

Fluglärmarmes Wien

Flugverkehr ist einer der großen Treibhausgas-Emittenten und damit ein wesentlicher Ansatzpunkt zum Klimaschutz, das heißt zum Schutz der Menschen vor rasanter Klimaveränderung.

Einerseits können die Treibhausgase, die in großen Höhen freigesetzt werden viel effizienter wirken, andererseits ist auch der Ausstoß von CO₂ pro Reisestunde konkurrenzlos hoch.

Oft wird mit Kerosinverbrauch in l/km/Passagier argumentiert und versucht damit Effizienz zu suggerieren. Faktisch kommen selbst die positivsten Rechnungen bei vollbesetzten Maschinen auf einen CO₂-Ausstoß pro Kilometer, der ähnlich einem mit 2 Personen besetzten PKW ist, wobei die viel höhere Wirkung von CO₂ in großer Höhe vernachlässigt wird.

Dadurch, dass mit Flügen Reisen gemacht werden, die ansonsten aufgrund der Reisedauer nicht gemacht werden, oder nicht so oft gemacht werden, ist der CO₂-Ausstoß pro Reisestunde und Passagier die relevante Messgröße.

Auf einer Reise mit akzeptabler Reisedauer wird also bei etwa 10-facher Geschwindigkeit auch etwa 10-mal so viel CO₂ ausgestoßen wie bei einer Reise gleicher Dauer mit dem PKW (2 Personen).

Neben CO₂ und Schadstoffen ist Lärm in Start- und Landephase eines der großen Probleme des Flugverkehrs.

Wiens Piste 11/29 liegt hinsichtlich Lärm besonders ungünstig, sehr nahe an der Stadt und ist direkt auf die Stadt ausgerichtet. In den 1960/70er Jahren wurde schon einmal der ursprüngliche Plan einer Parallelpiste 11 verworfen und 1977 die Piste 16/34 in Betrieb genommen, um Wien von Fluglärm zu entlasten.

Die derzeitigen Pläne zur dritten Piste sehen wieder eine Parallelpiste mit Achse quer über Wien vor und negieren damit Ruhebedürfnisse unzähliger Menschen.

Ein gekurvter Anflug auf die derzeitige Piste 11 (quer über Wien) wird in derzeitigen Plänen nicht erwähnt, generell wurden keine verbindlichen Regelungen über An- und Abflugrouten vereinbart.

Die Belastung der Wiener Bevölkerung ist deutlich stärker gestiegen als das Verkehrsaufkommen.

Im Jahr 1991 wurde der Anflug auf Piste 11 quer über Wien von 3288 Flugzeugen durchgeführt (http://www.14gegenflieger.at/pdf/FLUGHAFEN_WIEN_Analysepapier_Juli_2015.pdf – Seite 18),

diese Zahl wurde im Jahr 2018 schon am 6. März überschritten.

Im Monat von 1.10. bis 10.11.2018 flogen mit 3505 mehr Flugzeuge quer über Wien als im gesamten Jahr 1991, von 1.10.2018 bis 10.11.2018 mit 4333 Flugzeugen fast ein Drittel mehr als 1991 gesamt.

Nutzten im Jahr 1991 nur 7,2% der Flugzeuge diesen Anflug, waren es im April 2018 24,4% laut <https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Linien%20und%20Charterzahlen.pdf>.

Die Pistennutzung ist primär vom Wind abhängig, es gibt allerdings einigen Spielraum.

Pisten werden nach ihrer Ausrichtung bezeichnet (Gradanzahl geteilt durch 10 und gerundet) also hier 11/29 und 16/34.

Wird Piste 11/29 von West nach Ost benutzt, wird diese Piste als Piste 11 bezeichnet, wird die gleiche Piste in umgekehrter Richtung benutzt, wird die Piste als Piste 29 bezeichnet. Wird Piste 16/34 von Nord nach Süd benutzt, wird diese Piste als Piste 16 bezeichnet, wird die gleiche Piste in umgekehrter Richtung benutzt, wird die Piste als Piste 34 bezeichnet.

Für Starts und Landungen gibt es 3 Hauptkonfigurationen.

SO-Wind:



Bei SO-Wind wird vom Westen her quer über Wien auf Piste 11(/29) zur Landung angeflogen.

Piste 16(/34) mit Anflug vom Norden entlang nordöstlicher Stadtgrenze Wiens wird bei guter Sicht ebenfalls verwendet.

Nur bei SO-Wind können 2 Pisten gleichzeitig zur Landung verwendet werden.

Bei schlechter Sicht wird nur über Piste 11(/29) angeflogen.

Für Starts wird Piste 16(/34) nach Süden verwendet.

NW-Wind:



Bei NW-Wind wird vom Süden her auf Piste (16/34) zur Landung angeflogen.

Piste (11/29) und Piste (16/34) können gleichzeitig für Starts verwendet werden.

Abflüge in nördliche Destinationen werden über Piste (16/34) abgefertigt.

Dadurch wird bei NW-Wind auch die Südgrenze Wiens weniger belastet.

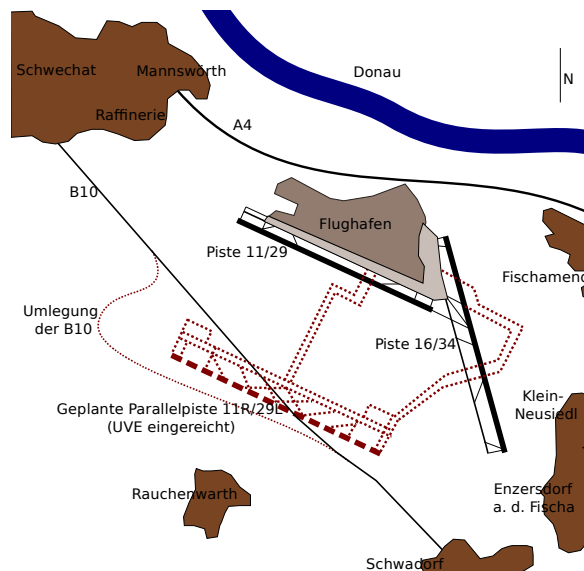
Windstille:



Bei Windstille wird nicht die NW-Konfiguration verwendet, sondern eine SO-Konfiguration mit Landungen auf Piste 16(/34).

In Spitzenzeiten bei guter Sicht (morgens und abends jeweils etwa 1,5 Stunden) wird exakt gleich wie bei SO-Wind gelandet und gestartet. Außerhalb der Spitzenzeiten wird vom Norden her auf Piste 16(/34) angeflogen und die Südgrenze Wiens durch Starts

stärker belastet weil auch in nördliche Destinationen über (11/29) gestartet wird.



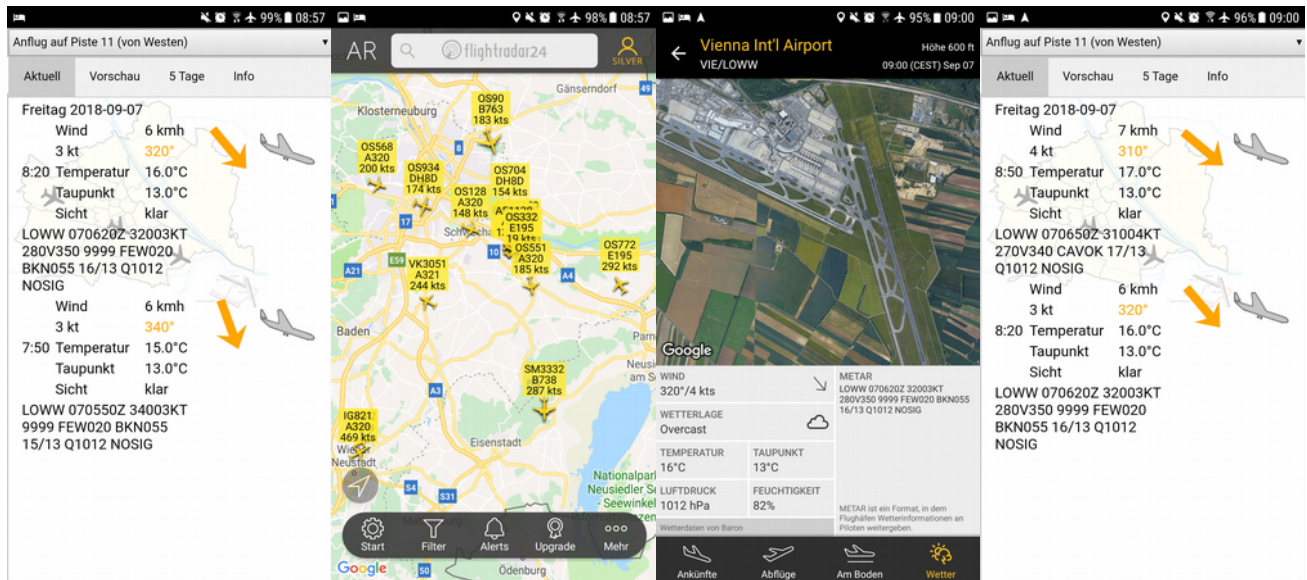
Starkwind:

Bei starkem Wind (i.d.R. über 25 Knoten bzw. 50 km/h) wird nur eine Piste für Starts und Landungen gleichzeitig benutzt.

Nachtflugregelung:

Von 21-7 Uhr wird Piste 11 nicht für Landungen benützt und Piste 34 weder für Landungen noch für Starts. (Ausnahmen Ambulanzflüge, Pistensanierungen, Vermessungsflüge - Vereinbarung kein Gesetz)

Praxis – Windstille:

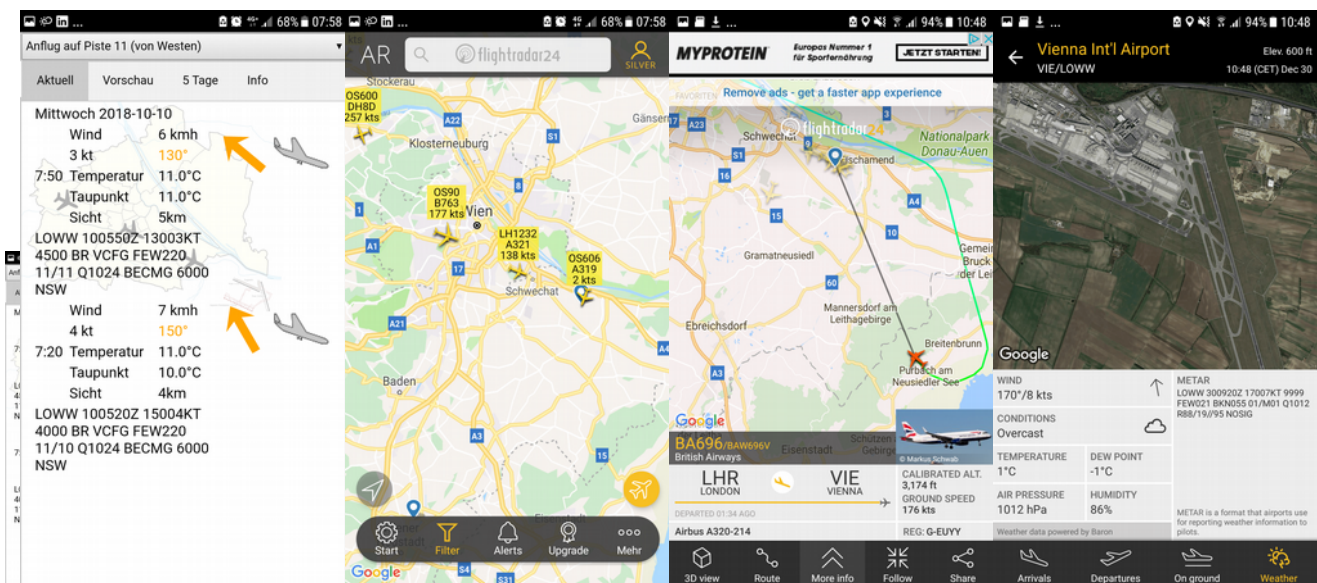


Bei Windstille und guter Sicht wird in Spitzenzeiten über Pisten 11 und 16 simultan angefliegen.

Praxis – Leichtwind:

Wurde früher leichter Wind bis 8 oder 10 Knoten bei schlechter Sicht als Windstille behandelt, wird nun schon teilweise Windstille als leichter Südostwind behandelt und z.B. im Morgendunst ausschließlich über Piste 11 eingeflogen.

Bei Leichtwind kann auch mit Rückenwind gelandet werden (siehe z.B. LHR-VIE 20171230-10:48)

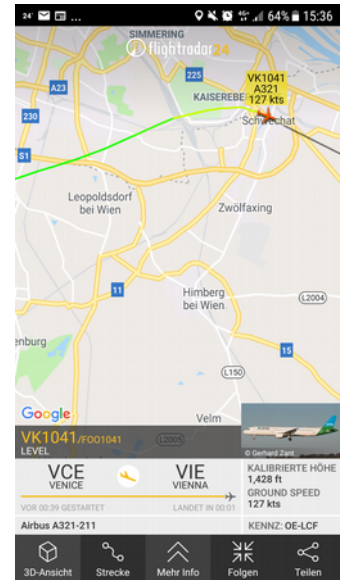
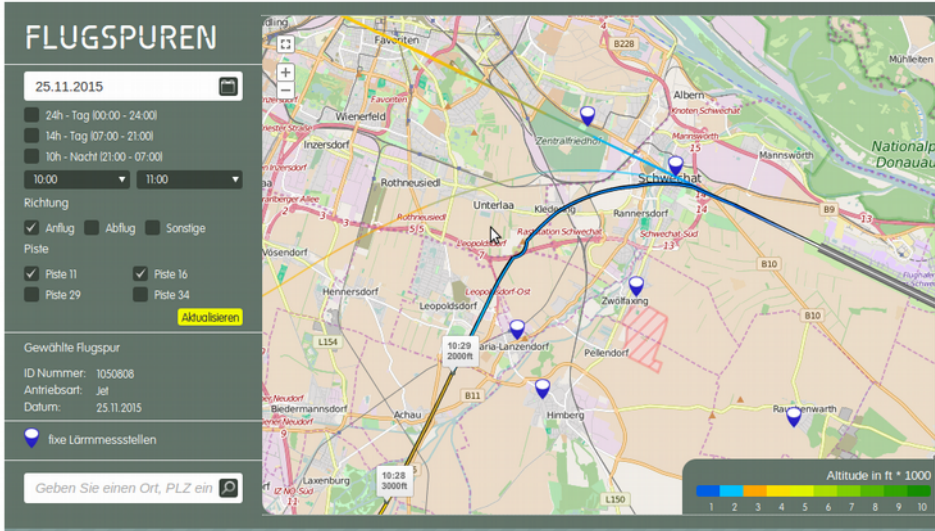


Gekurvte Anflüge in der Praxis:

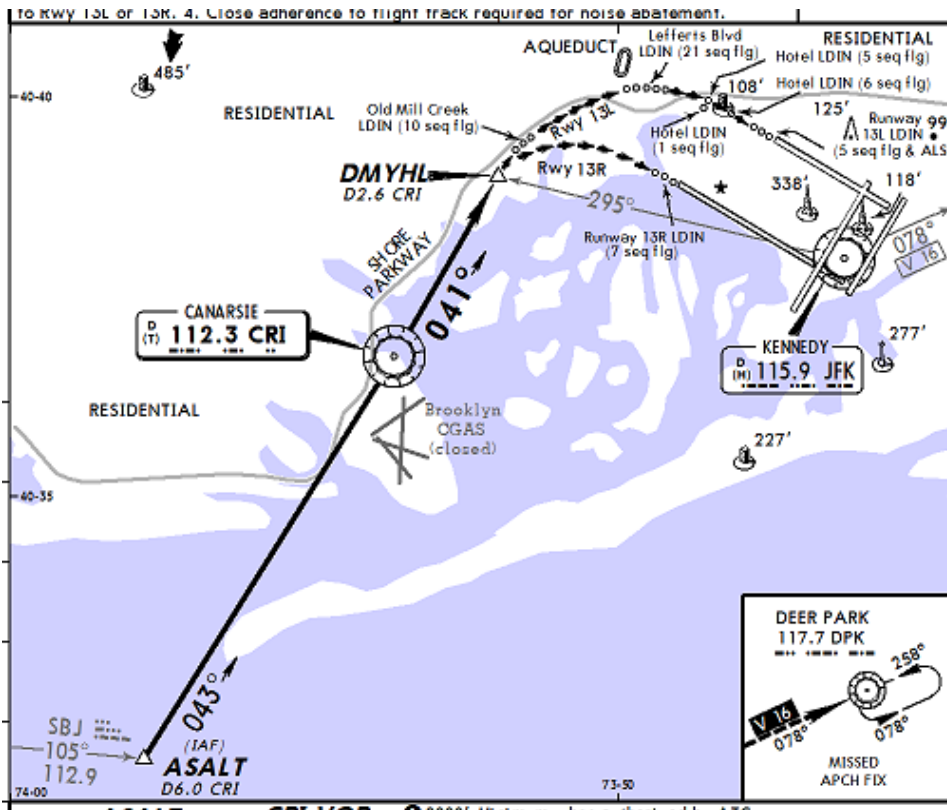
Sehr selten werden Anflüge schon jetzt an der Ostgrenze des Zentralfriedhofs durchgeführt. Werden diese Anflüge zum Standard, wird damit ganz Wien entlastet.

FLUGSPUREN.AT

STARTSEITE FLUGSPUREN FLUGROUTEN LANDEN & STARTEN MESSSTELLEN SYSTEM-INFO SERVICE



Beispiel JFK:



Am Beispiel des New Yorker JFK wird ersichtlich, dass gekurvte Anflüge auch auf mehrere parallele Pisten durchgeführt werden.

Conclusio:

Ob mit 2 oder 3 Pisten sollte sich Wien aufgrund der viel höheren Zahl der belasteten Menschen für eine Entlastung der Bewohner einsetzen (auf der Grundlage des Minimierungsgebots §120a LFG).

Windstilleregulung

Bei **Windstille** soll der **Anflug wie bei NW-Wind** organisiert werden, das entlastet sowohl den Süden Wiens, den Nordosten und in Spitzenzeiten die gesamte Westeinflugschneise. Dadurch entsteht für den Flughafen auch kein Kapazitätsverlust, denn die Anzahl der Slots kann nur unabhängig von der Windrichtung vergeben werden.

Leichtwindregelung

Leichter Wind bis ca. 8 oder 10 Knoten soll wie Windstille behandelt werden und wie bei NW-Wind angefliegen werden.

Gekurvter Anflug

Bei guten Sichtverhältnissen soll im Sichtflug (oder elektronisch unterstützt) ein gekurvter Anflug an der Ostgrenze des Zentralfriedhofs durchgeführt werden.

Speedlimit

Für die Fälle wo noch über Wien geflogen wird, soll eine maximale Geschwindigkeit von 170 Knoten noch vor Erreichen der Stadtgrenze bzw. noch oberhalb von 6000 ft (1,8km) erreicht werden.