

viemediation.at

PROTOKOLL

3. Sitzung AG I-1 „Starts/Verkehrsverteilung“

Montag, 31. März 2003

Anwesende: Witt-Döring, Steiger, Rynesch, Beyer, Klotz, Sommerbauer, Woborsky, Watzak-Helmer, Faast, Prader

Entschuldigt: Stöckl, Röhler

Entschuldigt wegen Sistierung: Kohlhauser, Höllrigl, Krenn

Sachverständiger: Aubauer

Leitung: König

TOP Tagesordnung

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP Protokollgenehmigung

Das Protokoll der letzten Sitzung ist genehmigt.

TOP Offene Fragen Plattform

Zu den Fragen der BI Alternative Liste Schwechat (Krenn):

Die Frage der Breite der Korridore ist in der AG „Korridore/Sichtanflüge“ bereits gelöst. Die Lärmkarten werden für die Klausur zur Verfügung gestellt, ebenso Karten mit den entsprechenden SIDs und deren Korridore.

Auch die Flughöhen finden sich in den Klausurunterlagen.

In diesem Zusammenhang wird auch über Frage von Witt-Döring die Frage erörtert, ob es technisch möglich ist, über OMV und Borealis zu fliegen. Woborsky erklärt dazu, dass diese Frage technisch gelöst ist, d.h. es ist möglich, diese SID (Wagram) zu fliegen. Über die Verteilungsfrage muss in der Klausur verhandelt werden.

Steiger weist darauf hin, dass aus seiner Sicht es grundsätzlich abzulehnen ist, dass OMV und Borealis überflogen werden, da jeder Überflug eine Gefährdung darstellt.

Nach Ansicht von Witt-Döring sprechen Sicherheitsgründe nicht dagegen, dass diese SID geflogen wird.

Woborsky ist ebenfalls der Meinung, dass diese Route grundsätzlich sehr wohl geflogen werden kann vorbehaltlich der abzuwartenden Sicherheitsüberlegungen und der Detailergebnisse aus den Routenplanungen. Die derzeitige Genehmigung der SID's von Piste 34 schließen eine Planung einer Route zumindest nicht im vorhinein aus. Details müßten noch geklärt werden. Detailuntersuchungen finden derzeit statt.

Zu den Anfragen BI gg. Fluglärm Wien (Meyer):

Es ist richtig, dass beim Abflug 29 ein erhöhter Steiggradient und zwar 7% eingesetzt werden soll.

Anmerkung: Beim Anflug spricht man von Grad, beim Abflug von Prozent.

Das Ausmaß der eventuell dadurch resultierenden Lärminderungen kann erst im Nachhinein festgestellt werden. Aufgrund der Klausurunterlagen (Lärmkarten, Bevölkerungszahlen etc.) wird diese Frage qualitativ beantwortet werden können.

Letztlich wird diese Frage aber erst dann genau zu beantworten sein, wenn ein entsprechender Reverenzzeitraum vorliegt und Messungen durchgeführt worden sind.

Klar ist, dass dann, wenn neue Abflugstrecken über Wien eingerichtet werden, sich die Betroffenheit der dort ansässigen Bevölkerung erhöht.

Zu den Anfragen der BI Hennersdorf (Hofer):

Die von Hofer angesprochene SID wurde gerechnet und ist eine unter den neuen SIDs. Aus der Sicht der ACG spricht nichts dagegen, diese SID einzuführen. Ob sie umgesetzt wird hängt letztlich davon ab, wie die Verhandlungsergebnisse zur Verteilungsfrage sind.

Zur Frage Krenn nach den Flughöhen wird Faast nochmals überprüfen, ob auch für Schwechat hinsichtlich dieser SID Höhen in den Klausurunterlagen vorhanden sind.

Das Schreiben vom Land Wien hinsichtlich der SID MEDIX wird dem Protokoll angeschlossen. Klotz erläutert die Forderungen des Landes Wien. Klotz betont, dass das Interesse des Landes Wien wäre, dass diese SID in den Süden verlegt wird.

Die ACG führt dazu aus, dass diese SID bewusst gewählt wurde, weil man bei dieser Routenführung wesentlich länger über unbebautes Gebiet fliegen kann. Würde man die Medix ein wenig in den Süden verlegen, dann würde man Rustenfeld und Vösendorf überfliegen.

Wien begründet sein Ansinnen damit, dass diese SID zwar derzeit über ein unbebautes Wiener Stadtentwicklungsgebiet gehen würde, dass jedoch bedeutende städtebauliche Entwicklungsvorhaben vorgesehen sind.

Die ACG hat bei der Umsetzung dieser SID den Grundsatz der vorgegeben wurde, dass je näher ein Flugzeug ist, desto eher darauf geschaut werden soll, dass nur über unbebautem Gebiet geflogen wird, eingehalten.

Klargestellt wird, dass die Forderung des Landes Wien bezüglich der Belegung von 8% (siehe Beilage) dieser SID (MEDIX) sich auf die von der ACG geplante bezieht. Die weitergehende Forderung wäre die Verlegung dieser SID.

Im einzelnen dazu:

Die Forderung, dass nur 8% Belegung ist, ist eine Verteilungsfrage, die in der Klausur diskutiert wird.

Von Seite der Aviation-Group wird ganz grundsätzlich zur Frage der prozentuellen Limitierung einzelner SIDs festgehalten, dass diese nicht praktikabel ist. Welche SIDs geflogen werden hängt grundsätzlich von den Destinationen ab. Wie viel Prozent auf einer SID in einem Jahr geflogen werden, hängt von den gesamten Flugbewegungen ab und ist erst am Ende des Jahres feststellbar. Es ist weder für den Flughafen noch für die ACG möglich, voraus festzustellen, welcher Prozentsatz zu einem bestimmten Zeitpunkt erreicht ist bzw. am Ende eines Jahres erreicht sein wird. Es werden und können nicht laufend Aufzeichnungen über die prozentuelle Verteilung auf die einzelnen SIDs geführt und bei allfälligen Vereinbarungen entsprechend nachjustiert werden.

Es ist allerdings möglich, die Belegungszahlen für eine bestimmte SID zu variieren (zu reduzieren), wenn das Pistennutzungskonzept entsprechend geändert wird bzw. ist es möglich, bei geringen Verkehrsaufkommen alle Flugzeuge auf einer oder wenigen SIDs zu führen. Trotzdem muss grundsätzlich auch mitberücksichtigt werden, abgesehen von den Wetterbedingungen, dass nicht enorm lange Umwege geflogen werden bzw. künstliche Kreuzungspunkte in der Luft erzeugt werden (Sicherheitsargument).

Zur Forderung, dass die Mindestflughöhe über Liesing 3.200m bis 4.000m sein muss, wird von der OS-Gruppe ausgeführt, dass dies technisch nicht möglich ist, das hieße, dass diese SID dann nicht befliegen werden könnte. Außerdem wird darauf verwiesen, dass in der AG „Korridore/Sichtanflüge“ vereinbart wurde, dass ab einer Höhe von 6.000ft über dem Meeresspiegel die Korridore freigegeben werden.

Zur Forderung nach der Benutzung der verlegten SIDs in der Zeit von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr wurde festgehalten, dass die Verhandlung über diese Forderung ebenfalls ein Thema an der Klausur sein wird.

Witt-Dörning deponiert, dass aus der Sicht von Zwölfaxing die derzeitige SID Stockerau (geht parallel mit MEDIX und LUGIN) parallel mit WAGRAMgehen soll, d.h. dass Flugbewegungen von Medix MEDIX und LUGINauf WAGRAM verschoben werden sollen.

Steiger (Schwechat) spricht sich entschieden dagegen aus, da dadurch eine zusätzliche Lärmbelastung von Schwechat verursacht werden würde.

TOP Diskussion Teilentwurf Starts

Der von Prader vorgelegte Text wird durchgegangen, es werden einige kleinere Korrekturen vorgenommen und beschlossen, dass dieser dem Entwurf des Teilvertrages beigelegt werden soll.

Herr Witt-Döring ersucht, dass im Protokoll ausdrücklich festgehalten wird, dass bei der Klausur die wichtigen Fragen vorweg behandelt werden (zuerst Starts bei Piste 29 und nicht bei Piste 11).

Die Arbeitsgruppe beendet damit ihre Arbeit. Das Protokoll kann nach Genehmigung in die Homepage gestellt werden.

Dauer: 18:00 – 22:00

Beilage: Forderungen Wiens

Beilage: Ergänzungen zu Forderungen Wiens

----- Original Message -----

From: [Semela Harald](#)

To: '[Mediationsteam](#)'; [Prader, Thomas](#)

Sent: Wednesday, March 26, 2003 5:05 PM

Subject: Position Wiens zu neuen SIDs

(Diese Mail wurde aus technischen Gründen durch Herrn Dipl.-Ing. Semela versendet.)

Sehr geehrtes Mediationsteam!
Sehr geehrter Herr Dr. Prader!

Ich erlaube mir, Sie darüber zu informieren, dass ich - nach Rückbindung mit den betroffenen Bezirken - in der (am Montag stattfindenden) 3. Sitzung der AG I-1 (Starts) sowie in der Klausur bezüglich neuer SID' s folgende Position des Landes Wien vertreten werde:

1. Eine Zustimmung Wiens zu neuen SID ´s bedingt eine Einigung auch über Landungen bzw. Pistenbelegungen.
2. Einer Verlegung der SID's MEDIX und STOCKERAU für Starts 29 und 34 kann seitens des Landes Wien nur unter folgenden Bedingungen zugestimmt werden:
 - der/die Waypoint(s) werden so gesetzt, dass durch die verlegten SID's keine neue Betroffenheit des 10. Wiener Gemeindebezirkes entsteht;
 - es werden maximal 8% aller jährlichen Abflüge über die verlegten SID's geleitet;
 - im Bereich Liesing wird eine Mindestflughöhe von 3.200 bis 4.000 m vorgeschrieben; Luftfahrzeuge, die diese Höhe nicht erreichen können, dürfen die verlegten SID's nicht benützen;
 - die verlegten SID's dürfen in der Zeit von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr nicht beflogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Arnold Klotz e.h.
Magistrat der Stadt Wien,
MD-Stadtbaudirektion - Gruppe Planung
Tel.: (01-)4000-82631