

**Von:** Schmidt Peter [Peter.Schmidt@astrocontrol.at]  
**Gesendet:** Dienstag, 02. Februar 2010 10:21  
**An:** jd.hinteregger@gmail.com; 14gegenFlieger  
**Betreff:** AW: AUSTRO CONTROL: ANFRAGE ANLÄSSLICH DER ENORMEN  
ÜBERFLUGSBELASTUNG DER STADT WIEN IN DEN LETZTEN TAGEN

Sg. Damen und Herren!

Bezugnehmend auf Ihre Anfrage, dürfen wir Ihnen folgende Stellungnahme übermitteln:

ad1.)  
Anflüge zur Piste 11 sind Bestandteil eines genehmigten Verfahrens und erfolgen nach strengen internationalen Sicherheitsstandards. Anflüge über Stadtgebiet sind weltweit nichts Ungewöhnliches und hängen nicht zuletzt auch mit der Lage des Flughafens (Nähe zum Stadtgebiet) zusammen. Im Übrigen finden auf Piste 11 übers Jahr gesehen die mit Abstand wenigsten Landungen statt. Rund 90% aller Landungen erfolgen auf anderen Pisten. Das wurde im Rahmen des 1. Teilvertrages auch mit entsprechenden Zielwerten vereinbart. Zudem gilt eine Nachtregelung, die Landungen nur zwischen 07.00 und 21.00 vorsieht.

ad2.)  
Zu dem Thema CANARSIE VOR/Visual Anflug in New York wäre zu sagen, dass dies ein sehr umstrittenes Verfahren ist, das KEINE vertikale Führung bietet und im Abschluss eben sogar als Visual Approach (Sichtanflug) geführt wird. Eindeutig - aus Sicht der maximalen Sicherheit - nicht das optimale Verfahren. Ein ILS Approach ist aus Sicherheitsgründen eindeutig höher einzustufen.

ad3.)  
Siehe Mediationsteilvertrag. Rund 11,5% auf RWY11 und rund 27,5% Landungen auf Piste 16. Schwerpunktmäßig auf Piste 11 ist somit nicht nachvollziehbar. Wäre die Piste 16 nicht gebaut worden, würden bei Ostwindlagen 100% der Landungen auf Piste 11 stattfinden. Somit findet selbstverständlich durch die Piste 16/34 eine Entlastung statt.

ad4.)  
Die Führung der LFZ zur Landung Piste 11 wird überwiegend entlang der sog. Transition Arrivals durchgeführt. Diese sind unter Berücksichtigung der Verfahren aller anderen Pisten und selbstverständlich des Flugbeschränkungsgebietes von Wien gestaltet. Sie bilden ein essentielles Grundgerüst der Durchführung von Flugsicherung im Anflugbereich und bieten keinerlei Spielraum für Experimente.

ad5.)  
Es sind keine absoluten Zahlen vereinbart sondern Zielwerte. Es wurde mehrfach und immer wieder dargelegt, dass Jahresprognosen immer nur sehr allgemein sein können und mit einer Unschärfe behaftet sind. Eine Windvorhersage für ein gesamtes Jahr ist nicht möglich. Daher auch die gewählten Formulierungen im Teilvertrag. Austro Control arbeitet laufend an Maßnahmen, um die rund 11,5% zu erreichen. Im Jahr 2007 z.B. wurde dieser Wert unterschritten; 2009 knapp überschritten.

ad6.)  
Austro Control hat keinen Einfluss darauf, welche Flugzeuge Wien anfliegen.