

1327/AB

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1356/J-NR/1996, betreffend erhöhte Flugfrequenz über dem Nordburgenland, die die Abgeordneten Mag. Franz Steindl und Kollegen am 3. Oktober 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Wieviele Flugzeuge mußten in diesem Zeitraum umgeleitet werden?

Antwort:

Durch die Ausbaumaßnahmen auf dem Flughafen Wien-Schwechat (eingeschränkter Betrieb auf der Piste 11/29 zwischen 3. Juni und 4. September 1996) war es notwendig, die Piste 16/34 als Hauptpiste zu verwenden. Dort wurden im Juni 7587, im Juli 7642 und im August 7535 Landungen durchgeführt. Wie groß der Anteil der Anflüge, die östlich bzw. westlich zur Anfluggrundlinie des Instrumentenanflugsystems (ILS) der Piste 16/34 geführt wurden, kann nicht mehr eruiert werden, da dies vom jeweiligen Verkehrsaufkommen abhängig war.

2. Wieviele Flugzeuge haben die erforderliche Flughöhe über dem Nordburgenland nicht eingehalten ?

Antwort:

Die Instrumentenanflüge zum Flughafen Wien-Schwechat werden normalerweise mittels Radar zum jeweiligen Instrumentenlandesystem (ILS) geführt und unterliegen somit einer permanenten Kontrolle. Den Organen der Flugsicherung ist es nicht gestattet, Luftfahrzeuge unterhalb der vorgeschriebenen Mindestflughöhen fliegen zu lassen. Die diesbezüglichen Bestimmungen werden strikte eingehalten.

Entsprechende "Beobachtungen" von angeblichen Verstößen im normalen Verkehrsablauf sind subjektiv und entsprechen in den allermeisten Fällen nicht den Tatsachen. Durch die Verwendung eines Flugspuraufzeichnungsgerätes (FANOMOS) ist es außerdem möglich, Abweichungen von der vorgeschriebenen Flugstrecke, der Flughöhe und der Geschwindigkeit zu erfassen und gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zu treffen.

3. Warum wurden die betroffenen Gemeinden bzw. die Bevölkerung nicht ausreichend informiert ? .

Antwort: .

Seitens der Flughafen Wien-AG als Halter des Flughafens Wien wurden bereits im Mai d.J. Informationen über die bevorstehenden Bautätigkeiten auf der Piste 11/29 den Bürgermeistern der Anrainergemeinden sowie den zuständigen Behörden der Stadt Wien und den Medien (die darüber auch berichtet haben) zugesendet. Ferner wurden alle Haushalte in der näheren Umgebung des Flughafens Wien in der vom Flughafen herausgegebenen Zeitschrift "Vis-a-VIE" entsprechend informiert. Des Weiteren stand die Umweltabteilung des Flughafens für diesbezügliche Anfragen ständig zur Verfügung. Von einer nicht ausreichenden Information der betroffenen Gemeinden kann somit nicht gesprochen werden.

4. Welche Baumaßnahmen werden in Zukunft getroffen werden ?

Antwort:

In nächster Zeit ist vorgesehen, die Piste 11/29 um 500m Richtung Westen zu verlängern (bereits bewilligt) und Schnellabrollwege für die Piste 16/34 zu errichten.

5. Gibt es eine andere Umleitung, die nicht direkt über den nordburgenländischen Gemeindegürtel liegt?

Antwort:

Bei einer allfälligen Sperrung der Piste 11/29 bei gleichzeitig vorherrschenden Nordwest- bzw. Nordwetterlagen wird es zwangsläufig zu vermehrten Überflügen über den nordburgenländischen Bereich kommen, da aus Sicherheitsgründen Abflüge und Landungen jeweils gegen den

Wind erfolgen müssen. Die vorgeschriebenen Mindestflughöhen werden jedoch dabei nicht unterschritten.

6 und 7. Werden die Bewohner von dem genauen Zeitpunkt der Umleitung in Kenntnis gesetzt ?

Und wenn ja, wie werden sie in Kenntnis gesetzt ? "

Antwort:

Seitens der Flughafen Wien-AG werden bei länger dauernden Pistenperen wie oben erwähnt die Bürgermeister der Anrainergemeinden sowie die betroffenen Haushalte der näheren Umgebung des Flughafens informiert.

Derzeit sind Überlegungen im Gange, ob zusätzliche Informationen in den Bezirkszeitungen des Nordburgenlands zielführend sind. Allerdings sind, wie bereits erwähnt, in diesem Bereich kaum negative Auswirkungen zu erwarten.

8, 9, 10. Entspricht die Behauptung eines " Kerosin-Ablasses" bei der Landung von Flugzeugen der Wahrheit ?

Weun ja, in welchen Situationen, in welchen Mengen findet dieser statt ?

Welche Auswirkungen hat ein etwaiger "Kerosin-Ablass" auf die Natur und Bevölkerung ? "

Antwort:

N E I N - es entspricht nicht den Tatsachen, daß Flugzeuge vor der Landung Kerosin ablassen. Das Ablassen von Treibstoff aus im Fluge befindlichen Flugzeugen, das sog. "Fuel Dumping" ist ausschließlich in F l u g n o t f ä l l e n zulässig. Darüberhinaus sind nur relativ wenige Flugzeugtypen mit Vorrichtungen zum Ablassen von Treibstoff ausgestattet. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Langstreckenflugzeuge mit großer Differenz zwischen maximal zulässigem Abfluggewicht und maximal zulässigem Landegewicht. Der überwiegende Teil der auf den österreichischen Flughäfen verkehrenden Flugzeuge verfügt nicht über derartige Einrichtungen. .

Die betreffende "Dienstweisung für die Flugsicherung" sieht bezüglich des "Fuel Dumpings" vor - sollte es sich aus Sicherheitsgründen einmal doch als notwendig erweisen - daß Siedlungs- bzw. Industriegebiete und besondere Gefahrenquellen, wie z.B. Abfackelungsanlagen udgl. dabei möglichst nicht betroffen werden, und daß auf die herrschenden Wind- und Wetterverhältnisse Bedacht zu nehmen ist.

Ferner ist vorgesehen, daß Kerosin nicht unter 1500m über Grund abgelassen werden darf. Befindet sich ein Luftfahrzeug jedoch in unmittelbarer Gefahr, wird allerdings eine Gebiets- oder Höhenzuweisung nur in sehr beschränktem Umfang erfolgen können.

Zur Häufigkeit von "Fuel-Dumpin.g" ist anzumerken, daß der Flugsicherung seit 1989 nur 8 Fälle von "Fuel-Dumping" in Österreich bekannt sind.

Wegen der relativ hohen Eigengeschwindigkeit von Jets, kommt es zu einer sehr feinen Zerstäubung des abgelasserten Treibstoffes und zu einer Vermischung mit der Umgebungsluft. Im Hinblick auf die Höhen, in denen "Fuel-Dumping" in den erwähnähnten Fällen stattgefunden hat

..

(zwischen 28000 und 10000 Fuß, das sind zwischen 8500 und 3000 m), vermischen sich die durch Zerstäubung entstandenen Treibstoffpartikel je nach den Umgebungsbedingungen mit der Umgebungsluft bzw. Wolken mit Wasserdampf, steigen oder sinken mit der betreffenden Luftmasse und/oder werden entsprechend den jeweils vorherrschenden Windsituationen verweht, sodaß der allergrößte Teil verdunstet. Eine unmittelbare Beeinträchtigung des direkt unter dem "Fuel-Dumping"-Bereich gelegenen Gebietes ist mit großer Wahrscheinlichkeit auszuschließen.