

4054/AB XXIII. GP

Eingelangt am 09.06.2008

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-9.500/0001-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, . Juni 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4049/J-NR/2008 betreffend green approaches im Flugverkehr, die die Abgeordneten Gerhard Steier und GenossInnen am 9. April 2008 an mich gerichtet haben, darf ich Ihnen folgende Beantwortung durch Frau Staatssekretärin Kranzl mitteilen:

„Vorweg erlaube ich mir einige grundsätzliche Bemerkungen:

Weder die ICAO noch EUROCONTROL kennen den Begriff "Green Approach".

Der Begriff Continuous Descent Approach (CDA) definiert in keiner Weise den Anfangspunkt (Ausgangshöhe) eines derartigen Verfahrens, des weiteren ist CDA kein ICAO Begriff und somit inhaltlich auch nicht spezifiziert.

CDA (im derzeit üblichen ATC Sprachgebrauch, nämlich im Sinne eines kontinuierlichen Sinkfluges zur Landung) können nur empfohlen aber nicht vorgeschrieben werden, da es immer der Entscheidung des Piloten vorbehalten ist, ob er ein derartig angebotenes Verfahren auch im Hinblick auf die sichere Flugdurchführung ausführen kann.

Während CDA und low drag -low power unter dem Begriff "green approach" subsumiert werden können, trifft dies auf den sog. CUNed Approach nicht zu. Ein CUNed approach ist lediglich ein Anflugverfahren, bei dem auch in einem gekrümmten Anflug (wie bisher nur beim Geradeaus Anflug) Vertikalführung gegeben ist.

Frage 1:

Wie weit ist der Stand der Implementierung aller im Sinne der „green approaches“ anzusehenden Anflugverfahren (Curved Approach, CDA, low-drag - low power Verfahren) in der österreichischen Luftfahrt bzw. ihrer Regelungen?

Antwort:

Low Drag -Low Power Verfahren sind in Wien implementiert und in der luftfahrtüblichen Weise im österreichischen Luftfahrthandbuch (AIP) verlautbart.

CDAs kontinuierliche Sinkflüge werden in Österreich bei entsprechendem Verkehrsaufkommen den Piloten routinemäßig angeboten. Um diese Verfahren planbarer zu gestalten und deren Anwendung zu verdichten, wurden im Jahre 2007 im Rahmen des NUP2+ Projekts der Austrian Airlines Trials mit elektronischer Unterstützung (Datalink) angeboten. Dieses Verfahren verlangt bordseitig eine besondere technische Ausstattung, welche dzt. nur in wenigen Luftfahrzeugen vorhanden und zertifiziert ist.

Auch Curved Approaches Verfahren verlangen eine (andere) besondere technische Ausstattung der Flugzeuge. Derzeit ist noch kein Verfahren eines Curved Approaches in Österreich in Verwendung, einzige Ausnahme ist ein Fehlanflugverfahren in Innsbruck. An der Implementierung eines solchen "gekurvten Anfluges" auf dem Flughafen Wien wird derzeit gearbeitet.

Frage 2:

Hat die Austro Control die o.a. Verfahren für die österreichischen Flughäfen bereits als verbindlich erklärt, wurden sie von der OZB genehmigt und wann erfolgte für welchen Flughafen die Verlautbarung im AIP?

Antwort:

Lärminderungsverfahren sind für jeden Flughafen in der AIP verlautbart. Das o.a. Low Drag Low Power Verfahren ist nur soweit verbindlich, als nicht vom jeweiligen Piloten bzw. Flugverkehrsleiter aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt abgewichen werden muss. Der genaue Zeitpunkt der Verlautbarungen in der AIP liegt bereits so lange zurück, dass eine exakte Datierung nicht mehr möglich ist (vermutlich zu Beginn der 80er Jahre).

Frage 3:

Liegen Ihrem Ressort Daten vor, wie viele der Anflüge auf österreichische Flughäfen mittels continuous-descent-approaches (CDA'S) durchgeführt werden?

Antwort:

Nein. Man kann aber davon ausgehen, dass es in verkehrsarmen Zeiten jedem Luftraumnutzer ermöglicht wird, einen Anflug mittels eines kontinuierlichen Sinkfluges auszuführen. Datalink gestützte CDAs befinden sich erst im Entwicklungsstadium.

Frage 4:

Wenn ja, an welchen Flughäfen werden CDA'S durchgeführt?

Antwort:

Kontinuierliche Sinkflüge werden - wie oben ausgeführt - durch die Flugsicherung immer dann angeboten, wenn die Verkehrslage und die Topographie dies zulassen.

Fragen 5 und 6:

Wie hoch ist der Anteil an CDA'S in Relation zum Gesamtanteil an Landungen?

Wie hat sich der Anteil an CDA'S am Flughafen Wien Schwechat im Jahr 2007 entwickelt?

Antwort:

Dies kann derzeit nicht quantifiziert werden, da diese Daten nicht aktiv aufgezeichnet werden.

Frage 7:

Ist die vorzugsweise Durchführung von CDA'S an österreichischen Flughäfen technisch und organisatorisch auch untertags möglich und vorgesehen?

Antwort:

Prinzipiell ist dies auch tagsüber möglich, allerdings nur unter gleichzeitiger Inkaufnahme von hohem Kapazitätsverlust. In verkehrsschwächeren Phasen wird auch derzeit bereits tagsüber ein kontinuierlicher Sinkflug angeboten. Ein Ausbau der Datalink gestützten CDAs ist derzeit nicht in Umsetzung, weil der Ausrüstungsgrad der Luftfahrzeuge (siehe auch meine Ausführungen zu Frage 1) noch nicht gegeben ist.

Frage 8:

Einer Untersuchung der deutschen Flugsicherung zufolge wäre bei 24-stündiger konsequenter Anwendung von CDA'S am Flughafen Frankfurt große Kapazitätseinschränkungen zu befürchten (im Regionalverkehr eingesetzte „langsamere“ Flugzeuge in Kombination mit hoher Verkehrsdichte). Wie stellt sich die Situation für die österreichischen Flughäfen im Allgemeinen und den Flughafen Schwechat im speziellen diesbezüglich dar?

Antwort:

Diese Ergebnisse treffen auch auf fast alle österreichischen Flughäfen zu, wobei besonders im Raum Wien das Pisten-Layout, der starke Verkehrsanstieg und die mangelnde Größe des zur Verfügung stehenden Luftraums diese Wirkung noch verstärken würden.

Frage 9:

Gibt es aktuelle Untersuchungen zur lärmindernden Wirkung von CDA'S ?

Antwort:

Ja. Im Rahmen eines CDA Projekts der EUROCONTROL wurden und werden derartige Untersuchungen durchgeführt. Abschließende Ergebnisse liegen noch nicht vor, jedoch sind lärmindernde Tendenzen erkennbar.“

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann