

---

**11351/J XXIV. GP**

---

Eingelangt am 17.04.2012

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

## ANFRAGE

des Abgeordneten DI Deimek  
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
**betreffend Umsetzung der Anflugmethode "Curved Approach" bei  
Österreichischen Flughäfen**

Dokumentiert seit 10(!) Jahren wird die Etablierung von satellitengestützten Flugverfahren angekündigt. So erklärte der nunmehrige Geschäftsführer der Austro Control im Jahr 2001 in der Septemerausgabe des Flughafenmagazins VIE Aktuell: *"Die AUSTRO CONTROL hat in der Frage der satellitengestützten Navigation eine Vorreiterrolle in Europa übernommen."* Zehn Jahre später sind in Österreich derartige GPS-basierte geradlinige Anflugverfahren nur auf zwei Flughäfen (Wien, Graz) etabliert, während sie auf zahlreichen anderen europäischen Flughäfen bereits zum Standard zählen. Von Vorreiterrolle ist also schon lange keine Rede mehr.

In Zeitungsmeldungen, zuletzt im Sommer 2011, im Zusammenhang mit dem Südanflug Salzburg verkündet die Verkehrsministerin laut Salzburger Nachrichten vom 25. Juli: *„.....Technisch möglich dürften diese Südanflüge aber bald auch bei Schlechtwetter werden: Denn die Austro Control habe, sagt Bures, ein neues Satellitennavigationssystem entwickelt und erprobt, welches demnächst offiziell zugelassen werde.“*

Eine ähnliche Ankündigung gab es schon in der Wiener Zeitung am 22. Juli 2008. *"Die Entwicklungen auf dem Gebiet des sogenannten Curved Approach sind sogar erfolgreicher, als ursprünglich anzunehmen war"*, erklärt Heinz Sommerbauer, damaliger Generalsekretär der Austro Control. Man könne daher heute fundierter denn je behaupten, *"dass bei Inbetriebnahme einer dritten Piste in Wien die Flugzeuge zu einem großen Teil so ausgerüstet sein werden, dass sie unter Anwendung des Curved Approach landen können"*, so Sommerbauer.

Zu diesem Zeitpunkt war die Ankündigung des zweiten Geschäftsführers der Austro Control aus dem Jahr 2002, Mag. Zemski, gegenüber dem ORF, der "Curved Approach" werde ab 2007 Wirklichkeit, bereits Geschichte.

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

Unbeeindruckt hoffnungsfroh verkündet der Siedlerverein Essling/Wien 22. Bezirk Donaustadt, am 10.11.2011 habe der Arbeitskreis (gemeinsam mit der Austro Control und dem Flughafen Wien) für die Einrichtung eines "Curved Approach" auf die Piste 16 des Flughafen Schwechat mit seiner Arbeit begonnen. Curved Approach darf begrifflich nicht mit mäandrierenden Übergangsstrecken/Transitions verwechselt werden. Curved Approach bezieht sich auf die Gestaltung der Anflugstrecke innerhalb der letzten 15 - 20 km vor der Piste.

Kaum einen Monat nach dieser Mitteilung präsentiert Verkehrsministerin Bures die Road Map Luftfahrt 2020. In diesem sogenannten Strategiepapier wird zwar mehrfach vom ICAO (Doc 9829 aus 2004) bezogenen "Balanced Approach" gesprochen, der "Curved Approach" kommt mit keiner Erwähnung vor. Dies ist umso bemerkenswerter, als mehrere Vertreter der Austro Control, allerdings nicht die Geschäftsführer der Austro Control, an der Road Map mitgewirkt haben.

Der "Curved Approach" scheint somit ein wesentlicher Bestandteil der permanenten Hinhaltenaktik zu sein, um lärmgeplagte Anrainer zu vertrösten. Verstärkt wird der Eindruck durch Aussagen aus Pilotenkreisen. Es handle sich demnach beim lediglich um populistische Propaganda, denn diese Anflugmethode existiere in der Praxis nicht, wäre nur bei gutem Wetter anwendbar, kostet Zeit und ist somit teuer. Außerdem könne kein Pilot gezwungen werden so zu fliegen, wenn andere, präzisere und sicherere Methoden und Verfahren zur Verfügung stehen.

Sollte es sich beim "Curved Approach" um mehr als eine Beschwichtigungsmethode handeln, müssten alle Flugplätze mit "Curved Approach-Verfahren" ausgestattet werden, um die Lärmbelastung für alle Flughafenrainer in Österreich zu reduzieren. Hält man sich jedoch vor Augen, dass innerhalb von zehn Jahren nicht einmal alle Flughäfen mit GPS basierten "straight in" Verfahren ausgerüstet werden konnten (etwa um VOR und NDB basierte Anflugverfahren zu ersetzen), kann man heute schon sagen, dass 2020 weder Curved Approaches noch Balanced Approaches verwirklicht sein werden.

Die unterfertigen Abgeordneten stellen dazu an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### Anfrage

1. Weswegen wird in der Road Map Luftfahrt 2020 die Implementierung von "Curved Approach" Verfahren nicht einmal erwähnt?
2. Wo und bis wann werden die "Balanced Approaches" laut Ankündigung in der Road Map Luftfahrt 2020 verwirklicht?
3. 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?
4. Wenn ja, wer gehört dieser Arbeitsgruppe an und wie lautet für die Arbeitsgruppe der Auftrag/die Zielsetzung?
5. Wann soll die Arbeitsgruppe ihre Arbeiten abschließen?
6. Sind "Curved Approach"-Verfahren auf Flughäfen in Europa implementiert?
7. Wenn ja, auf welchen und für welche Pisten?
8. Können Piloten gezwungen werden, nach "Curved Approach"-Verfahren zu fliegen anstatt höherwertige und sichere Präzisionsanflüge durchzuführen?
9. Welche Wetterbedingungen müssen gegeben sein, um Anflüge sicher nach "Curved Approach" Verfahren durchzuführen?

10. Über welche Einrichtungen bzw. Ausrüstungen müssen Flughäfen und Flugzeuge verfügen, um "Curved Approach"-Verfahren umzusetzen?
11. Welcher Art ist das neue Satellitennavigationssystem, das die Austro Control entwickelt und erprobt und das „demnächst“ offiziell zugelassen werden soll?
12. Was bedeutet „demnächst“ und wer nimmt die Zulassung vor?
13. Auf der Basis welcher technischen/operativen Grundlage erfolgt das Zulassungsverfahren?
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?