

12666/AB XXIV. GP

Eingelangt am 21.12.2012

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-9.500/0035-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . Dezember 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde, haben am 23. Oktober 2012 unter der **Nr. 12899/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Curved Approach am Flughafen Salzburg und am Flughafen Wien gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Handelt es sich beim in der Sendung vorgestellten Anflug auf den Flughafen Salzburg um einen „Curved Approach“ im engeren Sinn, also so wie dieser Begriff im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für die dritte Piste am Flughafen Wien verwendet wurde?*

Es handelt sich in beiden Fällen um ein RNP-Verfahren (Required Navigation Performance). RNP ermöglicht es Luftfahrzeugen, vordefinierte Strecken entlang von „Waypoints“ (virtuellen Navigationspunkten) in das Flight Management System (FMS) einzuprogrammieren und sehr genau abzufliegen.

Derzeit ist dies noch ein Anflug, der mit dem Zusatz AR (Authorization Required) versehen ist. Dies bedeutet, dass eine gesonderte Genehmigung für die Fluglinie erforderlich ist. Technische Voraussetzung dafür, dass ein Flugzeug dieses RNP AR Verfahren fliegen kann, ist ein RNP 0.3 fähiges Flight Management System (das impliziert eine Trägheitsplattform sowie Satellitennavigationssensoren und die Fähigkeit zur eigenen Konsistenzüberprüfung).

Zu den Fragen 2 und 4:

- Was sind die technischen Parameter dieser Anflugroute (insbes. Kurvenradius, [Mindest-] Länge des letzten geraden Schenkels vor dem Aufsetzen, maximal mögliche Kadenz an Landungen hintereinander)?
- Was wären die technischen Parameter dieser Anflugroute (insbes. Kurvenradius, [Mindest-] Länge des letzten geraden Schenkels vor dem Aufsetzen, maximal mögliche Kadenz an Landungen hintereinander)?

Derzeit wird laut Austro Control von einer erforderlichen Länge von 2,5 nm (= 4,6 km) für den Geradeausanflug vor der Landung ausgegangen. Die Kurvenradien ergeben sich aus der aufgetragenen Geschwindigkeit, welche wieder von der Entfernung vom Aufsetzpunkt abhängt. Der derzeit noch vorgeschriebene Mindestabstand hintereinander beträgt 3 nm (= 5,5 km).

Zu den Fragen 3, 5 und 6:

- Vorausgesetzt, die dritte Piste am Flughafen Wien wäre zum heutigen Tage bereits fertiggestellt, wäre ein Landebetrieb im ausschließlichen Curved Approach als Massenanflugverfahren im Dauerbetrieb möglich?
- Bei Bejahung der Frage 3: Was hindert Ihr Ministerium und die diesem nachgeordnete Flugsicherungsbehörde Austro Control GmbH, diesen Curved Approach auf der bereits bestehenden Piste 29L anzuwenden, um Landeanflüge nicht mehr länger über dichtestbesiedeltes Stadtgebiet zu führen?
- Wann ist mit der Einführung eines Curved Approach als Massenanflugverfahren im Dauerbetrieb auf der Piste 29L zu rechnen?

Was die Implementierung eines gekurvten Anfluges für die derzeit vier bestehenden Pistenrichtungen am Flughafen Wien betrifft, so kann nach Auskunft durch die Austro Control GmbH ausgeführt werden, dass dazu nach eingehender Erörterung im Dialogforum eine entsprechende Arbeitsgruppe eingerichtet wurde, die sich mit der Erarbeitung von gekurvten Anflugverfahren für die Piste 16 als Vorbereitung für eine Umsetzung während der verkehrsschwachen Nachtzeiten beschäftigt. In dieser Arbeitsgruppe sind Austro Control GmbH, AUA, Flughafen Wien, Dialogforum, Stadt Wien, Land NÖ, Bürgermeister und zahlreiche Bürgerinitiativen vertreten.