A-4040 Linz

Fotos: Robert Lang, Flughafen Linz GesmbH, BM für Landesverteidigung, Marketing TOOLS

Stand: August 2001

