

16. EVALUIERUNGSBERICHT 2020



Inhalt

16. Evaluierungsbericht 2020

Vorwort	3	Lärmschutzprogramm & Luftgütemessungen	7
Flugverkehr 2020 in weltweiter Krise	4	Entwicklung der Fluglärmmzonen	8
Internationaler Flugverkehr 2020	4	Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2020	9
Flugverkehr in Österreich im Jahr 2020	4	Reduzierte Verkehrsdichte & Überflughäufigkeit	9
Flugverkehrsbedingungen	4	Ergebnisse der fixen Lärmessungen	9
Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln	5	Ergebnisse der mobilen Lärmessungen	9
Einhaltung der Vereinbarungen im Detail	6	Spitzenschallpegel im Überflug kaum verändert	9
Einhaltung des Pistenverteilungsplans	6	Ergebnisse Lärmberechnungen	9
Einhaltung 40%-Regelung	6	Anfragen und Beschwerden gehen 2020 deutlich zurück	10
Verlassen der Korridore und der Abflugstrecken	6	Monatliche Verteilung bildet Flugverkehrsentwicklung ab	10
Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem (ILS)	6	Regionale Verteilung gibt Hinweise auf	
Kontinuierlicher Sinkflug (CDA) und Transition Arrivals	6	Subjektivität der Lärmthematik	10
Einhaltung 48-Movement-Regelung	7	Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum	11
Nachtflugregelung schützt Nachtruhe der Bürgerinnen und Bürger	7	Jänner / Februar 2020 – ein normales Arbeitsjahr wird geplant	11
Einhaltung Regelungen Landungen 34 & Sichtanflüge	7	16. März 2020 – plötzlich ist alles anders	11
Turbinentests	7	Herbst 2020 – Dialogforum im Krisenmodus	11
Lärmgebührenmodell	7	Mitglieder des Dialogforums	12

Impressum

Vorwort

2020 – kein Jahr wie jedes andere ...

Jürgen Maschl

Obmann des Verein
Dialogforum Flughafen Wien,
Bürgermeister der
Gemeinde Schwadorf

Als Obmann des Dialogforums
erreichen Sie mich per E-Mail
unter office@dialogforum.at
bzw. über den Kontakt auf der
Webseite des Dialogforums.



Dipl.-Ing.

Wolfgang Hesina, MSc

Geschäftsführer des Verein
Dialogforum Flughafen Wien

Als Geschäftsführer
des Dialogforums erreichen
Sie mich per E-Mail unter
w.hesina@dialogforum.at bzw.
über den Kontakt auf der Webseite
des Dialogforums oder nach
telefonischer Vereinbarung
(01-7007-25250).

Als Obmann und Geschäftsführer des Dialogforums wenden wir uns an die Mitglieder und die interessierte Öffentlichkeit, um über ein turbulentes Jahr 2020 zu berichten, in dem wir zum Jahresende das Ableben unseres Obmannes Bürgermeister a.D. Leopold Winkler zur Kenntnis nehmen mussten. Leopold Winkler war eine tragende Säule der Verhandlungen und Stand über alle Interessensgruppen hinweg immer für Ausgleich und Konsens. Als neuer Obmann des Dialogforums wurde Jürgen Maschl, Bürgermeister von Schwadorf einstimmig und ohne Gegenstimme gewählt. *„Wir werden Leopold Winkler immer in dankbarer Erinnerung behalten und ich bin überzeugt davon, dass wir die Arbeit im Dialogforum in seinem Sinn gemeinsam fortsetzen werden,“* versichert Obmann Bürgermeister Jürgen Maschl.

Nachdem die Flugverkehrsbelastungen 2019 von der Bevölkerung immer weniger hingenommen wurden, ist COVID-19-bedingt ab Mitte März 2020 der Flugverkehr weitgehend zum Erliegen gekommen. Die Pandemiebekämpfungsmaßnahmen machten die Absagen aller Präsenzsitzungen und fast aller geplanten Aktivitäten notwendig:

- Der Antrag der ARGE gegen Fluglärm aus dem 4. Quartal 2019 wegen der hohen Zahl an Flugbewegungen alle Vereinbarungen zur Reduktion der Flugverkehrsbelastungen zu hinterfragen und nach besseren Maßnahmen zu suchen, hatte Verhandlungen in Präsenzsitzungen erfordert. Diese waren jedoch nicht möglich.
- Der Generationenwechsel bei Gemeinden und Mitgliedern des Dialogforums hätte es erfordert, in persönlichen Gesprächen die neuen Repräsentantinnen und Repräsentanten an die komplexe Flugverkehrsthematik heranzuführen, pandemiebedingt konnten diese Gespräche aber ebenfalls nicht stattfinden.

Es war 2020 trotz geringer Flugverkehrsbelastung und reduzierter Kontakte festzustellen, dass die Mitglieder bereit sind, den Weg des Dialogs weiterzugehen. Dialogbereitschaft in Krisenzeiten ist wichtig, um in einer Phase, in der Wirtschaftsaktivitäten und Flugverkehr schrittweise wieder starten und Flugverkehrsbelastungen steigen, konsensuale Lösungen zur Belastungsminimierung zu entwickeln. Das Dialogforum als stabile und wichtige Diskussions- und Verhandlungsplattform zum Thema „Flugverkehr“ wird deshalb im Sinn der Nachhaltigkeit für zukünftige Generationen auch in Zukunft eine wirtschaftlich attraktive und lebenswerte Flughafenregion mitgestalten und einen Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise leisten.

Unser alljährlicher großer Dank gilt den Expertinnen und Experten der Flugverkehrswirtschaft und allen beteiligten Dialogforumsmitgliedern für ihren Berichtsinput. Der auf Wunsch der Dialogforumsmitglieder gestraffte Evaluierungsbericht gibt einen Überblick über den Flugverkehr und seine Auswirkungen im Krisenjahr 2020 und ist als Download auf der Webseite des Dialogforums www.dialogforum.at verfügbar.

Dezember 2020

Flugverkehr 2020 in weltweiter Krise

COVID-19-Pandemie stürzt Flugverkehr in seine bisher größte Krise

Das Jahr 2020 hat – ausgelöst von der COVID-19-Pandemie – die größte Krise der Luftfahrt gebracht. Der internationale Flugverkehr kam weitgehend zum Erliegen.

Internationaler Flugverkehr 2020

Europas Flughäfen verloren 2020 gegenüber dem Vorjahr 1,72 Mrd. Passagiere (-70,4%), die Zahl der Flugbewegungen ging gegenüber dem Jahr 2020 um 58,5% zurück, während der Rückgang im Frachtflugbereich „nur“ bei 11,8% lag.

Mit 62,96 Mio. Passagieren lag der Rückgang der Passagierzahlen an deutschen Flughäfen bei 74,6%, der innerdeutsche Verkehr ging um 74,7% zurück. Noch schlimmer traf es den Interkontinentalverkehr mit -77,1%, der Europaverkehr ging um 74,0% zurück.

Nach einer Phase der geringen Erholung in den Sommermonaten ließen Lockdowns und regionale Flugverbote im Dezember 2020 in Deutschland auch kein Weihnachtsgeschäft zu, lediglich der Cargo-Bereich hatte eine 13,0%-ige Zunahme zu verzeichnen.

Die Flugverkehrsexperten gingen 2020 davon aus, dass der Flugverkehr in Europa erst 2024/2025 annähernd wieder das Niveau des Jahres 2019 erreichen könnte.

Flugverkehr in Österreich im Jahr 2020

Nach dem Rekordjahr 2019 hat sich das starke Wachstum des Flugverkehrs noch bis Mitte März 2020 fortgesetzt. Mit dem ersten Lock-Down ab dem 16. März 2020 ist der Flugverkehr in Österreich und am Flughafen Wien – wie auch der weltweite Flugverkehr – dramatisch eingebrochen.

Mit 7.812.938 Reisenden (-75,3%) hatte der Flughafen Wien 2020 einen massiven Rückgang bei den Passagierzahlen etwa auf das Niveau von 1994 zu verbuchen. Im Transferverkehr lagen die Rückgänge bei -79,2%, die Zahl der Lokalpassagiere sank um 74,1%, im Frachtverkehr lag das Minus bei 23,2%. Am Ostermontag dem 13.04.2020 frequentierten nur 154 Reisen-

de das Terminal. April und Mai 2020 brachten Passagierrückgänge um über 99%.

Die Zahl der Linien und Charterflugbewegungen brach nach dem Rekordjahr 2019 mit 266.802 Starts und Landungen um 64,1% auf 95.880 Flugbewegungen ein, der Sitzladefaktor ging um 19,9%-Pkt. auf 57,4% zurück.

Im Mai 2020 startete der Flughafen Wien eine PCR-Teststation und war damit Vorreiter in Europa. Im Jahr 2020 wurden rund 130.000 PCR-Tests durchgeführt, 1.670 Tonnen medizinische Hilfsgüter per Flugzeug angeliefert und auch der längste AUA-Passagierflug der Geschichte von Auckland nach Wien hat 2020 stattgefunden.

Die Prognosen zum Jahresende 2020 erwarteten für den Flughafen Wien für das Jahr 2021 im zweiten Halbjahr einen Aufschwung und im Jahresverlauf eine Anzahl von ca. 12,5 Mio. Passagieren.

Die Belegschaft der Flughafen Wien AG war im Rahmen der Maßnahmen der Bundesregierung zur Abfederung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie in Kurzarbeit und viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiteten primär im Home-Office.

Flugverkehrsbedingungen

- **Wind & Wetter** – auch 2020 kam es zu besonderen Wittersituationen, die sich allerdings kaum auf das Flugverkehrsgeschehen auswirkten, weil COVID-19-bedingt nur wenige Starts und Landungen erfolgten.

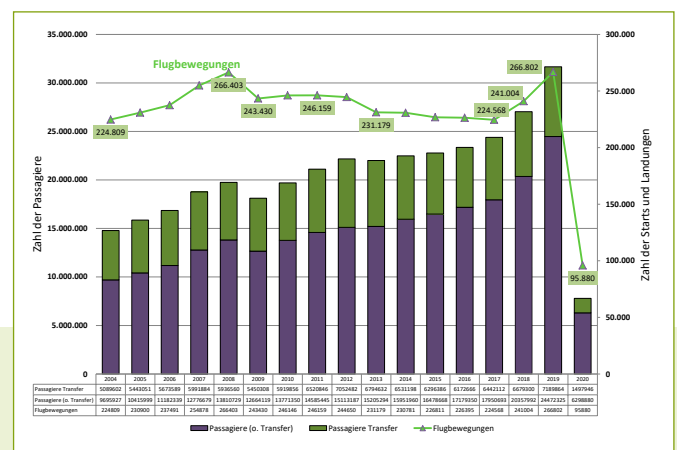


Abbildung 1: Flugverkehrsentwicklung am Flughafen Wien 2004 – 2020
Quelle: Flughafen Wien AG (2021)

Das Ausmaß der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie war nicht vorhersehbar. Eines der größten Probleme war Abwicklung des Flugbetriebs sicher zu stellen. Trotz der hohen Ansteckungsgefahr musste immer ausreichend gesundes Personal zur Abwicklung des Flugbetriebs einsetzbar sein. Für die Abwicklung der systemerhaltenden Aktivitäten wurde das Personal in Gruppen eingesetzt, damit im Fall des Auftretens von Infektionen in einer Gruppe diese durch eine andere Gruppe mit gesundem Personal ersetzt werden konnte.

- **Reisebeschränkungen** – die wechselnden Reisebeschränkungen wirkten sich bei den Flugpassagieren dämpfend auf die Nachfrage und damit auf die Zahl der Flugverkehrsbewegungen aus.
- **Pistensperrungen/Vermessungsflüge/Übungsflüge** – im Jahr 2020 kam es zu 8 nächtlichen Sperrungen der Piste 11/29 wegen Instandhaltungsarbeiten, die Piste 16/34 war in 4 Nächten gesperrt. Durch die Nachtsperren der Piste 11/29 kam es zu Abweichungen von den Nachtflugregelungen. Vermessungsflüge erfolgten an 6 Tagen. Bei Übungen kam es zu Überflügen der Gemeinden um den Flughafen Wien durch Militärflugzeuge. Auch durch zivile Verkehrsmaschinen erfolgten – ausgelöst durch Übungsflüge von Piloten zur Erhaltung ihrer Fluglizenzen – Überflüge.
- **Flugroutenänderungen** – einzelne Abflugstrecken wurden adaptiert, ohne dass es im regionalen Umfeld des Flughafens

Wien zu wahrnehmbaren Veränderungen gegenüber der bis dahin erfolgten Flugverkehrslenkung gekommen ist.

Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln

Die Überprüfung der Einhaltung des Teilvertrages im Jahr 2020 hat Erfüllungsgrade zwischen 96,92% und 99,96% in den von der Air Traffic Control (ATC) beeinflussbaren Bereichen ergeben. Hauptauslöser für die Abweichungen von Pisten- und SID-Zuweisungen waren im Jahr 2020 vor allem Pistensperrungen, aber auch Gewitterfronten und besondere Wetterlagen. Der starke Rückgang der Abweichungen stand natürlich auch im Zusammenhang mit dem COVID-19-bedingten Rückgang der Starts und Landungen.

Die Piste 11/29 hat im Jahr 2020 zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr im Rahmen der Nachtflugregelung erneut die Hauptlast der Starts und Landungen getragen.

Prüfgegenstand	Anflüge/Landungen 2020 gesamt												Summe	Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %	in % der Anflüge gesamt
	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ			
Anflüge / Landungen gesamt															53.954
Abweichung Piste	0	1	0	0	0	0	1	2	2	1	0	12	19	99,96%	0,04%
Anforderung der Piloten	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	2	4	99,99%	0,01%
Wetter / Wartung / Sperre	-	1	-	-	-	-	1	1	2	-	-	10	15	99,97%	0,03%
ATC Anweisung													0	100,00%	0,00%
Anflüge < 3/6 nm	139	166	171	49	75	145	229	241	196	128	79	56	1.674	96,90%	3,10%
Sichtanflüge	132	158	159	46	71	136	193	194	155	115	73	51	1.483	97,25%	2,75%
AUA Sichtanflüge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
ATC Anweisung	7	8	12	3	4	9	36	47	41	13	6	5	191	99,65%	0,35%
Prüfgegenstand	Abflüge/Starts 2020 gesamt												Summe	Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %	in % der Abflüge gesamt
	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ			
Abflüge / Starts gesamt															53.999
Abweichungen Piste/SID	2	1	0	4	4	1	1	9	0	1	7	2	32	99,94%	0,06%
Pilot / bordseitig	2	1	-	4	3	1	-	2	-	-	1	-	14	99,97%	0,03%
Wetter / Sperre / Andere	-	-	-	-	1	-	1	7	-	1	6	2	18	99,97%	0,03%
ATC Anweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
Abweichungen < 6 Tft.	270	319	167	32	90	114	245	318	219	120	188	104	2.186	95,95%	4,05%
Pilot / bordseitig	1	1	-	-	-	1	3	-	-	-	-	1	7	99,99%	0,01%
Wetter / Luftraumsperrung	4	39	17	-	11	55	90	176	61	11	-	1	465	99,14%	0,86%
ATC gemäß Teilvertrag	247	252	150	32	79	58	152	136	157	108	188	102	1.661	96,92%	3,08%
ATC nicht gem. Teilvertrag	18	27	-	-	-	-	-	6	1	1	-	-	53	99,93%	0,10%

Tabelle 1: Flugverkehr im Jahr 2020 – Gesamtüberblick

Quelle: ACG (2021)

Einhaltung der Vereinbarungen im Detail

Geringe Flugverkehrsdichte und Rahmenbedingungen beeinflussen Einhaltung

Alle Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung haben 2020 ihre Gültigkeit aufgrund der Sondersituation nicht verloren. Die Flugverkehrswirtschaft musste durch Maßnahmen zur Minimierung des Ansteckungsrisikos des operativen Personals sicherstellen, dass zu jeder Zeit die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs gewährleistet werden konnte, wodurch auch die Umsetzung der Vereinbarungen beeinflusst wurde.

Einhaltung des Pistenverteilungsplans

Die starken Einbrüche bei den Flugbewegungen haben 2020 zu einer Reduktion der Verkehrsdichte geführt. Zeitdauer und das Auftreten von Start- und Landespitzen war so stark reduziert, dass die Piste 29 bei Westwind stärker als Landepiste benutzt werden konnte, ohne Kapazitätsengpässe zu generieren. Insgesamt wirkten sich die Restriktionen des Kreuzpistensystems 2020 bei Süd/Ostwind weniger aus, als in den Jahren zuvor.

- Zielwerterreichung Landungen: Bei den Landungen kam es 2020 zu einer Überschreitung des Zielwertes bei der Piste 16 (Zielwert: 27,5%; IST-Wert: 33,7%). Bei allen anderen Landrichtungen – erstmals auch bei den Landungen auf Piste 34 zu Unterschreitungen der Zielwerte.
- Zielwerterreichung Starts: Bei den Starts kam es 2020 zu Überschreitungen der Zielwerte bei der Piste 11 (Zielwert: 3,0%; IST-Wert 4,5%) und – wie auch schon in mehreren Jahren davor – Piste 29 (Zielwert: 63,0%; IST-Wert: 67,0%). Unterschreitungen der Jahreszielwerte bei den Starts waren auf den Pisten 16 und 34 zu verzeichnen.

Einhaltung 40%-Regelung

- Nachdem 2019 nur 34,4% der nach Norden abfliegenden Flugzeuge von Piste 34 gestartet waren, erfolgten auch 2020 mit 35,9% weniger Starts als vereinbart auf Piste 34, wobei die Einhaltung der Regelung durch die reduzierte Anzahl an nördlich gelegenen Destinationen erschwert wurde.

Verlassen der Korridore und der Abflugstrecken

- Die Einhaltung der Korridore erfolgte zu 95,95%, nur 0,10% der Starts verließen die Korridore nicht vereinbarungsgemäß. Mit 99,94% war die Einhaltung der Abflugstrecken noch besser. Bedingt durch den geringen Flugverkehr wirkten sich besondere Wetterverhältnisse im Jahr 2020 kaum in Form von Abweichungen aus.

Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem (ILS)

- Beim Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem wurden die Mindestwerte zu 96,90% eingehalten, nur in 191 Fällen erfolgten auf Anweisung der ATC Abweichungen (0,35%). Bedingt durch die geringe Flugverkehrsdichte wurden etwas mehr Sichtanflüge (2,75%) als im Jahr 2019 freigegeben.

Kontinuierlicher Sinkflug (CDA) und Transition Arrivals

- Die Transition Arrivals wurden wegen des geringen Flugverkehrsaufkommens weniger benutzt. Der Anteil der Continuous

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2020	Anzahl 2020	Anzahl 2019	Veränderung 2019 / 2020	
	Prozent von gesamt		absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	9,5%	5.121	20.813	-15.692	-75,4%
Piste 16	27,5%	33,7%	18.167	36.449	-18.282	-50,2%
Piste 29	20,0%	19,6%	10.599	18.271	-7.672	-42,0%
Piste 34	41,0%	37,2%	20.067	65.243	-45.176	-69,2%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	53.954	140.776	-86.822	-61,7%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	4,5%	2.444	2.848	-404	-14,2%
Piste 16	22,0%	19,9%	10.734	29.913	-19.179	-64,1%
Piste 29	63,0%	67,0%	36.186	95.959	-59.773	-62,3%
Piste 34	12,0%	8,6%	4.635	12.021	-7.386	-61,4%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	53.999	140.741	-86.742	-61,6%
Flugbewegungen gesamt			107.953	281.517	-173.564	-61,7%

Tabelle 2: Gesamtergebnis Pistenverteilung – Erreichung Zielwerte 2020

Anmerkung: kumulierte Werte 01/2020 – 12/2020, Anteile an allen Starts bzw. Landungen in Prozent

Quelle: FWAG (2021)



Der direkte Vergleich der Evaluierungsergebnisse des Jahres 2020 mit den Vorjahrsergebnissen ist wegen den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie nur eingeschränkt möglich. Natürlich waren die Abweichungen 2020 zwar von den Anrainern wahrzunehmen, sie haben aber nicht zu Mehrbelastungen gegenüber den Vorjahren geführt. Der Rückgang des Flugverkehrs im Jahr 2020 hat aber insgesamt eine deutliche Minderung der Lärmbelastung gebracht.

Descent Arrivals (CDA) ist gegenüber 2019 (42,1%) gestiegen (46,2%), die Level Flights von 13,2% im Jahr 2019 auf 12,6% gesunken.

Einhaltung 48-Movement-Regelung

- Wie in den Jahren 2018 und 2019 wurde die 48-Movement-Regelung als Baustein der Nachtflugregelung auch im Jahr 2020 eingehalten. Bedingt durch die geringe Flugbewegungsanzahl und die geringe Verkehrsdichte war die Einhaltung 2020 allerdings deutlich leichter möglich als in den Vorjahren.

Nachtflugregelung schützt Nachtruhe der Bürgerinnen und Bürger

- Die Nachtflugregelung – insbesondere die Deckelung in der Nachtkerzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr – wurde 2020 eingehalten. Statt der innerhalb eines Kalenderjahres zulässigen 4.700 Flugbewegungen in der Nachtkerzeit erfolgten nur 1.579 Starts und Landungen. Die deutliche Unterschreitung des Zielwertes von 4.700 Flugbewegungen in der Nachtkerzeit hatte auch die Einhaltung der 10-Minuten-Toleranz-Regel zur Folge.

Einhaltung Regelungen Landungen 34 & Sichtanflüge

Die Einhaltung der Regelungen, die vereinbart wurden, weil eine Einhaltung des Zielwertes des Pistenverteilungsplans für die Landungen auf Piste 34 zwar 2020 erstmals erfolgt, bei stärkerem

Flugverkehr aber kaum möglich ist, war etwas schlechter als in den Vorjahren. Die absolute Zahl der Abweichungen ist trotz des stark eingeschränkten Flugbetriebs teilweise leicht gestiegen. Ein Faktor dafür ist wahrscheinlich, dass die ACG den Flugverkehr mit reduzierten Kapazitäten bewältigen und auf vereinfachte Prozeduren zurückgreifen musste.

Obwohl im Jahr 2020 der Flugverkehr insbesondere in den Lockdownphasen teilweise völlig zum Erliegen gekommen ist, ist die Zahl der Sichtanflüge gegenüber dem Jahr 2019, in dem 1.369 Sichtanflüge stattgefunden haben, nur leicht (1.483) gestiegen.

Turbinentests

- Im Jahr 2020 führte Austrian Airlines Maintenance am Werftvorfeld 786 Triebwerksläufe durch, davon erfolgten 71 mit Startschubleistung. Keiner der Triebwerksläufe am Werftvorfeld erfolgte im Jahr 2020 – wie schon 2019 – unter Verwendung des „Silencers“, da dieser nur noch für wenige Flugzeugtypen geeignet ist.

Lärmgebührenmodell

- Bedingt durch die Repatriierungs- und Sonderflüge sowie die durch die zahlreichen Reisebeschränkungen beeinflussten Flugbewegungen ist eine Beurteilung der Effekte auf den Flugbetrieb für das Jahr 2020 nicht möglich.

Lärmschutzprogramm & Luftgütemessungen

Der Umsetzungsstand des Lärmschutzprogramms ist gegenüber den Vorjahren weitgehend unverändert. Die Luftgütemessungen wurden auch im Jahr 2020 fortgesetzt. Es ist davon auszugehen, dass sich die typische Situation einer städtischen Randlage auch 2020 nicht geändert hat.

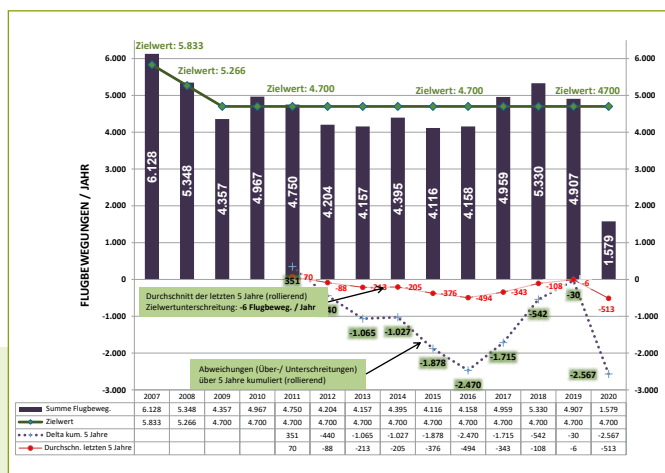


Abbildung 2: Umsetzung Nachtflugregelung 2007 – 2020
Quelle: FWAG (2021)

Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2020

Pandemie bringt geringstes Fluglärmniveau seit Jahrtausendwende

Karte 1 dokumentiert am Beispiel der Taglärmmzonen 2020 die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Fluglärmsituation. Die Flugbewegungseinbrüche gegenüber dem Jahr 2019 haben die Flugbewegungsanzahl trotz der „normalen“ Flugverkehrsmonate Jänner bis März 2020, in denen sich das Wachstum der Jahre 2018/2019 noch fortgesetzt hatte, im Gesamtjahr 2020 auf das Niveau des Jahres 1994 gedrückt. Dadurch sind die Fluglärmmzonen geschrumpft. Noch besser wahrnehmbar war der Rückgang des Fluglärmniveaus im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2019 für die Flughafenanrainer während der Nachtstunden.

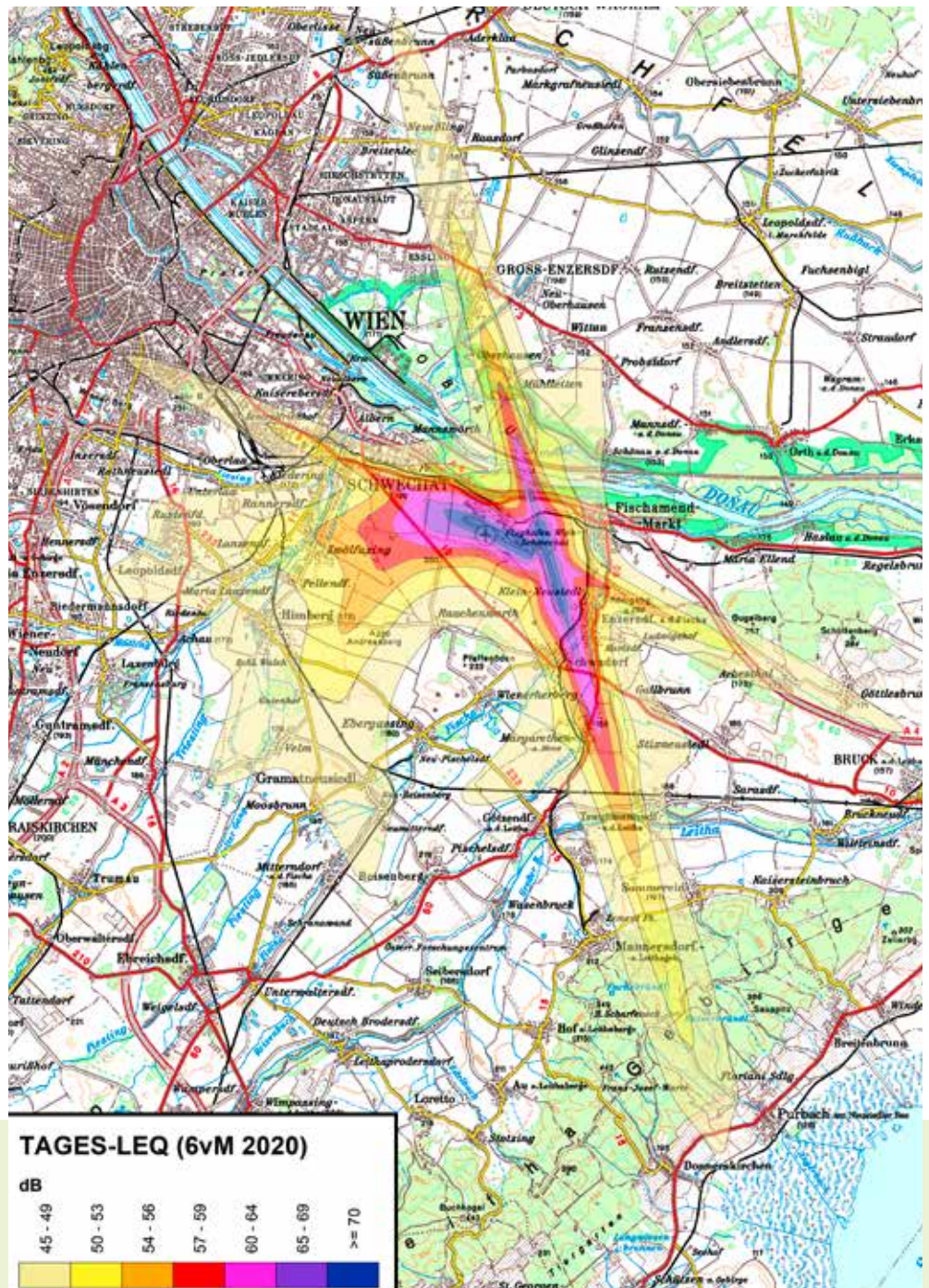
Flächenmäßig am stärksten zurückgegangen sind die Lärmmzonen am Tag zwischen 45 dB und 54 dB sowie die Nachtlärmmzonen zwischen 40 dB und 50 dB. In der Taglärmmzone über 65 dB Leq befand sich auch 2020 kein Siedlungsgebiet.

Karte 1:
Fluglärmmzonen Tag 2020

Detailergebnisse entnehmen sie bitte den Tabellen und Grafiken im Downloadbereich der Webseite www.dialogforum.at.
Quelle: FWAG (2021)

Karte 1 stellt die Fluglärmmzonen für den Tag dar, wie sie sich aufgrund des im Jahr 2020 abgewickelten Flugverkehrs für den Großraum Wien/Niederösterreich/Burgenland dargestellt haben.

Weitere Lärmkarten und Informationen stehen auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) als Downloads zur Verfügung.





Die Lärmberechnungen korrelieren mit der Flugverkehrsentwicklung 2020. In den Monaten Jänner und Februar, in denen die dynamische Flugverkehrsentwicklung 2018/2019 noch anhielt, lagen die Lärmwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht meist deutlich über den Werten der Sommermonate, die üblicherweise höhere Werte haben. Seit der ersten Lockdown-Phase hat die COVID-19-Pandemie das geringste Fluglärmniveau seit der Jahrtausendwende gebracht.

Reduzierte Verkehrsdichte & Überflughäufigkeit

Die COVID-19-induzierten Einbrüche bei den Flugbewegungszahlen 2020 haben sich auf die Überflughäufigkeiten ausgewirkt. Die Gebiete um den Flughafen Wien, in denen bei West- und Ostwind 2019 viele Überflüge stattgefunden haben, sind deutlich kleiner geworden. Verkehrsdichte und Länge der Spitzenstunden haben sich 2020 ebenfalls reduziert.

Ergebnisse der fixen Lärmmessungen

Die fixen Lärmmessungen zeigen für das Jahr 2020 deutlich geringere Werte als noch 2019. Der Tages-LEQ (06:00 Uhr – 22:00 Uhr) lag an vier Stationen unter 40 dB und an fünf weiteren Stationen unter 50 dB. An keiner der fixen Lärmmessstellen wurde 2020 ein Tages-LEQ von über 60 dB registriert. Die Rückgänge gegenüber 2019 waren beträchtlich (vgl. Tabelle 3).

Ein ähnliches Bild zeigt sich in der Nacht (22:00 Uhr – 06:00 Uhr). Allerdings war der Rückgang des Nacht-LEQs an den fixen Lärmmessstellen, insbesondere im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens Wien, teilweise noch stärker als während des Tages.

Die Langzeitbetrachtung zeigt, dass 2020 in diesem Jahrtausend das Jahr mit der bisher geringsten Fluglärmbelastung war.

Ergebnisse der mobilen Lärmmessungen

Mehrere für 2020 vorgesehene mobile Lärmmessungen wurden auf Wunsch von Gemeinden nicht umgesetzt und sollen, sobald der Flugbetrieb wieder zugenommen hat, nachgeholt werden. Insgesamt dokumentieren auch die umgesetzten mobilen Lärmmessungen den starken Rückgang des Fluglärmniveaus im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2019.

Spitzenschallpegel im Überflug kaum verändert

Erwartungsgemäß zeigen die Messungen der Spitzenschallpegel 2020 gegenüber den Ergebnissen aus dem Jahr 2019 keine gravierenden Veränderungen. Die Häufigkeit der erfassten Schallereignisse ist aufgrund der pandemiebedingten Einbrüche der Flugbewegungszahlen natürlich zurückgegangen, die Lautstärke der Flugzeuge im direkten Überflug hat sich aber nicht signifikant geändert.

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00-22:00												DIFFERENZ zu 2019
	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<i>alle Angaben in dB</i>													
Wien-Donaustadt ⁶⁾	45,2	50,0	50,2	49,6	48,7	49,8	49,1	49,0	48,2	48,6	48,9	45,1	-3,8
Groß-Enzersdorf	52,0	52,7	53,6	54,0	53,0	54,2	53,7	54,1	53,6	53,6	53,9	50,2	-3,7
Fischamend ⁷⁾	46,4	36,0	35,1	33,2	33,9	33,4	35,1	35,5	36,8	36,3	35,4	33,6	-1,8
Kleinneusiedl ¹⁾		54,8	55,1	54,4	54,7	53,9	53,8	52,5	53,6	52,7	52,6	51,7	-1,0
Enzersdorf/Fischa	57,5	56,3	56,6	56,7	56,3	57,7	56,8	56,8	56,0	57,6	57,7	52,4	-5,3
Schwadorf	58,5	56,0	56,3	56,2	55,9	57,2	56,6	56,7	55,7	57,4	57,3	51,8	-5,5
Margarethen/Moos	60,3	62,0	61,8	61,9	61,6	61,5	61,8	62,2	62,3	63,3	63,4	57,8	-5,6
Rauchenwarth	43,7	30,5	30,9	29,7	29,6	29,5	27,9	28,2	30,3	30,1	28,5	26,9	-1,6
Zwölfaxing	55,6	52,4	54,3	54,5	54,5	54,6	54,1	54,3	54,5	54,5	55,3	50,9	-4,4
Schwechat ¹⁾		56,9	56,6	55,3	55,6	56,7	55,5	55,2	54,9	57,0	57,1	49,7	-7,4
Wien-Simmering ⁵⁾	53,5	52,0	52,0	50,8	51,2	52,5	51,3	50,9	50,6	53,7	54,0	46,7	-7,4
Himberg ²⁾		44,9	44,2	45,7	46,3	46,1	46,0	45,5	45,5	45,0	45,0	39,2	-5,8
Karlsdorf ²⁾		38,8	38,6	37,8	38,5	38,4	41,2	42,7	41,7	45,6	46,0	41,4	-4,6
Maria Lanzendorf ³⁾	45,0	47,5	47,5	47,8	47,6	47,7	46,3	46,4	47,6	42,2	42,0	35,4	-6,5
Wien 23 ⁴⁾		37,9	37,5	36,8	41,9	42,8	41,9	42,2	42,0	47,0	48,0	42,6	-5,4

Tabelle 3: Veränderungen des Tages-LEQ nach Messstellen 2000/2005 – 2020

Erklärungen: 1) kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004; 2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb; 3) neuer Messpunkt seit September 2007; 4) Messstelle seit April 2008; neuer Messpunkt seit Jänner 2013; 5) neuer Messpunkt seit November 2009; 6) neuer Messpunkt seit Mai 2010; 7) neuer Messpunkt seit Oktober 2014
Quelle: Quelle: ACG (2021)

Die COVID-19-Pandemie minimiert den Fluglärm. Verstärkt durch die Reduktion des gesellschaftlichen Zusammenlebens geht die Lärmbelastung besonders in den Lockdownphasen stark zurück. Die Menschen nehmen die neue Situation bewusst wahr, Fluglärmbeschwerden am Info-Telefon „Umwelt- und Luftfahrt“ sind aber nach wie vor vorhanden. Die Beschwerden und Anfragen, die sich direkt an das Dialogforum bzw. die Prozessleitung richten, unterscheiden sich nicht von denen, die in der lauten Zeitperiode der Jahre 2018/2019 artikuliert wurden.

Anfragen und Beschwerden gehen 2020 deutlich zurück

Die COVID-19-Pandemie bringt einen deutlichen Rückgang der Lärmbelastung. Trotzdem wurden im Jahr 2020 von der Flughafen Wien AG immer noch 744 Anfragen bzw. Beschwerden registriert. Von diesen stammen 432 aus der Stadt Wien, 300 entfallen auf die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland, 12 Anfragen können regional nicht zugeordnet werden. Gegenüber dem Jahr 2019 (3.236) bedeutet das insgesamt einen Rückgang von 77,0%, im Bereich der Stadt Wien (2019: 2.159) entspricht dies einer Reduktion um 80,0%, in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland (2019: 948) um 68,4%.

Die meisten Anfragen und Beschwerden (540) erfolgten über das Info-Telefon „Umwelt und Luftfahrt“, über das Internet langten 194 Anfragen ein. Die an das Dialogforum bzw. die Prozessleitung direkt gerichteten Beschwerden waren gegenüber 2019 nur leicht rückläufig, die Aggressivität der Artikulierung hat deutlich zugenommen.

Monatliche Verteilung bildet Flugverkehrs-entwicklung ab

Die Beschwerdeverteilung nach Monaten korreliert mit der Flugverkehrsentwicklung. Im Jänner 2020 lag die Beschwerdeanzahl in Niederösterreich und dem Burgenland (ähnlich wie in Wien) aufgrund der gegenüber 2019 unverändert starken Entwicklungsdynamik des Flugverkehrs mehr als doppelt so hoch, im Februar gleich hoch und im März 2020 nur minimal geringer als 2019. In der 1. Lockdownphase April / Mai 2020 gingen die Beschwerden sehr stark zurück, um im weiteren Jahresverlauf

dann auf deutlich geringerem Niveau als 2019 die seit Jahren typische Verteilung mit den höchsten Zahlen über die schöne Jahreszeit zu zeigen.

Regionale Verteilung gibt Hinweise auf Subjektivität der Lärmthematik

In Wien gingen die Beschwerden bis auf den 6. und 9. Bezirk stark zurück, insbesondere in den Bezirken 10 bis 17 sowie 22 und 23. Die Subjektivität der Wahrnehmung zeigt sich an den benachbarten Bezirken 5 und 6. Während in Margarethen die Beschwerden von 251 im Jahr 2019 auf 47 im Jahr 2020 gesunken sind, stieg die Zahl in Mariahilf von 27 (2019) auf 55 im Jahr 2020.

In Niederösterreich und im Burgenland gingen die Zahlen in den meisten Gemeinden zurück. Eine Zunahme der Beschwerden trotz des insgesamt deutlich reduzierten Lärmniveaus war in den Siedlungsgebieten von Mannswörth, Deutsch-Wagram und Stockerau zu verzeichnen. Der Vergleich der Jahre 2019 und 2020 zeigen auch, dass sich Menschen aus einigen „Beschwerde-Hot-Spots“ unabhängig vom Niveau des Fluglärms auch 2020 an das Info-Telefon und auch an das Dialogforum gewendet haben, die Suche nach Abhilfe und Aufklärung der Zusammenhänge läuft deshalb auch unverändert weiter. Für die Entwicklung der Beschwerden in den kommenden Jahren, in der die Flugverkehrswirtschaft alles versuchen wird, um die Einbrüche im Flugverkehr wieder aufzuholen, muss davon ausgegangen werden, dass jede wahrnehmbare Zunahme des Fluglärms als Lärmbelästigung empfunden werden wird und das unabhängig davon, auf welchem Lärmniveau diese Veränderungen stattfinden werden.

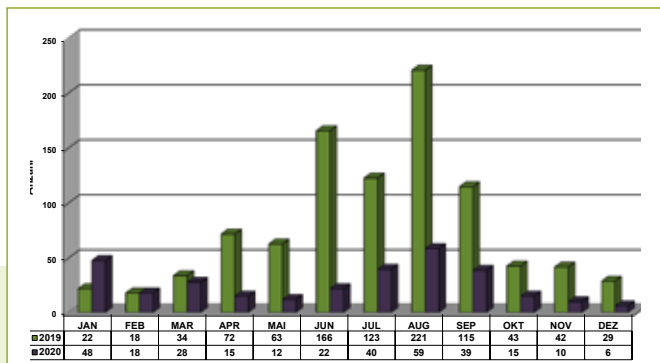


Abbildung 4: Anfragen und Beschwerden aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Monaten – Vergleich 2019/2020
Quelle: FWAG (2021)

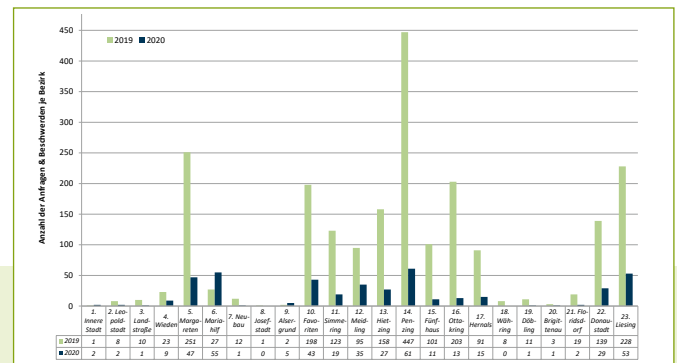


Abbildung 5: Häufigkeit der Anfragen aus Wien nach Bezirken – Vergleich 2019 / 2020
Quelle: FWAG (2021)

Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum

COVID-19-Pandemie zwingt Dialogforum 2020 in den Krisenmodus

Das Arbeitsjahr 2020 startete in einer Phase, in der sich die dynamische Entwicklung des Flugverkehrs 2018 und 2019 bis Mitte März 2020 ungebremst fortsetzte.

Jänner / Februar 2020 – ein normales Arbeitsjahr wird geplant

Die Planungen für das Arbeitsjahr konzentrierten sich auf die Vorbereitung der Abarbeitung des Antrags der ARGE gegen Fluglärm aus dem 4. Quartal 2019, alle vereinbarten Maßnahmen zur Reduktion der Flugverkehrsbelastungen hinsichtlich vorhandener Verbesserungspotenziale nochmals zu überprüfen.

In der – wie sich herausstellen sollte – einzigen Präsenzsitzung des Dialogforums im Jahr 2020, der 74. Sitzung des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit wurden noch die Updates der Präsentationsmaterialien, die Produktion eines Newsletters sowie die Herstellung einer Festschrift „15 Jahre Dialogforum“ vorbereitet.

Die NÖ-Gemeinderatswahlen Ende Jänner 2020 intensivierten den Generationenwechsel in den Gemeindestuben und veranlassten die Prozessleitung, eine Runde an persönlichen Gesprächsterminen zu planen, um die neuen Akteure mit der Arbeit im Dialogforum vertraut zu machen. Schon im Februar mehrten sich dann die Anzeichen, dass die COVID-19-Pandemie auch Europa vor große Probleme stellen könnte.

16. März 2020 – plötzlich ist alles anders

Mit dem ersten Lockdown zur Pandemiebekämpfung wurde die Jahresplanung völlig über den Haufen geworfen. Alle zu diesem Zeitpunkt schon vereinbarten Präsenzsitzungen wurden abgesagt, der Flugverkehr kam im April und Mai 2020 fast vollständig zum Erliegen.

Bis Oktober 2020 bildeten Telefonate und Videobesprechungen sowie mehrere Ausgaben von Dialog_aktuell die Hauptkommunikationsschiene zwischen Dialogforumsmitgliedern

und Prozessleitung. Die Berichterstattung konzentrierte sich auf Pressemeldungen über die Auswirkungen der COVID-19-Krise auf den globalen Flugverkehr und die Entwicklungen am Flughafen Wien.

Herbst 2020 – Dialogforum im Krisenmodus

Anfang Oktober 2020 wurde die Herbstrunde der Bezirkskonferenzen erstmals in Form von Videokonferenzen umgesetzt. Der Fokus lag auch hier auf der Berichterstattung über die Entwicklungen im Aviation-Bereich und auf den Evaluierungsergebnissen.

Jeweils eine Sitzung der Arbeitskreise „Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Evaluierung & Monitoring“ und die 56. Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums als Jahresabschluss wurden in Form von Videokonferenzen abgehalten. Abgesagt werden musste die nur als Präsenzsitzung durchführbare 1. Sondierungsrunde zur Abarbeitung des Antrags der ARGE gegen Fluglärm. Auf der Webseite www.dialogforum.at wurde ein Bereich eingerichtet, in dem die aktuellsten Entwicklungen im Flugbetrieb des Flughafen Wien zusätzlich mitverfolgt werden konnten.

Insgesamt wurden im Jahr 2020 10 Sitzungen umgesetzt. Unvermeidbar war, dass die Anträge der Mitglieder nicht behandelt und wichtige Themen nicht verhandelt werden konnten.

Zum Jahresende 2020 erreichte das Dialogforum dann die traurige Nachricht, dass Obmann Bürgermeister a.D. Leopold Winkler verstorben war, so dass die Weichen für Nominierung und Wahl eines neuen Obmannes im 1. Quartal 2021 gestellt werden mussten.



Mitglieder des Dialogforums

Stand Dezember 2021

Flughafen Wien AG (FWAG)

Austrian Airlines AG (AUA)

Austro Control

**Österreichische Gesellschaft für
Zivilluftfahrt mbH (ACG)**

Gemeinden: Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Großenzersdorf, Himberg, Kleinneusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Wien, Zwölfaxing

**Verein „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen
und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“**

(ARGE gegen Fluglärm):

BI Fischamend, BI gegen Abfluglärm Liesing, BI Fluglärm Mödling, BI Götzendorf/Pischelsdorf, BI Pro Margarethen, BI Stop-Fluglärm Wien Süd-West, BI Trautmannsdorf Direkt, Trau.Di!, BI Viel zu laut!!! – Groß Enzersdorf, Bürgerforum Haslau Maria Ellend, Dorfverein Velm, Österreich-Plattform Fluglärm, Siedlerverein Lobau, Siedlerverein Neu Essling, Siedlerverein Himberg, BI Schwa/Rau, Seengemeinschaft Velm/Münchendorf, BI Herrschaftliche Breite Ebergassing, BI Rauchenwarth

Länder: Wien, Niederösterreich, Burgenland

In den fünf **Bezirkskonferenzen**, die das Dialogforum organisiert, arbeiten derzeit weitere ca. siebzig Gemeinden und acht Bürgerinitiativen an Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen. Das Dialogforum nimmt auch an der von der Stadt Wien organisierten Stadtkonferenz Wien teil.

Sie erreichen uns unter:

Verein Dialogforum Flughafen Wien

A-1300 Wien Flughafen, Postfach 3

Tel: +43-1-7007-25250, Fax: +43-1-7007-5-22800

E-Mail: office@dialogforum.at

Besuchen Sie auch unsere Webseite www.dialogforum.at

Den Materialienband zum Evaluierungsbericht für das Jahr 2020 finden Sie ebenso wie den Textband auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) zum Herunterladen. Diese Webseite beinhaltet auch weitere Informationen über den Verein Dialogforum Flughafen Wien.

