

## Flughafen Wien

"Kurier" vom 20.01.2017 Seite: 24 Ressort: Chronik Wi

Verhandlung

# Der gekurvte Anflug bleibt weiter ein Streitthema

## Fluglärm.Wien und NÖ einigten sich noch nicht

Bei der ersten Verhandlung über den gekurvten Anflug - den Curved Approach - auf den Flughafen Schwechat, konnte am Mittwochabend im Dialogforum noch keine Einigung erzielt werden. Zwar erhoffen sich sämtliche Flugrouten-Anrainer durch das neue Landeverfahren eine Lärmentlastung. Doch gehen die Vorstellungen von Wienern und Niederösterreichern deutlich auseinander.

So präferieren die Donaustädter eine Flugroute, die zuletzt von der Austro Control ins Spiel gebracht wurde - die sogenannte Variante 6: Ein Teil der Maschinen, die bis dato dem geraden Landestrahls (ILS-Verfahren) über die Ortskerne von Essling und Groß-Enzersdorf Richtung Airport folgen, könnte auf den gekurvten Anflug östlich von Groß-Enzersdorf verlegt werden. Dort würde die Route "fast ausschließlich über Felder führen" und entsprechend wenige Anrainer betreffen, argumentiert Manfred Chyba, der Obmann des Esslinger Siedlervereins.

Dem widerspricht man in Groß-Enzersdorf vehement. Variante 6 führe keineswegs über freies Feld, sondern liege zwischen den beiden Katastralgemeinden Oberhausen und Neu-Oberhausen, kontert Manfred Schweighart von der Bürgerinitiative "Vielzulaut". Und ausgerechnet diese Ortsteile seien schon vom Lärm der startenden Flugzeuge belastet.

Schweighart schlägt deshalb Variante 7 vor: Diese Flugroute würde zwischen Essling und Groß-Enzersdorf Richtung Lobau und über eine S-Kurve zur Landebahn führen. Technisch machbar wäre sie, sagt Christian Woborsky von der Austro Control.

Kompromiss möglich Nun werden die Entlastungspotenziale beider Varianten berechnet, bevor am 21. Februar weiterverhandelt wird. Dann könnte es laut Woborsky auch zu einem Kompromiss kommen - dass nämlich die Anflüge aus dem Norden über Variante 7 und jene aus Südosten über die Variante 6 abgewickelt werden.

Sofern Variante 7 nicht weiter vom Wiener Siedlungsgebiet abrücke, könne er so einem Kompromiss nicht zustimmen, sagt Chyba. "Bei durchschnittlich 100 Flugbewegungen pro Tag, würde uns eine Splittung der Varianten eine Reduktion von vier bis fünf Flugbewegungen pro Tag bringen. Das ist lächerlich", sagt er. Auch der Vertreter der Stadt Wien im Dialogforum, Erich Valentin (SPÖ), will nur "jener Variante mit den wenigsten Betroffenen" zustimmen.

Eine massive Entlastung bedeutet der Curved Approach ohnehin noch nicht: Da erst wenige Flugzeuge technisch dafür ausgestattet sind, geht es zurzeit um 150 Flugbewegungen in zwei Jahren. Bernhard Ichner