

Flughafen Wien

"Kurier" vom 04.01.2017 Seite: 16 Ressort: Chronik N.Ö., Wi

Gekurvter Anflug enttäuscht Anrainer

Fluglärm. Am 18. Jänner wird über Routen für den Curved Approach verhandelt. Betroffene sehen aber keine Vorteile

von Bernhard Ichner Fluglärm-geplagte Wiener und Niederösterreicher sehnen den gekurvten Anflug - den Curved Approach - auf den Flughafen Schwechat seit Langem herbei. Nachdem bei Groß-Enzersdorf 2,5 Jahre gemessen wurde, ob das GPS-gesteuerte Landeverfahren tatsächlich die erhoffte Entlastung bringt, wird am 18. Jänner im Dialogforum endlich über Routen verhandelt. Allerdings ist der anfängliche Optimismus der Anrainer Skepsis gewichen.

Zum einen, weil sich an der Lärmsituation kaum etwas ändert. Beim Curved Approach werden laut Wolfgang Hesina, Geschäftsführer des Dialogforums (in dem der Flughafen, die Austro Control, die Länder Wien und NÖ, die Anrainergemeinden des Airports sowie Bürgerinitiativen vertreten sind), vergleichbare Spitzenschallpegel gemessen, wie beim gängigen Instrumentenlandesystem (ILS), bei dem die Flugzeuge einem geraden Landestrahlfolgen. Sprich: es bleibt ähnlich laut.

Und zum anderen, weil nach Ansicht der Groß-Enzersdorfer über Routen verhandelt werde, die ursprünglich nicht vereinbart gewesen wären. "Die Verbesserung, die sich die Bevölkerung erhofft hat, ist nicht annähernd eingetreten", meint Manfred Schweighart von der mitverhandelnden Bürgerinitiative "Vielzulaut".

Schildbürgerstreich? Der Curved Approach bringe der 10.000-Einwohner-Stadt Groß-Enzersdorf nicht bloß keine Verbesserungen - drei von vier zur Verhandlung stehenden Flugrouten würden sogar neue Betroffene erzeugen. Für Schweighart "ein Schildbürgerstreich".

Adressat der Kritik ist die Luftfahrtbehörde "Austro Control" (ACG). Dort weist man die Kritik, man würde die Bürger vor vollendete Tatsachen stellen, vehement zurück. Man habe der Gemeinde alle Varianten bei einer Info-Veranstaltung zur Kenntnis gebracht, sagt Christian Woborsky, der die ACG im Dialogforum vertritt.

Allerdings habe sich durch eine Änderung eines internationalen Standards eine "Anpassung" ergeben. Da der Mindestabstand, den ein Flugzeug vor der Landung gerade fliegen muss, nunmehr 2,3 nautische Meilen (4,14 Kilometer) beträgt, habe sich der Abstand zur Piste verkürzt.

Leiser sei der gekurvte Anflug zwar nicht. Eine Entlastung der Bevölkerung wäre aber trotzdem gegeben: "Da Groß-Enzersdorf seit 1976 permanent mit allem überflogen wird, würde eine Verlagerung auf den Curved Approach zumindest einen Teil der Flugbewegungen vom Ortskern abziehen", erklärt Woborsky. Und zwar Richtung Osten, wo weit weniger Häuser stünden.

Bürgermeister Hubert Tomsic (SPÖ) kann darin allerdings keinen Gewinn für seine Gemeinde erkennen: "Wir sind schon von so vielen Routen betroffen, die Bevölkerung leidet unter dem Fluglärm." Statt Erleichterung brächte der Curved Approach zusätzliche Belastungen. Und auch Adi Obrist von der (nicht im Dialogforum vertretenen) Bürgerinitiative "Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf" ortet eine "Bedrohung der Katastralgemeinden".

Ob man sich am 18. Jänner bereits einigen kann, ist also fraglich. "Ohne Konsens passiert gar nichts", versichert Woborsky. "Wir haben den Curved Approach angeboten. Aber uns ist egal, ob er kommt. Es muss nicht sein."

Da bei Weitem noch nicht alle Flugzeuge die technische Ausstattung für den gekurvten Anflug haben, gehe es in der aktuellen Diskussion ohnehin um nur 150 Flüge in zwei Jahren.