

4049/J

09. April 2008

Anfrage

der Abgeordneten Steier und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend green approaches im Flugverkehr

Der Luftverkehr ist der am stärksten wachsende Verkehrssektor in Österreich und hat sich in nur 14 Jahren mit plus 142% mehr als verdoppelt. Die Zahl der Starts und Landungen im kommerziellen Luftverkehr stieg auf den sechs österreichischen Airports von 125.000 im Jahr 1990 auf insgesamt 311.476 Flugbewegungen 2006; neben den 21.610.966 (inklusive Transitpassagiere) beförderten Fluggästen wurden 2006 216.284 Tonnen (+10,2%) Fracht und 14.076 t (+11,4%) Post befördert (Ö. Verkehrsstatistik 2006).

Luftverkehr ist auch im Zeitalter moderner Technik mit Lärm verbunden; unter den komplexen Umweltauswirkungen beim Betrieb eines Verkehrsflughafens ist Fluglärm ein besonderes Problem, weil er durch einen Großteil der im Nahbereich eines Flughafens oder in Flugschneisen lebenden Bevölkerung direkt wahrgenommen wird.

Für die österreichischen Flughäfen gelten unterschiedliche Betriebszeiten; ein Nachtflugbetrieb ist nur am Flughafen Wien möglich. Die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulassigkeitsverordnung regelt, dass bei Nacht (22:30 - 6:00 Uhr) nur mehr sog. Kapitel-3-Jets (leiseste Kategorie von Strahlverkehrsflugzeugen) eingesetzt werden dürfen. Abgesehen davon dürfen in Österreich nur mehr Kapitel-3-Flugzeuge bzw. Kapitel-4-Jets (Zulassung ab 1.1.2006) starten und landen.

In der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung ist für Fluglärm ein Schwellenwert von 65 Dezibel für den Tag-Abend-Nachtzeitraum vorgesehen. Allerdings wird dieser Schwellenwert für Fluglärm als zu hoch eingeschätzt: laut dem 8. Umweltkontrollbericht fühlen sich „bei dem für Fluglärm geltenden Schwellenwert für Aktionspläne von 65 dB ... 48 % der Betroffenen belästigt. Bei Straßenverkehrslärm sind es beim geltenden Schwellenwert von 60 dB nur 26 %, bei Schienenverkehrslärm beim geltenden Schwellenwert von 70 dB rund 34 %. Ein Schwellenwert von 55 dB für Fluglärm würde einer vergleichbaren Störwirkung entsprechen (rund 28 %) und kann daher als angemessen betrachtet werden. Auch vom Flughafen Wien werden schon ab 54 dB Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Aktuelle Untersuchungen weisen darauf hin, dass die Störwirkung von Fluglärm weitaus höher ist, als bisher angenommen wurde (BERG 2007).“

Zur Entlastung vom Fluglärm können lärmarme An- und Abflugverfahren stark beitragen. Neben lärmoptimierten An- und Abflugrouten stellt der CDA (continuous descent approach) eine Möglichkeit dar, Lärm- und Umweltbelastungen zu reduzieren. In der Praxis wird bei einem CDA in einer bestimmten Flughöhe die Triebwerksleistung in den Leerlauf gesetzt; der restliche Anflug wird im Gleitflug durchgeführt.

Die schwedische SAS testet seit 2006 diese sog. green approaches und hat bereits über 2000 fortgeschrittene CDA-Verfahren (Advanced Continuous Descent Approach - A-CDA) mit einer Boeing 737 auf innerschwedischen Flügen durchgeführt. Bei Flügen mit Kurzstreckenjets kann damit nicht nur der Fluglärm reduziert werden; es werden durchschnittlich auch 150 Kilo Treibstoff eingespart. Im Dezember 2007

haben die Vorarbeiten der SAS für grüne Anflüge mit dem Langstreckenflugzeug A330 begonnen. „Mit dieser Initiative ist SAS Europas erste Fluggesellschaft, die sich zu dem Emissions- und Lärmreduzierungsprogramm AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) bekennt und dieses in die Tat umsetzt. AIRE ist eine gemeinschaftliche Initiative der Europäischen Kommission und der US-Bundesluftfahrtbehörde. SAS führt das CDA-Verfahren gemeinsam mit ihren Partnern, dem Stockholmer Flughafen Arlanda, dem Flugzeughersteller Airbus und der sich im schwedischen Staatsbesitz befindlichen Luftfahrtsbehörde LFV, durch. SAS wird weiterhin "grüne Landeanflüge" auf jenen transatlantischen Flügen von Chicago und New York nach Stockholm testen, welche außerhalb der Hauptverkehrszeiten landen. Gegenwärtig handelt es sich hier um Flüge, die an Wochenenden die schwedische Hauptstadt erreichen. Mit einem in der Zukunft optimierten Air Traffic Management System und der Annahme, dass SAS International das CDA-Verfahren auf allen Landeanflügen durchführt, könnten pro Jahr etwa 492 Tonnen Kerosin und 1.550 Tonnen Kohlenstoffdioxid (CO₂) eingespart werden“ (Presse SAS, 13.12.2007)

Medienberichten zufolge sollen in Schweden bis zum Jahr 2012 acht von zwölf Anflügen mittels green approaches durchgeführt werden; im Rahmen einer nordeuropäischen Kooperation der Flugsicherungen sollen diese Anflüge in weiteren Staaten zur Anwendung gelangen.

Im Zuge des Mediationsverfahrens am Flughafen Wien wurden eine Reihe von Maßnahmen vereinbart, die zur Verringerung des Fluglärms beitragen sollen. So gibt es ua. die Vereinbarung, dass in den betroffenen Gemeinden bereits ab einer Belastung von 54 dB Lärmschutzmaßnahmen finanziell unterstützt werden. Wie dem Evaluierungsbericht 2006 des Dialogforums Flughafen Wien entnommen werden kann, wurden im Teilvertrag Kapitel V bei Anflügen in der Nacht continuous-descent Verfahren vereinbart. „Die Austro-Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich einen continuous descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000ft, das sind rund 37 km vor der Piste, im continuous descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous descent und low-drag – low-power Verfahren obliegt dem Piloten“. Eine Evaluierung dieser Vereinbarung ist für den Bericht 2007 angekündigt.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

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?
2. Hat die Austro Control die oa. 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?
3. Liegen Ihrem Ressort Daten vor, wie viele der Anflüge auf österreichische Flughäfen mittels continuous-descent-approaches (CDA'S) durchgeführt werden?

4. Wenn ja, an welchen Flughäfen werden CDA'S durchgeführt?
5. Wie hoch ist der Anteil an CDA'S in Relation zum Gesamtanteil an Landungen?
6. Wie hat sich der Anteil an CDA'S am Flughafen Wien Schwechat im Jahr 2007 entwickelt?
7. Ist die vorzugsweise Durchführung von CDA'S an österreichischen Flughäfen technisch und organisatorisch auch untertags möglich und vorgesehen?
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 Verkehrs dichte). Wie stellt sich die Situation für die österreichischen Flughäfen im allgemeinen und den Flughafen Schwechat im speziellen diesbezüglich dar?
9. Gibt es aktuelle Untersuchungen zur lärmindernden Wirkung von CDA'S ?



Peipe Baum
Prinzipieller

