

6083/J XXV. GP

Eingelangt am 09.07.2015

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

Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Anflugverfahren am Flughafen Wien: Curved Approach

Seit 1967 ist der Großteil des Wiener Stadtgebietes ein Flugbeschränkungsgebiet mit der Bezeichnung LO R 15. Der Zweck des Flugbeschränkungsgebietes ist seit Dezember 2014 überdies mit „Lärmschutz für die Stadt Wien“ festgelegt.

Der Durchflug durch dieses Flugbeschränkungsgebiet ist unzulässig und daher der Luftverkehr umzulenken, sofern es die Wetterlage und die Verkehrslage zulassen und Gründe der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen.

§ 120a des Luftfahrtgesetzes (LFG) sieht vor, dass die Austro Control GmbH als dem BMVIT nachgeordnete Flugsicherungsbehörde die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren festzulegen sowie die dafür erforderlichen Anordnungen zu treffen hat. Sie hat dabei „auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen“.

Die Landeanflugroute auf die „erste“ Piste 11/29 (in Richtung Osten, über die Westeinflugschneise) führt mitten durch das Flugbeschränkungsgebiet LO R 15 und somit über dichtest besiedeltes Gebiet, das nach der Zielsetzung des § 5 LFG durch das Flugbeschränkungsgebiet zu schützen ist. Im Schnitt fliegen zwischen 14.000 und 16.000 Flugzeuge jährlich im Landeanflug in Richtung Osten über das Stadtgebiet.

Zur Zeit testet die Austro Control den gekurvten Anflug („Curved Approach“) auf die „zweite“ Piste 16/34, wodurch der 22. Wiener Gemeindebezirk (der nicht im LO R 15 liegt) beim Anflug von Nord umflogen werden soll:

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



Flugspurenaufzeichnungen aus dem Testverfahren (Dialogforum)

Es ist jedoch nicht bekannt, dass die Westeinflugschneise, die vom westlichsten Punkt Wiens quer über das gesamte Stadtgebiet durch LO R 15 führt, durch den Curved Approach entlastet werden soll. Dies obwohl im Jahr 2002 der damalige Chef der Austro Control, Johann Zemsky, für das Jahr 2007 den „curved approach“ für die Piste 11 (Westeinflugschneise) versprochen hat, um Wien von den Landeanflügen zu entlasten (ORF-Meldung 3.9.2002).

Der Curved Approach wie auf Piste 16/4 getestet, würde umgelegt auf die Westeinflugschneise zu einem Einschwenken auf den Leitstrahl auf der Höhe des Zentralfriedhofs führen und so die Bezirke 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 des Wiener Stadtgebietes entlasten.

Die Einführung des Curved Approach für die Westeinflugschneise ist daher besonders naheliegend.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

1. Bis wann wird mit einer Einführung des Curved Approach als Standardverfahren von Nord auf die Piste 16/34 gerechnet?
2. Welche Umstände hindern Ihr Ministerium und die diesem nachgeordnete Flugsicherungsbehörde Austro Control GmbH daran, diesen Curved Approach a) ebenso auf der Piste 11/29 (Westeinflugschneise) zu testen und b) in der Folge anzuwenden, um Landeanflüge nicht mehr quer über das gesamte Stadtgebiet Wiens zu führen?
3. Wann ist mit der Einführung eines Curved Approach als Massenanflugverfahren im Dauerbetrieb auf der Piste 11/29 (Westeinflugschneise) zu rechnen?