

Anfragebeantwortung

1) Welchen Beitrag leistet die ACG in ihrer Rolle als hoheitliche Lenkerin des Fluggeschehens zur Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Wien?

Die Einführung eines Nachtflugverbots liegt nicht im Zuständigkeitsbereich von Austro Control.

2) Wie ist der Stand der Vorbereitungen der Einführung eines Nachtflugverbots?

Die Einführung eines Nachtflugverbots liegt nicht im Zuständigkeitsbereich von Austro Control.

3) Gibt es Überlegungen, als kurzfristige Maßnahme besonders lauten Flugzeugen (2.8. Frachtflugmaschinen, die häufig zeitig in der Früh sehr niedrig die Landebahn 29 anfliegen) die Lande- bzw. Starterlaubnis zumindest nachts zu entziehen?

Es liegt nicht im Ermessen von Austro Control vor diesem Hintergrund die Lande- bzw. Starterlaubnis zu entziehen.

4) Mitglieder berichten uns, dass die Nachtflüge rund um die „Schulterzeiten“ (besonders abends ab 22.00) kontinuierlich mehr werden. Warum ist das so?

Die Vergabe und Koordination von Slots am Flughafen Wien obliegt der Slot Coordination Austria.

5) Mitglieder berichten uns, dass es in den heißen Augustnächten 2023 durchschnittlich 5,16 Starts und 15,45 Landungen pro Nacht gab. In 13 Nächten gab es mindestens 18 Landungen pro Nacht (in der Nacht-Kernzeit 23.30-5.30). Sie berichten uns weiters, dass laut „Mediationsvertrag“ zwischen 23.30 und 5.30 eine Deckelung von 4 Landungen und 4 Starts vorgesehen sei. Warum werden nicht einmal diese niedrigschwelligen Zusagen eingehalten, mit denen sich der Flughafen Wien seit 20 Jahren brüstet?

Die Vergabe und Koordination von Slots am Flughafen Wien obliegt der Slot Coordination Austria. Eine allfällige Deckelung obliegt dem Flughafen Wien.

6) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 16 hat es vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 insgesamt gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?

In diesem Zeitraum hat es 27.237 Landeanflüge auf die Piste 16 gegeben, davon 16 als Curved Approach. Um den Curved Approach 16 fliegen zu können, sind entsprechende Ausrüstungen der Flugzeuge, eigens dafür geschulte Crews und eigene Zulassungen notwendig. Dieser Anflug kann daher nur von diesen Anforderungen entsprechenden Flügen durchgeführt werden.

7) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 16 hat es in der Nacht-Kernzeit 23.30-5.30 vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?

In dieser Zeit hat es 847 Landeanflüge auf die Piste 16 gegeben, davon 2 als Curved Approach. Um den Curved Approach 16 fliegen zu können, sind entsprechende Ausrüstungen der Flugzeuge, eigens dafür geschulte Crews und eigene Zulassungen notwendig. Dieser Anflug kann daher nur von diesen Anforderungen entsprechenden Flügen durchgeführt werden.

8) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 29 hat es vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 insgesamt gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?

In diesem Zeitraum hat es 16.244 Landeanflüge auf die Piste 29 gegeben, davon 592 als Curved Approach. Der Curved Approach auf Piste 29, der seit 2021 möglich ist, ist eine Kombination aus Performance Based Navigation (PBN) und dem konventionellen Anflug mittels Instrumentenlandesystem (ILS). Hierfür benötigt man keine zusätzliche Ausstattung oder eigens dafür geschulte Crews, daher kann dieses Verfahren in den verkehrsschwächeren Zeiten insbesondere nachts zur Lärmreduktion öfter genutzt werden.

9) Wie viele Landeanflüge auf die Piste 29 hat es in der Nacht-Kernzeit 23.30-5.30 vom 1. Jänner bis 31. Oktober 2023 gegeben und wie viele davon wurden im curved approach durchgeführt?

In dieser Zeit hat es 2.224 Landeanflüge auf die Piste 29 gegeben, davon 391 als Curved Approach, Tendenz in der Nacht-Kernzeit weiter steigend. Der Curved Approach auf Piste 29, der seit 2021 möglich ist, ist eine Kombination aus Performance Based Navigation (PBN) und dem konventionellen Anflug mittels Instrumentenlandesystem (ILS). Hierfür benötigt man keine zusätzliche Ausstattung oder eigens dafür geschulte Crews, daher kann dieses Verfahren in den verkehrsschwächeren Zeiten insbesondere nachts zur Lärmreduktion öfter genutzt werden.

10) Wann ist mit dem vollständigen Umstieg auf den curved approach auf den Pisten 16 und 29 zu rechnen?

Austro Control wird im Frühjahr 2024 die Evaluierung zum Curved Approach Piste 29 abschließen. Das Verfahren kann aus Sicherheitsgründen dann zum Einsatz kommen, wenn auch die Verkehrsdichte es zulässt. Der Anflug bringt daher insbesondere während der verkehrsarmen Zeiten in der Nacht eine deutliche Verbesserung.

Um den Curved Approach 16 fliegen zu können, sind entsprechende Ausrüstungen der Flugzeuge, eigens dafür geschulte Crews und eigene Zulassungen notwendig. Dieser Anflug kann daher derzeit nur von Flügen, die diesen Anforderungen entsprechen, durchgeführt werden.

11) Wer entscheidet, ob im curved approach geflogen wird? Der Pilot oder die ACG?

Die Freigabe erfolgt durch die Flugsicherung, der/die Pilot:in hat jedoch immer die Letztverantwortung über die Führung des Luftfahrzeuges und entscheidet, ob dieser Anflug auch tatsächlich durchgeführt werden kann.

12) Der Landeanflug auf die Piste 11 führt durch LOR 15 bzw ist der längste mögliche Landeanflug über dicht besiedeltes Stadtgebiet, sodass die ACG wohl nicht zufällig schon 2002 den curved approach für die Piste 11 medial angekündigt hat. Warum wird ein curved approach noch immer nicht bei der Piste 11 eingeführt oder zumindest daran gearbeitet?

Piste 11 wird in der Nacht zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr nicht als Landepiste verwendet (außer in begründeten Ausnahmefällen), daher wurde die Etablierung eines Curved Approaches in den verkehrsarmen Zeiten für die Pisten 29 und 16 von Austro Control priorisiert.

13) Gemäß welcher Rechtsgrundlage wird der curved approach bei den Pisten 16 und 29 angewendet (oder zumindest an der Einführung gearbeitet)?

Für die Pisten 16 und 29 sind Curved Approach Anflugverfahren gemäß internationaler technischer Standards (ICAO/EASA) veröffentlicht und diese Verfahren kommen so wie andere Flugverfahren im Sinne der Vorgaben des Luftfahrtgesetzes zur Anwendung.

14) Warum ist diese Rechtsgrundlage, die den curved approach bei den Pisten 16 und 29 ermöglicht, bei der Piste 11 nicht (mehr) anwendbar? 2002 ist die ACG ja noch öffentlich für die Einführung des curved approach bei der Piste 11 eingetreten.

Piste 11 wird in der Nacht zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr nicht als Landepiste verwendet (außer in begründeten Ausnahmefällen), daher wurde die Etablierung eines Curved Approaches in den verkehrsarmen Zeiten für die Pisten 29 und 16 von Austro Control priorisiert.

15) Wie erklärt die ACG die zahlreich berichtete Verschlechterung der Lärmsituation bei Starts?

Entsprechende Beobachtungen sind ohne detailliertere Angaben nicht nachvollziehbar.

16) Welches Startverfahren schreibt die ACG vor?

Die Anwendung von Start- und Abflugverfahren für Luftfahrzeuge definieren Airlines für ihre jeweiligen Flugzeugtypen entlang entsprechender ICAO-Richtlinien – Austro Control schreibt keine Startverfahren vor.

17) Was ist mit dem Abflugverfahren NADP 2 passiert, das am Flughafen Wien schon Anwendung gefunden hat?

Die Anwendung von Start- und Abflugverfahren für Luftfahrzeuge definieren Airlines für ihre jeweiligen Flugzeugtypen entlang entsprechender ICAO-Richtlinien – Austro Control schreibt keine Startverfahren vor.

18) Welche Bemühungen unternimmt die ACG, um die Starts möglichst leise zu führen?

Ein zur Lärmminimierung verstärkt zum Einsatz kommendes Verfahren ist der „Continuous Climb“, der kontinuierliche Steigflug. Dabei werden startende Luftfahrzeuge ohne

Unterbrechung auf die gewünschte Reiseflughöhe freigegeben und können kontinuierlich mit konstanter Triebwerksleistung steigen. Seit über 20 Jahren betreibt Austro Control eigene Nachtflugverfahren. Seit 2017 gibt es zudem optimierte Nachtflugstrecken, um dicht besiedelte Gebiete in der Nacht (21:00 – 07:00) weiter zu entlasten.

19) Auf welche Messdaten stützt sich die ACG in ihrem Bemühen der Verpflichtung zum Immissionsschutz gemäß §120a LFG nachzukommen?

Bei der Festlegung von An- und Abflugverfahren gilt es nach §120a LFG zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen. Zur Verfahrensfestlegung werden Berechnungen zu Lärm- und Schadstoffentwicklung angestellt und entsprechende Simulationen durchgeführt. Es gilt dabei insbesondere auch einen Ausgleich zu finden zwischen den Zielen einer Reduzierung von CO₂ Emissionen beispielsweise durch kürzere Flugwege einerseits und einer Verringerung der Fluglärmbelastung für die Bevölkerung durch eine mögliche Vermeidung des Überfliegens von besiedelten Gebieten andererseits, die mitunter auch zu einer Verlängerung von Flugwegen führen kann.

20) Finden auch außerhalb des unmittelbaren Nahebereichs des Flughafens Lärmmessungen statt, um die Fluglärmbelastung zu erfassen (zB auf den hoch gelegenen Gebieten am Wolfersberg und Kordon)? Wenn ja, bitte um Auskunft darüber, ob und wo diese öffentlich einsehbar sind.

Lärmmessungen werden in vielen Bereichen vom Flughafen Wien durchgeführt. Diese sind auf www.flugspuren.at einsehbar.

21) Ein Liesinger Mitglied teilt uns mit, dass es laut Schreiben der MA 22 vom 29.08.2023 an das Mitglied eine Vereinbarung gäbe, wonach Flüge durch LOR 15 (mit Ausnahme von Landungen) über Wien eine Mindesthöhe von 10.000 Fuß haben müssen. Warum wird das bei den Starts über Liesing nicht eingehalten?

Das Flugbeschränkungsgebiet Wien LOR15 ist in den Luftverkehrsregeln definiert. Die im Bereich von Liesing verlaufende Abflugroute liegt außerhalb des Flugbeschränkungsgebiets.

22) Ist ein öffentliches Konsultationsverfahren für die Flugroutenfestlegung geplant? Falls ja, in welcher Form und bis wann?

Ein öffentliches Konsultationsverfahren ist in Planung, Details zur Umsetzung sind für das kommende Jahr vorgesehen.