

17. EVALUIERUNGSBERICHT 2021



Inhalt

17. Evaluierungsbericht 2021

Vorwort	3	Ergebnisse der fixen Lärmmessungen	9
Flugverkehr 2021 – weltweite Krise setzt sich fort	4	Ergebnisse der mobilen Lärmmessungen	9
Internationaler Flugverkehr 2021	4	Spitzenschallpegel im Überflug auch 2021 kaum verändert	9
Flugverkehr in Österreich im Jahr 2021	4	Ergebnisse Lärmberechnungen korrelieren mit Flugverkehrsentwicklung 2021	10
Flugverkehrsbedingungen	4	Anfragen und Beschwerden haben 2021 wieder zugenommen	10
Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln	5	Monatliche Verteilung bildet Flugverkehrsentwicklung ab	10
Einhaltung der Vereinbarungen im Detail	6	Regionale Verteilung gibt auch 2021 Hinweise auf Subjektivität der Lärmthematik	10
Einhaltung des Pistenverteilungsplans	6	Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum	11
Einhaltung 40%-Regelung	6	1. Halbjahr 2021 – COVID-19-Maßnahmen zwingen zu laufenden Umplanungen	11
Verlassen der Korridore und der Abflugstrecken	6	Behandlung des ARGE-Antrags verzögert sich weiter	11
Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem (ILS)	6	Curved Approach 19 – Verhandlung zeigen Effizienz des Dialogforums	11
Kontinuierlicher Sinkflug (CDA) und Transition Arrivals	6	2. Halbjahr 2021 – Pandemiebekämpfung erfordert laufend Adaptierung der Aktivitäten	11
Einhaltung 48-Movement-Regelung	7	Belastungsminimierung und Kapazität als künftige Hauptthemen	11
Nachtflugregelung schützt	7	Mitglieder des Dialogforums	12
Nachtruhe der BürgerInnen und Bürger	7		
Einhaltung Regelungen Landungen 34 & Sichtanflüge	7		
Turbinentests	7		
Lärmgebührenmodell	7		
Lärmschutzprogramm & Luftgütemessungen	7		
Entwicklung der Fluglärmszonen	8		
Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2021	9		
Reduzierte Verkehrsdichte und Überflughäufigkeit auch 2021	9		

Impressum

Vorwort

2021 – ein Jahr Pandemie mehr ...

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).



Wie schon 2020 wenden wir uns als Obmann und Geschäftsführer des Dialogforums an die Mitglieder und die interessierte Öffentlichkeit, um erneut über ein turbulentes Flugverkehrsjahr 2021 zu berichten.

Nach dem Jahr 2020 mit den stärksten Einbrüchen im weltweiten Flugverkehr aller Zeiten war auch das Jahr 2021 ein Krisenjahr. Am Flughafen Wien lag der Rückgang der Passagierzahlen gegenüber 2019 bei -67,1%. Es wurden 10,4 Mio. Passagiere abgefertigt, nachdem 2019 noch 31,7 Mio. Reisende registriert worden waren.

Die Pandemiebekämpfungsmaßnahmen machten 2021 die Absage fast aller Präsenzsitzungen und einer Vielzahl geplanter Aktivitäten notwendig:

- Der Antrag der ARGE gegen Fluglärm aus dem 4. Quartal 2019 wegen der hohen Flugverkehrsbelastungen alle Vereinbarungen zur Reduktion der Flugverkehrsbelastungen zu hinterfragen und nach besseren Maßnahmen zu suchen, konnte auch im Jahr 2021 – trotz mehrere Anläufe – wegen des zu hohen Ansteckungsrisikos in Präsenzsitzungen und der zahlreichen, rasch wechselnden Pandemiebekämpfungsmaßnahmen leider erneut nicht behandelt werden.
- Immerhin konnten wir das schmale Zeitfenster ohne besonders restriktive Pandemiebekämpfungsmaßnahmen im Juni 2021 nutzen, um in nur zwei Präsenzsitzungen den gekurvten, instrumenten-gestützten Anflug („curved approach“) aus dem Norden, Osten und Süden für die Piste 29 soweit festzulegen, dass mit Simulatortests begonnen werden konnte. Hier hat sich eindrucksvoll bestätigt, wie effizient die Dialogforumsmitglieder trotz des enormen Zeitdrucks tragfähige Lösungsschritte entwickeln können.
- Der Generationenwechsel bei Gemeinden und Mitgliedern des Dialogforums erfordert es in persönlichen Gesprächen die neuen Repräsentantinnen und Repräsentanten an die komplexe Flugverkehrsthematik heranzuführen. Diese wichtige Aufgabe konnte pandemiebedingt auch 2021 noch nicht vollständig umgesetzt werden.

Trotz aller Probleme waren die Mitglieder auch 2021 bereit den Weg des Dialogs konsequent weiterzugehen. Das Dialogforum als stabile und wichtige Diskussions- und Verhandlungsplattform zum Thema „Flugverkehr“ konnte 2021 ganz im Sinn der Nachhaltigkeit für zukünftige Generationen dazu beitragen, die Flughafenregion lebenswert zu gestalten.

Großer Dank gilt den Expertinnen und Experten der Flugverkehrswirtschaft und allen beteiligten Dialogforumsmitgliedern für ihren Berichtsinput und die geleistete Arbeit. Auf Wunsch der Dialogforumsmitglieder wurde der Evaluierungsbericht erneut gestrafft und gibt einen Überblick über den Flugverkehr und seine Auswirkungen im Krisenjahr 2021. Der Bericht ist als Download auf der Website des Dialogforums www.dialogforum.at verfügbar.

Dezember 2020

Flugverkehr 2021 – weltweite Krise setzt sich fort

COVID-19-Maßnahmen reduzieren auch 2021 weltweiten Flugverkehr massiv

Die COVID-19-Pandemie hat 2020 die größte Krise der Luftfahrt ausgelöst. Der Flugverkehr kam weitgehend zum Erliegen und hat sich auch im Jahr 2021 nur langsam etwas erholt.

Internationaler Flugverkehr 2021

Europas Flughäfen verloren 2021 lt. ACI gegenüber dem Jahr 2019 rund 1,4 Mrd. Passagiere. Vorjahr -1,72 Mrd. Passagiere (-59,0%). Gegenüber dem Jahr 2020 bedeutete dies allerdings eine Zunahme um +37,0%.

Mit 78,8 Mio. Passagieren lag der Rückgang der Passagierzahlen 2021 lt. ADV an deutschen Flughäfen bei -68,6%, der innerdeutsche Verkehr ging um -79,5% zurück. Ebenfalls hart traf es den Interkontinentalverkehr mit -75,1% gegenüber dem Jahr 2019, der Europaverkehr ging um -63,8% zurück, was allerdings gegenüber dem Jahr 2020 ein Plus von +38,4% bedeutete.

Entscheidenden waren auch 2021 die Quarantänevorschriften und die diversen Einreiseverbote in den Zielgebieten sowie die Reisebeschränkungen im Bereich des Interkontinentalverkehrs.

Die Flugverkehrsexperten gingen auch 2021 davon aus, dass der Flugverkehr in Europa erst 2024/2025 annähernd wieder das Niveau des Jahres 2019 erreichen könnte.

Flugverkehr in Österreich im Jahr 2021

Mit 7.812.938 Reisenden (-75,3%) verbuchte der Flughafen Wien 2020 einen Rückgang bei den Passagierzahlen etwa auf das Niveau von 1994. Das Jahr 2021 war erneut ein Krisenjahr der Flugverkehrswirtschaft. Am Flughafen Wien wurden 10.405.523 Passagiere abgefertigt, was einen Rückgang von -67,1% gegenüber dem Rekordjahr 2019 bedeutete, allerdings gegenüber dem Jahr 2020 einen Zuwachs von -33,2%.

Im Transferverkehr lagen die Rückgänge 2021 gegenüber 2019 bei -65,0% (gegenüber 2020: +67,9%), die Zahl der Lokalpassagiere sank um -67,7% (gegenüber 2020: +24,6%), im Fracht-

verkehr lag das Minus bei -7,9%, gegenüber 2020 bedeutete dies aber ein Plus von +19,9%.

Die Zahl der Linien und Charterflugbewegungen ging nach dem Rekordjahr 2019 um -58,2% auf 111.567 Starts und Landungen zurück, was gegenüber dem Jahr 2020 ein Plus von +16,4% bedeutete. Der Sitzplatzauslastung sank um -14,8%-Pkt. auf 62,5%.

Trotz COVID-Pandemie wurden 2021 am Flughafen Wien zahlreiche neue Shops und Restaurants eröffnet, die Neugestaltung des Terminal 2 ging zügig voran.

Die Prognosen zum Jahresende 2021 erwarteten für den Flughafen Wien für das Jahr 2022 eine Anzahl von rund 17 Mio. Passagieren, die aktuellen Prognosen gehen zur Jahresmitte 2022 von ca. 20 Mio. Passagieren 2022 aus.

Die Belegschaft der Flughafen Wien AG war auch im Jahr 2021 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 2021 waren besondere Wettersituationen durch den Flugverkehr zu bewältigen, die sich aber wie schon 2020 kaum auf das Flugverkehrsgeschehen auswirkten. Die vorherrschende Windrichtung war West/Nordwest (ca. 40%), Süd/Ostwind waren zu ca. 18% vorhanden.

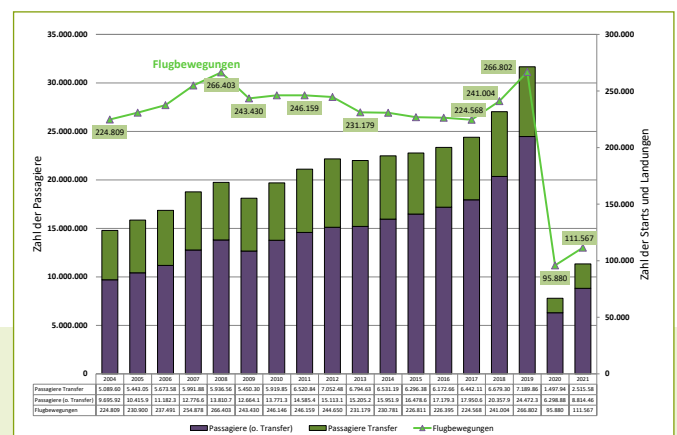


Abbildung 1: Flugverkehrsentwicklung am Flughafen Wien 2004 – 2021
Quelle: Flughafen Wien AG (2022)

» Das Ausmaß der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie war auch 2021 nicht vorhersehbar. Für die sichere Abwicklung des Flugbetriebs musste immer ausreichend Personal zur Abwicklung des Flugbetriebs verfügbar sein. Um das monetäre Überleben der Flugverkehrsbranche in der COVID-19-Pandemie sicher zu stellen, wurden weltweit Kostenreduzierungsprogramme in den Unternehmen umgesetzt, das Beschäftigungsniveau an die Krisensituation angepasst und staatliche Hilfen in Anspruch genommen.

- **Reisebeschränkungen** – die wechselnden Reisebeschränkungen wirkten sich dämpfend auf die Nachfrage und damit auch auf die Zahl der Flugverkehrsbewegungen aus. Klar erkennbar war im Jahr 2021 international, aber auch in Österreich, dass bei europa- und weltweit stabilen Reisebedingungen wieder mit einer sehr starken Flugverkehrsnachfrage zu rechnen ist.
- **Pistensperren/Vermessungsflüge/Übungsflüge** – im Jahr 2021 kam es zu 9 nächtlichen Sperren der Piste 11/29 wegen Instandhaltungsarbeiten, die Piste 16/34 war in 6 Nächten gesperrt. Durch die Nachtsperren der Piste 11/29 kam es zu Abweichungen von den Nachtflugregelungen. Vermessungsflüge erfolgten an 5 Tagen.
- **Flugroutenänderungen** – im Jahr 2021 erfolgten im regionalen Umfeld des Flughafen Wien keine von der Bevölkerung wahrnehmbaren Veränderungen gegenüber der Flugverkehrslenkung im Jahr 2020.

Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln

Die Überprüfung der Einhaltung des Teilvertrages im Jahr 2021 hat Erfüllungsgrade zwischen 95,75% und 99,65% in den von ATC beeinflussbaren Bereichen ergeben.

Hauptauslöser für die Abweichungen von Pisten- und SID-Zuweisungen waren im Jahr 2021 erneut Abweichungen wegen Pistensperren, aber auch Gewitterfronten und besonderen Wetterlagen. Trotz des COVID-19-bedingten Rückgangs der Starts und Landungen und der durch den geringeren Flugbetrieb größeren Spielräume wurden 2021 nur 1.123 Sichtanflüge freigegeben.

Die Piste 11/29 hat auch 2021 erneut zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr im Rahmen der Nachtflugregelung die Hauptlast der Starts und Landungen getragen.

Prüfgegenstand	Anflüge/Landungen 2021 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															63.819
Abweichung Piste	1	0	0	1	11	21	26	63	0	197	0	3	323	99,49%	0,51%
Anforderung der Piloten	1	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	4	99,99%	0,01%
Wetter / Wartung / Sperre	-	-	-	-	11	20	26	63	-	196	-	3	319	99,50%	0,50%
ATC Anweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
Anflüge < 3/6 nm	69	51	59	82	104	137	122	123	114	111	121	116	1.209	98,11%	1,89%
Sichtanflüge	66	49	55	78	100	120	111	107	106	102	115	114	1.123	98,24%	1,76%
AUA Sichtanflüge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
ATC Anweisung	3	2	4	4	4	17	11	16	8	9	6	2	86	99,87%	0,13%

Prüfgegenstand	Abflüge/Starts 2021 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															63.792
Abweichungen Piste/SID	7	1	1	0	24	19	42	1	2	121	2	1	221	99,65%	0,35%
Pilot / bordseitig	2	1	1	-	-	1	-	1	2	1	2	-	11	99,98%	0,02%
Wetter / Sperre / Andere	5	-	-	-	24	18	42	-	-	120	-	1	210	99,67%	0,33%
ATC Anweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
Abweichungen < 6 Tft.	93	72	104	141	161	283	486	527	308	244	158	136	2.713	95,75%	4,25%
Pilot / bordseitig	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	100,00%	0,00%
Wetter / Luftraumsperr	4	3	2	11	48	93	345	323	113	38	3	6	989	98,45%	1,55%
ATC gemäß Teilvertrag	89	69	102	128	113	190	139	198	181	199	155	130	1.693	97,35%	2,65%
ATC nicht gem. Teilvertrag	-	-	-	2	-	-	2	6	12	7	-	-	29	99,93%	0,05%

Tabelle 1: Flugverkehr im Jahr 2021 – Gesamtüberblick

Quelle: ACG (2022)

Einhaltung der Vereinbarungen im Detail

Besondere Rahmenbedingungen beeinflussen Einhaltung der Vereinbarungen

Alle Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung haben auch 2021 ihre Gültigkeit beibehalten. Nach dem stärksten Krisenjahr 2020 musste die Flugverkehrswirtschaft auch 2021 durch Maßnahmen zur Minimierung des Ansteckungsrisikos des operativen Personals sicherstellen, dass zu jeder Zeit die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs gewährleistet werden konnte.

Einhaltung des Pistenverteilungsplans

Auch das Jahr 2021 war durch eine Reduktion der Verkehrsdichte gekennzeichnet. Erneut zeigte sich – wie schon 2020 – der Effekt, dass bei weniger dichtem Flugbetrieb die Westwindlandungen – auch wenn es 2021 wieder zu einer Überschreitung des Zielwertes für die Landungen Piste 34 gekommen ist – etwas besser auf die Pisten 29 und 34 verteilt werden konnten.

- **Zielwernerreichung Landungen:** Bei den Landungen kam es 2021 zu einer Überschreitung des Zielwertes bei den Pisten 11 (Zielwert: 11,5%; IST-Wert: 11,8%), Piste 29 (Zielwert 20,0%, IST-Wert 20,4%) sowie Piste 34 (Zielwert: 41,0%, IST-Wert 45,8%). Deutlich unter dem Zielwert von 27,5% lag der IST-Wert bei den Landungen auf Piste 16 (22,0%).
- **Zielwernerreichung Starts:** Bei den Starts kam es 2021 zu Überschreitungen der Zielwerte bei der Piste 11 (Zielwert: 3,0%; IST-Wert 3,5%) und – wie auch schon in mehreren Jahren davor – Piste 29 (Zielwert: 63,0%; IST-Wert: 67,1%). 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 auf Piste 34. Im Jahr 2021 zeigte sich eine deutliche Verbesserung mit 46,1% Starts auf Piste 34.

Verlassen der Korridore und der Abflugstrecken

- Die Einhaltung der Korridore erfolgte zu 95,75%, nur 0,05% der Starts verließen die Korridore nicht vereinbarungsgemäß. Mit 99,65% war die Einhaltung der Abflugstrecken noch besser. Bedingt durch den reduzierten Flugverkehr wirkten sich besondere Wetterverhältnisse im Jahr 2021 kaum in Form von Abweichungen aus.

Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem (ILS)

- Das Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem wurde zu 98,11% eingehalten, nur in 86 Fällen erfolgten auf Anweisung der ATC Abweichungen (0,13%). Bedingt durch die gegenüber 2020 etwas höhere Flugverkehrsdichte wurden weniger Sichtanflüge (1,76%) als im Jahr 2020 freigegeben.

Kontinuierlicher Sinkflug (CDA) und Transition Arrivals

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

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2021	Anzahl 2021	Anzahl 2020	Veränderung 2020 / 2021	
	Prozent von gesamt		absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	11,8%	7.529	5.121	2.408	47,0%
Piste 16	27,5%	22,0%	14.017	18.167	-4.150	-22,8%
Piste 29	20,0%	20,4%	13.033	10.599	2.434	23,0%
Piste 34	41,0%	45,8%	29.240	20.067	9.173	45,7%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	63.819	53.954	9.865	18,3%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	3,5%	2.245	2.444	-199	-8,1%
Piste 16	22,0%	18,4%	11.723	10.734	989	9,2%
Piste 29	63,0%	67,1%	42.790	36.186	6.604	18,3%
Piste 34	12,0%	11,0%	7.034	4.635	2.399	51,8%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	63.792	53.999	9.793	18,1%
Flugbewegungen gesamt			127.611	107.953	19.658	18,2%

Tabelle 2: Gesamtergebnis Pistenverteilung – Erreichung Zielwerte 2021

Anmerkung: kumulierte Werte 01/2021 – 12/2021, Anteile an allen Starts bzw. Landungen in Prozent

Quelle: FWAG (2022)

Der Vergleich der Evaluierungsergebnisse 2021 mit den Ergebnissen der Vorjahre ist aufgrund der COVID-19-Pandemie nur eingeschränkt möglich. Natürlich waren auch die Abweichungen 2021 von den Anrainern wahrzunehmen. Wie schon 2020 haben sie aber nicht zu Mehrbelastungen gegenüber dem Rekordjahr 2019 geführt. Beispielsweise hätte die Überschreitung des Zielwertes für die Landungen auf Piste 34 mit den Flugbewegungen des Jahres 2019 sicherlich stärkere Reaktionen in den betroffenen Siedlungsgebieten ausgelöst als dies 2021 der Fall gewesen ist.

Descent Arrivals (CDA) ist gegenüber 2020 (46,2%) gestiegen (48,9%), die Level Flights sind deutlich von 12,6% im Jahr 2020 auf 1,5% 2021 gesunken.

Einhaltung 48-Movement-Regelung

- Wie 2018 und 2019 wurde die 48-Movement-Regelung als Teil der Nachtflugregelung auch im Jahr 2021 eingehalten. Bedingt durch die geringe Flugbewegungsanzahl und Verkehrsdichte war die Einhaltung 2021 deutlich leichter möglich als in den Vorjahren.

Nachtflugregelung schützt Nachtruhe der BürgerInnen und Bürger

- Die Nachtflugregelung – insbesondere die Deckelung in der Nachtkernzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr - wurde 2021 erneut eingehalten. Innerhalb eines Kalenderjahres erfolgten statt der zulässigen 4.700 Flugbewegungen nur 1.933 Starts und Landungen. Die deutliche Unterschreitung des Zielwertes von 4.700 Flugbewegungen in der Nachtkernzeit hatten auch die Einhaltung der 10-Minuten-Toleranz-Regel zur Folge.

Einhaltung Regelungen Landungen 34 & Sichtenflüge

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

stärkerem Flugverkehr aber kaum möglich ist, war gegenüber dem Vorjahresergebnis verbessert. Die Zahl der Abweichungen ist leicht zurückgegangen. Ein Faktor für dieses Ergebnis ist, dass in Zeiten mit noch geringerer Flugverkehrsdichte als 2021 die Spielräume für die Flugverkehrslenkung naturgemäß etwas größer waren und mehr Möglichkeiten vorhanden waren die Flugzeuge auf kurzen Wegen zu führen.

Auch im Jahr 2021 war der Flugverkehr in den Lockdownphasen stark eingeschränkt. Die Zahl der Sichtenflüge ist gegenüber dem Jahr 2020 (1.483) mit 1.123 Sichtenflügen 2021 etwas zurückgegangen.

Turbinentests

- Im Jahr 2020 führte Austrian Airlines Maintenance am Werftvorfeld 626 Triebwerksläufe durch, davon erfolgten 65 mit Startschubleistung. Keiner der Triebwerksläufe am Werftvorfeld erfolgte – wie schon 2019 und 2020 – im Jahr 2021 unter Verwendung des „Silencers“.

Lärmgebührenmodell

- Bedingt durch die Reisebeschränkungen – ausgelöst durch die Pandemiebekämpfungsmaßnahmen – und die nach wie vor gegenüber dem Rekordjahr 2019 deutlich reduzierte Zahl an Flugbewegungen ist eine Beurteilung der Effekte auf den Flugbetrieb für das Jahr 2021 nicht möglich.

Lärmschutzprogramm & Luftgütemessungen

Der Umsetzungsstand des Lärmschutzprogramms ist gegenüber den Vorjahren weitgehend unverändert. Bei den Luftgütemessungen hat das Dialogforum das Umweltbundesamt (UBA) bei der Standortfindung für die geplanten Messungen ultrafeiner Partikel unterstützt. Bisher haben die Daten des NUBIS-Systems gezeigt, dass die regionale Situation, die typisch für eine städtische Randlage ist, stabil war.

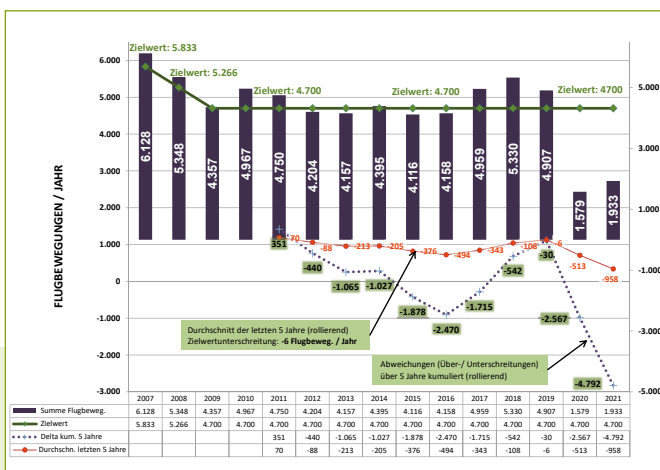


Abbildung 2: Umsetzung Nachtflugregelung 2007 – 2021
Quelle: FWAG (2022)

Entwicklung der Fluglärmzonen

Fluglärmzonen auch 2021 kleiner als vor der COVID-19-Pandemie

An den Taglärmzonen 2021 lassen sich die pandemiebedingten Flugbewegungseinbrüche gegenüber 2019 klar erkennen. Obwohl sich die Fluglärmzonen am Tag gegenüber 2020 etwas ausgeweitet haben, waren die Zonen doch kleiner als sie es im Rekordjahr 2019 gewesen waren. Ohne die dynamische Flugverkehrsentwicklung vom Jänner bis Mitte März wären die Fluglärmzonen 2020 noch kleiner und die Zunahme 2021 gegenüber 2020 etwas deutlicher ausgefallen. Kaum merkbar waren 2021 die Veränderungen im Fluglärmniveau für die Anrainer während der Nachtstunden. Flächenmäßig leicht gewachsen sind die Taglärmzonen 2021 gegenüber 2020 zwischen 45 und 54 dB sowie die Nachtlärmzonen zwischen 40 und 50 dB, wobei

die Größe der Zonen aus dem Rekordjahr 2019 unterschritten wurde. In der Taglärmzone über 65 dB (Schwellenwert der Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung) befand sich auch 2021 kein Siedlungsgebiet.

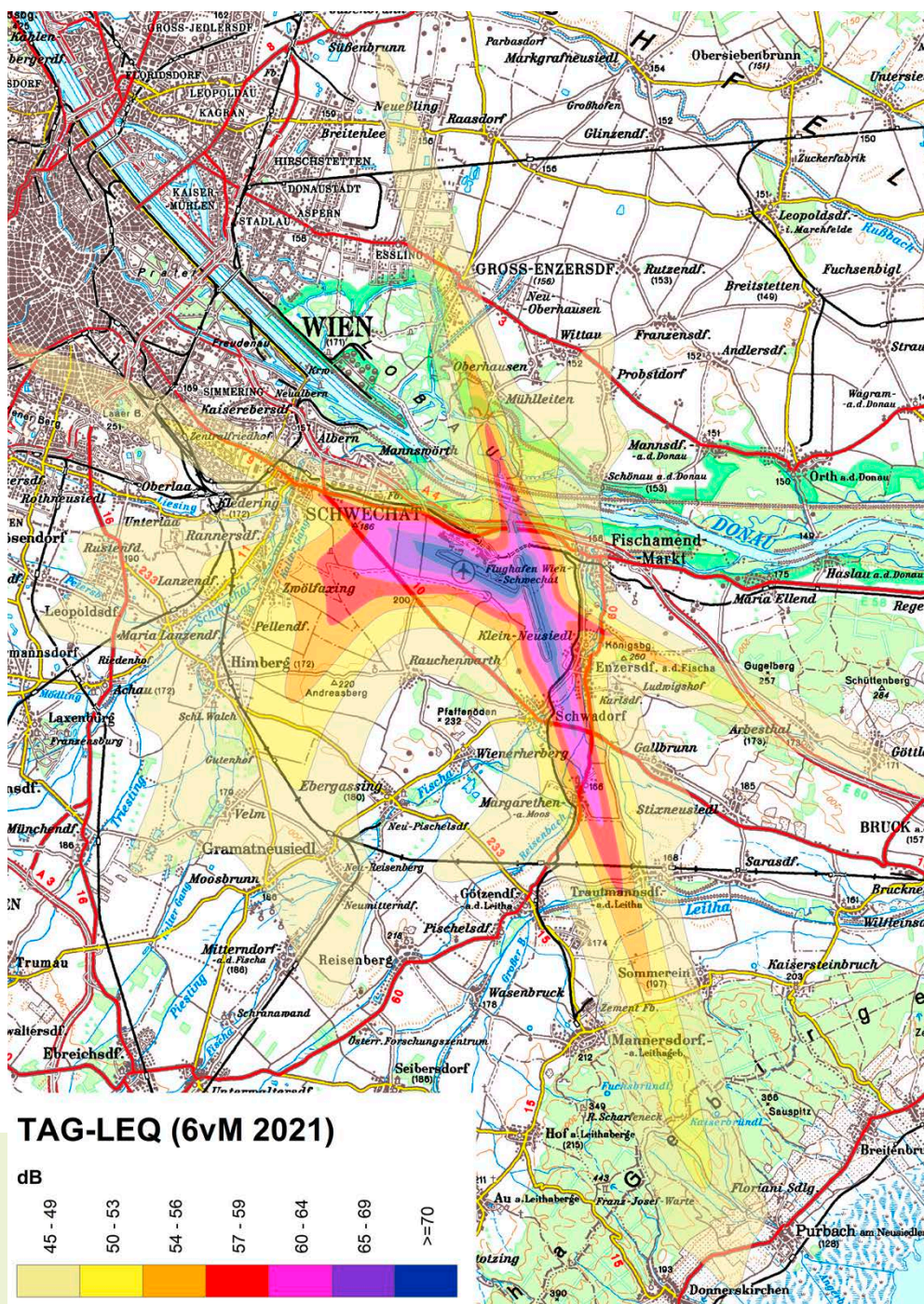
Karte 1:
Fluglärmzonen Tag 2021

Detailliertere Ergebnisse entnehmen sie bitte den Tabellen und Grafiken im Downloadbereich der Webseite www.dialogforum.at.

Karte 1 stellt die Fluglärmzonen für den Tag dar, wie sie sich aufgrund des im Jahr 2021 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.

Quelle: FWAG (2022)



Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2021

Pandemie bringt ein zweites Jahr mit reduziertem Fluglärmniveau

Reduzierte Verkehrsdichte und Überflughäufigkeit auch 2021

Die COVID-19-induzierten Reisebeschränkungen haben sich 2021 erneut auf die Flugbewegungszahlen und Überflughäufigkeiten ausgewirkt. Die Gebiete um den Flughafen Wien, in denen bei West- und Ostwind viele Überflüge stattgefunden haben, waren auch 2021 kleiner als noch 2019. Verkehrsdichte und Länge der Spitzenstunden haben sich im Jahr 2021 gegenüber 2020 etwas erhöht.

Ergebnisse der fixen Lärmmessungen

Die fixen Lärmmessungen zeigen für 2021 erneut deutlich geringere Werte als noch 2019. Der Tages-LEQ (06:00 Uhr – 22:00 Uhr) lag an drei Stationen unter 40 dB und an fünf weiteren Stationen unter 50 dB. An keiner der fixen Lärmmessstellen wurde 2021 ein Tages-LEQ von über 60 dB registriert. Die Rückgänge gegenüber 2019 waren 2021 beträchtlich.

Ein ähnliches Bild zeigt sich in der Nacht (22:00 Uhr – 06:00 Uhr). Der Rückgang des Nacht-LEQs an den fixen Lärmmessstellen – insbesondere im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens Wien – gegenüber dem Jahr 2019 war auch 2021 vor-

handen, allerdings hat der Nacht-LEQ im Jahr 2021 gegenüber 2020 wieder an den meisten Messstellen zugenommen, ohne aber das Niveau von 2019 zu erreichen.

Ergebnisse der mobilen Lärmmessungen

Im Jahr 2021 wurden auf Wunsch von Gemeinden an 18 Standorten zwischen März und November mobile Lärmmessungen umgesetzt. Damit erfolgten gegenüber dem Jahr 2020 mehr mobile Lärmmessungen, ohne das volle Kontingent auszuschöpfen. Insgesamt dokumentieren auch die umgesetzten mobilen Lärmmessungen den 2021 nach wie vor vorhandenen Rückgang des Fluglärmniveaus gegenüber dem Jahr 2019 bzw. die Zunahme gegenüber 2020.

Spitzenschallpegel im Überflug auch 2021 kaum verändert

Auch 2021 zeigen die Messungen der Spitzenschallpegel gegenüber den Ergebnissen aus den Jahren 2019 und 2020 keine großen Veränderungen. Die Anzahl der erfassten Schalleignisse ist wegen der Rückgänge des Flugbetriebs natürlich auch 2021 geringer, die Lautstärke der Flugzeuge im direkten Überflug hat sich nicht signifikant geändert.

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00-22:00											DIFFERENZ zu 2020	
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2017	2018	2018	2019	2020		2021
alle Angaben in dB													
Wien-Donaustadt ⁶⁾	45,2	50,2	49,6	48,7	49,8	49,1	49,0	48,2	48,6	48,9	45,1	43,9	-1,2
Groß-Enzersdorf	52,0	53,6	54,0	53,0	54,2	53,7	54,1	53,6	53,6	53,9	50,2	50,2	0,0
Fischamend ⁷⁾	46,4	35,1	33,2	33,9	33,4	35,1	35,5	36,8	36,3	35,4	33,6	34,0	0,5
Kleinneusiedl ¹⁾		55,1	54,4	54,7	53,9	53,8	52,5	53,6	52,7	52,6	51,7	52,8	1,1
Enzersdorf/Fischa	57,5	56,6	56,7	56,3	57,7	56,8	56,8	56,0	57,6	57,7	52,4	53,6	1,2
Schwadorf	58,5	56,3	56,2	55,9	57,2	56,6	56,7	55,7	57,4	57,3	51,8	52,4	0,5
Margarethen/Moos	60,3	61,8	61,9	61,6	61,5	61,8	62,2	62,3	63,3	63,4	57,8	58,9	1,2
Rauchenwarth	43,7	30,9	29,7	29,6	29,5	27,9	28,2	30,3	30,1	28,5	26,9	26,4	-0,5
Zwölfaxing ⁸⁾	55,6	54,3	54,5	54,5	54,6	54,1	54,3	54,5	54,5	55,3	50,9	51,5	0,6
Schwechat ¹⁾		56,6	55,3	55,6	56,7	55,5	55,2	54,9	57,0	57,1	49,7	52,6	2,9
Wien-Simmering ⁵⁾	53,5	52,0	50,8	51,2	52,5	51,3	50,9	50,6	53,7	54,0	46,7	48,4	1,7
Himberg ²⁾		44,2	45,7	46,3	46,1	46,0	45,5	45,5	45,0	45,0	39,2	41,2	2,1
Karlsdorf ²⁾		38,6	37,8	38,5	38,4	41,2	42,7	41,7	45,6	46,0	41,4	41,1	-0,3
Maria Lanzendorf ³⁾	45,0	47,5	47,8	47,6	47,7	46,3	46,4	47,6	42,2	42,0	35,4	37,2	1,7
Wien 23 ⁴⁾		37,5	36,8	41,9	42,8	41,9	42,2	42,0	47,0	48,0	42,6	43,9	1,3

Tabelle 3: Veränderungen des Tages-LEQ nach Messstellen 2000/2011 – 2021

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; 8) Ersatz-Messpunkt seit Mai 2021

Quelle: FWAG (2022)

Die COVID-19-Pandemie reduziert den Fluglärm. Verstärkt durch die Einschränkung auch des gesellschaftlichen Zusammenlebens war die Lärmbelastung 2021 – besonders in den Lockdownphasen – wahrnehmbar geringer. Die Menschen nehmen diese neue Situation war, haben aber keinen direkten Vergleich mehr mit der Lärmsituation im Rekordjahr 2019. Dies führt in Einzelfällen dazu, dass das Fluglärmniveau 2021 subjektiv als lauter als 2019 empfunden wird, auch wenn die objektiven Messergebnisse dies eindeutig widerlegen.

Ergebnisse Lärmberechnungen korrelieren mit Flugverkehrsentwicklung 2021

Die Lärmberechnungen nach Monaten korrelieren mit der Flugverkehrsentwicklung im Jahr 2021, die durch die internationalen Reisebeschränkungen u.a. COVID-19-Bekämpfungsmaßnahmen deutlich beeinflusst war.

Anfragen und Beschwerden haben 2021 wieder zugenommen

Die COVID-19-Pandemie hat 2021 – trotz der Zunahme des Flugverkehrs gegenüber 2020 – erneut eine im Vergleich zu 2019 geringere Lärmbelastung gebracht. Allerdings ist 2021 die Zahl der Anfragen und Beschwerden wieder gestiegen. Im Jahr 2021 wurden von der Flughafen Wien AG 897 Anfragen bzw. Beschwerden (2020: 744) registriert. Von diesen stammen 605 (2020: 432) aus Wien, 280 (2020: 300) entfallen auf Niederösterreich und das Burgenland. Gegenüber dem Jahr 2019 (3.236) bedeutet das insgesamt einen Rückgang von -72,3% (2020: -77,0%). In Wien (2019: 2.159) entspricht dies einer Reduktion um -72,0% (2020: -80,0%), in Niederösterreich und dem Burgenland (2019: 948) um -70,5% (2020: -68,4%).

Die an das Dialogforum direkt gerichteten Beschwerden waren auch 2021 gegenüber 2019 nur leicht rückläufig, die Aggressivität der Artikulierung hat weiter zugenommen.

Monatliche Verteilung bildet Flugverkehrsentwicklung ab

Die Beschwerdeverteilung korreliert 2021 erneut mit der Flugverkehrsentwicklung. Vom Jänner bis März (abgeschwächt

auch noch im April) sind die Beschwerden in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland im Jahr 2021 gegenüber 2020 stark zurückgegangen, weil im 1. Quartal 2020 noch die dynamische Aufwärtsentwicklung des Flugverkehrs unmittelbar vor dem 1. Lockdown maßgeblich war. Ab Mai 2021 spiegeln sich dann die COVID-19-Bekämpfungsmaßnahmen unmittelbar in der Entwicklung der Anfragen und Beschwerden wider, wobei auffällt, dass im 4. Quartal 2021 die Veränderungen gegenüber 2020 in Wien besonders deutlich ausfallen.

Regionale Verteilung gibt auch 2021 Hinweise auf Subjektivität der Lärmthematik

In Wien gingen 2021 die Beschwerden im 4., 6., 9. 16., 17. und 22. Bezirk gegenüber 2020 zurück. In den Bezirken 5, 10 bis 15 sowie 18 bis 21 und 23 haben die Beschwerden gegenüber 2020 tlw. deutlich zugenommen haben, obwohl die Datenerhebung das eher nicht hätte vermuten lassen.

In Niederösterreich und im Burgenland sind im Jahr 2021 aus mehreren Gemeinden wieder Beschwerden und Anfragen eingegangen, aus denen im Jahr 2020 keine einzigen Nachfragen zu verzeichnen waren. Eine Zunahme der Beschwerden auf reduziertem Niveau war in den Siedlungsgebieten von Strasshof, Stixneusiedl, Maria Ellend, Himberg Gallbrunn, Schwechat und Bisamberg und Margarethen am Moos zu verzeichnen.

Die Beschwerdeintensität wird 2021 einerseits durch die relativ begrenzte Zahl an Landungen 16 beeinflusst, andererseits zeigt sich erneut, dass das subjektive Empfinden von einzelnen Beschwerdeführern die Statistik teilweise stärker prägt als die reale Flugverkehrsbelastung.

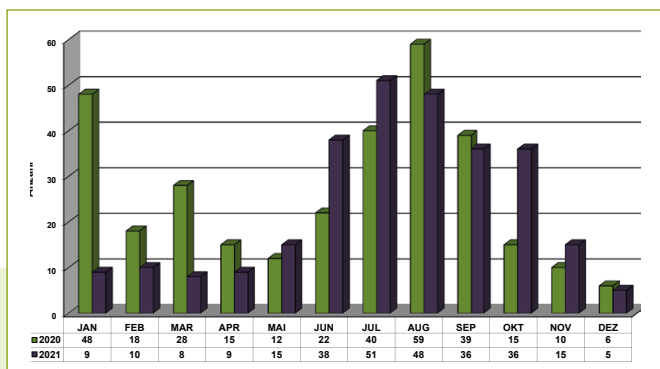


Abbildung 4: Anfragen und Beschwerden aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Monaten – Vergleich 2020/2021
Quelle: FWAG (2022)

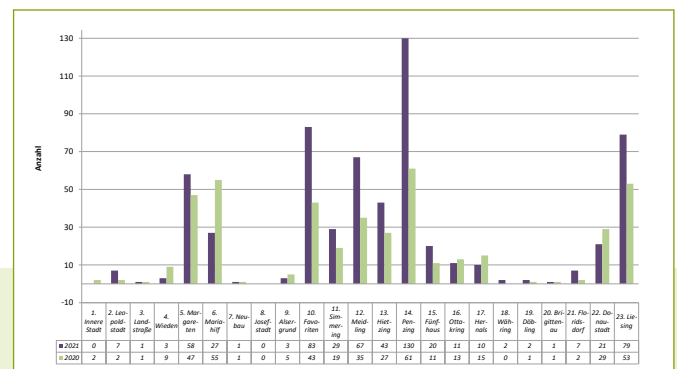


Abbildung 5: Häufigkeit der Anfragen aus Wien nach Bezirken – Vergleich 2020 / 2021
Quelle: FWAG (2022)

Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum

Dialogforum beweist hohe Arbeitsflexibilität und rasches Handeln in Krisenzeit

Anfang 2021 zeigte sich, dass die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie länger deutlich spürbar sein werden.

1. Halbjahr 2021 – COVID-19-Maßnahmen zwingen zu laufenden Umplanungen

In der Hoffnung, dass sich mit der wärmeren Jahreszeit die Pandemie abschwächen könnte, wurden die Bezirkskonferenzen, die Arbeitskreissitzungen und die Dialogforumsitzungen als Präsenzsitzungen geplant. Die Pandemiebekämpfungsmaßnahmen zwangen die Prozessleitung dann aber rasch auf Präsenzsitzungen zu verzichten und umzuplanen.

Behandlung des ARGE-Antrags verzögert sich weiter

Die Abarbeitung der ARGE-Anträge aus dem 4. Quartal 2019, die Diskussion der Analysen zu mehreren Themen der Flugverkehrslenkung und zu Detailfragen musste erneut gestoppt werden. Letztlich war die Sicherheit der TeilnehmerInnen über die Dringlichkeit der Behandlung aller offenen Themen, die nur in Präsenzsitzungen abgearbeitet werden können, zu stellen.

Curved Approach 19 – Verhandlung zeigt Effizienz des Dialogforums

Als vor den Sommerferien eine Entspannung in der COVID-19-Pandemie eintrat, konnte in zwei Präsenzsitzungen die Diskussion des Curved Approach (Nord-, Ost- und Südanflug) für die Piste 29 so weit vorangetrieben werden, dass mit den Simulatortests begonnen werden konnte. Damit konnte das Dialogforum seine Handlungsfähigkeit, Effizienz und Kompetenz in Verhandlungen zum An- und Abflugsystem nachhaltig dokumentieren.

2. Halbjahr 2021 – Pandemiebekämpfung erfordert laufend Adaptierung der Aktivitäten

Das Dialogforum startete optimistisch in die Herbstarbeit, konnte allerdings aufgrund der erneut stark nach oben gehen-

den COVID-19-Inzidenzzahlen schon die Summer Break nur noch unter rigoroser Einhaltung der strengen COVID-19-Maßnahmen umsetzen. Die Prozessleitung musste Ende September akzeptieren, dass sich das erste Halbjahr 2021 wiederholen wird. Alle weiteren Sitzungen einschließlich der Herbstrunde der Bezirkskonferenzen mussten aus Sicherheitsgründen in Videomeetings umorganisiert werden. Die Sondierungsrunde konnte erneut die Arbeit nicht aufnehmen, um endlich den ARGE-Antrag abzuarbeiten.

Die unmittelbaren Folgen der erneuten COVID-19-Ansteckungswelle im Herbst war auch in der Arbeit des Dialogforums spürbar. Die Fake-News haben 2021 zugenommen, die Aggressivität, mit der Anfragen und Beschwerden an das Dialogforum – auch wenn das Dialogforum nicht die Beschwerdestelle der Flughafen Wien AG ist – gerichtet wurden, stiegen deutlich.

Belastungsminimierung und Kapazität als künftige Hauptthemen

Zum Jahresende 2021 war klar, dass die Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung des Flugverkehrs in den kommenden Jahren eine weitere Aufschiebung der Entscheidung über den Bau einer 3. Piste am Flughafen Wien zur Folge hat und deshalb die Kapazitätsfrage im noch länger aktuellen 2-Pisten-System für die Flugverkehrswirtschaft in den Vordergrund rücken wird. Für Bürgerinitiativen und Anrainer war zum Jahresende klarer denn je, dass es vor dem Hintergrund der erwarteten Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung zukünftig darum gehen muss, weitere Verbesserungen für die IST-Lärm-Situation zu erreichen.



Mitglieder des Dialogforums

Stand September 2022

Flughafen Wien AG (FWAG)

Austrian Airlines AG (AUA)

Austro Control

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

Gemeinden: Enzersdorf an der Fischa, Fischamend,
Groß-Enzersdorf, 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.

