



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

**XXIV. GP.-NR**  
**11172/AB**  
**15. Juni 2012**  
**zu 11351/J**

GZ. BMVIT-9.500/0010-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am 12. Juni 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 17. April 2012 unter der **Nr. 11351/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzung der Anflugmethode „Curved Approach“ bei Österreichischen Flughäfen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Weswegen wird in der Road Map Luftfahrt 2020 die Implementierung von „Curved Approach“-Verfahren nicht einmal erwähnt?*

Die den spezifischen Maßnahmen der Road Map Luftfahrt 2020 jeweils vorangestellten Zielsetzungen haben u.a. sowohl die „Ausgewogenheit zwischen Wettbewerbsfähigkeit und Umwelt“ als auch eine „Umfassende Auseinandersetzung mit der Lärmproblematik“ zum Inhalt. Deshalb sind sämtliche innovative Anflugverfahren, die einerseits Energie-Effizienz-Potenziale und andererseits die Möglichkeit zur Lärmentlastung betroffener Anrainer ermöglichen, Teil der gesamten in der Road Map Luftfahrt 2020 präsentierten Strategie ohne, dass diese jeweils explizit genannt werden.



Zu Frage 2:

- *Wo und bis wann werden die „Balanced Approaches“ laut Ankündigung in der Road Map Luftfahrt 2020 verwirklicht?*

Das Thema „Balanced Approach“ wird in den ICAO DOCs 9829 aus 2001 (second edition aus 2008) und 9848 aus 2004 ausführlich behandelt und fließt grundsätzlich in die Gestaltung von Verfahren ein.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Entspricht es der Tatsache, dass am 10. November 2011 eine Arbeitsgruppe zur Entwicklung eines Curved Approach auf die Piste 16 des Flughafens Schwechat ihre Tätigkeit aufgenommen hat?*
- *Wenn ja, wer gehört dieser Arbeitsgruppe an und wie lautet für die Arbeitsgruppe der Auftrag/die Zielsetzung?*
- *Wann soll die Arbeitsgruppe ihre Arbeiten abschließen?*

Nach Informationen der ACG wurde diese Arbeitsgruppe im Rahmen des Dialogforums Flughafen Wien unter Teilnahme von ACG, Airlines, Flughafen Wien, Dialogforum, Stadt Wien, Land NÖ, Bürgermeistern und zahlreichen Bürgerinitiativen mit dem Ziel ins Leben gerufen, gekurvte Anflugverfahren zu erarbeiten.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Sind „Curved Approach“-Verfahren auf Flughäfen in Europa implementiert?*
- *Wenn ja, auf welchen und für welche Pisten?*

Ja, in stark limitiertem Rahmen mit Sondergenehmigung für einzelne Luftverkehrsgesellschaften, z.B. in Stockholm / Arlanda RWY 01R und RWY19L.

Zu Frage 8:

- *Können Piloten gezwungen werden, nach „Curved Approach“-Verfahren zu fliegen anstatt höherwertige und sichere Präzisionsanflüge durchzuführen?*

Nein.



Zu Frage 9:

- Welche Wetterbedingungen müssen gegeben sein, um Anflüge sicher nach „Curved Approach“-Verfahren durchzuführen?

Nach Auskunft der ACG ist grundsätzlich bei „curved approaches“ eine Vergleichbarkeit mit ILS Kategorie 1-Anflügen zu erwarten.

Zu Frage 10:

- Über welche Einrichtungen bzw. Ausrüstungen müssen Flughäfen und Flugzeuge verfügen, um „Curved Approach“-Verfahren umzusetzen?

Hierbei sind die einschlägigen ICAO-Vorschriften maßgeblich.

Zu den Fragen 11, 12 und 13:

- Welcher Art ist das neue Satellitennavigationssystem, das die Austro Control entwickelt und erprobt und das „demnächst“ offiziell zugelassen werden soll?
- Was bedeutet „demnächst“ und wer nimmt die Zulassung vor?
- Auf der Basis welcher technischen/operativen Grundlage erfolgt das Zulassungsverfahren?

Das europäische „Satellite Based Augmentation System“ (SBAS) auf Basis von EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay System) verbessert die Signalqualität der Navigationssatelliten dahingehend, dass eine vertikale Führung der Maschinen bei geringeren Entscheidungshöhen möglich wird. Mögliche entsprechende Verfahren dazu werden von der ACG auf Basis entsprechender ICAO-Vorschriften entwickelt und von der Behörde zugelassen.

Zu Frage 14:

- Wenn „Curved Approach“-Verfahren Vorteile für die Flughafenrainer bringen, weswegen haben Sie der Austro Control noch keine Weisung erteilt, diese Verfahren für alle Flughäfen zu entwickeln?

Gemäß § 120a. (1) hat die ACG die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs unter Bedachtnahme auf die Abwehr von den der Allgemeinheit drohenden Gefahren aus dem Luftverkehr erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen.

*Doris Jurek*