

XXIV. GP.-NR

12899 /J

23. Okt. 2012

Anfrage

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Mag.a Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Curved Approach am Flughafen Salzburg und am Flughafen Wien

In der Sendung „Bürgeranwalt“ des ORF vom 29. September 2012 erklärte der Vertreter der Flugsicherungsbehörde Austro Control GmbH (ACG), Christian Woborsky, dass am Flughafen Salzburg der sogenannte „gekurvte Anflug“ (Curved Approach) bereits eingeführt sei. Weiters erläuterte er, dass auch für den Flughafen Wien das gekurvte Anflugverfahren von Westen her auf die neu zu errichtende Parallelpiste 29R (wie im Rahmen der UVP für die dritte Piste diskutiert) schon jetzt jederzeit möglich wäre, und zwar nicht als Ausnahmeverfahren, sondern als Standardanflug im Massenbetrieb. Die Frage, weshalb dieser gekurvte Anflug nicht bereits jetzt auf die Piste 29L (die „alte“ Piste von Westen her) zur Anwendung kommt, ließ er unbeantwortet.

Der Luftfahrtbehörde muss sicherstellen, dass Zivilflugplätze Leben, Gesundheit und Eigentum nicht gefährden, störende Einwirkungen auf Personen und Sachen sind fernzuhalten und vermeidbare Geräusche zu vermeiden (siehe schon Halbmayr-Wiesenwasser, Das österr. Luftfahrtrecht, Kommentar zu § 71 Abs 1 lit d LFG unter Verweis auf VwGH 1820/69-7 aus dem Jahre 1970). Im Jahre 2006 wurde § 145 b (Vorhaben gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) in das LFG eingefügt. Eine weitere Aufgabe ist die Flugsicherheit, der unter anderem die Anordnung bestimmter An- und Abflugverfahren (§ 120 a LFG) dient. Zur Unterstützung der Luftfahrtbehörde wurde die Austro Control GmbH (ACG) eingerichtet, der gegenüber das BMVIT weisungsberechtigt ist und zur Aufsicht verpflichtet ist. Das BMVIT ist die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde (§§ 120c, 139, 140 LFG). Dem BMVIT sind also sowohl Lärmschutz als auch Flugsicherheit überantwortet. An- und Abflugverfahren haben Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Bevölkerung.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

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?

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

3. 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?

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

5. 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?

6. Wann ist mit der Einführung eines Curved Approach als Massenanflugverfahren im Dauerbetrieb auf der Piste 29L zu rechnen?

