

**II-13896 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17010/4-4-1994

6313 IAB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1994-05-06

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu 6375/J

Svihalek und Genossen vom 6.4.1994, Zl. 6375/J-NR/1994

"Flugverkehr/Fluglärm"

Generell:

Vorweg und grundsätzlich ist festzuhalten, daß oberstes Ziel der Flugbewegungsplanung die größtmögliche Sicherheit des Luftverkehrs sein und bleiben muß. Nur soweit betriebliche Lärmverringerungsmaßnahmen mit diesem Ziel vereinbar sind, kann ihnen näher getreten werden.

Die gültige Bewegungsaufteilung, die in Zusammenarbeit zwischen Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Austro Control GmbH, Austrian Airlines und Flughafen Wien AG erstellt wurde, wird auch von der Austro Control GmbH/-Flugverkehrskontrolldienst selbstverständlich eingehalten. Abweichungen davon ergeben sich hauptsächlich aus Einschränkungen der Benützungsmöglichkeiten. Dies ist vor allem durch Pistensperren gegeben. Während dieser Sperren mußten An-/Abflüge je nach Windlage ausschließlich auf einer Piste erfolgen. Dadurch waren einige Gebiete von Fluglärm betroffen, während die übrigen Ansiedlungen in der Nähe des Flughafens "verschont" blieben.

Für die derzeitige Situation ist zusätzlich zu berücksichtigen, daß, bedingt durch Arbeiten auf den Rollwegen "I" und "O" (gegenläufiger Rollverkehr auf ca. 1 km Länge), vorzugsweise nur eine Piste für Starts und Landungen verwendet werden kann. Nach Beendigung dieser Arbeiten etwa zum Jahresende 1994 wird die normale Bewegungsverteilung wieder aufgenommen.

Wie im Bewegungsplanungskonzept festgelegt, ist es zu Zeiten starken Flugverkehrs unbedingt notwendig, eine Piste für Abflüge und eine Piste für Anflüge zu verwenden.

Diese Maßnahme ist notwendig, um das laufend zunehmende Verkehrsaufkommen auch in Zukunft SICHER, GEORDNET und FLÜSSIG zu gestalten. Durch die damit verbundene Verringerung des Treibstoffverbrauches und der Schadstoffemissionen wird eine Reduzierung der Gesamtumweltbelastung in der Umgebung des Flughafens erreicht.

Um jedoch einzelne Besiedelungen nicht über Gebühr mit Fluglärm zu belasten, wurden folgende Regelungen getroffen:

- a) Zu Zeiten starken Flugverkehrs, während Windstille, erfolgen Anflüge nicht nur zur Piste 16, sondern je nach der Richtung, aus der die meisten Anflüge kommen, auch zur Piste 34. Bei allen übrigen Windrichtungen werden die Pisten 34 oder, falls es die Sichtverhältnisse erlauben, gleichzeitig 11 und 16 für Anflüge verwendet.*
- b) Außerhalb der Zeiten starken Flugverkehrs erfolgen während Windstille Anflüge aus West und Nord kommend zur Piste 16, aus Südost und Süd kommend auf Piste 29. Während der Nacht werden die Anflüge zur Piste 29 geführt. Im Einzelfall verlangen Piloten aus Sicherheitsgründen die längere Piste 16/34. Solchen Anträgen wird selbstverständlich stattgegeben.
Bei Ost/Südost-Wind erfolgen Anflüge zur Piste 11 und 16, bei West-/Nordwest-Wind zur Piste 29 und 34. Dabei wird Rücksicht darauf genommen, aus welchen Richtungen die Anflüge kommen.*
- c) Bei extrem schlechten Sichtverhältnissen (Nebel, starker Schneefall, usw.) müssen alle Anflüge auf die Piste 16 erfolgen, da dies die einzige für CAT II/III-Betrieb ausgerüstete und zugelassene Piste ist.*

- 3 -

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Maßnahmen wird Ihr Ressort setzen, um die im Bereich der Piste 16/34 lebenden Menschen künftig durch eine sinnvolle Bewegungsaufteilung vor unnötiger Belastung durch Fluglärm zu schützen?"

Wie bereits in der Einleitung und im Arbeitspapier "Flughafen Wien-Schwechat, Bewegungsplanung/Kapazität" erläutert, bietet die derzeitige Regelung auch für die nahe Zukunft die beste Lösung. Notwendigerweise werden, bedingt durch die jeweiligen Windverhältnisse und bei Pisten/Rollwegsanierungen bzw. Ausbauarbeiten, einzelne Gebiete während eines gewissen Zeitraumes besonders beflogen.

Zu Frage 2:

"Die Reorganisation der Bewegungsaufteilung im Raum Wien dürfte vor allem nach den Kriterien des laufend zunehmenden Verkehrsaufkommens und den Erfordernissen der Flugsicherung und Flüssigkeit des Verkehrs erfolgt sein.

Wurde bei der Erstellung des heute geltenden Bewegungsaufteilungskonzeptes auch auf die Lärmschutzinteressen der stark gestiegenen Bevölkerungszahl im Bereich Essling und Aspern Rücksicht genommen?"

Die Reorganisation der Bewegungsaufteilung berücksichtigt nicht nur die Erfordernisse der Flugsicherung und die Flüssigkeit des Verkehrs. Wäre die vorher gültige Regelung beibehalten worden, wären immer größere Verzögerungen im Luftverkehr erfolgt. Diese Verzögerungen würden folgende weitreichende Nachteile mit sich ziehen:

- Häufigere Nutzung der Warteverfahren im gesamten Nahverkehrskontrollbereich Wien*
- Längere Flugwege der Anflüge und dadurch vermehrter Schadstoffausstoß im gesamten Gebiet der Terminal Area Wien*
- Abflüge müßten mit laufenden Triebwerken länger am Boden gehalten werden, da sich durch die kreuzenden Flugwege eine erhöhte Abstandhaltung zwischen Anflügen sowie An- und Abflügen ergibt*

- 4 -

- Die Umweltbelastung im Bereich der näheren und weiteren Umgebung des Flughafens würde erheblich zunehmen
- Die Beschlüsse der europäischen Verkehrsminister aufgrund der ECAC (European Civil Aviation Conference)-Initiative zur Beschleunigung des Flugverkehrs, wären für Österreich wirkungslos. Durch Teilnahme von ACG-Vertretern an internationalen Besprechungen ist bekannt, daß in allen Ländern die ECAC-Beschlüsse der europäischen Verkehrsminister eingehalten bzw. eingeführt werden.

Bezüglich der steigenden Bevölkerungszahl im Bereich Essling und Aspern wird auf das "Generelle Maßnahmenprogramm zum Wiener Verkehrskonzept" verwiesen. Jedem neuen Ansiedler in diesen Bereichen muß demnach die Problematik bezüglich An-/Abflüge zum Flughafen bekannt sein. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, warum in den sensiblen An/Abflugbereichen des Flughafens ständig neue Siedlungsgebiete erschlossen werden und damit wider besseren Wissens Siedler dem Fluglärm ausgesetzt werden, die dann ihrerseits mit Lärmbeschwerden reagieren.

Zu den Fragen 3, 4 und 6:

"Wurden Berechnungen hinsichtlich Veränderung der Lärmbelastung durchgeführt?"

Wenn ja, wie ist das Ergebnis dieser Untersuchungen?

Bei der alten Bewegungsaufteilung (starre Pistenverteilungssysteme) dürften hauptsächlich Gesichtspunkte der Lärmverteilung relevant gewesen sein. Wie hat sich die Lärmbelastung der anrainenden Bevölkerung beim Abgehen vom starren zum geltenden flexiblen Pistenverteilungssystem verändert?"

Im Rahmen der Neuordnung der Bewegungsplanung wurde ein Gutachten der Physikalisch-Technischen Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik über die Fluglärmzonen des Flughafens Wien Schwechat Prognose 1995, Variante "unabhängige Nutzung der Pistenrichtungen", eingeholt. Dieses Gutachten bestätigt in seiner Schlußaussage, daß sich "die insgesamt von den Fluglärmzonen umgeschlossene Fläche praktisch nicht ändert".

- 5 -

Jährlich werden von der Flughafen Wien AG bei dieser Versuchsanstalt Berechnungen für die sechs verkehrsstärksten Monate in Auftrag gegeben, die auf den tatsächlichen Flugbewegungen und den tatsächlich verwendeten Flugzeugtypen beruhen. Die Berechnung für das Jahr 1992 ergab, daß die Fläche, die mit einem Dauerschallpegel von 66 db (A) beschallt wird, kleiner als zu Beginn der Berechnungen im Jahr 1973 geworden ist - trotz massiv gestiegenen Flugaufkommens. Innerhalb der errechneten Zone von 14,26 km² befinden sich keine ständig zu Wohnzwecken dienende Gebäude.

Zu Frage 5:

"Laut Ihrem Ressort ist eine Verschwenkung der Anfluggrundlinie zur Piste 16 um mehr als 5° nach Osten möglich, wenn ein neues Anflugverfahren errichtet wird.

Gibt es, bedingt durch die Belastung von zehntausenden neuen Anrainern im Bereich Donaustadt, konkrete Schritte zur Umsetzung dieser Maßnahme?"

Die Pisten des Wiener Flughafens sind mit einem Instrumentenlandesystem ausgestattet. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Systems ist der Landekurssender, der anfliegende Luftfahrzeuge exakt auf der verlängerten Pistenmittellinie "hält". Dieser Landekurssender wird in einer Entfernung von etwa 10 Nautischen Meilen erreicht (ca. 18 km). Diese letzte Phase des Landeanfluges dient dem Piloten dazu, die Maschine in Landekonfiguration zu bringen. Jede Richtungsänderung in dieser Phase des Fluges ist daher zu vermeiden. Weiters ist es unmöglich, in den Landekurssender einen "Knick" einzubauen. Landekurssender die nicht in der verlängerten Pistenmittellinie liegen (z.B. Innsbruck) sind nach den Normen ICAO nur dann

vertretbar, wenn topographische Gegebenheiten dies unbedingt erfordern. Dies entspricht jedoch dann keinem Präzisionsanflugverfahren mehr (ist daher bei Schlechtwetter auf Grund höherer Sichtminima nur bedingt verwendbar).

Weiters ist ein Verschwenken des Landekurssenders aus-Lärmschutzgründen laut den international anerkannten und auch von Österreich ratifizierten Richtlinien der ICAO, PANS OPS (Verfahrenserstellung) nicht vorgesehen. Von der verlängerten Pistenmittellinie abweichende Anflugverfahren wären erst mit Einführung des MLS

- 6 -

(Micro Wave Landing System) oder GPS (Global Positioning System-Satellitennavigationssystem) möglich. Beide Systeme werden derzeit international getestet. Eine Entscheidung, ob in Richtung MLS oder GPS weitergearbeitet wird, ist Anfang 1995 zu erwarten. Mit der betrieblichen Verwendung in Österreich ist, wenn überhaupt, aufgrund der Erprobungsphase nicht vor dem Jahr 2000 zu rechnen. Bei den Entscheidungen über die Einführung neuer Systeme wird auch zu beachten sein, ob eine "Verschiebung" des Fluglärms vertretbar ist.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Liegen Ihrem Ressort Daten über die Zahl der Fluglärmbeschwerden betreffend An- und Abflug des Flughafens Schwechat zwischen 1990 - 1994 vor?"

Wenn ja, wie ist die Entwicklung hinsichtlich Anzahl und Schwerpunkte?

Die Anzahl der Lärmbeschwerden wird - da die meisten telefonisch erfolgen - nicht erfaßt. Aus der Erfahrung kann lediglich gesagt werden, daß an Schönwettertagen bei häufigen Anflügen zu den Pisten 11 und 16 mehrere telefonische Anfragen erfolgen.

Zu FANOMOS generell:

Seit der Installierung von FANOMOS wurden aufgrund der daraus gewonnenen Erfahrungen die Abflugstrecken überarbeitet und - wo notwendig - zur Verbesserung der Lärmsituation für die betroffenen Gebiete geändert.

Zu Frage 9:

"Welche konkreten Resultate hinsichtlich lärmschonenden Flugverfahren und engere Toleranzgrenzen hat der FANOMOS-Einsatz erbracht?"

Der Abdrehpunkt für Abflüge von Piste 29 wurde so gesetzt, daß bewohntes Gebiet weitgehendst vermieden wird. Ein sehr hoher Steiggradient wurde dabei in Kauf genommen. Die Flugverkehrsleiter der Flugplatz- sowie der An-/Abflugkontrolle sind angewiesen, die Einhaltung der Abflugstrecken zu überwachen bzw. bei notwendigen Abweichungen die Ansiedlungen um den Flughafen zu meiden.

- 7 -

Zu den Fragen 10. 11. 12. 13. 14. und 15:

"Ist die vorgesehene Überprüfung der An- und Abflugkorridore unter Einbeziehung des FANOMOS-Datenmaterials bereits erfolgt?

Wenn ja, wann und mit welchem Resultaten?

Ein weiterer Aspekt der FANOMOS-Anlage war die genaue Registrierungsmöglichkeit von "Fluglärmsündern", d.h. Airlines und Piloten, die sich nicht an vorgeschriebene An- und Abflugrouten halten?

Wieviele Verstöße wurden registriert?

Welche Konsequenzen ziehen derartige Verstöße nach sich?

In welcher Art und Weise erfolgt die Ahndung?"

Die An- und Abflugkorridore wurden gemäß den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (Doc. 8168. PANS OPS) festgelegt und in der luftfahrtüblichen Weise verlautbart.

Die Abmessungen dieser Korridore wurden in der Folge wesentlich verkleinert. Es wurde dabei auf Erfahrungswerte der vergangenen Jahre zurückgegriffen, da es in Europa derzeit keine brauchbaren Richtlinien gibt.

Die Flugbewegungen in diesen - engeren - Korridoren werden regelmäßig überprüft.

Diese Überprüfungen ergaben für das Jahr 1993 insgesamt 102 Abweichungen (das sind 0.2%); davon erfolgten 65 Abweichungen auf Anordnung der Flugsicherung.

Zu den verbleibenden 37 Abweichungen wurden von der FWAG die betreffenden Fluggesellschaften mit dem Ersuchen angeschrieben, die in Frage kommenden Piloten auf ihr Verhalten aufmerksam zu machen und aufzufordern, diese Verfahren in Zukunft genau einzuhalten.

Die Reaktionen der Fluggesellschaften und die so erzielten Ergebnisse waren durchwegs positiv.

- 8 -

Zu Frage 16:

"Eines der Hauptprobleme der vom Fluglärm belasteten Anrainer besteht darin, daß keine "gesicherten Erholungszeiten" vorgesehen sind.

Wie stehen Sie zu einem generellen Nachtflugverbot bzw. zu einem Flugverbot an Wochenenden und Feiertagen in den Lärmkorridoren der belasteten Wohngebiete?"

Ein Flugverbot an Wochenenden und Feiertagen ist nicht vorgesehen und auch im Hinblick auf den Verlauf der 66 dB(A)- Fluglärmzone, in deren Bereich derzeit keine ständig zu Wohnzwecken dienenden Gebäude liegen, n i c h t vertretbar.

Für Österreich und seine Hauptstadt ist ein ununterbrochener Flugbetrieb wesentlich. Weiters haben Lärmmessungen insbes. im Bereich des 22. Wiener Gemeindebezirkes gezeigt, daß der dort vorherrschende Grundgeräuschpegel durch den Flugbetrieb nur unwesentlich erhöht wird (dzt. in der Größenordnung von 0,2 - 1,3 dB(A)).

Auch ein generelles Nachtflugverbot für den Flughafen Wien ist nicht vorgesehen. Es wurden jedoch im Zuge der neu erlassenen Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV-1993 für den Flughafen Wien in einem Zweistufenverfahren gravierende Beschränkungen für den Betrieb mit "lauten" Jets bei Nacht festgelegt. Ab 1. Mai 1995 dürfen dann zwischen 22.30 und 06.00 Uhr An- und Abflüge nur mehr mit sogenannten "Kapitel 3 - Jets", der derzeit leisesten Gruppe von Strahlverkehrsflugzeugen, durchgeführt werden.

Die zunehmende internationale Verflechtung Österreichs und die Mobilitätsanforderungen unserer Gesellschaft ergeben einen steigenden Flugverkehr, der zu mehr als 80 % über den Flughafen Wien abgewickelt werden muß. Wesentliche Einschränkungen der Benutzungsmöglichkeiten des Flughafens Wien würden weniger die Flughafen Wien AG, sondern viel mehr die wirtschaftliche Entwicklung und die gesamte Bevölkerung Ost-Österreichs treffen.

Da aber ein Teil der im wesentlichen unveränderbaren An- und Abflugzonen über verbautes Gebiet führen, muß und wird vom Verkehrsministerium auf möglichst umweltverträgliche betriebliche Abläufe geachtet werden, die z.B. durch die Verpflichtung zum Einsatz von leisestem Fluggerät zu lärmsensiblen Zeiten die Lärmemissionen reduzieren.

- 9 -

Abgelehnt werden muß aber in solchen Gebieten eine weitere Verbauung mit Wohnbauten, da, wie ausgeführt, an der Tatsache der vorgegebenen An- und Abflugrouten nichts geändert werden kann.

Zu Frage 17:

"Prognosen sprechen von einer Verdoppelung der Passagierzahlen bis 2000; damit verbunden wird auch ein Anstieg der Flugbewegungen, eine weitere Belastung der in den Flugschneisen lebenden Bevölkerung und eine Verschärfung des Fluglärmproblems sein.

Wie weit sind die Arbeiten Ihres Ressorts betreffend Vorlage eines Fluglärmgesetzes gediehen?"

Die Vorarbeiten für ein Fluglärmgesetz sind im Gange. Es ist geplant, daß ein Entwurf im Sommer dieses Jahres dem Begutachtungsverfahren zugeführt wird. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Entwurfes wird auch sein, daß in der näheren Umgebung von Flughäfen eine Widmung von Grundstücken zu Wohnzwecken nicht mehr möglich sein soll.

Wien, am 3. Juni 1994

Der Bundesminister

