

15. EVALUIERUNGSBERICHT 2019

Materialienband



| | |
|--|-----------|
| KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2019 | 5 |
| 1. LANDUNGEN | 6 |
| 2. STARTS | 8 |
| 3. FESTLEGUNG DER ABFLUGKORRIDORE | 10 |
| 4. SICHTANFLÜGE | 11 |
| 5. KONSULTATIONSVERFAHREN..... | 11 |
| 6. BODENLÄRM..... | 11 |
| 7. NACHTFLUGREGELUNG | 12 |
| 8. AMBULANZFLÜGE..... | 12 |
| 9. BEGRIFFSDEFINITIONEN | 13 |
| BEILAGE I: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 11..... | 14 |
| BEILAGE II: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 16..... | 15 |
| BEILAGE III: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 29 | 16 |
| BEILAGE IV: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 34 | 17 |
| BEILAGE V: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 TAG | 18 |
| BEILAGE VI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 TAG | 19 |
| BEILAGE VII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29 TAG | 20 |
| BEILAGE VIII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34 TAG | 21 |
| BEILAGE IX: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 NACHT | 22 |
| BEILAGE X: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 NACHT | 23 |
| BEILAGE XI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29 NACHT | 24 |
| BEILAGE XII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34 NACHT | 25 |
| BEILAGE XIII: WAY-POINT SICHTANFLUGSTRECKE PISTE 29 | 26 |
| BEILAGE XIV: SID-BELEGUNG..... | 27 |
| BEILAGE XV: ERLÄUTERUNGEN ZUM KURVENFLUG..... | 28 |
| ANNEX..... | 30 |
| | |
| KAPITEL 2 – FLUGVERKEHR NATIONAL/INTERNATIONAL 2019 | 31 |
| ABB. 2.01: ENTWICKLUNG DES PASSAGIER- UND FRACHTAUFKOMMENS – VERGLEICH 2018/2019.. | 32 |
| ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2019 | 32 |
| ABB. 2.03: PISTENNUTZUNG BEI WESTWIND UND WINDSTILLE – TAG..... | 33 |
| ABB. 2.04: PISTENNUTZUNG BEI SÜD/OSTWIND – TAG..... | 33 |
| TAB. 2.01: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000/2010–2019..... | 34 |
| TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2010–2019 | 34 |
| TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2019..... | 35 |
| TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2019 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16) | 36 |
| TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2019 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34) | 37 |
| ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2019 OSTWIND..... | 38 |
| ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2019 WESTWIND | 38 |
| ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2019 WINDSTILLE..... | 39 |

KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN..... 40

| | |
|---|----|
| TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2019 – ERFÜLLUNGSGRAD DER ATC-VEREINBARUNGEN..... | 41 |
| TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2019..... | 41 |
| TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE 2019 – DETAILANALYSE..... | 42 |
| TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2019 – GESAMTERGEBNIS STARTS..... | 42 |
| TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2019 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN..... | 43 |
| ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2019..... | 43 |
| TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2019..... | 44 |
| TAB. 3.07: CONTINUOUS DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2018/2019..... | 44 |
| TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2010–2019..... | 45 |
| ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG IM JAHR 2019..... | 45 |
| ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2012–2019..... | 46 |
| ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2019..... | 46 |
| TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2016–2019..... | 47 |
| TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN – ENTWICKLUNG 2017–2019..... | 47 |

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND..... 48

| | |
|---|----|
| TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2019..... | 49 |
| TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ) NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2019..... | 50 |
| TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2019..... | 51 |
| TAB. 4.04: MESSPLAN 2019..... | 52 |
| TAB. 4.05: MESSPLAN 2020..... | 53 |
| TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2018/2019 TAG/NACHT..... | 54 |
| TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2010 – 2019..... | 54 |
| TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2010 – 2019..... | 55 |
| TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2018/2019 FÜR DAS GESAMTJAHR..... | 55 |
| KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2019..... | 56 |
| KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2019..... | 57 |
| KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI WESTWIND 2019..... | 58 |
| KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI OSTWIND 2019..... | 59 |
| TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2018/2019..... | 60 |
| TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2018/2019..... | 61 |

| | |
|---|-----------|
| TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2018–2019 | 62 |
| TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2018/2019.. | 62 |
| TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2000–2019 | 63 |
| TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2000–2019 | 63 |
| TAB. 4.16: IFR-FLUGBEWEGUNGEN IN DEN 90 STÄRKSTEN TAGEN MIT WESTWIND UND DEN 45 STÄRKSTEN TAGEN MIT SÜDWIND – VERGLEICH 2018–2019..... | 64 |
| TAB. 4.17: VERGLEICH LEQ-MESSUNG UND LEQ-RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2019 (TAG/NACHT)..... | 65 |
| TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2018/2019..... | 66 |
| ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2018/2019..... | 66 |
| ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2018/2019..... | 67 |
| ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2018/2019..... | 67 |
| 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2018/2019 | 68 |
| KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN | 69 |
| ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2019 | 70 |
| ABB. 5.02: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – BEZIRKSKONFERENZEN | 71 |
| ABB. 5.03: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – STIMMRECHTE | 72 |
| TAB. 5.01: SITZUNGSSTATISTIK DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2019 | 72 |
| KAPITEL 6 – GLOSSAR..... | 73 |

KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2019

1. Landungen

1.1. Bei Landungen müssen Luftfahrzeuge, abhängig vom jeweiligen Flugzeugtyp, den Wetterverhältnissen, der Art des Anfluges und den Vorgaben der jeweiligen Airlines eine Mindeststrecke vor dem Aufsetzpunkt auf dem Leitstrahl sein, d.h. in Verlängerung der jeweiligen Pistenmittellinie. Bei Landeanflügen auf Piste 11 erfolgt der Anflug in einem Winkel von 3,1°, bei den drei anderen Pisten von 3,0°.

1.2. LANDUNGEN PISTE 11

1.2.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 11,5% aller Landungen auf Piste 11 stattfinden.

1.2.2. Für den Landeanflug auf Piste 11 sind die in Blg./I. eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-Arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des Continuous Descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die Transition-Arrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen Erfordernissen die Transition-Arrivals nur teilweise oder auch gar nicht freizugeben.

1.2.3. Austro Control führt bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6 nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3 nm (Interception des Leitstrahls) beträgt. Dadurch wird gewährleistet, dass alle Luftfahrzeuge westlich von Schwechat den Leitstrahl interceptieren.

1.2.4. Die Piste 11 wird für Landungen zwischen 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Flüge aufgrund von Sicherheitsanforderungen besonderen Wetterverhältnissen bzw. Nichtverfügbarkeit der Piste 16/34 (Definition der Be-

griffe Sicherheitserfordernisse und besondere Wetterverhältnisse vgl. Pkt. 10).

1.3. LANDUNGEN PISTE 16

1.3.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 27,5% aller Landungen auf Piste 16 stattfinden.

1.3.2. Für den Landeanflug auf Piste 16 sind die in Blg./II. eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-Arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des Continuous Descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die Transition-Arrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen Erfordernissen die Transition-Arrivals nur teilweise oder auch gar nicht freizugeben.

1.3.3. Austro Control führt bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6 nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3 nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.

1.3.4. Die Piste 16 wird für Landungen zwischen 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr nur freigegeben, wenn es die Windverhältnisse (Süd/Südostwind) unbedingt erforderlich machen sowie aus Sicherheitsanforderungen, bei besonderen Wetterverhältnissen und Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29.

1.3.5. Für Landungen auf Piste 16 gilt beim Überfliegen der Bundesstraße 10 zwischen Rauchenwarth und Wilfleinsdorf eine Mindesthöhe von 8.000 ft MSL zwischen 22:30 Uhr und 06:00 Uhr. Davon ausgenommen sind Flüge aufgrund von Sicherheitsanforderungen und besonderen Wetterverhältnissen.

1.3.6. Die Anflüge zur Landung auf Piste 16, die vom Süden her kommend über den Schwadorfer Wald erfolgen und die den Westrand des definierten überflugfreien Gebietes anschneiden, werden nicht als Abweichungen von den Vereinbarungen gewertet.

1.4. LANDUNGEN PISTE 29

1.4.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 20% aller Landungen auf Piste 29 stattfinden.

1.4.2. Für den Landeanflug auf Piste 29 sind die in Blg./III. eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-Arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des Continuous Descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die Transition-Arrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen Erfordernissen die Transition-Arrivals nur teilweise oder auch gar nicht freizugeben.

1.4.3. Austro Control führt bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6 nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3 nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.

1.4.4. Die ACG führt alle Landungen auf Piste 29, die in der Zeit von 22:30 Uhr bis 06:00 Uhr aus dem Westen, Südwesten und Süden kommen, über den Kamm des Leithagebirges oder südlich davon, zumindest bis zu einer Position, die jedenfalls südlich von Bruck an der Leitha liegt. Diese Vereinbarung gilt sinngemäß auch für Sichtanflüge. Davon ausgenommen sind Flüge aufgrund von Sicherheitserfordernissen und besonderen Wetterverhältnissen.

1.4.5. Durch diese Maßnahme (vgl. Pkt. 1.4.4.) ist keine Verschlechterung (Erhöhung der Zahl der Überflüge

durch diese Vereinbarung) für Liesing zu erwarten. Sollte dennoch eine nachweisbar sein, ist diese im Rahmen der Evaluierung zu korrigieren.

1.4.6. Die Anflüge zur Landung auf Piste 29, die südlich von Bruck an der Leitha über den Kamm des Leithagebirges geführt und in einer Linkskurve auf den Endanflug entlang der A4 einschwenken und dabei den östlichsten Teil des definierten überflugfreien Gebietes anschneiden, werden nicht als Abweichungen von den Vereinbarungen gewertet.

1.5. LANDUNGEN PISTE 34

1.5.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 41% aller Landungen auf Piste 34 stattfinden.

1.5.2. Der Zielwert des Pistenverteilungsplans für die Landungen auf Piste 34 (41%) wurde in jedem der vergangenen Jahre (seit Inkrafttreten des „Teilvertrages aktuelle Maßnahmen“ April 2004) nicht erreicht – obwohl die Austro Control (ACG) alle ihr im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung möglichen Maßnahmen zur Zielerreichung umgesetzt hat.

1.5.3. Die Parteien des Dialogforums nehmen zur Kenntnis, dass derzeit und in absehbarer Zeit der Zielwert von 41% aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen nicht erreicht werden kann.

1.5.4. Aufgrund dieser Tatsache werden für das derzeitige 2-Pisten-System die Punkte 1.3.5., 1.4.4., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. zusätzlich vereinbart.

1.5.5. Die Vereinbarungen gemäß den Punkten 1.3.5., 1.4.4., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3., und 4.1.4. gelten nicht mehr für den Fall, dass aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen in zwei aufeinanderfolgenden Jahren der Zielwert von ca. 41% erreicht wurde und davon ausgegangen werden kann, dass dieser Zielwert hin-

sichtlich Landungen 34 auch in den nächsten Jahren erreicht werden kann.

1.5.6. Wenn dieser Fall (Pkt. 1.5.5.) eintritt, wird betreffend dem Thema Sichtanflüge Piste 29 (Pkt. 4.1.2.) unverzüglich über eine alternative Lösung verhandelt.

1.5.7. Die ACG wird auch in Zukunft alle Möglichkeiten ausschöpfen, um den Zielwert von 41% bei den Landungen 34 zu erreichen. Die ACG wird dabei auch zukünftig alle vereinbarten Maßnahmen, die im derzeitigen Pistenverteilungsplan festgelegt sind und der Entlastung der Siedlungsgebiete dienen, die von den Landungen 34 betroffen sind, beibehalten.

1.5.8. Im jährlichen Evaluierungsbericht des Dialogforums werden die Ursachen für das allfällige Nichterreichen des Zielwertes von 41% bei den Landungen 34 festgehalten. Des Weiteren wird die Umsetzung der in den Punkten 1.3.5., 1.4.4., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. vereinbarten Maßnahmen einer jährlichen Evaluierung unterzogen und im jährlichen Evaluierungsbericht festgehalten.

1.5.9. Die ACG ist ihren Verpflichtungen hinsichtlich Landungen 34, bezogen auf das jeweilige Jahr, nachgekommen, wenn im Evaluierungsbericht festgestellt wird, dass die Punkte 1.3.5., 1.4.4., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. erfüllt worden sind.

1.5.10. Sollte sich herausstellen, dass die Punkte 1.3.5., 1.4.4., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. ganz oder teilweise nicht erfüllbar sind, sind unverzüglich Verhandlungen über alternative Maßnahmen aufzunehmen.

1.5.11. Trotz intensiver Bemühungen für alle von den Überschreitungen von den Landungen 34 betroffenen Gemeinden einen akzeptablen Ausgleich zu finden, konnte für Margarethen am Moos keine geeignete Maß-

nahme definiert werden vgl. Pkt. 1.3.5., 1.4.4., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. Konsens besteht darüber, dass die Implementierung neuer Technologien, wie z.B. RF-LEG, im Bereich Margarethen am Moos bevorzugt erprobt und umgesetzt werden.

1.5.12. Austro Control führt bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 5 nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propellerflugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3 nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.

1.5.13. Für den Landeanflug auf Piste 34 sind die in Blg./IV: eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-Arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des Continuous Descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die Transition-Arrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen Erfordernissen die Transition-Arrivals nur teilweise oder auch gar nicht freizugeben.

1.5.14. Die Piste 34 wird für Landungen zwischen 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Sicherheitserfordernisse, besondere Wetterverhältnisse bzw. Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29.

2. Starts

2.1. Die Verwendung einzelner SIDs ist derzeit und auch in Zukunft primär von der vorgegebenen Destination des Luftfahrzeuges sowie den Windverhältnissen abhängig. Dazu ist ein offizieller Pistenbelegungsplan erstellt worden, der durch die OZB genehmigt ist und der für Austro Control – mit gewissen Spielräumen – verbindlich ist. Eine Änderung dieses Pistenbelegungsplanes bedarf wiederum der Zustimmung der OZB. Die für 2003 und 2005 hochgerechneten Belegungszahlen

einzelner SIDs beinhalteten daher naturgemäß lediglich Näherungswerte und können erst im Nachhinein, ebenso wie die Ist-Werte des Berichtsjahres, erst im Nachhinein evaluiert werden und dann allenfalls zu weiteren Maßnahmen führen.

2.2. STARTS PISTE 11

2.2.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 3% aller Starts auf Piste 11 stattfinden sollen.

2.2.2. Für die Starts auf Piste 11 sind die Abflugrouten lt. Blg./V. festgelegt worden.

2.2.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

2.2.4. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr werden bei Starts von Piste 11 nur die SIDs ADAMA1A, ARSIN1A, DITIS1A/DITIS2A, IMVOB3A, IRGOT1A, KOXER1A, LANUX2A/LANUX3A, LEDVA2A/LEDVA3A, MEDIX1A, ODSUD1A, OSMOD1A, SNU2A, STEIN2A und WGM1A freigegeben.

2.3. STARTS PISTE 16

2.3.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 22% aller Starts auf Piste 16 stattfinden sollen.

2.3.2. Für die Starts auf Piste 16 sind die Abflugrouten lt. Blg./VI. festgelegt worden.

2.3.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

2.3.4. Die Piste 16 wird für Starts zwischen 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Sicherheitserfordernisse, eine Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 und besondere Wetterbedingungen.

2.3.5. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr werden für die Ausnahmefälle (vgl. Pkt. 2.3.4.) bei Starts von Piste 16 die SIDs ADAMA1B, ARSIN1B, DITIS2B; IMVOB1B, KOXER1B, LANUX4B, LEDVA1B/LEDVA2B, LUGEM2B, MEDIX2B, OGBAP1B, OSPEN5B, SASAL3B, SOVIL1B/SOVIL2B, SNU4B, STEIN3B, RUPET2B und WGM7B freigegeben.

2.4. STARTS PISTE 29

2.4.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 63% aller Starts auf Piste 29 stattfinden sollen.

2.4.2. Für die Starts auf Piste 29 sind die Abflugrouten lt. Blg./VII. festgelegt.

2.4.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

2.4.4. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr werden bei Starts von Piste 29 nur die SIDs AGMIM2C, ASBIP2C, EMKOG2C, IRGOT2C, IMVOB3C, ODSUD2C, OSMOD2C, OTGAR2C, SNU2C, UMSUM2C, UNGUT2C, VABGU2C und WGM8C freigegeben.

2.4.5. Die Kalkulationsbasis für Starts von Piste 29 ist ein net-climb gradient von 7%, der Abdrehpunkt hat eine Höhe von 1.000 ft.

2.4.6. Starts von Piste 29 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr werden bis zum Schnittpunkt der Abflugroute SID KOXER1C, ADAMA2C und der nach Süden verlängerten Mittellinie der Piste 16/34 auf der SID AGMIM2C/ASPIB2C bleiben. Ausgenommen sind Flüge aufgrund von Sicherheitserfordernissen und besonderen Wetterverhältnissen.

2.5. STARTS PISTE 34

2.5.1. Als Zielwert wird festgelegt, dass rund 12% aller Starts auf Piste 34 stattfinden sollen.

2.5.2. Für die Starts auf Piste 34 sind die Abflugrouten lt. Blg./VIII. festgelegt.

2.5.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

2.5.4. Die Piste 34 wird für Starts zwischen 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Sicherheitserfordernisse, die Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 und besondere Wetterbedingungen.

2.5.5. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr werden für die Ausnahmefälle (vgl. Pkt. 2.5.4.) bei Starts von Piste 34 die SIDs ADAMA1D, DITIS1D, EMKOG3D, EWUKE1D, IRGOT2D, IMVOB3D, KOXER1D, LANUX5D, LEDVA3D/LEDVA4D, ODSUD2D, OSMOD2D, OTGAR2D, SNU2D und WGM5D freigegeben.

3. Festlegung der Abflugkorridore

3.1. BREITE DER KORRIDORE

3.1.1. Die Breite der Korridore ist für 95% aller Luftfahrzeuge im Geradeausflug auf einer SID rechts und links von der Centerline jeweils mit 0,3 nm (das sind jeweils 555 m) festgelegt. Für weitere 3% aller Luftfahrzeuge ist die Korridorbreite jeweils mit 0,4 nm, für ein weiteres Prozent aller Luftfahrzeuge mit jeweils 0,5 nm festgelegt.

3.1.2. Für den Kurvenflug gelten die Korridorbreiten (vgl. 3.1.1.) nicht. Die Erläuterungen über Korridorbreiten bei Kurvenflügen und die Führung der Luftfahrzeuge in Kurven sind in Beilage X. enthalten.

3.1.3. Die FWAG wird jährlich im Evaluierungsbericht anhand vorliegender Evaluierungsergebnisse (Flugspuren) die Breite der Kurvenkorridore beispielhaft darstellen.

3.2. LÄNGE DER KORRIDORE

3.2.1. Das Interesse der betroffenen Bevölkerung ist, dass Luftfahrzeuge so lange vereinbarte Korridore einhalten, solange sie eine bestimmte Höhe nicht erreicht haben und deshalb die Lärmimmissionen entsprechend hoch sind. Es wird deshalb grundsätzlich vereinbart, dass Luftfahrzeuge bis zu einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreite zu fliegen haben und erst nach Erreichen dieser Höhe von der Austro Control die Freigabe erhalten dürfen den Abflugkorridor zu verlassen.

3.2.2. Für die Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) wird diese Höhe mit 10.000 ft über dem Meeresspiegel festgelegt.

3.2.3. Ungeachtet dieser Regelung gelten die Bestimmungen hinsichtlich des Flugbeschränkungsgebietes Wien weiter, demnach im Bereich dieses gesetzlich festgelegten Gebietes von Wien (außer im Landeanflug) die Mindestüberflughöhe 10.000 ft über dem Meeresspiegel betragen muss.

3.3. AUSNAHMEN

3.3.1. Die Regelungen in Pkt. 3.1 u. 3.2 gelten am Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) nicht für Propeller-Luftfahrzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert.

3.3.2. Die Austro Control kann täglich (insgesamt) bis zu 10 Flügen, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, gestatten, die vereinbarten Korridore bereits früher zu verlassen. Darüber hinaus sind weitere Abweichungen nur aus Sicherheitserfordernissen, die

Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen sowie besondere Wetterbedingungen – insbesondere Gewittersituationen – zulässig.

3.4. SICHTABFLÜGE

3.4.1. Sichtabflüge werden durch die Austro Control grundsätzlich nicht freigegeben.

3.4.2. Davon ausgenommen sind die Starts von Propeller-Luftfahrzeugen und Starts auf Piste 34 mit anschließender Linkskurve.

4. Sichtanflüge

4.1.1. Die Parteien nehmen zur Kenntnis, dass die im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ vom 27. Mai 2003 geplanten Sichtanflugstrecken derzeit nicht umgesetzt werden können. Die AUA wird für die Dauer der operativen Umsetzung der Punkte 1.3.5., 1.4.4., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. von der im Teilvertrag eingegangenen Verpflichtung (Selbstbindung) hinsichtlich der Sichtanflugstrecken zu den Pisten 11, 16, 29 und 34 entbunden.

4.1.2. Hinsichtlich der Sichtanflugstrecke auf Piste 11 und 16 (siehe Pkt. 4.1.1.) ist vereinbart, dass Wien das Recht erhält, diese Zusage jederzeit zu widerrufen, wenn es durch diese Maßnahme in Wien zu erkennbaren Änderungen der Lärmbelastung bzw. der Beschwerden über Lärmbelastung kommen sollte oder die technischen Möglichkeiten gegeben sind, dass die ursprünglich geplanten Sichtanflugstrecken der AUA hinsichtlich Piste 11 umgesetzt werden können.

4.1.3. Alle Sichtanflüge (Jets und Props) in der Zeit von 0–24 Uhr, die vom Norden auf die Piste 29 erfolgen, werden durch die Flugsicherung (ACG) über den Waypoint gemäß Beilage X. freigegeben.

4.1.4. Alle Sichtanflüge (Jets und Props), die in der Zeit von 0–24 Uhr aus dem Südosten, Osten und Norden

auf die Piste 34 erfolgen, müssen spätestens bei einer Entfernung von fünf nautischen Meilen von der Piste auf der verlängerten Pistenmittellinie ausgerichtet sein.

4.1.5. Hinsichtlich der Sichtanflugstrecke auf Piste 16 wird vereinbart, dass über die Umsetzung der Sichtanflugstrecke neu verhandelt wird, wenn die dafür notwendigen Voraussetzungen gegeben sind. In diesem Fall ist über Pkt. 1.3.5. neu zu verhandeln, wenn diese Vereinbarung der Umsetzung entgegensteht.

4.1.6. Von den Vereinbarungen zu den Punkten 4.1.2. und 4.1.3. sind Flüge aufgrund von Sicherheitsanforderungen und besonderen Wetterverhältnissen ausgenommen.

4.1.7. Zur Klarstellung wird festgehalten, dass im Zeitraum von 23:30 Uhr und 05:30 Uhr Sichtanflüge stattfinden können.

5. Konsultationsverfahren

5.1. Die Austro Control erklärt sich bereit, vor wesentlichen und generellen Änderungen der in Punkten 1. bis 4. festgelegten Regelungen ein Konsultationsverfahren mit dem erweiterten Vorstand des „Verein Dialogforum Flughafen Wien“ durchzuführen. Im Zuge dieses Verfahrens informiert die Austro Control den erweiterten Vorstand über geplante Änderungen und deren Gründe und stimmt diese Änderungen soweit als möglich mit dem Verein Dialogforum ab.

6. Bodenschall

6.1. Turbinentests mit Startschubleistung am Boden führen zu zusätzlichen Lärmimmissionen. Die OS-Gruppe sagt zu, dass diese Tests auf das absolut notwendige Minimum beschränkt werden.

6.2. Die Gesamtanzahl der Turbinentests am Flughafen Wien jeden Jahres wird gesondert im Evaluierungsbericht erfasst.

6.3. Ein rolling-take-off ist das übliche Prozedere bei den Starts. Ein standing-take-off ist der Ausnahmefall und wird nur, wenn flugoperationell vorgeschrieben, angewandt. Die Entscheidung, ob ein rolling-take-off oder ein standing-take-off angewandt wird, liegt letztlich in der Verantwortung des jeweiligen Piloten.

Um zu erreichen, dass möglichst viele Piloten beim Start das leisere rolling-take-off anwenden, wurde in die Aeronautical Information Publication aufgenommen, dass nach Möglichkeit das rolling-take-off-Prozedere aus Lärmgründen angewandt werden soll.

6.4. Im Standardanflug muss es nach dem Aufsetzen auf dem Boden zu einer Schubumkehr kommen, wobei bei den Standardlandungen der Schub lediglich umgeleitet, nicht jedoch erhöht wird, um ein stärkeres Abbremsen des Luftfahrzeuges zu erreichen. Dies erfolgt nur in Ausnahmefällen aufgrund flugoperationeller Notwendigkeiten (z.B. schlechter Pistenverhältnisse, Regen, Schnee etc.). Auch diesbezüglich liegt letztlich die Entscheidung beim jeweiligen Piloten.

Um zu erreichen, dass bei möglichst vielen Landungen der Idle-reverse (Schubumkehr im Leerlauf, d.h. ohne zusätzlichen lärmverursachenden Schub) angewandt wird, wurde in die Aeronautical Information Publication aufgenommen, dass bei Landungen in Wien, soweit dies möglich ist, das Idle-revers-Prozedere angewandt wird und dass in der Regel keine Anweisungen gegeben werden, die bewirken sollen, dass ein Luftfahrzeug durch stärkeres Bremsen mittels Umkehrschub die Piste schneller verlassen kann.

7. Nachtflugregelung

7.1. Gemäß dem am 22.6.2005 abgeschlossenen Mediationsvertrag wird die Anzahl der Nachtflugbewegungen in der Zeit von 23:30 Uhr bis 05:30 Uhr einschließlich Verfrühungen, Verspätungen, Notfälle,

Ambulanzflüge, Bedarfsflüge etc. ab 2009 mit 4.700 (Starts und Landungen) gedeckelt.

7.2. Technische Neuerungen, die eine planerische Kapazitätsgrenze von 48 Flugbewegungen/Stunde in der Zeit zwischen 22:30 Uhr bis 23:30 Uhr und 05:30 Uhr bis 06:00 Uhr erhöhen würden, werden für eine Erhöhung der planmäßigen Flugbewegungen nicht genutzt.

7.3. Bei Kontrolle der Einhaltung der 21:00 Regel (gemäß Pkt. 1.2.4., 1.3.4., 1.5.4., 2.2.4., 2.3.4., 2.4.4. und 2.5.4.) wird eine Toleranz von 10 Minuten zur Anwendung gebracht. Der Grund dafür ist, dass Piloten ihr Anflugverfahren (NAV Setting, Go Around Procedure, etc.) bereits lange vor der Landung planen und im FMS Bordcomputer programmieren. Daher wird durch die Flugsicherung eine einmal zugewiesene Landepiste nur mehr aus zwingenden Gründen geändert.

Wenn nun eine Piste bereits bis zu 40 min vor der Landung festgelegt und eine Landezeit geschätzt wird, kann sich naturgemäß eine leichte Unschärfe ergeben.

Keinesfalls macht es Sinn, Verfrühungen oder Verspätungen im Bereich einiger Sekunden oder Minuten als Nichteinhaltung darzustellen. Umgekehrt ist davon auszugehen, dass sich – statistisch gesehen – die Situation in der Gegenrichtung (bereits 10 min vor 21:00 Uhr keine Landungen mehr) ausgleichen sollte.

8. Ambulanzflüge

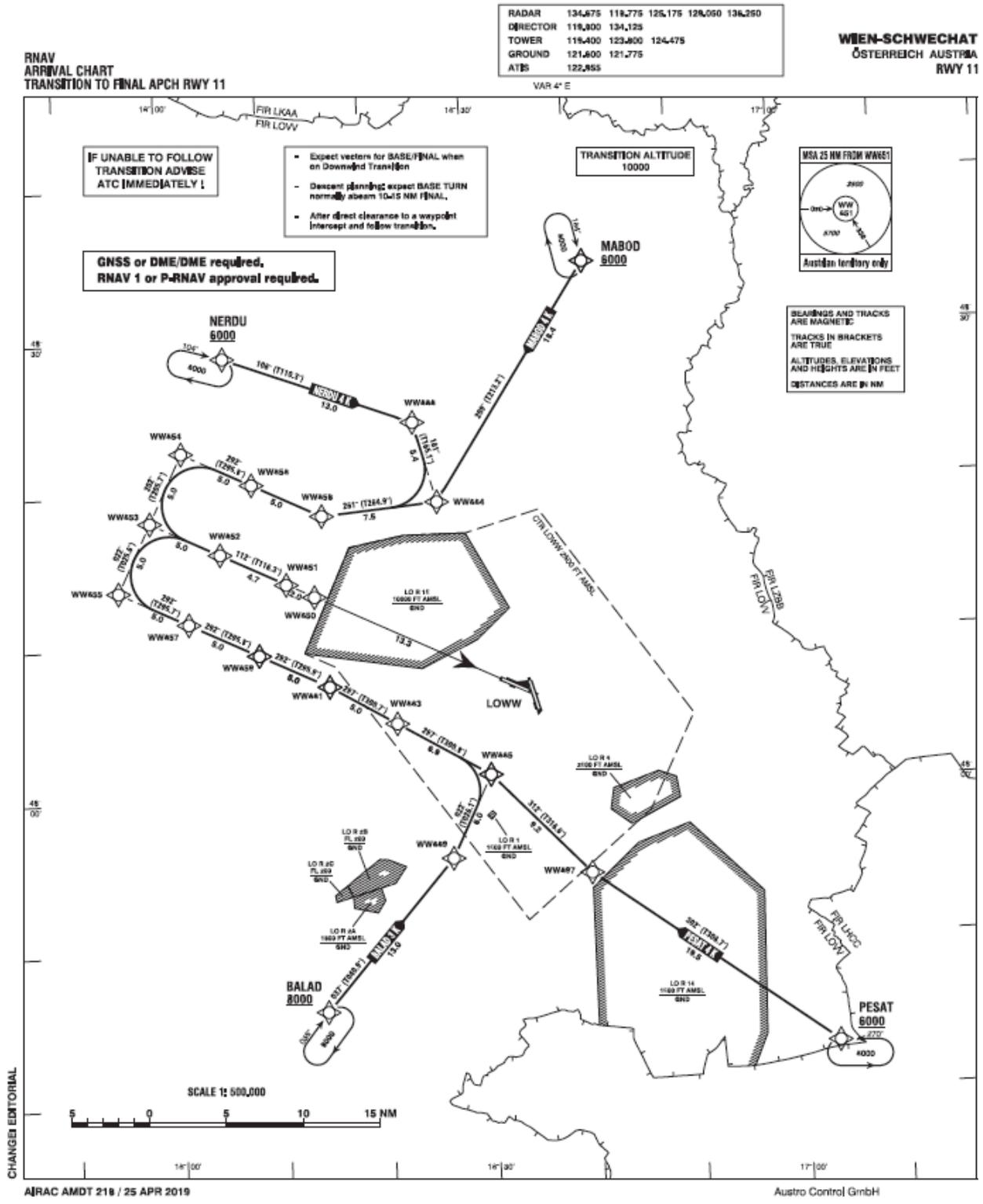
8.1. Ambulanzflüge sind generell von allen Beschränkungen und Regelungen ausgenommen. Lediglich bei der Ermittlung der Anzahl der Nachtflugbewegungen zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr gemäß Pkt. 7.1. werden Ambulanzflüge angerechnet.

9. Begriffsdefinitionen

9.1. Unter dem Begriff „Sicherheitserfordernisse“ werden Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Luftraumes (Felixdorf Gunfiring, ...), Luftfahrtveranstaltungen (Airshows, ...), Einsatzflüge des Militärs und/oder der Polizei, kurzfristig notwendige Anweisungen um Abstände zwischen Luftfahrzeugen sicherzustellen, sämtliche Arten von Flugnotfällen, Priority-Flügen (medical emergency an board, technische Probleme etc.) etc. verstanden.

9.2. Unter dem Begriff „besondere Wetterverhältnisse“ werden Windscherungen, Inversionslagen mit unterschiedlichen Winden in unterschiedlichen Höhen, Gewitter, Turbulenzen, Vereisung, rasche drehende Winde, ausgeprägte Querwindlagen, freezing rain, durchziehende Fronten, verstanden.

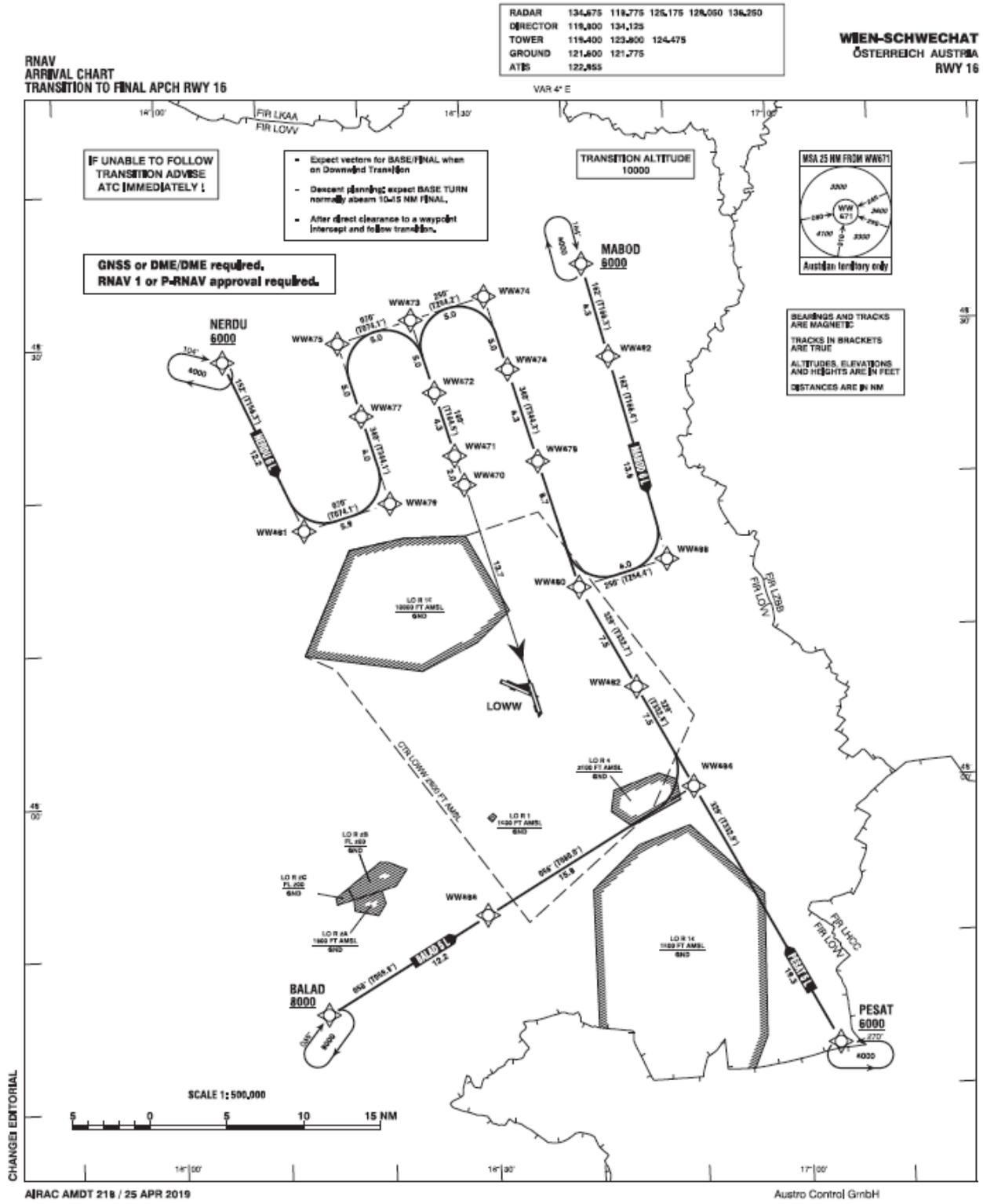
BEILAGE I: Transition-Arrivals Piste 11



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

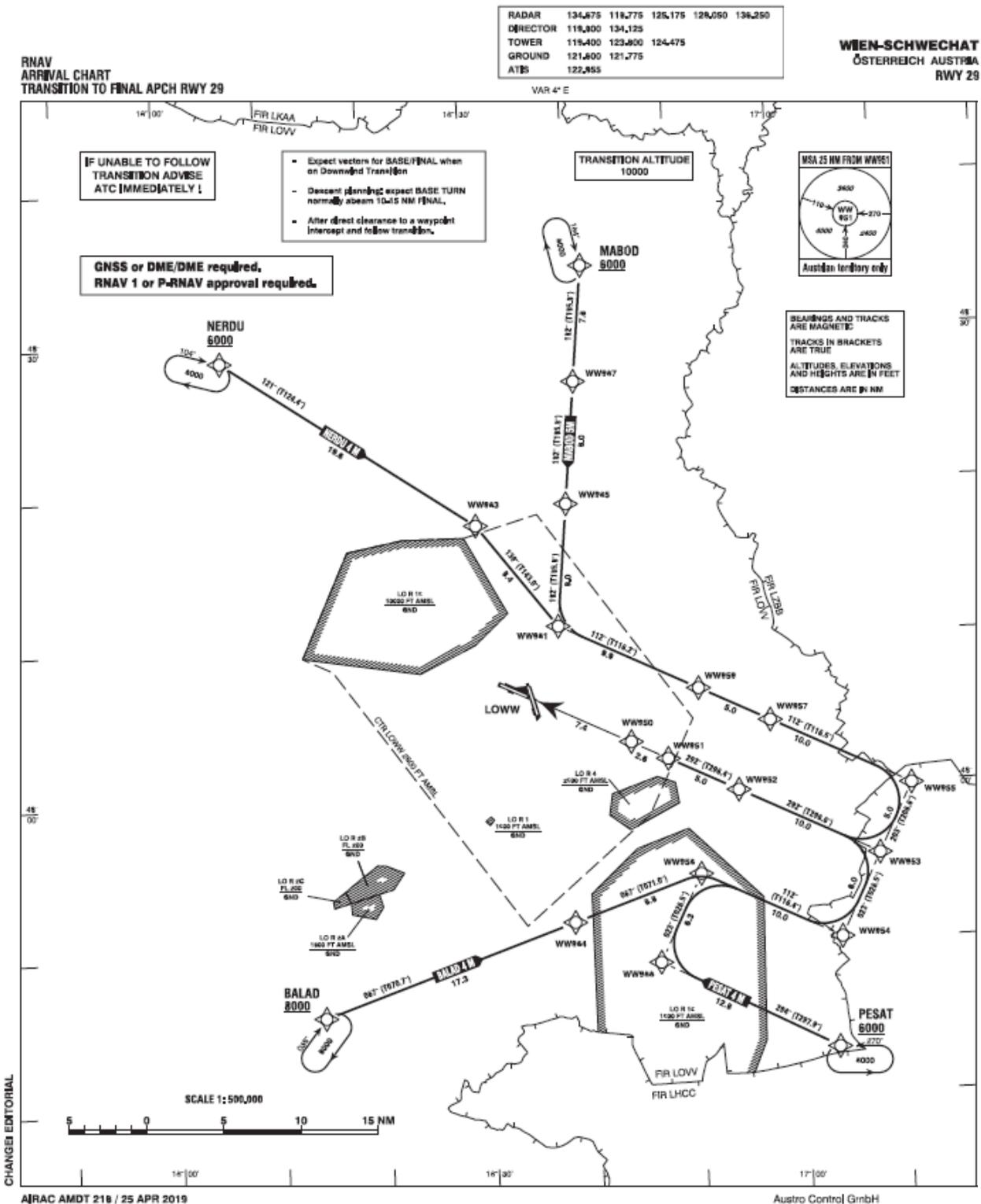
BEILAGE II: Transition-Arrivals Piste 16



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

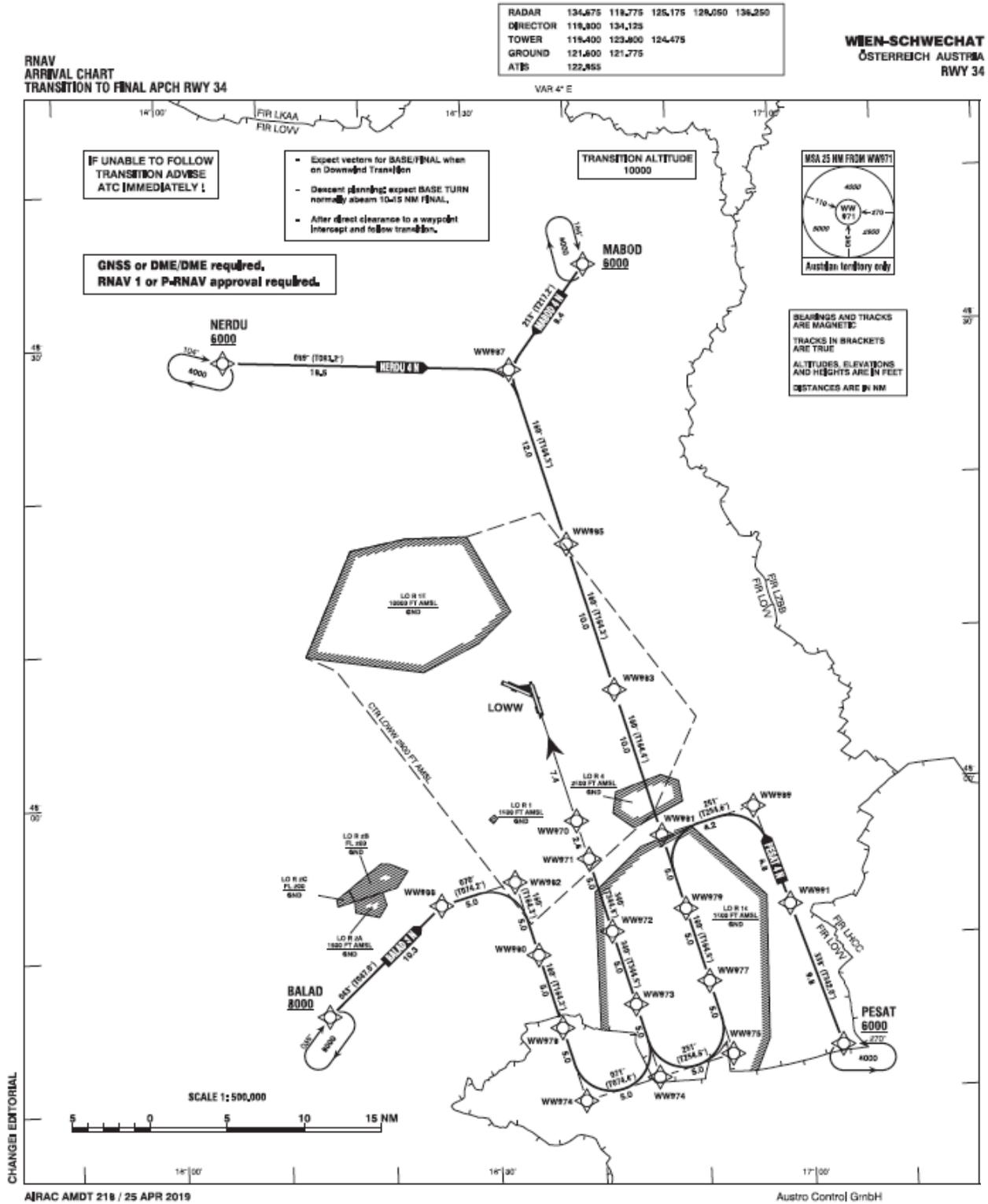
BEILAGE III: Transition-Arrivals Piste 29



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

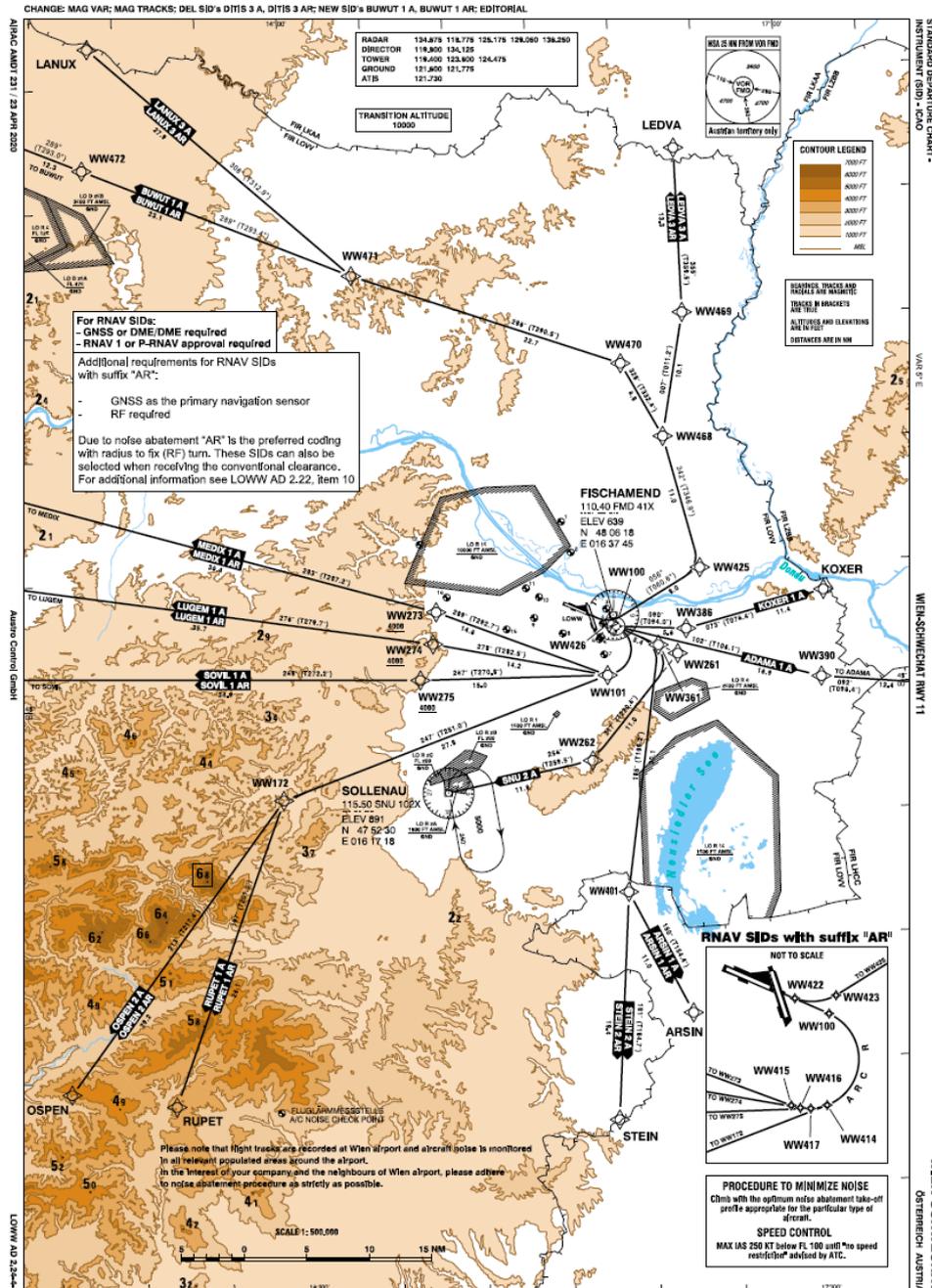
BEILAGE IV: Transition-Arrivals Piste 34



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

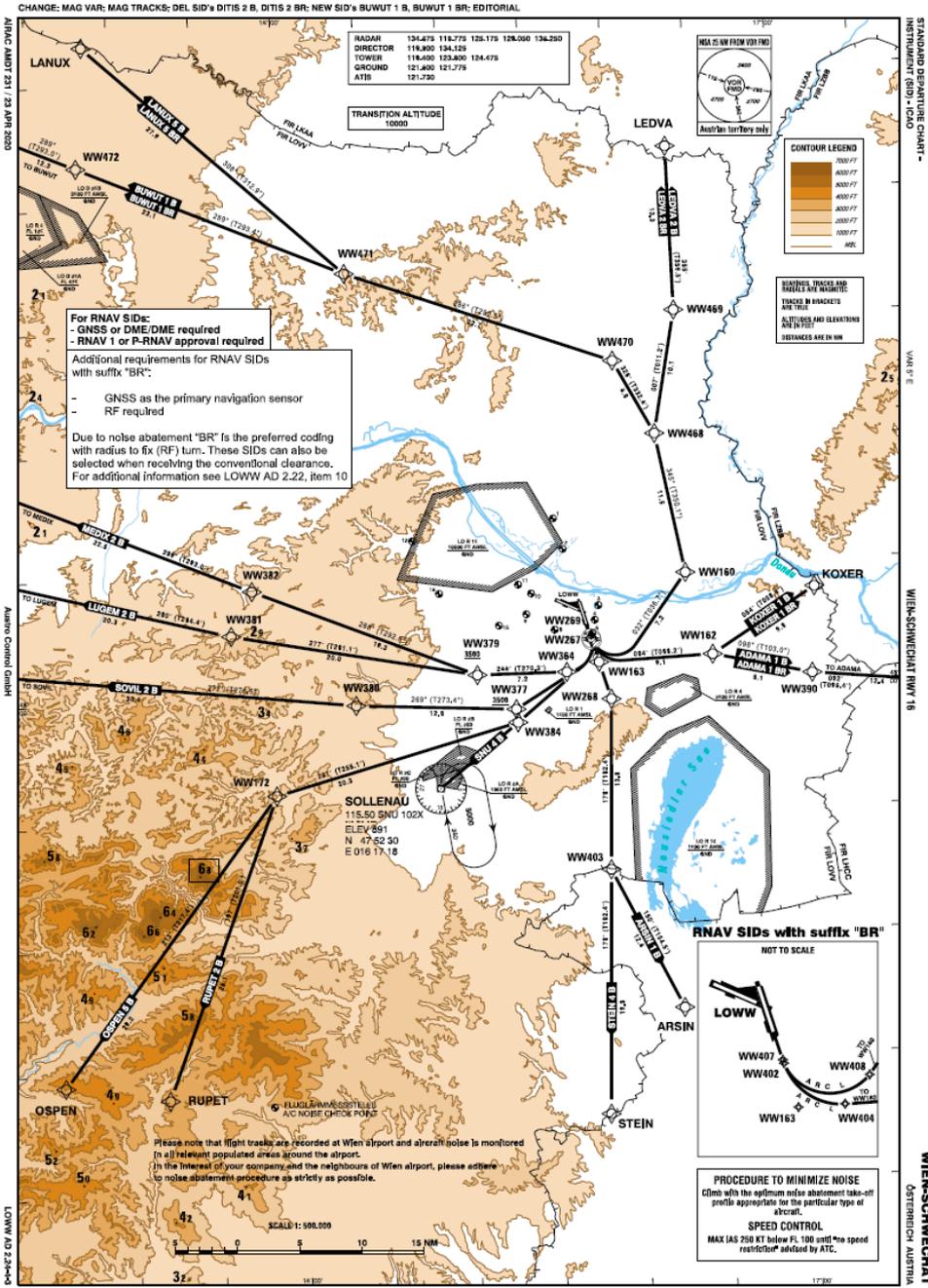
BEILAGE V: Abflugstrecken Piste 11 TAG



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

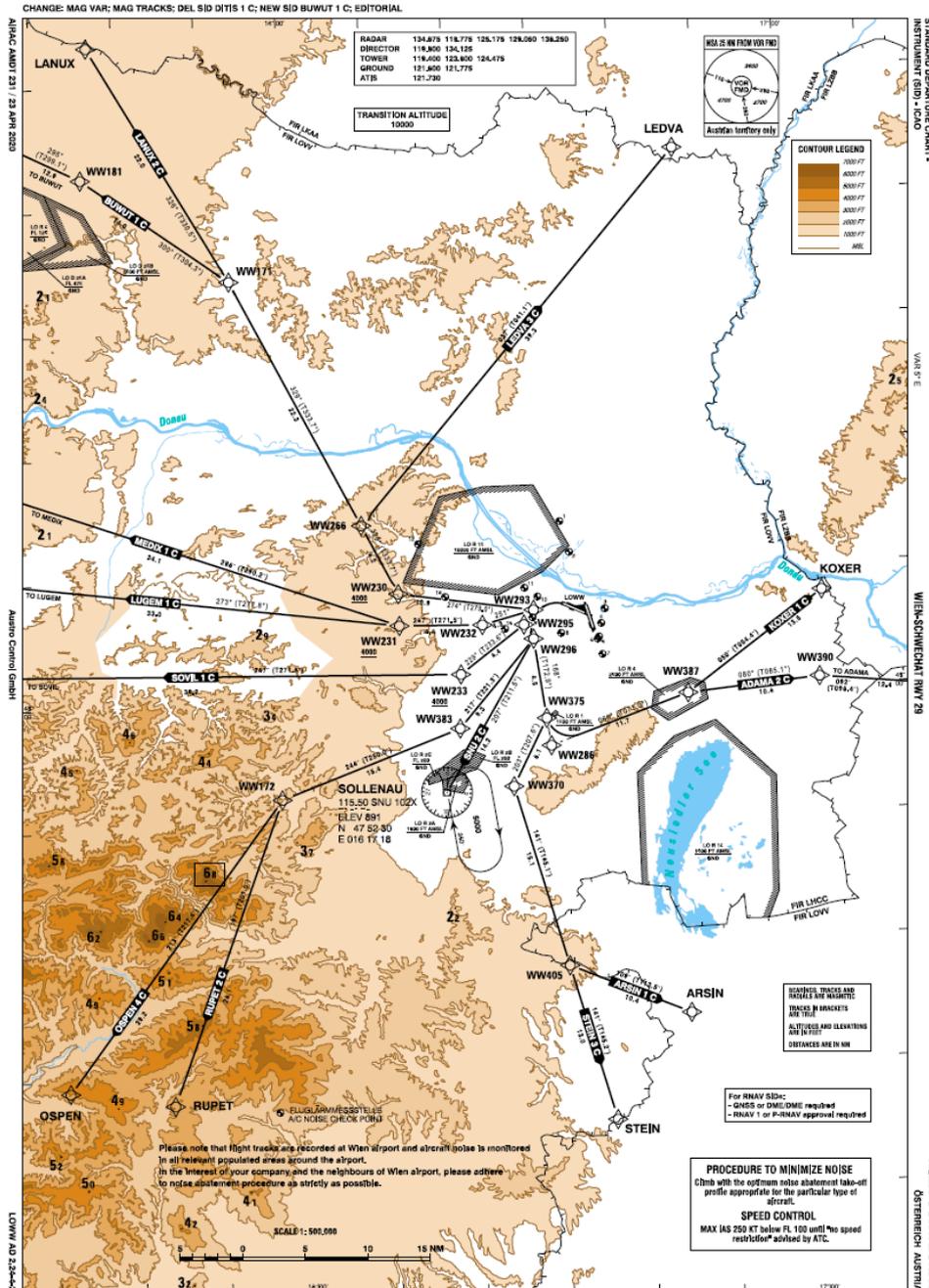
BEILAGE VI: Abflugstrecken Piste 16 TAG



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

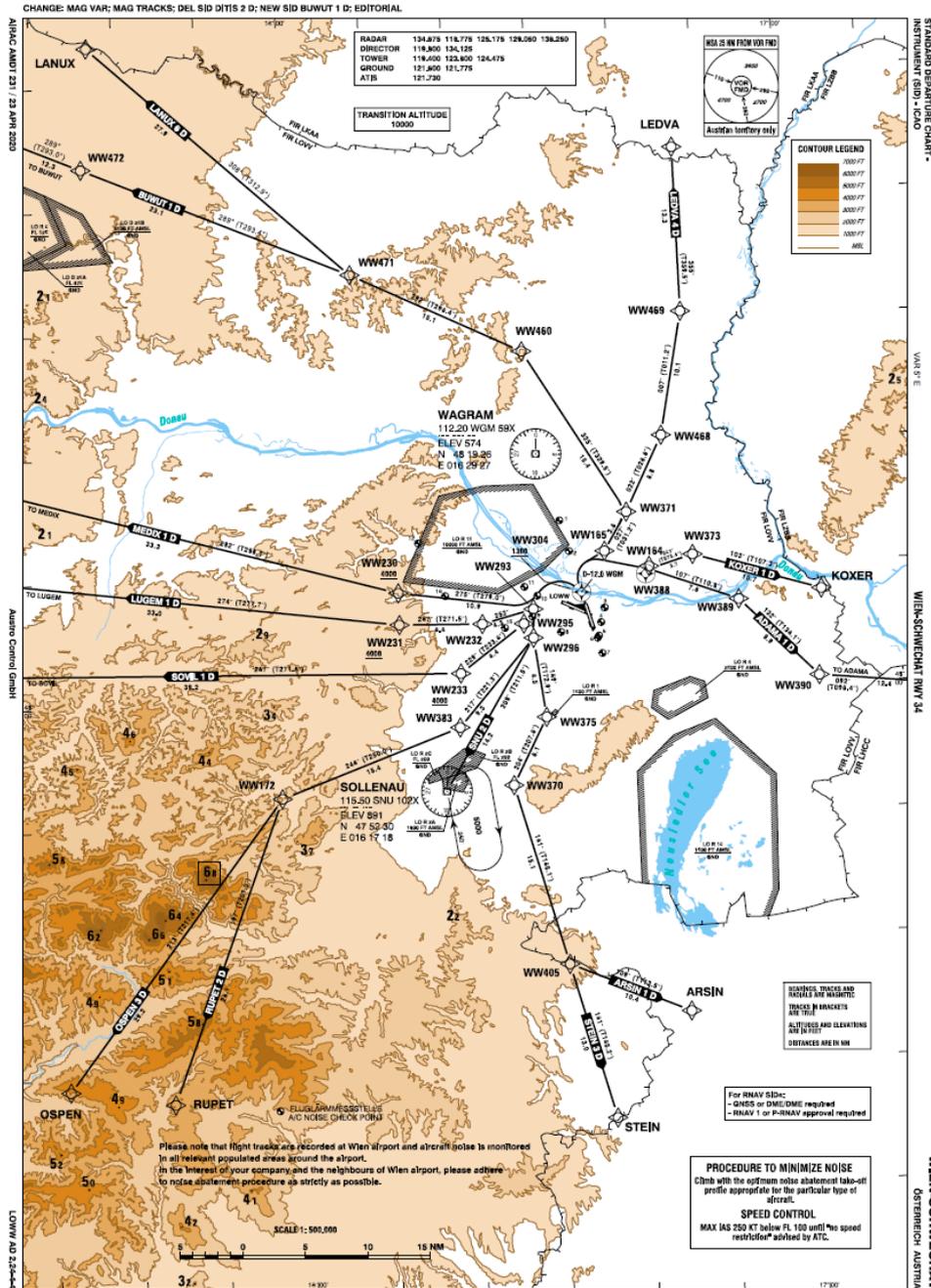
BEILAGE VII: Abflugstrecken Piste 29 TAG



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

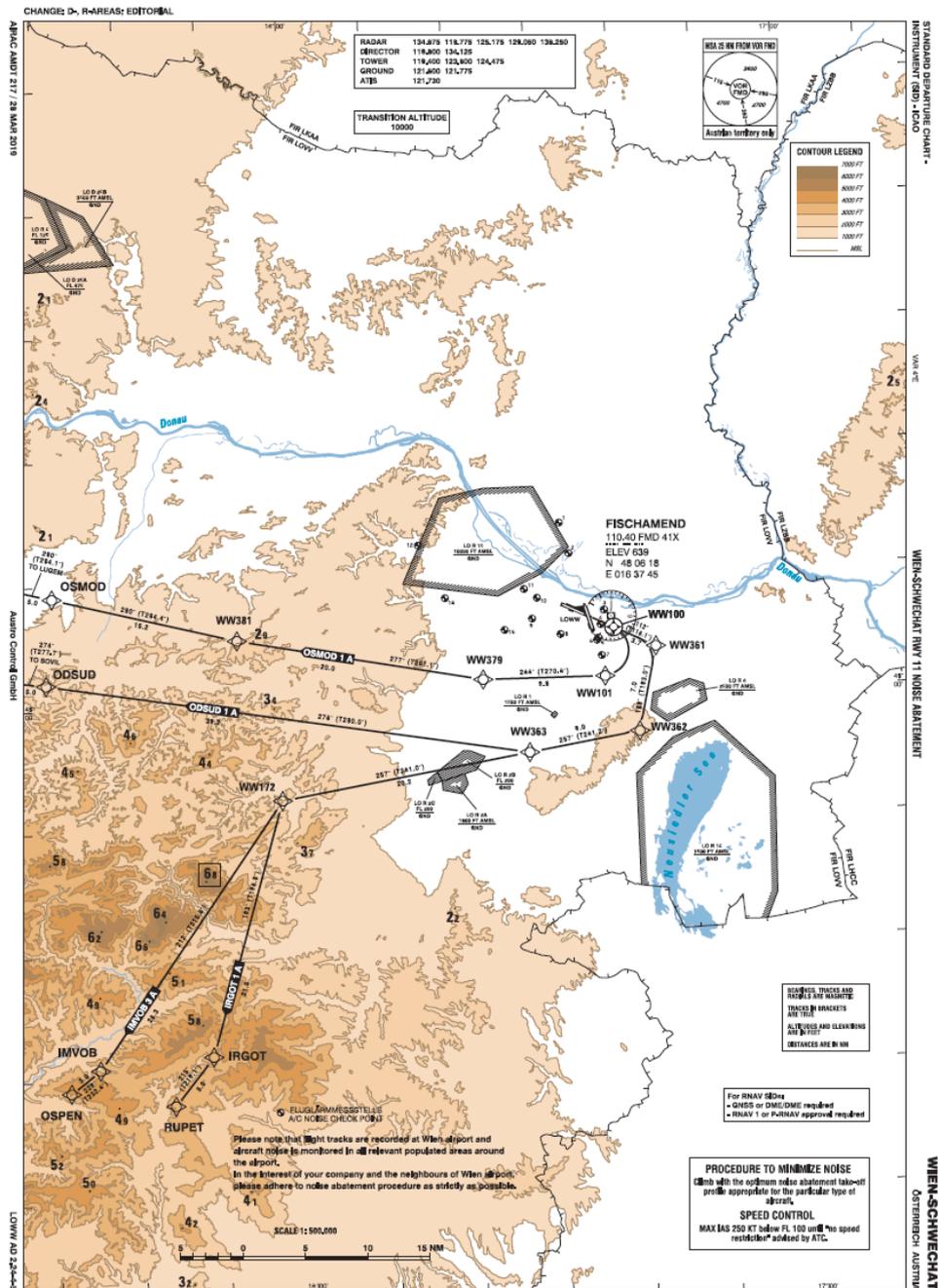
BEILAGE VIII: Abflugstrecken Piste 34 TAG



Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2020)

BEILAGE IX: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 NACHT

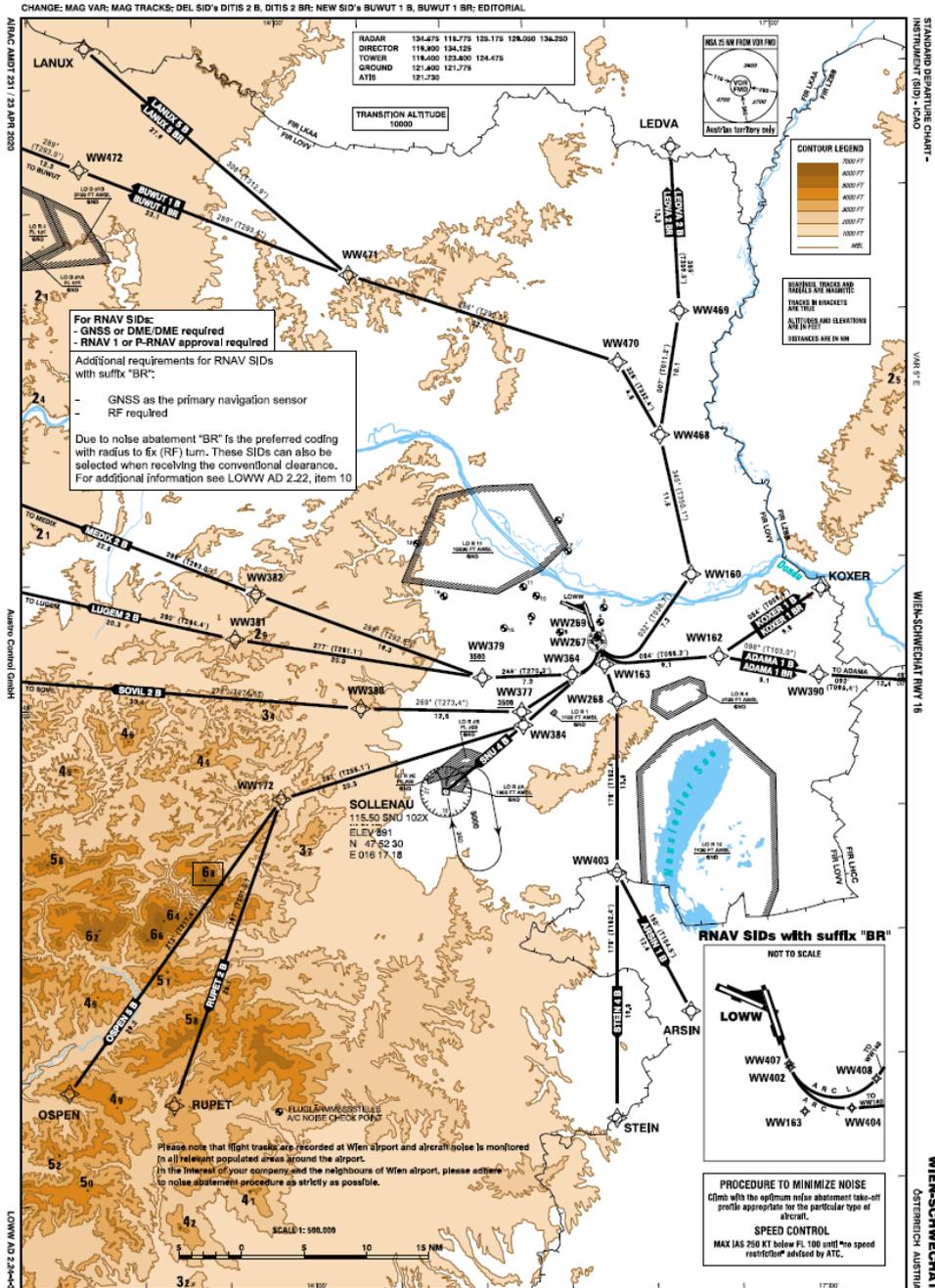


Quelle: ACG (2020)

Nachtflugregelung: Grundsätzlich gilt, dass alle Starts zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr über Piste 11 (SO-Wind) bzw. Piste 29 (Westwind und Windstille)

erfolgen. Nur bei Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 wird die Piste 16/34 genutzt (Schneeräumung, Pisten-sperren).

BEILAGE X: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 NACHT

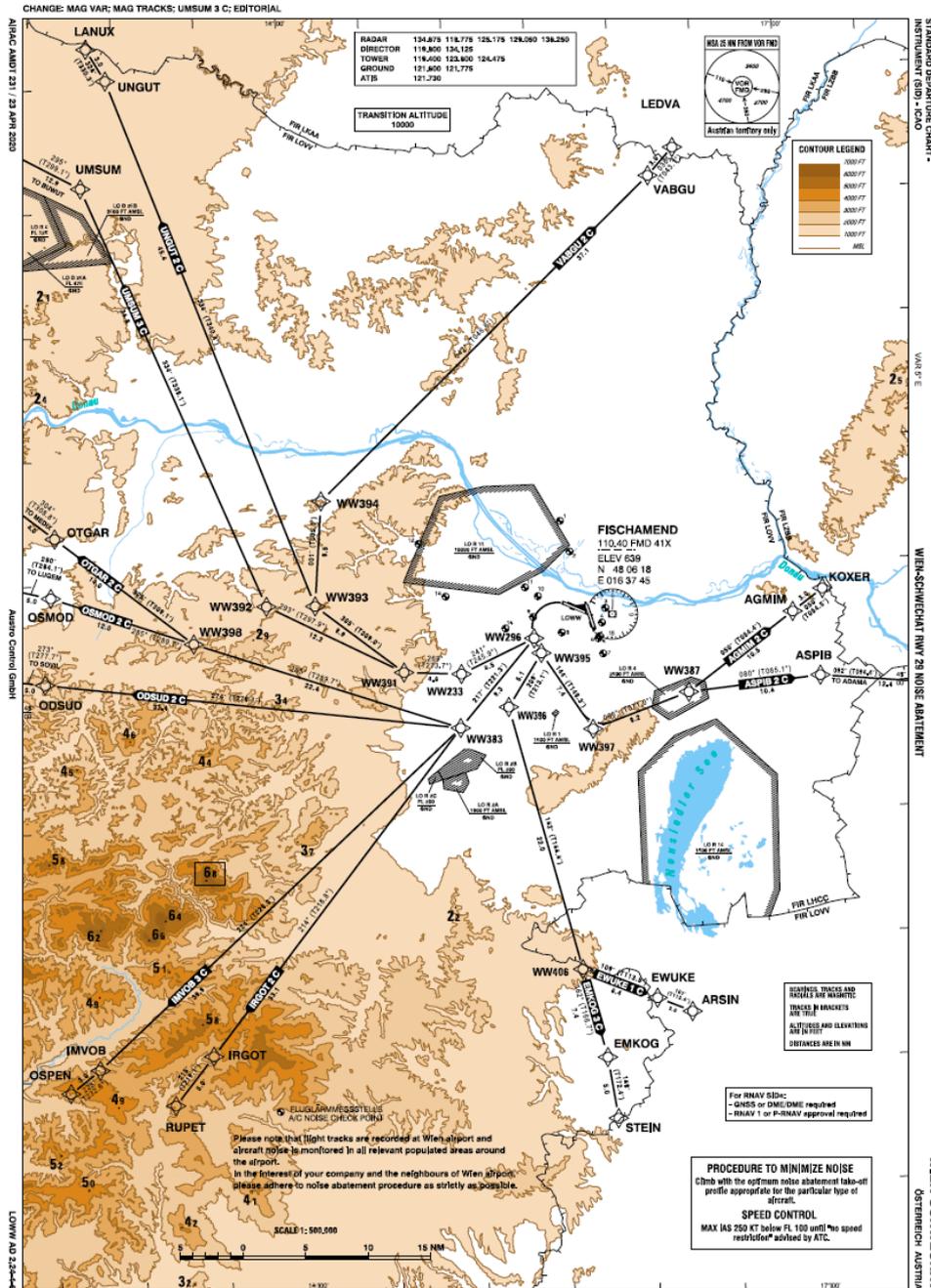


Quelle: ACG (2020)

Nachtflugregelung: Grundsätzlich gilt, dass alle Starts zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr über Piste 11 (SO-Wind) bzw. Piste 29 (Westwind und Windstille)

erfolgen. Nur bei Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 wird die Piste 16/34 genutzt (Schneerräumung, Pisten-sperren).

BEILAGE XI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29 NACHT

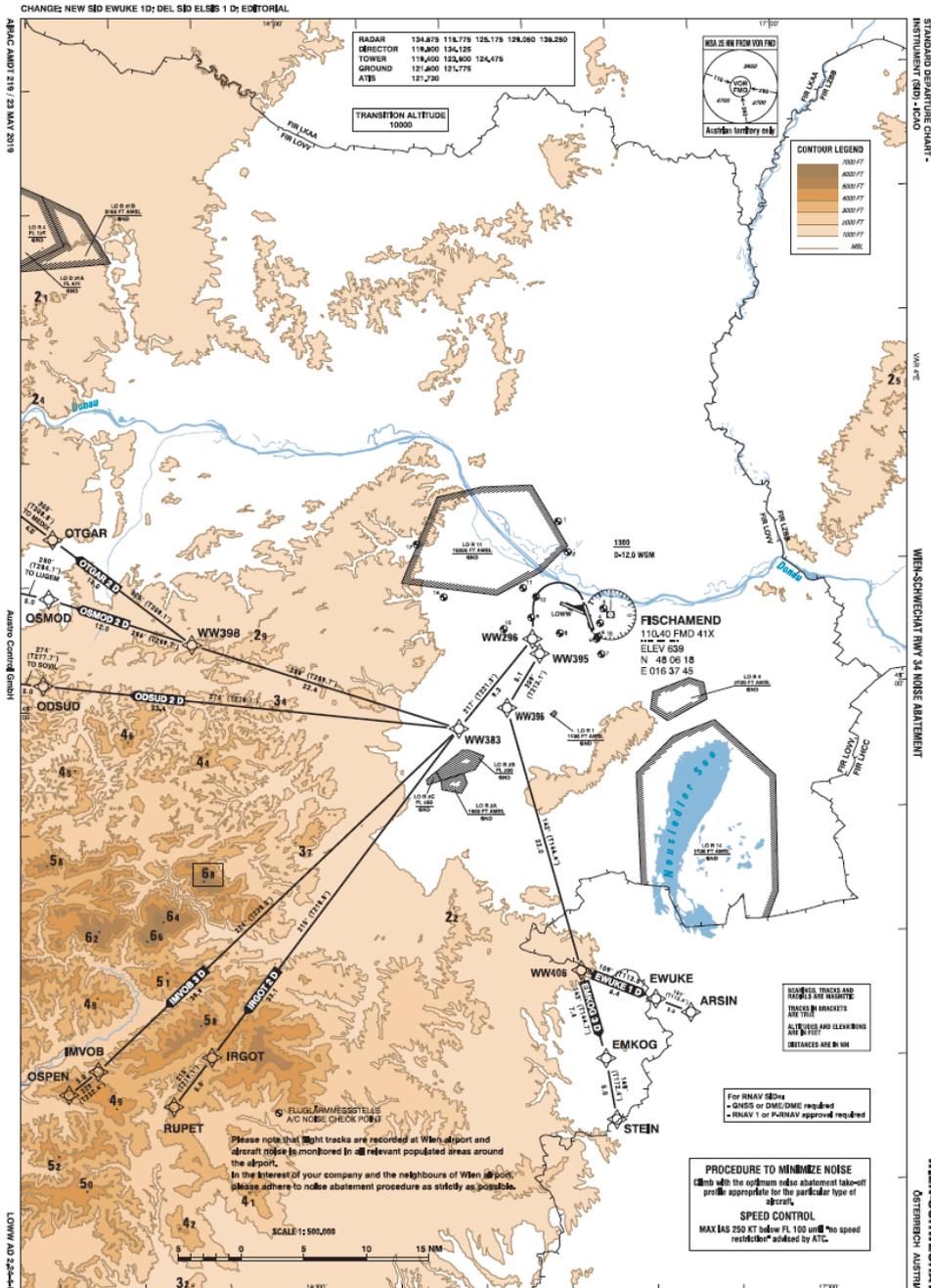


Quelle: ACG (2020)

Nachtflugregelung: Grundsätzlich gilt, dass alle Starts zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr über Piste 11 (SO-Wind) bzw. Piste 29 (Westwind und Windstille)

erfolgen. Nur bei Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 wird die Piste 16/34 genutzt (Schneeräumung, Pisten-sperren).

BEILAGE XII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34 NACHT

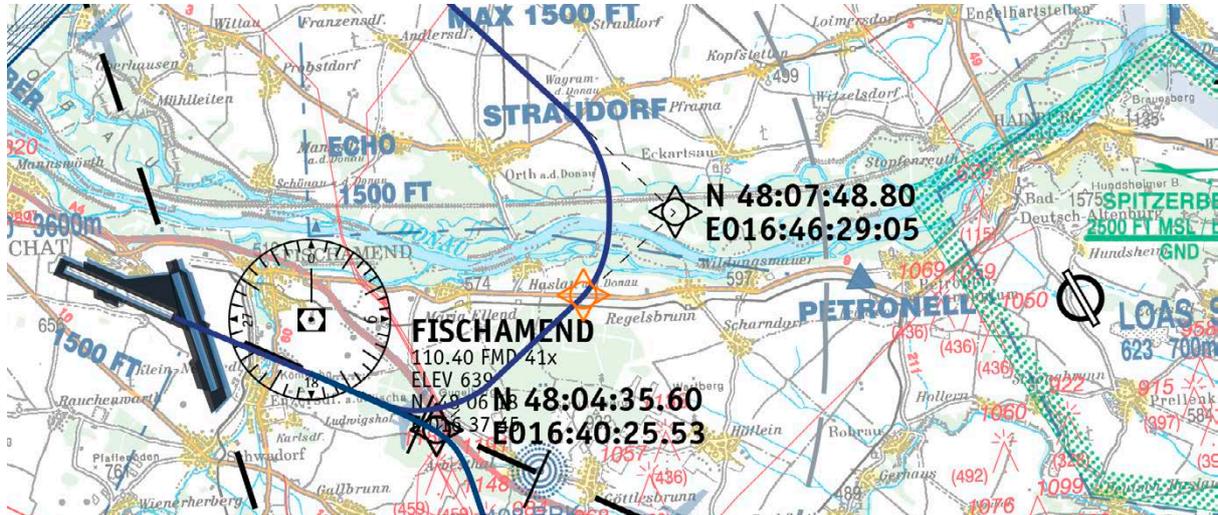


Quelle: ACG (2020)

Nachtflugregelung: Grundsätzlich gilt, dass alle Starts zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr über Piste 11 (SO-Wind) bzw. Piste 29 (Westwind und Windstille)

erfolgen. Nur bei Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 wird die Piste 16/34 genutzt (Schneerräumung, Pisten-sperren).

BEILAGE XIII: WAY-POINT SICHTANFLUGSTRECKE PISTE 29



Quelle: FWAG (2020)

BEILAGE XIV: SID-BELEGUNG

(Prognosewerte für 2003 und 2005, IST-Werte 2016 und 2017)

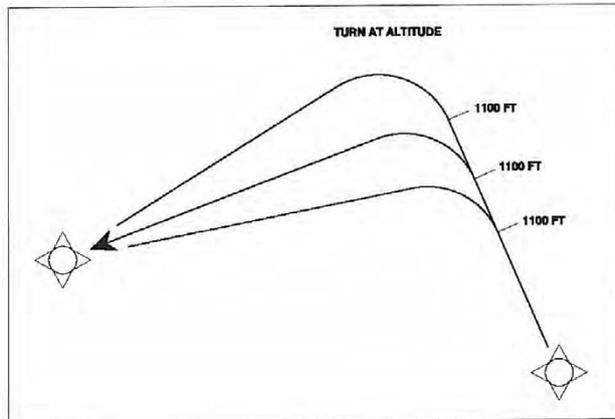
| Abflugrouten | | 2003 | 2005 | 2016 | 2017 |
|----------------------------|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|-------|
| Piste 11 | LANUX1A/ KOVEL1A/ DITIS1A/ WGM1A | 0,9% | 0,9% | 0,2% | 0,3% |
| | MOTIX1A | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% |
| | LUGIM1A | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% |
| | SITNI3A | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% |
| | OSPEN1A/ UMBIL2A | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% |
| | SNU2A | 0,6% | 0,6% | 0,3% | 0,7% |
| | SASAL1A/ STEIN1A | 0,5% | 0,5% | 0,2% | 0,0% |
| | ABL0M2A/KOXAR1A/ ADAMA1A | 0,6% | 0,6% | 0,3% | 0,4% |
| | MIKOV2A / LEDVA1A | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Piste 16 | LANUX4B/ KOVEL4B/ DITIS1B/ WGM7B | 3,5% | 3,5% | 3,9% | 3,0% |
| | MOTIX3B | 3,1% | 3,1% | 1,4% | 1,3% |
| | LUGIM3B | 1,5% | 1,5% | 1,0% | 0,9% |
| | SITNI5B | 4,5% | 4,5% | 2,5% | 2,2% |
| | OSPEN3B/ UMBIL4B | 3,7% | 3,7% | 2,6% | 2,0% |
| | SNU4B | 0,3% | 0,3% | 0,3% | 0,0% |
| | SASAL3B/ STEIN3B | 3,3% | 3,3% | 3,6% | 2,8% |
| | ABL0M5B/ KOXAR1B/ ADAMA1B | 2,0% | 2,0% | 4,9% | 4,2% |
| | MIKOV4B / LEDVA1B | 0,1% | 0,1% | 0,7% | 0,7% |
| Piste 29 | LANUX2C/ KOVEL2C/ DITIS1C | 11,4% | 6,9% | 9,7% | 9,0% |
| | MIKOV4C / LEDVA3C | 0,1% | 0,1% | 0,7% | 0,9% |
| | MOTIX1C | 8,3% | 8,3% | 4,2% | 4,8% |
| | LUGIM1C | 4,4% | 4,4% | 3,7% | 4,4% |
| | SITNI6C/ SITNI4X | 13,3% | 13,3% | 10,4% | 10,3% |
| | OSPEN2C/ UMBIL4C | 11,5% | 11,5% | 10,8% | 9,7% |
| | SNU2C | 4,3% | 4,3% | 7,7% | 12,5% |
| | SASAL2C/ STEIN2C | 4,9% | 9,0% | 12,5% | 11,3% |
| | ABL0M3C/ KOXAR1C/ ADAMA1C | 2,7% | 2,7% | 5,1% | 4,4% |
| | WGM8C | 2,1% | 2,1% | 0,1% | 0,2% |
| Piste 34 | WGM5D/ LANUX5D/ KOVEL5D/ DITIS1D | 0,0% | 4,5% | 6,8% | 7,4% |
| | MOTIX1D | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| | LUGIM2D | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | SITNI4D | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| | OSPEN1D/ UMBIL2D | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,0% |
| | SNU2D | 0,1% | 0,1% | 0,6% | 0,0% |
| | SASAL2D/ STEIN2D | 6,7% | 2,6% | 0,3% | 0,1% |
| | ABL0M6D/ ABL0M1X/ KOXAR1D/ ADAMA1D | 5,0% | 5,0% | 4,4% | 5,3% |
| | MIKOV8D / LEDVA3D | 0,0% | 0,0% | 0,5% | 0,7% |
| Abflugrouten gesamt | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | |

Ab dem Jahr 2018 ist der Vergleich zwischen den Näherungswerten für das Jahr 2005 und der realen Befliegung der Abflugrouten aufgrund der Veränderungen nur mehr teilweise möglich. Die Details zur Belegung der Abflugrouten 2019 sind in Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung 2019 absolut und in Prozent ausgewiesen.

Quelle: FWAG (2020)

Anmerkung: Die Belegungszahlen für die einzelnen SIDs sind für das Jahr 2003 (Teilvertrag) Prognosezahlen auf Basis der IST-Werte 2002 und für das Jahr 2005 (Änderung Teilvertrag für die SIDs LANUXxC/DITISxC; SASALxC/STEINxC; WAGRAMxD, LANUXxD, DITISxD und SASALxD/STEINxD) Prognosezahlen auf Basis der IST-Werte 2004, basierend auf den tatsächlich stattgefundenen Flugbewegungen 2002 und 2004 und unter der Annahme, dass die im Teilvertrag vereinbarten Zielwerte hinsichtlich der Pistenverteilung umgesetzt werden. Die Belegungszahlen für die Berichtsjahre 2016 und 2017 sind Ist-Werte.

Beilage XV: Erläuterungen zum Kurvenflug



Die graphische Darstellung von Verfahrenskurven in Veröffentlichungen (AIP, Jeppesen ...) ist daher nur als symbolhaft anzusehen.

Grundsätzlich werden von FB/CNS bei der Verfahrensplanung Waypoints und die Codierung so positioniert bzw. gewählt, dass eine Mehrheit der Maschinen von der Performance her den gewünschten Flugweg über Grund beschreibt.

Beilage: FMS/RNAV Verfahren

Text als integraler Bestandteil der Karten, auf denen SID's mit Korridoren eingezeichnet sind (insbesondere Darstellung der Kurvenflüge)

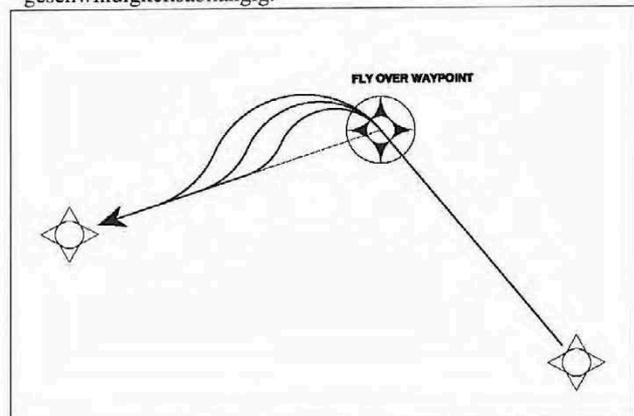
Betrifft: FMS/RNAV Verfahren; Informationen über Fragen der Verfahrensplanung hinsichtlich Limitierungen/Einschränkungen in Bezug auf die Codierbarkeit im ARINC 424 Format für die Flight Management Systeme.

1) Grundsätzlich kann man Maschinen nur im Geradeausflug zwischen zwei Waypoints mit einer bestimmten Genauigkeit „festnageln“. Ein großer Prozentsatz der heute in Verwendung befindlichen Systeme schafft eine Genauigkeit von RNP 0,3, d. h. eine maximale Abweichung von der Centerline von ca. 550 Metern. Der derzeit gültige europäische Standard für Basic-RNAV liegt bei „theoretischen“ RNP5 - einem Wert welcher von allen Maschinen bei weitem übertroffen wird. **D.h., daß der weitaus größte Teil der Flugzeuge im Geradeausflug sich direkt auf der Centerline befindet und nicht – wie aus der Karte graphisch interpretiert werden könnte – gleichmäßig in den eingezeichneten Korridoren verteilt ist.**

2) Im Kurvenflug ist ein „Festnageln“ nicht möglich weil der Kurvenradius geschwindigkeitsabhängig ist. Es stehen dem Verfahrensplaner die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung:

2.1) ARINC 424 Codierung als „TF“ Leg (Track to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

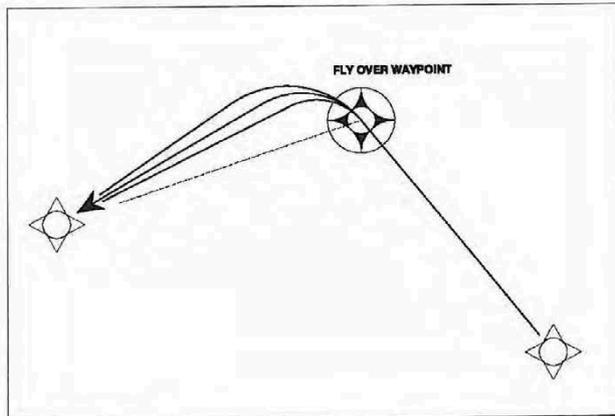
Der Kurvenflug wird vom FMS beim Passieren des Waypoints so eingeleitet, dass die Maschine auf dem nächsten nominellen Track ausrollt. Der Radius des Kurvenfluges ist geschwindigkeitsabhängig.



Beilage zum Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ 27.Mai 2003

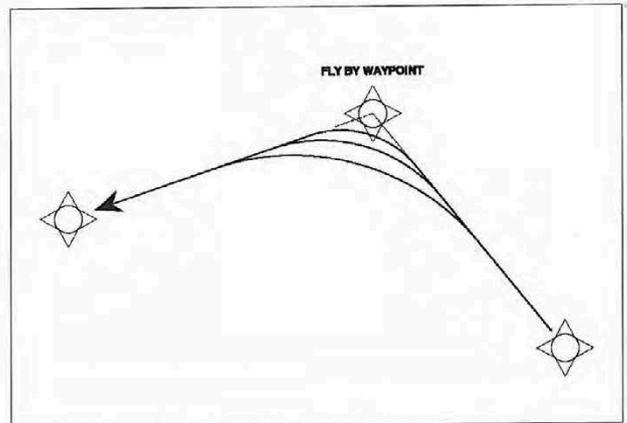
2.2) ARINC 424 Codierung als „DF“ Leg (Direct to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

Der Kurvenflug wird Geschwindigkeitsabhängig vom FMS so eingeleitet, dass die Maschine auf den nächsten Waypoint zufliegt. Der Radius des Kurvenfluges ist geschwindigkeitsabhängig.



2.3) ARINC 424 Codierung als „TF“ Leg (Track to Fix) mit FLY BY Waypoint

Der Kurvenflug wird vor dem passieren des Waypoints eingeleitet und die Maschine interceptiert den nächsten nominellen Track. Der Beginn und der Radius des Kurvenfluges sind geschwindigkeitsabhängig.



2.4) ARINC 424 Codierung als „FA“ Leg (Fix to Altitude)

Der Kurvenflug wird beim passieren einer im Verfahren verlautbarten Höhe eingeleitet und die Maschine fliegt direkt zum nächsten Waypoint. Der Beginn des Kurvenfluges ist somit vom Steiggradienten abhängig und damit variiert auch der Flugweg zum nächsten Waypoint signifikant.

Annex

Im Annex sind Vereinbarungen und Texte aus dem vergangenen Jahr festgehalten, die

- a) zum aktuellen Zeitpunkt nicht mehr relevant bzw. überholt sind;
- b) die bis heute nicht umgesetzt wurden und somit offene Themen sind

sowie Erläuterungen zum Text.

1. Bei der Änderung des Teilvertrages hinsichtlich der Belegung der damaligen SID Stockerau (Liesing) wurde damals durch die vereinbarten Verlagerungen eine Reduktion um 40% angestrebt. Die ACG ist damals von der tatsächlichen Pistenverteilung sowie von den prognostizierten zukünftigen Belegzahlen 2003 ausgegangen, während insbesondere die Wiener Bürgerinitiativen von den im Teilvertrag 2003 vereinbarten Zielwerten (63 % Piste 29) ausgegangen sind. Diese Klarstellung wird im ausdrücklichen Einvernehmen zwischen ACG und den Vertretern der Wiener Bürgerinitiativen „Gegen Abfluglärm Liesing“ und „Gegen Fluglärm Wien-Südwest“ festgehalten.

2. Transition Arrivals Nacht: Für den Landeanflug auf Piste 11 (Ausnahmefälle), 16, 29 und 34 (Ausnahmefälle) in der Nacht von 23:30 Uhr bis 05:30 Uhr wurden standardisierte Anflugrouten („Transition-Arrivals Nacht“) festgelegt. Der Anflug dieser Transition-Arrivals wurde von der ACG grundsätzlich vorgeschrieben. Somit ermöglichte die ACG im Regelfall, dass im Continuous Descent ab einer Höhe von 7.000 ft, das sind rd. 37 km vor der Piste, bis zum ILS-Intercept geflogen werden konnte. Die Einhaltung des Continuous Descent und Low Drag – Low Power Verfahrens oblag dem Piloten.

Da Verwechslungen der „Transition-Arrivals Tag“ mit „Transition-Arrivals Nacht“ erfolgten, wurden die Nachttransitions stillgelegt. Dementsprechend sind die in weiterer Folge abgebildeten Bestimmungen nicht in Kraft.

NACHTTRANSITIONS

8.1. Die Streckenführung der Nachttransitions für die Pisten 11, 16, 29 und 34 ist, wie in den Karten der Beilage XII (Piste 11), Beilage XIII (Piste 16), Beilage XIV (Piste 29) und Beilage XV (Piste 34) dargestellt, festgelegt.

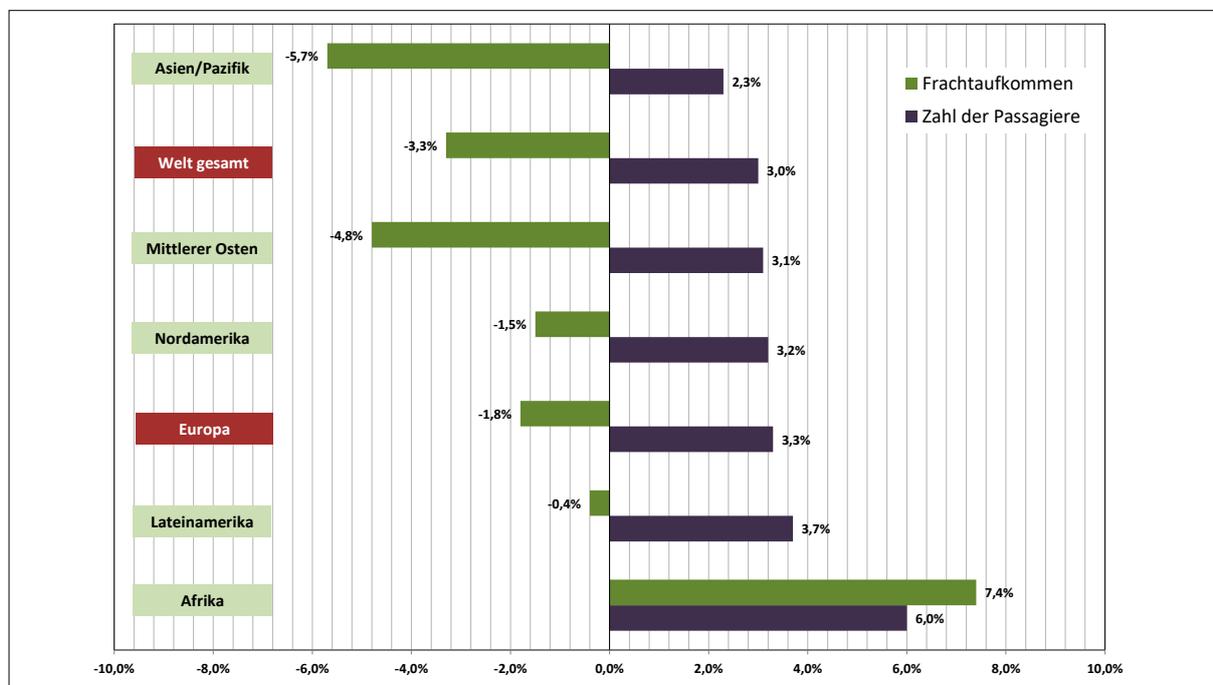
8.2. Die Nachttransitions werden zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr verbindlich, ausgenommen Sicherheitserfordernisse und besondere Wetterverhältnisse, geflogen.

8.3. In den Zeiträumen davor (22:30 Uhr bis 23:30 Uhr) und danach (05:30 Uhr bis 07:00 Uhr) sollen die Nachttransitions vorzugsweise ebenfalls befliegen werden. Erfolgt dies nicht, muss sich die ACG dafür nicht rechtfertigen.

8.4. Die Regelungen aus Pkt. 8.2. und 8.3. gelten für die aus Ungarn kommenden Nachttransitions auf die Piste 29 ab dem Wegpunkt WW831.

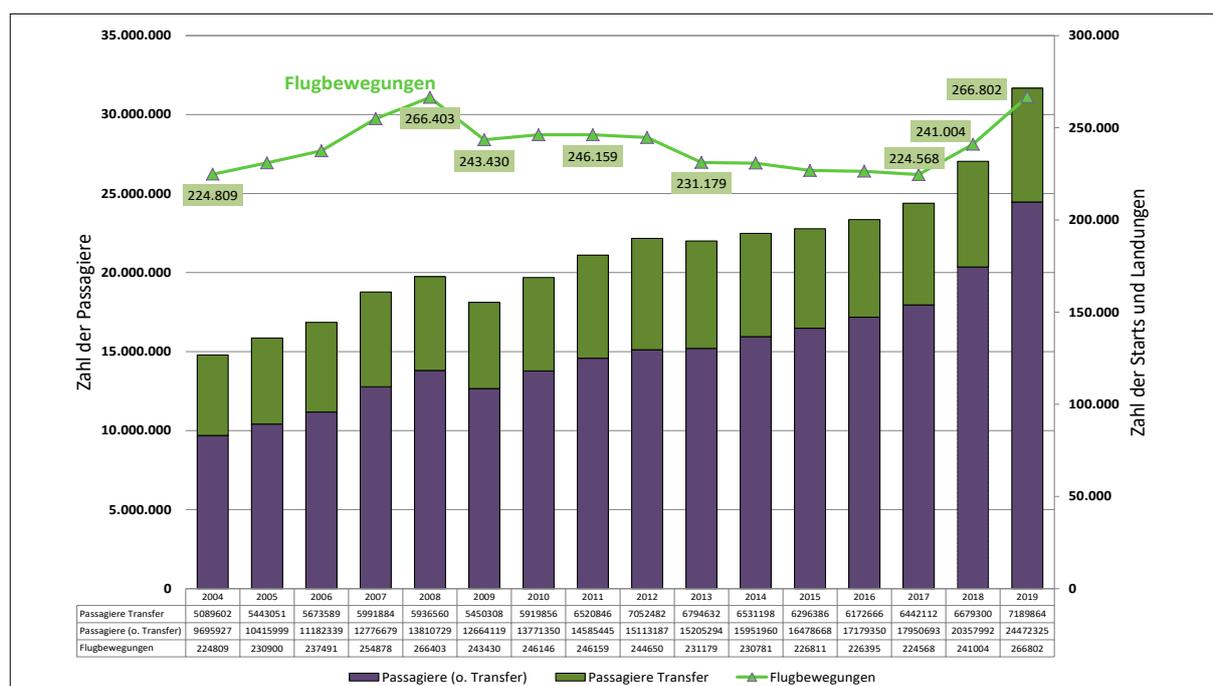
KAPITEL 2 – FLUGVERKEHR NATIONAL/INTERNATIONAL 2019

ABB. 2.01: ENTWICKLUNG DES PASSAGIER- UND FRACHTAUFKOMMENS – VERGLEICH 2018/2019



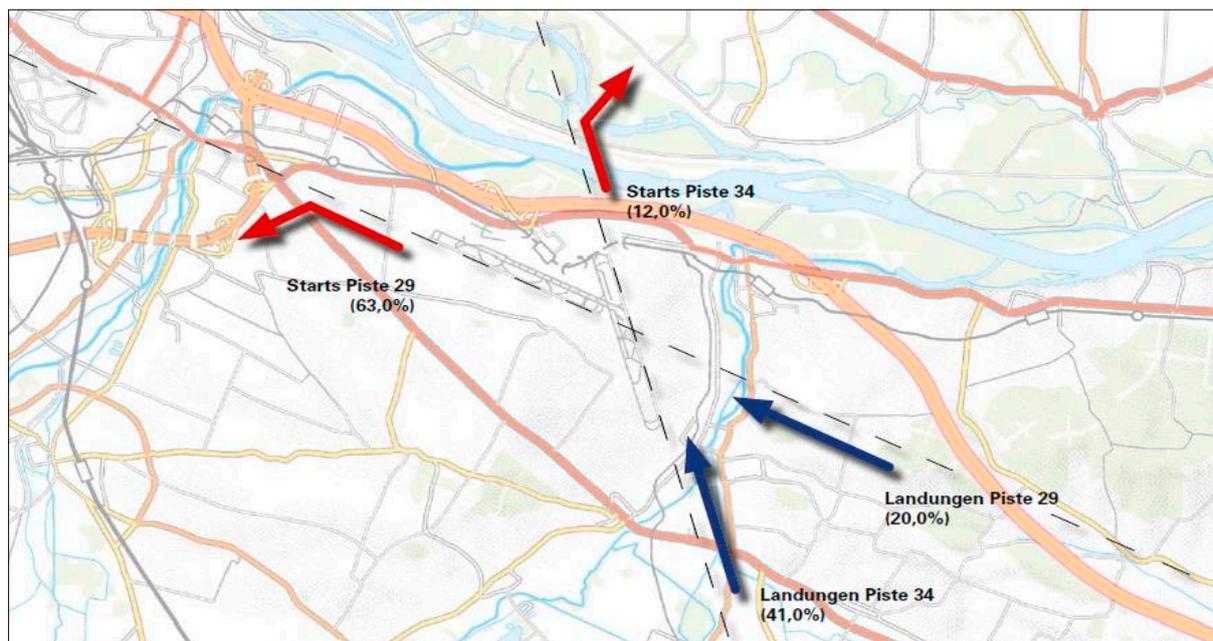
Quelle: SRS Analyser, IATA, ADV, ACI, BDV

ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2019



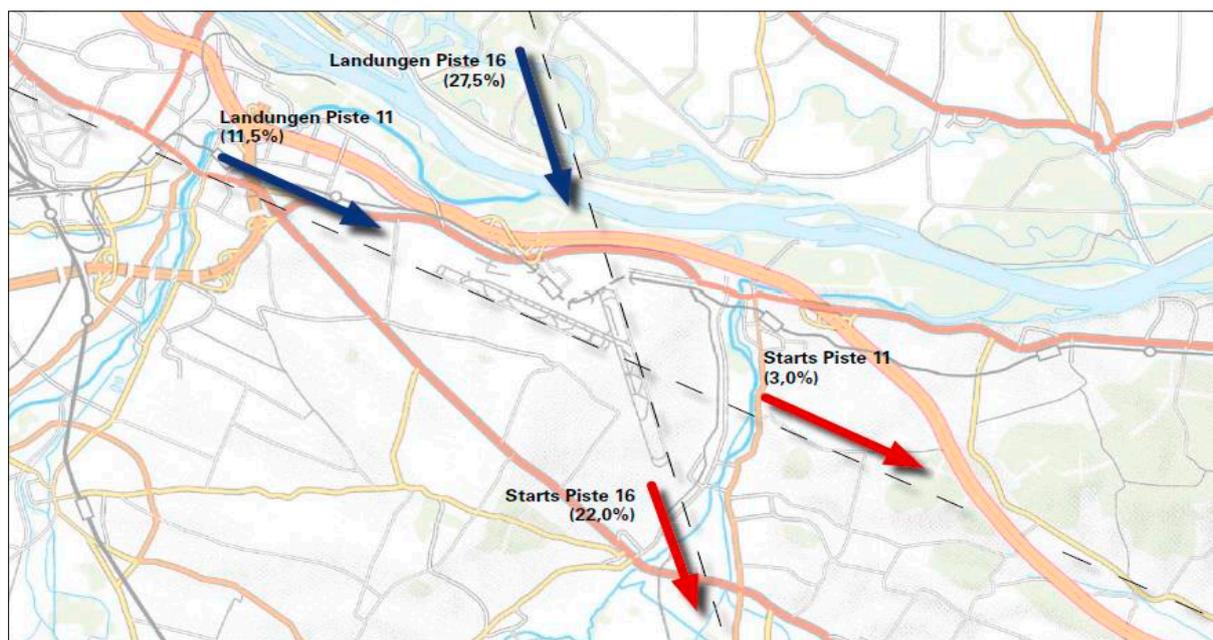
Quelle: FWAG (2020)

ABB. 2.03: PISTENNUTZUNG BEI WESTWIND UND WINDSTILLE – TAG



Anmerkung: in Klammer sind die Zielwerte des Pistenverteilungsplans angeführt, die nach Möglichkeit innerhalb eines Kalenderjahres erreicht werden sollten. Quelle: Dialogforum (2020)

ABB. 2.04: PISTENNUTZUNG BEI SÜD/OSTWIND – TAG



Anmerkung: in Klammer sind die Zielwerte des Pistenverteilungsplans angeführt, die nach Möglichkeit innerhalb eines Kalenderjahres erreicht werden sollten. Quelle: Dialogforum (2020)

TAB. 2.01: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000/2010–2019

| Flugbewegungen L/C | TAG 06:00 - 22:00 | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Landungen | | | | | | | | | | | |
| Piste 11 | 14.061 | 16.341 | 15.427 | 12.801 | 13.736 | 16.600 | 13.894 | 12.215 | 10.963 | 18.964 | 19.302 |
| Piste 16 | 22.923 | 28.939 | 34.228 | 31.437 | 26.147 | 8.155 | 28.403 | 29.583 | 25.929 | 27.309 | 30.077 |
| Piste 29 | 12.858 | 10.519 | 9.665 | 9.375 | 10.227 | 31.570 | 8.387 | 6.066 | 7.564 | 6.839 | 7.778 |
| Piste 34 | 35.481 | 56.362 | 51.955 | 58.423 | 54.826 | 48.006 | 52.027 | 54.801 | 57.942 | 55.691 | 61.467 |
| Starts | | | | | | | | | | | |
| Piste 11 | 4.559 | 1.245 | 1.327 | 827 | 1.921 | 1.350 | 1.497 | 1.046 | 1.069 | 2.167 | 1.664 |
| Piste 16 | 21.553 | 22.685 | 22.828 | 21.133 | 20.114 | 69.578 | 22.059 | 21.486 | 17.976 | 26.462 | 27.584 |
| Piste 29 | 62.392 | 78.076 | 79.176 | 79.021 | 73.262 | 25.710 | 68.141 | 68.435 | 68.973 | 68.405 | 83.369 |
| Piste 34 | 428 | 13.739 | 13.501 | 15.066 | 13.794 | 12.269 | 15.591 | 16.186 | 17.344 | 15.157 | 12.103 |
| GESAMT TAG | 174.255 | 227.906 | 228.107 | 228.083 | 214.027 | 213.238 | 209.999 | 209.818 | 207.760 | 220.994 | 243.344 |

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2010–2019

| Flugbewegungen L/C | NACHT 22:00 - 06:00 | | | | | | | | | | |
|---------------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Landungen | | | | | | | | | | | |
| Piste 11 | 334 | 31 | 2 | 24 | 326 | 34 | 3 | 1 | 0 | 1 | 18 |
| Piste 16 | 1.894 | 2.776 | 2.876 | 2.391 | 1.937 | 3.331 | 3.415 | 3.272 | 2.434 | 3.557 | 4.780 |
| Piste 29 | 5.553 | 7.860 | 8.566 | 7.700 | 7.944 | 7.484 | 7.121 | 6.118 | 7.400 | 8.050 | 9.734 |
| Piste 34 | 135 | 236 | 362 | 179 | 444 | 209 | 151 | 1.145 | 54 | 93 | 247 |
| Starts | | | | | | | | | | | |
| Piste 11 | 816 | 860 | 694 | 400 | 847 | 893 | 842 | 518 | 727 | 1.124 | 940 |
| Piste 16 | 150 | 140 | 66 | 238 | 79 | 129 | 107 | 608 | 92 | 122 | 207 |
| Piste 29 | 3.258 | 6.195 | 5.314 | 5.523 | 5.334 | 5.365 | 5.091 | 4.225 | 6.098 | 6.979 | 7.414 |
| Piste 34 | 77 | 141 | 170 | 109 | 240 | 98 | 79 | 686 | 3 | 83 | 114 |
| GESAMT NACHT | 12.217 | 18.239 | 18.050 | 16.564 | 17.151 | 17.543 | 16.809 | 16.573 | 16.808 | 20.009 | 23.454 |

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2019

| VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN | | | | | | |
|--|-------------------|--------------|--------------|---------------|------------------------|-------------------------|
| Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert) | 01.01.-31.12.2019 | | | | Jahreszielwert SOLL | Differenz Ist/Soll*) |
| | TAG | ABEND | NACHT | SUMME | | |
| | 06:00-19:00h | 19:00-22:00h | 22:00-06:00h | IST | | |
| Landungen | | | | | | |
| Piste 11 | 12,8% | 2,0% | 0,0% | 14,8% | 11,5% | -3,3% |
| Piste 16 | 16,6% | 5,8% | 3,5% | 25,9% | 27,5% | 1,6% |
| Piste 29 | 2,4% | 3,4% | 7,2% | 13,0% | 20,0% | 7,0% |
| Piste 34 | 38,9% | 7,3% | 0,2% | 46,3% | 41,0% | -5,3% |
| Summe ARR | 70,6% | 18,4% | 10,9% | 100,0% | 100,0% | |
| Starts | | | | | | |
| Piste 11 | 0,8% | 0,5% | 0,7% | 2,0% | 3,0% | 1,0% |
| Piste 16 | 18,1% | 3,0% | 0,1% | 21,3% | 22,0% | 0,7% |
| Piste 29 | 50,1% | 12,6% | 5,4% | 68,2% | 63,0% | -5,2% |
| Piste 34 | 7,5% | 0,9% | 0,1% | 8,5% | 12,0% | 3,5% |
| Summe DEP | 76,6% | 17,0% | 6,4% | 100,0% | 100,0% | |
| Gesamtsumme | 73,6% | 17,7% | 8,7% | 100,0% | | |

Anmerkung: *) gibt an, um wieviel der IST-Wert erhöht/ gesenkt werden muss, um den ZIEL-Wert zu erreichen.

| Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert) | 01.01.-31.12.2019 | | | |
|--|-------------------|---------------|---------------|----------------|
| | TAG | ABEND | NACHT | SUMME |
| | 06:00-19:00h | 19:00-22:00h | 22:00-06:00h | IST |
| Landungen | | | | |
| Piste 11 | 17.988 | 2.806 | 19 | 20.813 |
| Piste 16 | 23.353 | 8.130 | 4.966 | 36.449 |
| Piste 29 | 3.404 | 4.734 | 10.133 | 18.271 |
| Piste 34 | 54.708 | 10.284 | 251 | 65.243 |
| Summe ARR | 99.453 | 25.954 | 15.369 | 140.776 |
| Starts | | | | |
| Piste 11 | 1.127 | 713 | 1.008 | 2.848 |
| Piste 16 | 25.488 | 4.216 | 209 | 29.913 |
| Piste 29 | 70.555 | 17.741 | 7.663 | 95.959 |
| Piste 34 | 10.586 | 1.318 | 117 | 12.021 |
| Summe DEP | 107.756 | 23.988 | 8.997 | 140.741 |
| Gesamtsumme | 207.209 | 49.942 | 24.366 | 281.517 |

*) BEMERKUNGEN ZUM JAHRES-ZIELWERT:

Gemäß Teilvertrag beinhalten die Zielwerte die prozentuelle Pistenverteilung auf Basis der Flugbewegungen aus 2005. Es ist zu berücksichtigen, dass bei der Verteilung der LFZ folgende Einschränkungen gegeben sind, die eine „freie“ Verteilung nicht ermöglichen: Durch die Windrichtung ist die Nutzung bestimmter Pistenrichtungen erforderlich. Da Veränderungen der Windrichtungsverteilung und der Destinationen zu 2005 anzunehmen sind, ist daher nicht auszuschließen, dass aus vorgenannten Gründen Abweichungen auftreten können. Die angeführten Zielwerte aus 2005 beziehen sich immer auf das gesamte Jahr, nicht auf einzelne Monate.

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2019 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16)

| VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN | | | | |
|--|-----------------------------|---------------|---------------|--------------|
| Abflugstrecken je Pistenrichtung | kumuliert 01.01.-31.12.2019 | | Näherungswert | |
| | Anzahl | Anteil in % | 2005 | |
| DEP 11 | ADAMA1A | 329 | 0,2 | n. v. |
| | ARSIN1A | 376 | 0,3 | n. v. |
| | DITIS2A | 42 | 0,0 | n. v. |
| | DITIS3A | 53 | 0,0 | n. v. |
| | IMVOB3A | 252 | 0,2 | n. v. |
| | IRGOT1A | 212 | 0,2 | n. v. |
| | KOXER1A | 241 | 0,2 | n. v. |
| | LANUX2A | 130 | 0,1 | n. v. |
| | LANUX3A | 156 | 0,1 | n. v. |
| | LEDVA2A | 37 | 0,0 | n. v. |
| | LEDVA3A | 72 | 0,1 | n. v. |
| | LUGEM1A | 15 | 0,0 | n. v. |
| | MEDIX1A | 320 | 0,2 | n. v. |
| | ODSUD1A | 241 | 0,2 | n. v. |
| | OSMOD1A | 103 | 0,1 | n. v. |
| | OSPEN2A | 27 | 0,0 | n. v. |
| | RUPET1A | 31 | 0,0 | n. v. |
| | SNU2A | 1 | 0,0 | n. v. |
| | SOVIL1A | 50 | 0,0 | n. v. |
| | STEIN2A | 160 | 0,1 | n. v. |
| SUMME DEP 11 | 2.848 | 2,0% | 3,0% | |
| DEP 16 | ADAMA1B | 2.897 | 2,1 | n. v. |
| | ARSIN1B | 2.850 | 2,0 | n. v. |
| | DITIS2B | 1.154 | 0,8 | n. v. |
| | KOXER1B | 3.181 | 2,3 | n. v. |
| | LANUX5B | 2.859 | 2,0 | n. v. |
| | LEDVA2B | 1.574 | 1,1 | n. v. |
| | LUGEM2B | 1.627 | 1,2 | n. v. |
| | MEDIX2B | 4.083 | 2,9 | n. v. |
| | OSPEN5B | 2.109 | 1,5 | n. v. |
| | RUPET2B | 2.386 | 1,7 | n. v. |
| | SNU4B | 13 | 0,0 | n. v. |
| | SOVIL2B | 3.287 | 2,3 | n. v. |
| | STEIN4B | 1.891 | 1,3 | n. v. |
| | WGM7B | 2 | 0,0 | n. v. |
| | SUMME DEP 16 | 29.913 | 21,3% | 22,0% |

.... Tagabflugrouten, die ausschließlich in der Zeit von 07:00h - 21:00h loc freigegeben werden

....Nachtabflugrouten, die ausschließlich in der Zeit von 21:00h - 07:00h loc freigegeben werden dürfen

....Tagabflugrouten die auch in der Zeit von 21:00 - 07:00h freigegeben werden dürfen (für Piste 16/34 nur in Ausnahmefällen bei Nichtverfügbarkeit von Piste 11/29!)

n.v. Nicht verfügbar, da SID im Jahr 2005 nicht existend

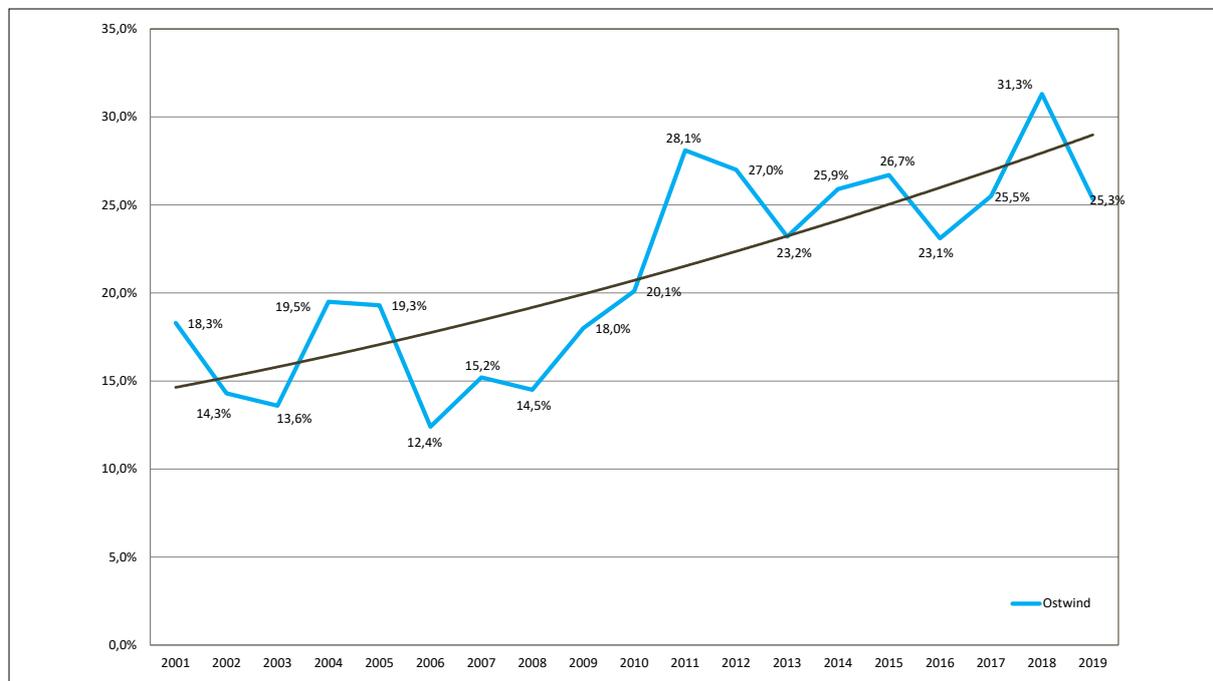
Quelle: FWAG (2020)

TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2019 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34)

| VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN | | | | |
|--|-----------------------------|---------------|---------------|-------|
| Abflugstrecken je Pistenrichtung | kumuliert 01.01.-31.12.2019 | | Näherungswert | |
| | Anzahl | Anteil in % | 2005 | |
| DEP 29 | ADAMA2C | 3.154 | 2,2 | n. v. |
| | AGMIM2C | 1.485 | 1,1 | n. v. |
| | ARSIN1C | 7.677 | 5,5 | n. v. |
| | ASPIB2C | 1.905 | 1,4 | n. v. |
| | DITIS1C | 4.361 | 3,1 | n. v. |
| | EL SIS1C | 1.054 | 0,7 | n. v. |
| | EMKOG3C | 1.507 | 1,1 | n. v. |
| | EWUKE1C | 1.631 | 1,2 | n. v. |
| | IMVOB3C | 2.182 | 1,6 | n. v. |
| | IRGOT2C | 1.687 | 1,2 | n. v. |
| | KOXER1C | 3.811 | 2,7 | n. v. |
| | LANUX2C | 6.767 | 4,8 | n. v. |
| | LEDVA3C | 2.135 | 1,5 | n. v. |
| | LUGEM1C | 5.165 | 3,7 | n. v. |
| | MEDIX1C | 11.027 | 7,8 | n. v. |
| | ODSUD2C | 1.831 | 1,3 | n. v. |
| | OSMOD2C | 802 | 0,6 | n. v. |
| | OSPEN4C | 7.206 | 5,1 | n. v. |
| | OTGAR2C | 1.919 | 1,4 | n. v. |
| | RUPET2C | 8.592 | 6,1 | n. v. |
| | SNU2C | 32 | 0,0 | n. v. |
| | SOVIL1C | 9.818 | 7,0 | n. v. |
| | SOVIL1X | 1.114 | 0,8 | n. v. |
| | STEIN3C | 5.372 | 3,8 | n. v. |
| | UMSUM2C | 758 | 0,5 | n. v. |
| | UNGUT2C | 2.043 | 1,5 | n. v. |
| | VABGU2C | 556 | 0,4 | n. v. |
| | WGM8C | 368 | 0,3 | n. v. |
| SUMME DEP 29 | 95.959 | 68,2% | 63,0% | |
| DEP 34 | ADAMA1D | 2.365 | 1,7 | n. v. |
| | ARSIN1D | 33 | 0,0 | n. v. |
| | DITIS2D | 2.374 | 1,7 | n. v. |
| | EMKOG3D | 22 | 0,0 | n. v. |
| | EWUKE1D | 33 | 0,0 | n. v. |
| | IMVOB3D | 21 | 0,0 | n. v. |
| | IRGOT2D | 18 | 0,0 | n. v. |
| | KOXER1D | 2.766 | 2,0 | n. v. |
| | LANUX6D | 3.135 | 2,2 | n. v. |
| | LEDVA4D | 1.040 | 0,7 | n. v. |
| | LUGEM1D | 14 | 0,0 | n. v. |
| | MEDIX1D | 25 | 0,0 | n. v. |
| | ODSUD2D | 18 | 0,0 | n. v. |
| | OSMOD2D | 12 | 0,0 | n. v. |
| | OSPEN3D | 36 | 0,0 | n. v. |
| | OTGAR2D | 24 | 0,0 | n. v. |
| | RUPET2D | 16 | 0,0 | n. v. |
| | SOVIL1D | 28 | 0,0 | n. v. |
| | STEIN3D | 14 | 0,0 | n. v. |
| | WGM5D | 27 | 0,0 | n. v. |
| SUMME DEP 34 | 12.021 | 8,5% | 12,0% | |
| GESAMT | 140.741 | 100,0% | | |

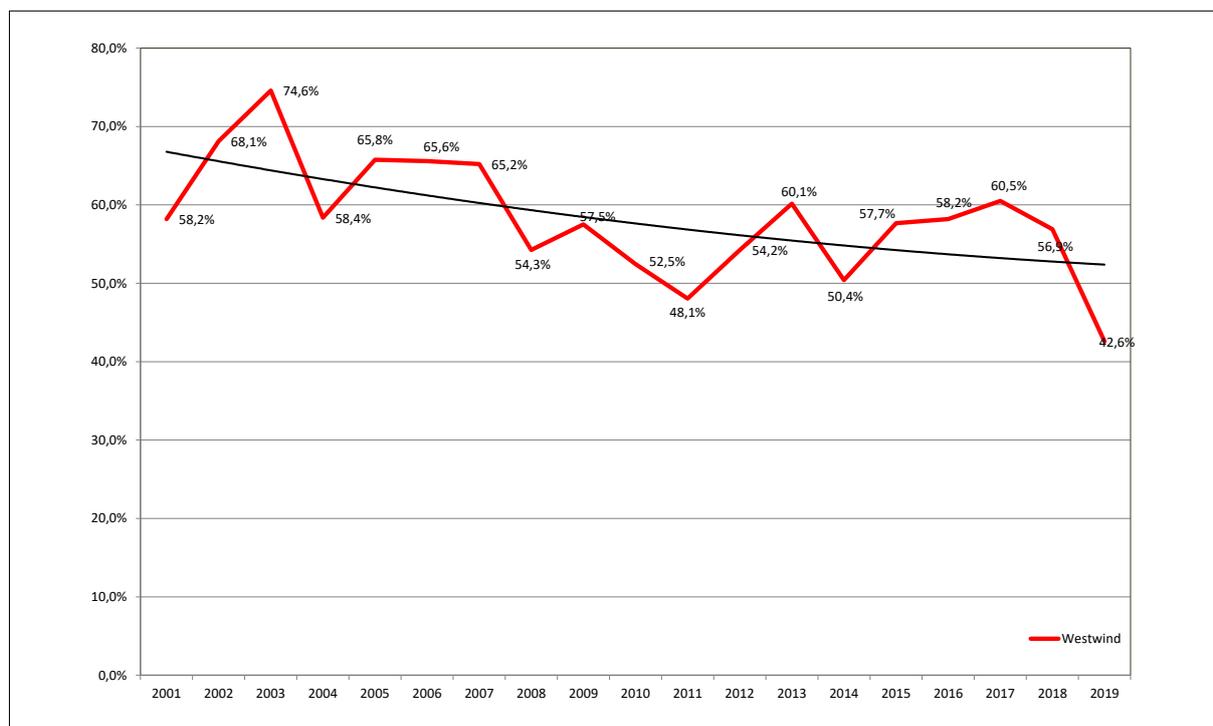
Quelle: FWAG (2020)

ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2019 OSTWIND



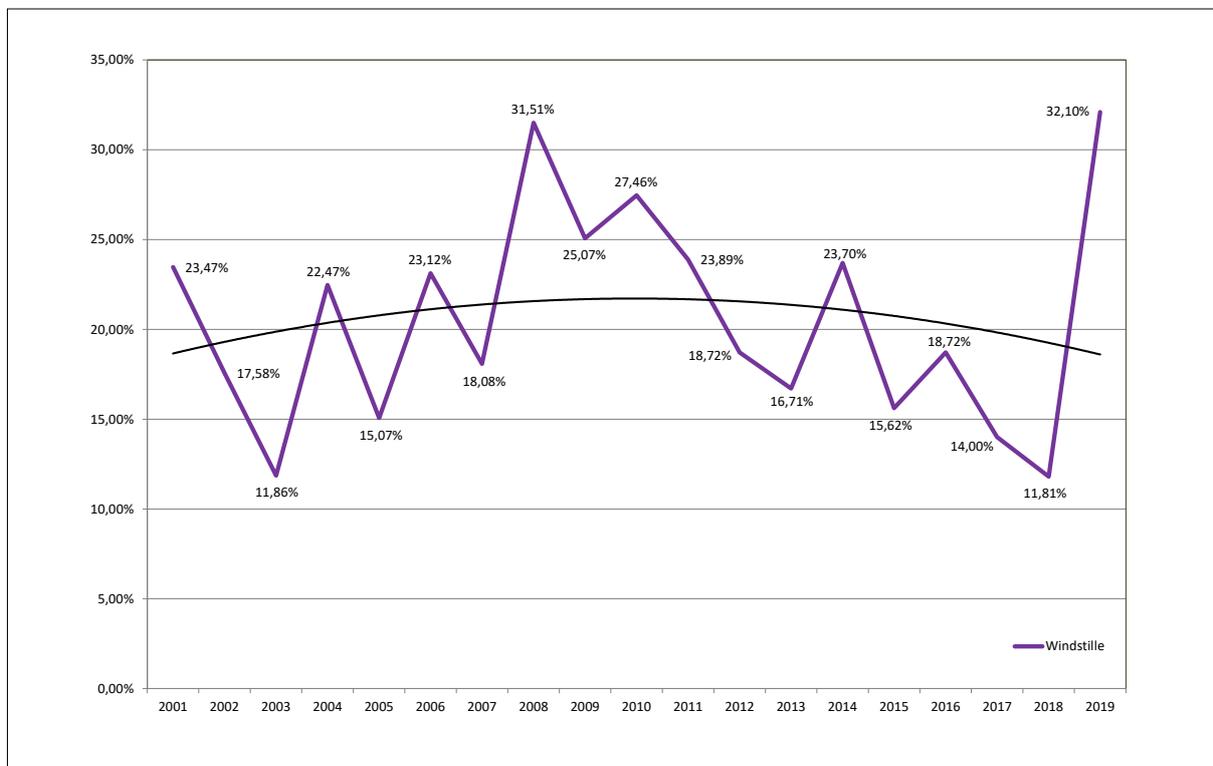
Quelle: ACG (2020)

ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2019 WESTWIND



Quelle: ACG (2020)

ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2019 WINDSTILLE



Quelle: ACG (2020)

KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN

TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2019 – ERFÜLLUNGSGRAD DER ATC-VEREINBARUNGEN

| Prüfgegenstand | Anflüge / Landungen 2019 gesamt | | | | | | | | | | | | | Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in % | in % der Anflüge gesamt |
|--|---------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|---------------------------------------|-------------------------|
| | JAN | FEB | MAR | APR | MAI | JUN | JUL | AUG | SEP | OKT | NOV | DEZ | Summe | | |
| Anflüge / Landungen gesamt | | | | | | | | | | | | | | | 140.776 |
| Abweichung Piste | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 289 | 41 | 0 | 0 | 0 | 34 | 402 | 99,71% | 0,29% |
| Pilot Anforderung | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100,00% | 0,00% |
| Wetter / Wartung / Sperre | 25 | - | - | - | - | 13 | 282 | 41 | - | - | - | 34 | 395 | 99,72% | 0,28% |
| ATC Anweisung | - | - | - | - | - | - | 7 | - | - | - | - | - | 7 | 100,00% | 0,00% |
| Einfädeln Anflüge < 3/6 nm. | 116 | 138 | 143 | 100 | 98 | 155 | 141 | 133 | 175 | 112 | 97 | 114 | 1.522 | 98,92% | 1,08% |
| Sichtanflüge | 111 | 129 | 124 | 93 | 89 | 144 | 123 | 110 | 148 | 105 | 91 | 102 | 1.369 | 99,03% | 0,97% |
| AUA Sichtanflüge | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100,00% | 0,00% |
| ATC Anweisung | 5 | 9 | 19 | 7 | 9 | 11 | 18 | 23 | 27 | 7 | 6 | 12 | 153 | 99,90% | 0,11% |
| Prüfgegenstand | Abflüge / Starts 2019 gesamt | | | | | | | | | | | | | Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in % | in % der Abflüge gesamt |
| | JAN | FEB | MAR | APR | MAI | JUN | JUL | AUG | SEP | OKT | NOV | DEZ | Summe | | |
| Abflüge / Starts gesamt | | | | | | | | | | | | | | | 140.741 |
| Abweichungen Piste/SID | 20 | 4 | 3 | 89 | 20 | 2 | 217 | 4 | 81 | 34 | 76 | 40 | 590 | 99,58% | 0,42% |
| Pilot / bordseitig | 1 | 2 | 1 | 1 | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | 7 | 100,00% | 0,00% |
| Wetter / Sperre / Andere | 19 | 2 | 2 | 86 | 20 | 1 | 217 | 3 | 80 | 34 | 75 | 38 | 577 | 99,59% | 0,41% |
| ATC Anweisung | - | - | - | 2 | - | 1 | - | - | - | - | 1 | 2 | 6 | 100,00% | 0,00% |
| Korridore Starts < 6/10 Tft. | 249 | 271 | 231 | 294 | 532 | 672 | 613 | 729 | 552 | 343 | 279 | 341 | 5.106 | 96,37% | 3,63% |
| Pilot / bordseitig | 0 | 2 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 99,99% | 0,01% |
| Wetter / Luftraumsperre | 6 | 22 | 26 | 56 | 287 | 392 | 377 | 503 | 211 | 60 | 16 | 9 | 1.965 | 98,60% | 1,40% |
| ATC gemäß Teilvertrag | 219 | 223 | 197 | 230 | 230 | 235 | 225 | 211 | 275 | 261 | 238 | 282 | 2.826 | 97,99% | 2,01% |
| ATC nicht gemäß Teilvertrag | 24 | 24 | 7 | 7 | 12 | 45 | 11 | 15 | 65 | 22 | 25 | 50 | 307 | 99,78% | 0,22% |

Quelle: ACG (2020)

TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2019

| Piste (Landungen / Starts) | Zielwert | IST 2019 | Anzahl 2019 | Anzahl 2018 | Veränderung 2018 / 2019 | |
|------------------------------|--------------------|---------------|----------------|----------------|-------------------------|-------------|
| | Prozent von gesamt | | absolut | absolut | absolut | in % |
| Landungen (Arrivals) | | | | | | |
| Piste 11 | 11,5% | 14,8% | 20.813 | 20.521 | 292 | 1,4% |
| Piste 16 | 27,5% | 25,9% | 36.449 | 32.389 | 4.060 | 12,5% |
| Piste 29 | 20,0% | 13,0% | 18.271 | 15.669 | 2.602 | 16,6% |
| Piste 34 | 41,0% | 46,3% | 65.243 | 59.461 | 5.782 | 9,7% |
| Landungen gesamt | 100,0% | 100,0% | 140.776 | 128.040 | 12.736 | 9,9% |
| Starts (Departures) | | | | | | |
| Piste 11 | 3,0% | 2,0% | 2.848 | 3.684 | - 836 | -22,7% |
| Piste 16 | 22,0% | 21,3% | 29.913 | 30.227 | - 314 | -1,0% |
| Piste 29 | 63,0% | 68,2% | 95.959 | 80.573 | 15.386 | 19,1% |
| Piste 34 | 12,0% | 8,5% | 12.021 | 13.538 | - 1.517 | -11,2% |
| Starts gesamt | 100,0% | 100,0% | 140.741 | 128.022 | 12.719 | 9,9% |
| Flugbewegungen gesamt | | | 281.517 | 256.062 | 25.455 | 9,9% |

Quelle: FWAG/ACG (2020)

**TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE 2019 –
DETAILANALYSE**

| Abflüge / Abweichungen | Flugbewegungen | Anteil an insgesamt (%) |
|---|----------------|-------------------------|
| Abflüge gesamt | 128.022 | 100,00% |
| Abflüge gemäß Teilvertrag | 127.715 | 99,76% |
| Abweichungen Pilot bordseitig | 8 | 0,01% |
| Abweichungen ATC gemäß Teilvertrag | 2.826 | 2,21% |
| Abweichungen Wetter / Luftraumsperrungen | 1.965 | 1,53% |
| Abweichungen ATC nicht gemäß Teilvertrag | 307 | 0,24% |
| Vorzeitiges Verlassen des Korridors | 5.106 | 3,99% |

Quelle: FWAG/ACG (2020)

**TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2019 –
GESAMTERGEBNIS STARTS**

| Starts / Abflüge | Anzahl | in % gesamt Nacht |
|---|---------------|-------------------|
| Abflüge Piste 11 | 2.540 | 11,15% |
| Abflüge Piste 16* | 477 | 2,09% |
| Abflüge Piste 29 | 19.504 | 85,63% |
| Abflüge Piste 34* | 256 | 1,12% |
| Abflüge gesamt Nacht | 22.777 | 100,00% |
| Abflüge ges. gem. TV (ohne Abw. gem. TV) | 22.209 | 97,51% |
| Abweichungen gemäß Teilvertrag | 568 | 2,49% |
| Einhaltung Vereinb. nächtl. Anflüge | 22.773 | 99,98% |
| Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag | 4 | 0,02% |
| Abweichungen nicht gem. TV pro Nacht | 0,01 | |

*) Diese Pistenrichtungen werden während der Nacht 21:00 bis 07:00 Uhr nur bei Zutreffen der Ausnahmen entsprechend Teilvertrag freigegeben.

Anmerkung: TV ... Teilvertrag

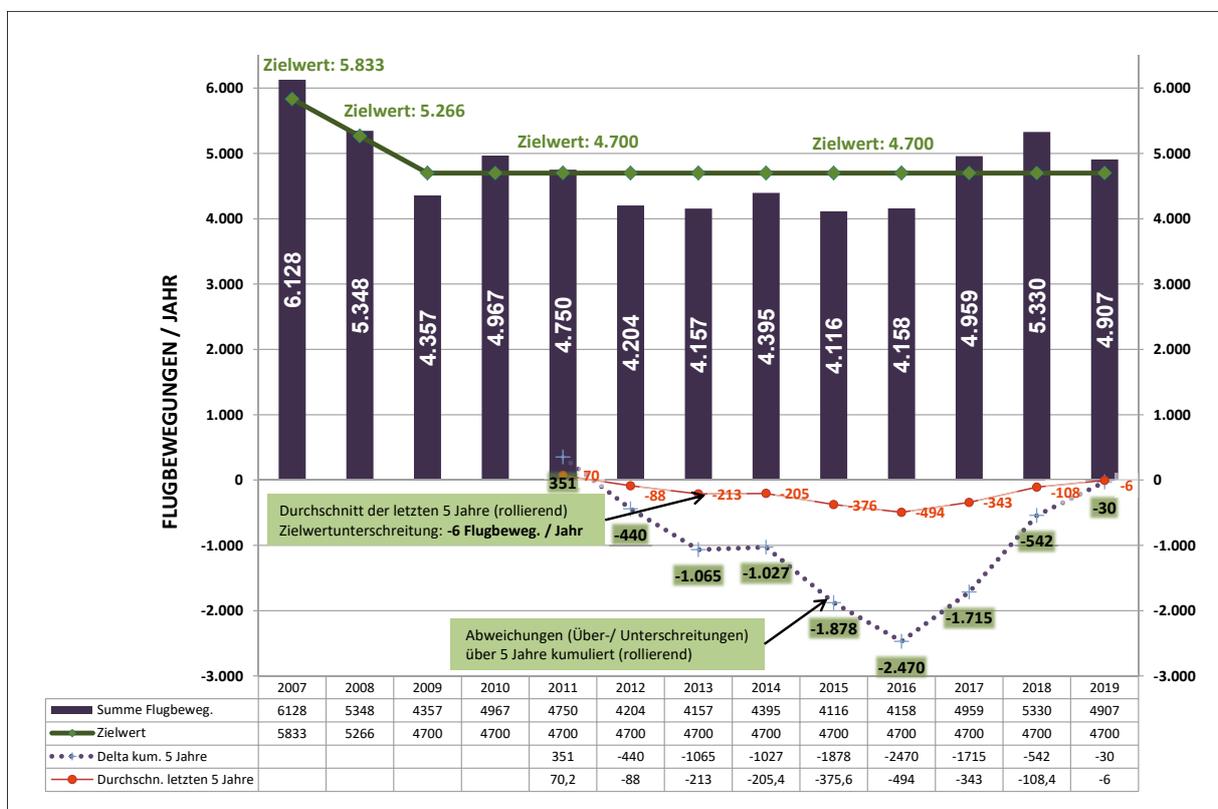
Quelle: FWAG/ACG (2020)

TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2019 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN

| Landungen / Anflüge | Anzahl | in % gesamt Nacht |
|---|---------------|-------------------|
| Anflüge Piste 11* | 33 | 0,13% |
| Anflüge Piste 16 | 8.669 | 33,71% |
| Anflüge Piste 29 | 16.456 | 63,98% |
| Anflüge Piste 34* | 561 | 2,18% |
| Anflüge gesamt Nacht | 25.719 | 100,00% |
| Anflüge ges. gem. TV (ohne Abw. gem. TV) | 25.324 | 98,46% |
| Abweichungen gemäß Teilvertrag | 395 | 1,54% |
| Einhaltung Vereinb. nächtl. Anflüge | 25.712 | 99,97% |
| Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag | 7 | 0,03% |
| Abweichungen nicht gem. TV pro Nacht | 0,02 | |

*) Diese Pistenrichtungen werden während der Nacht 21:00 bis 07:00 Uhr nur bei Zutreffen der Ausnahmen entsprechend Teilvertrag freigegeben. Anmerkung: TV ... Teilvertrag

Quelle: FWAG/ACG (2020)

ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2019


Anmerkung: als Nachtkernzeit gilt lt. Mediationsvertrag der Zeitraum zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr

Quelle: SCA/FWAG (2020)

TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2019

| Anflüge / Landungen | Anzahl | in % v. insgesamt |
|----------------------------------|----------------|-------------------|
| Anflüge Gesamt | 140.776 | 100,00% |
| ATC-Anweisung | 153 | 0,11% |
| Anflüge gemäß Teilvertrag | 140.615 | 99,89% |
| Anflüge < 3nm/6nm | 1.522 | 1,08% |
| Anzahl Sichtanflüge | 1.369 | 0,97% |
| Pro Tag | 3,8 | |

Quelle: FWAG/ACG (2020)

TAB. 3.07: CONTINUOUS DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2018/2019

| Piste | kein CDA | | Level Flight mit Geschwind.Reduk | | CDA | | SUMME | |
|-----------------------|--------------|--------------|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | Anzahl | in % v. ges. | Anzahl | in % v. ges. | Anzahl | in % v. ges. | Anzahl | in % v. ges. |
| Landungen 2019 | | | | | | | | |
| Piste 11 | 8 | 0,1% | 1 | 0,0% | 10 | 0,1% | 19 | 0,1% |
| Piste 16 | 2.070 | 13,5% | 595 | 3,9% | 2.301 | 15,0% | 4.966 | 32,3% |
| Piste 29 | 4.693 | 30,5% | 1.391 | 9,1% | 4.049 | 26,3% | 10.133 | 65,9% |
| Piste 34 | 90 | 0,6% | 47 | 0,3% | 114 | 0,7% | 251 | 1,6% |
| GESAMT | 6.861 | 44,6% | 2.034 | 13,2% | 6.474 | 42,1% | 15.369 | 100,0% |
| Landungen 2018 | | | | | | | | |
| Piste 11 | 3 | 0,0% | | 0,0% | 4 | 0,0% | 7 | 0,1% |
| Piste 16 | 1.664 | 13,5% | 394 | 3,2% | 1.679 | 13,6% | 3.737 | 30,3% |
| Piste 29 | 4.175 | 33,9% | 1.074 | 8,7% | 3.239 | 26,3% | 8.488 | 68,8% |
| Piste 34 | 40 | 0,3% | 16 | 0,1% | 44 | 0,4% | 100 | 0,8% |
| GESAMT | 5.882 | 47,7% | 1.484 | 12,0% | 4.966 | 40,3% | 12.332 | 100,0% |

CDA-Analyse für den Bereich von 7000 ft bis 500 ft vor dem Aufsetzen

Anteil bezogen auf die Pistenrichtung

Quelle: FWAG/ACG (2020)

TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2010–2019

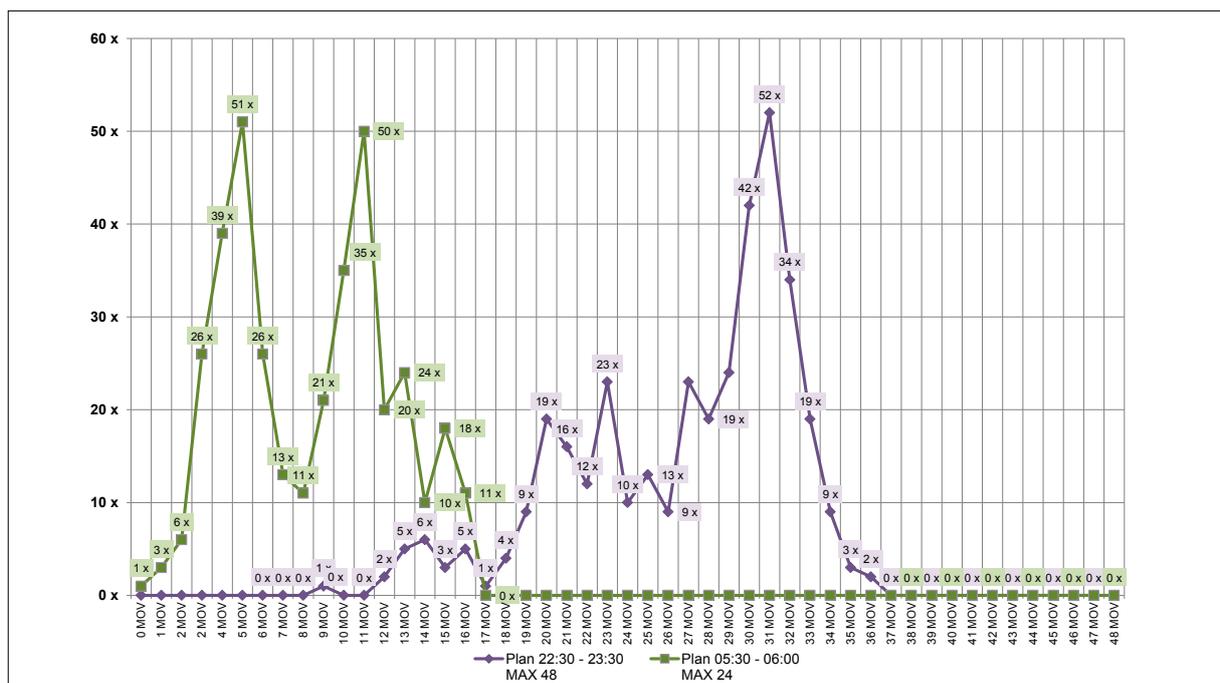
| Monate | Piste 29 ohne WGM8C *) | Piste 34 inkl. WGM8C **) | Jahr | Piste 29 ohne WGM8C ^{*)} | Piste 34 inkl. WGM8C ^{**)} |
|------------------------|---|--------------------------|-------------|---|-------------------------------------|
| | Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in % | | | Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in % | |
| Jänner | 63,3% | 36,7% | 2010 | 70,1% | 29,4% |
| Februar | 53,8% | 46,2% | 2011 | 69,2% | 30,8% |
| März | 63,4% | 36,6% | 2012 | 65,2% | 34,9% |
| April | 58,3% | 41,7% | 2013 | 64,2% | 35,8% |
| Mai | 63,9% | 36,1% | 2014 | 66,0% | 34,0% |
| Juni | 61,5% | 38,5% | 2015 | 57,4% | 42,6% |
| Juli | 60,9% | 39,1% | 2016 | 58,1% | 41,9% |
| August | 68,5% | 31,5% | 2017 | 54,3% | 45,7% |
| September | 68,7% | 31,3% | 2018 | 59,3% | 40,7% |
| Oktober | 77,2% | 22,8% | 2019 | 65,6% | 34,4% |
| November | 78,5% | 21,5% | | | |
| Dezember | 79,8% | 20,2% | | | |
| Gesamtjahr 2019 | 65,6% | 34,4% | | | |

*) Starts 29 auf den SIDs DITIS1C, LANUX2C, LEDVA3C

**) Starts 34 auf den SIDs DITIS1D, LANUX5D, LEDVA3D, WGM5D

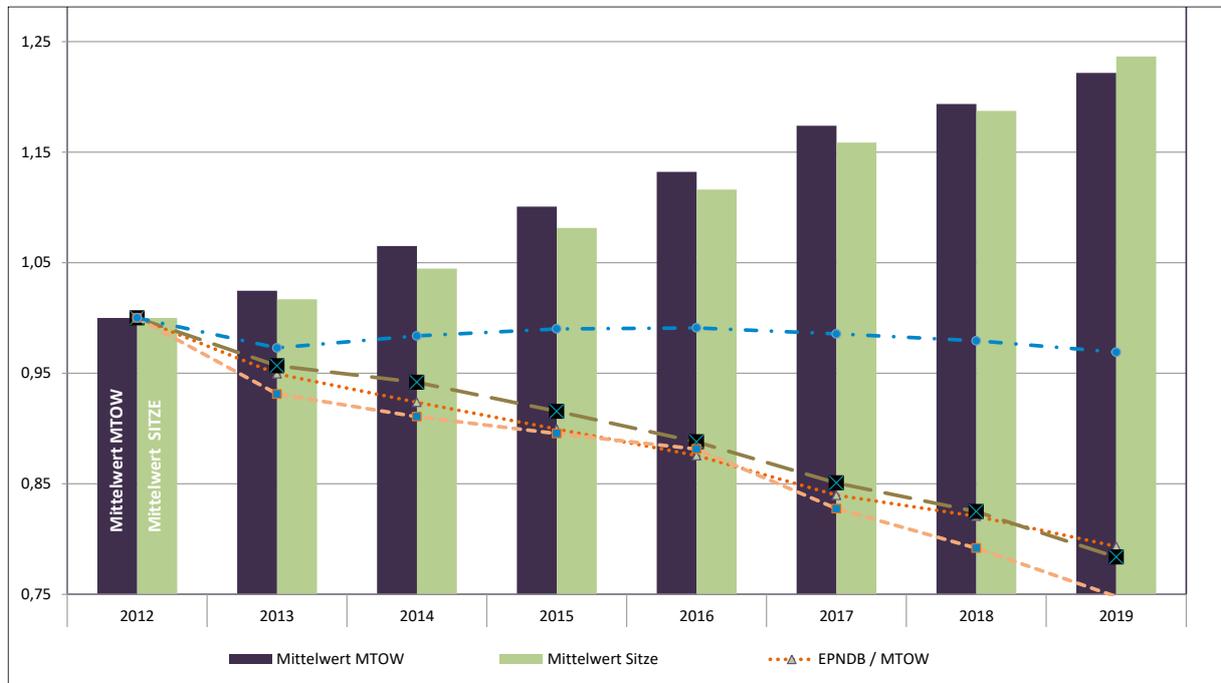
Quelle: FWAG (2020)

ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG IM JAHR 2019



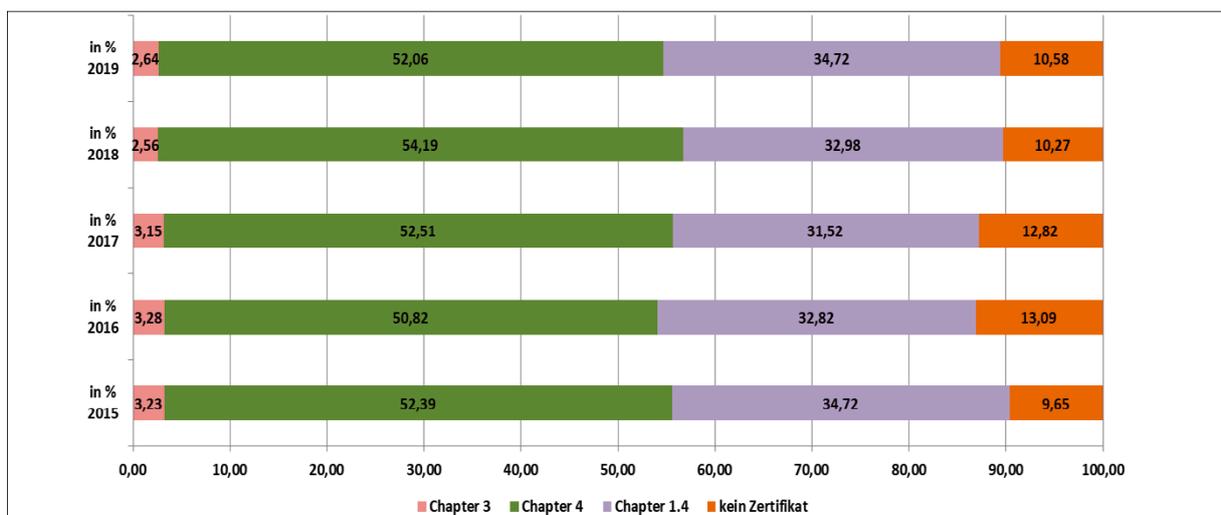
Quelle: FWAG (2020)

ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2012–2019



Quelle: FWAG (2020)

ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2019



Quelle: FWAG (2020)

**TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN
IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2016–2019**

| EPNdB der einzelnen Luftfahrzeuge mit Zertifikat | Veränderung | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | 2016 / 2017 | 2017 / 2018 | 2018 / 2019 |
| EPNdB (MW) / Flugbewegung | 0,08% | 2,94% | 2,94% |
| EPNdB (MW) / MTOW | -3,42% | 1,94% | 1,14% |
| EPNdB (MW) / Sitzplatz | -3,58% | 1,43% | 0,60% |
| EPNdB (MW) / Passagier | -5,44% | -0,34% | 0,78% |

Quelle: FWAG (2020)

**TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN –
ENTWICKLUNG 2017–2019**

| Turbinentests | Jahr 2019 | | 2018 | | 2017 | |
|---------------------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------|---------------|-----------------------|---------------|
| | Anzahl | in % | Anzahl | in % | Anzahl | in % |
| Meldungen FBL | 584 | - | 679 | - | 644 | - |
| Wertvorfeld sonst. Maintenance | <i>nicht gemeldet</i> | | <i>nicht gemeldet</i> | | <i>nicht gemeldet</i> | |
| AUA Maintenance | 807 | 100,0% | 828 | 100,0% | 795 | 100,0% |
| davon mit Silencer | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 38 | 4,8% |
| davon ohne Silencer | 807 | 100,0% | 828 | 100,0% | 757 | 95,2% |
| mit Leerlaufleistung | 584 | 72,4% | 554 | 66,9% | 541 | 68,1% |
| mit mittlerer Schubstellung | 91 | 11,3% | 103 | 12,4% | 95 | 11,9% |
| mit Startschub | 132 | 16,4% | 171 | 20,7% | 159 | 20,0% |
| mit Startschub auf Silencer | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 23 | 2,9% |

Quelle: AUA, FWAG (2020)

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND

TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2019

| Messpunkt | Tages-Leq | Nacht-Leq | energ. gemittelte Max-Pegel Landungen | | | | energ. gemittelte Max-Pegel Starts | | | |
|-------------------------|-----------|-----------|---------------------------------------|----------|----------|----------|------------------------------------|----------|----------|----------|
| | | | Piste 11 | Piste 16 | Piste 29 | Piste 34 | Piste 11 | Piste 16 | Piste 29 | Piste 34 |
| Wien - Donaustadt | 48,9 | 45,2 | - | 67,9 | - | - | - | - | 68,2 | 69,4 |
| Groß-Enzersdorf | 53,9 | 49,1 | - | 71,8 | - | - | - | - | 68,4 | 72,2 |
| Fischamend | 35,4 | 37,3 | - | 63,5 | 59,2 | - | 64,9 | 63,8 | - | 62,3 |
| Kleinneusiedl | 52,6 | 56,7 | - | 71,7 | 78,1 | - | 75,5 | 71,0 | - | 71,4 |
| Enzersdorf / Fischamend | 57,7 | 40,5 | - | - | - | 71,7 | 68,0 | 77,1 | - | - |
| Schwadorf | 57,3 | 39,5 | - | - | - | 72,5 | 72,2 | 76,3 | - | - |
| Margarethen / Moos | 63,4 | 42,4 | - | - | - | 78,3 | 70,4 | 74,7 | 68,3 | - |
| Rauchenwarth | 28,5 | 32,4 | - | - | - | - | 68,2 | 70,4 | 65,6 | 64,8 |
| Zwölfaxing | 55,3 | 43,2 | - | - | - | - | 66,8 | - | 72,7 | 67,7 |
| Schwechat | 57,1 | 35,0 | 78,6 | - | - | - | - | - | 71,7 | 75,4 |
| Wien - Simmering | 54,0 | 28,0 | 74,6 | - | - | - | - | - | 71,9 | 65,5 |
| Himberg | 45,0 | 26,8 | - | - | - | - | 62,9 | 67,6 | 69,7 | 66,8 |
| Karlsdorf | 46,0 | 42,2 | - | - | 59,9 | - | 67,3 | 64,3 | 64,8 | - |
| Wien - Liesing | 42,0 | 7,9 | 64,5 | - | - | - | - | - | 64,2 | 65,4 |
| Maria Lanzendorf | 48,0 | 18,1 | 66,9 | - | - | - | - | 65,5 | 69,8 | 67,8 |

Anmerkungen: für den Messpunkt maßgebliche Flugbewegung (höchste erfasste Bewegungsanzahl)

Quelle: FWAG (2020)

**TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ)
NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2019**

| Nr. | ORT | Adresse (Bemerkungen) | Messzeitraum | | Pistenverwendung 29 - 34 (Westwind) | | | Pistenverwendung 29 - 16 (Windstille) | | | Pistenverwendung 11 - 16 (südöst. Winde) | | | Summe über gesamten Messzeitraum | | | | |
|-----|-------------------|-----------------------|--------------|------|-------------------------------------|-------------|-------------|---------------------------------------|-----------|-------------|--|-------------|-------------|----------------------------------|-----------|-------------|------|------|
| | | | von | bis | Tages - LEQ | Abend - LEQ | Nacht - LEQ | 16h - Tag | 16h - Tag | Nacht - LEQ | Tages - LEQ | Abend - LEQ | Nacht - LEQ | 16h - Tag | 16h - Tag | Nacht - LEQ | | |
| 1 | Reinberg | Lindenpasse | 400 | 416 | 40,3 | 37,8 | 39,2 | 42,0 | 40,1 | 40,0 | 47,0 | 46,3 | 47,0 | 0,0 | 41,2 | 42,0 | 41,3 | 37,9 |
| 2 | Leopoldsdorf | Rusterfeld | 479 | 47,8 | 47,9 | 0,0 | 50,0 | 48,9 | 49,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 48,1 | 48,1 | 48,1 | 0,0 |
| 3 | Ebergsassing | Schloßneigstraße | 317 | 37,7 | 33,8 | 38,6 | 34,1 | 38,8 | 34,7 | 38,2 | 38,3 | 35,7 | 37,9 | 31,2 | 35,3 | 37,1 | 36,7 | 37,3 |
| 4 | Pellendorf | Teichpasse | 52,6 | 52,6 | 52,6 | 38,1 | 51,4 | 50,6 | 51,2 | 39,9 | 24,4 | 23,1 | 24,2 | 18,2 | 50,6 | 50,8 | 50,6 | 36,9 |
| 5 | Velim | Kirchpasse | 47,4 | 47,3 | 47,4 | 41,1 | 47,4 | 48,8 | 47,2 | 43,1 | 44,3 | 42,7 | 44,1 | 0,0 | 47,0 | 46,9 | 47,0 | 40,8 |
| 6 | Lanzendorf | Buchengasse | 56,4 | 55,7 | 56,3 | 28,6 | 57,1 | 55,3 | 56,8 | 34,0 | 20,7 | 0,0 | 20,2 | 0,0 | 55,8 | 55,2 | 55,7 | 29,1 |
| 7 | Gernstheusel | Hausengasse | 49,1 | 47,6 | 48,9 | 41,1 | 47,5 | 45,1 | 46,9 | 42,0 | 46,6 | 44,7 | 46,4 | 23,6 | 48,2 | 46,2 | 47,9 | 40,8 |
| 8 | Arbesthal/Gothles | Hausengasse | 44,4 | 49,5 | 45,7 | 50,6 | 33,9 | 42,5 | 42,5 | 43,1 | 36,3 | 36,6 | 36,4 | 42,3 | 42,1 | 46,3 | 43,3 | 48,7 |
| 9 | Ebergsassing | Gottwaldstraße | 41,8 | 43,5 | 42,1 | 42,2 | 38,4 | 44,9 | 44,1 | 44,1 | 37,9 | 34,8 | 37,5 | 33,2 | 40,4 | 43,0 | 41,0 | 42,4 |
| 10 | Mitterndorf | Friedhof | 46,4 | 45,2 | 46,2 | 31,1 | 44,7 | 44,9 | 44,8 | 31,0 | 42,3 | 42,1 | 42,3 | 0,0 | 45,8 | 45,0 | 45,7 | 31,0 |
| 11 | Schnitz | Am Hochfeld | 30,5 | 18,4 | 29,7 | 24,7 | 48,0 | 44,7 | 45,7 | 20,5 | 44,9 | 47,6 | 45,5 | 45,5 | 40,4 | 41,7 | 40,7 | 36,5 |
| 12 | Bruck/Leltha | Am Hochfeld | 34,6 | 35,0 | 34,6 | 38,2 | 38,6 | 33,1 | 36,0 | 29,8 | 38,5 | 38,1 | 38,4 | 0,0 | 35,9 | 34,7 | 36,7 | 37,1 |
| 13 | Bruck/Leltha | Höllener Stedlung | 39,3 | 50,3 | 44,2 | 43,4 | 40,9 | 39,6 | 40,5 | 31,3 | 43,5 | 41,0 | 43,6 | 28,0 | 40,5 | 47,9 | 43,1 | 42,1 |
| 14 | Wiltenstorf | Felkenweh | 33,8 | 32,3 | 33,6 | 34,0 | 28,8 | 27,8 | 27,6 | 29,6 | 28,8 | 29,3 | 28,8 | 38,0 | 32,5 | 31,6 | 31,7 | 32,2 |
| 15 | Schnitz/Donau | Blodp | 46,7 | 43,9 | 48,3 | 41,9 | 28,6 | 30,0 | 25,7 | 30,0 | 29,7 | 29,3 | 28,8 | 26,5 | 41,5 | 41,3 | 41,1 | 18,2 |
| 16 | Palmstorf | Friedhofstraße | 30,2 | 39,1 | 33,6 | 41,8 | 34,9 | 40,0 | 36,5 | 38,4 | 13,5 | 0,0 | 14,3 | 31,2 | 30,8 | 38,1 | 33,4 | 38,6 |
| 17 | Maria Elzendorf | Burg Liechtenstein | 40,2 | 39,5 | 38,6 | 22,5 | 38,2 | 34,7 | 36,6 | 13,9 | 24,6 | 24,7 | 24,6 | 19,1 | 38,8 | 34,5 | 38,3 | 19,2 |
| 18 | Probstdorf | Spielplatz | 48,7 | 47,6 | 48,6 | 21,3 | 26,1 | 22,1 | 23,6 | 13,7 | 19,0 | 24,2 | 19,6 | 23,7 | 44,8 | 42,9 | 44,5 | 22,5 |
| 19 | Gernstheusel | Spielplatz | 47,9 | 48,8 | 48,0 | 44,5 | 46,9 | 46,8 | 49,9 | 42,6 | 47,9 | 47,4 | 47,4 | 44,6 | 47,4 | 47,9 | 47,9 | 43,6 |
| 20 | Mannsdorf/Donau | Erlengrube | 45,6 | 39,5 | 43,0 | 25,7 | 16,1 | 0,0 | 17,0 | 15,9 | 27,9 | 31,4 | 28,8 | 21,4 | 40,5 | 34,8 | 38,9 | 22,1 |
| 21 | Domerskirchen | In den Weingärten | 44,2 | 41,4 | 43,9 | 29,9 | 25,7 | 36,7 | 30,8 | 28,6 | 30,6 | 32,5 | 30,9 | 0,0 | 39,8 | 37,6 | 39,6 | 26,2 |

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2019

| Nr. | ORT | Adresse (Bemerkungen) | Messzeitraum | | STARTS | | | | | LANDUNGEN | | | | | |
|------------------------------|----------------------|-----------------------|--------------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|--------|--------|--|--|------|
| | | | von | bis | RWY 11 | RWY 16 | RWY 29 | RWY 34 | RWY 11 | RWY 16 | RWY 29 | RWY 34 | | | |
| <i>alle Angaben in dB(A)</i> | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Reisenberg | Lindengasse | 2019-03-01 | 2019-03-31 | | 65,4 | | 63,7 | | | | | | | |
| 2 | Leopoldsdorf | Rustenfeld | 2019-03-01 | 2019-03-31 | | | | 67,3 | | | | | | | |
| 3 | Ebergassing | Schloisnigstraße | 2019-04-01 | 2019-04-30 | 61,6 | 62,7 | 62,5 | | | | | | | | |
| 4 | Pellendorf | Teichgasse | 2019-04-01 | 2019-04-29 | | | 67,7 | | | | | | | | |
| 5 | Velm | Kienersee | 2019-04-30 | 2019-05-30 | | 63,6 | 66,0 | | | | | | | | |
| 6 | Lanzendorf | Buchengasse | 2019-04-30 | 2019-05-30 | | | 73,4 | | | | | | | | |
| 7 | Gramatneusiedl | Hauergasse | 2019-05-31 | 2019-06-27 | 61,6 | 65,8 | 67,0 | | | | | | | | |
| 8 | Arbesthal/Göttlesbr. | Ganswiese | 2019-05-31 | 2019-06-24 | 65,2 | 67,7 | | | | | 68,9 | | | | |
| 9 | Ebergassing | Goldwaldstraße | 2019-05-31 | 2019-06-28 | 61,6 | 62,7 | 62,5 | | | | | | | | |
| 10 | Mitterndorf | Brunnwiesengasse | 2019-06-29 | 2019-07-29 | | 62,9 | 65,0 | 60,0 | | | | | | | |
| 11 | Seyring | Friedhof | 2019-06-29 | 2019-07-28 | | | 63,4 | | | 63,9 | 58,8 | | | | |
| 12 | Bruck/ Leitha | Am Hochfeld | 2019-07-30 | 2019-09-02 | | 62,6 | 59,3 | | | | 62,6 | | | | 62,6 |
| 13 | Bruck/ Leitha | Höfener Siedlung | 2019-07-30 | 2019-09-02 | 57,1 | 64,3 | 60,3 | | | | | | | | 61,8 |
| 14 | Wiffeinsdorf | Feuerwehr | 2019-07-30 | 2019-09-04 | 57,2 | 65,4 | 59,7 | | | | | | | | 64,0 |
| 15 | Schönau/Donau | Biotop | 2019-09-03 | 2019-09-29 | | | 62,8 | 68,0 | | | 60,9 | 61,7 | | | |
| 16 | Parndorf | Friedhofstraße | 2019-09-03 | 2019-09-30 | | | 58,4 | | | | | 62,2 | | | |
| 17 | Maria Enzersdorf | Burg Liechtenstein | 2019-09-05 | 2019-10-30 | | | 62,7 | | 63,4 | | | | | | |
| 18 | Probstdorf | Spielplatz | 2019-09-30 | 2019-10-29 | | | | 70,7 | | 60,5 | 60,2 | | | | |
| 19 | Gramatneusiedl | Steinriegelsiedlung | 2019-10-01 | 2019-10-30 | 58,5 | 65,6 | 65,8 | | | | | | | | |
| 20 | Mannsdorf/Donau | Erlengrube | 2019-10-30 | 2019-12-03 | | 61,7 | | 69,1 | | | 59,7 | 59,1 | | | 63,3 |
| 21 | Donnerskirchen | In den Weingärten | 2019-11-04 | 2019-11-18 | | 61,4 | | | | | 60,1 | | | | 63,7 |

Anmerkungen: Nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.04: MESSPLAN 2019

| ORT | MESSPUNKT | ZEITRAUM |
|------------------------|-------------------------|-----------|
| | | Messmonat |
| Reisenberg | Lindengasse | März |
| Leopoldsdorf | Rustefeld, Siedlergasse | März |
| Ebergassing | Schloissniggstraße | April |
| Pellendorf | Teichgasse | April |
| Velm | Kienersee | Mai |
| Lanzendorf | Buchengasse | Mai |
| Gramatneusiedl | Hauergasse | Juni |
| Arbesthal/Göttlesbrunn | Ganswiese | Juni |
| Ebergassing | Goldwaldstraße | Juni |
| Mitterndorf | Brunnwiesengasse | Juli |
| Seyring | Friedhof | Juli |
| Bruck/Leitha | Am Hochfeld | August |
| Bruck/Leitha | Höfleiner Siedlung | August |
| Wilfleinsdorf | Feuerwehr | August |
| Schönau/Donau | Biotop | September |
| Parndorf | Friedhofstraße | September |
| Maria Enzersdorf | Burg Liechtenstein | September |
| Probstdorf | Spielplatz | Oktober |
| Gramatneusiedl | Steinriegelsiedlung | Oktober |
| Mannsdorf/Donau | Erlengrube | November |
| Donnerskirchen | In den Weingärten | November |

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.05: MESSPLAN 2020

| ORT | MESSPUNKT | ZEITRAUM | |
|--------------------------------|--------------------------|------------|------------|
| | | von | bis |
| Gallbrunn | Berggasse | 01.03.2020 | 31.03.2020 |
| Stixneusiedl | Sportplatz | 01.03.2020 | 31.03.2020 |
| Margarethen am Moos | Brunnengasse | 01.03.2020 | 31.03.2020 |
| Biedermannsdorf | Perlasgasse | 01.04.2020 | 30.04.2020 |
| Rannersdorf | Alois Kellnergasse | 01.04.2020 | 30.04.2020 |
| Mühlleiten | Parkplatz in der Au | 01.04.2020 | 30.04.2020 |
| Deutsch Wagram | Hausfeldstraße/Korngasse | 01.05.2020 | 31.05.2020 |
| Brunn am Geb./Maria Enzersdorf | Mitteräckerstr. | 01.05.2020 | 31.05.2020 |
| Gerasdorf | Föhrenhain | 01.06.2020 | 30.06.2020 |
| Ebreichsdorf | Wasserstraße | 01.06.2020 | 30.06.2020 |
| Kapellerfeld | Wiesengasse | 01.07.2020 | 31.07.2020 |
| Götzendorf | Feldgasse | 01.07.2020 | 31.07.2020 |
| Wien 23. | Rudolf-Weisenhorn-Gasse | 01.07.2020 | 31.07.2020 |
| Orth/Donau | Am Rosenhügel | 01.08.2020 | 31.08.2020 |
| Haslau | Fliedergasse | 01.08.2020 | 31.08.2020 |
| Mannersdorf | Hochleiten | 01.09.2020 | 30.09.2020 |
| Pachfurth | Untere Sportplatzgasse | 01.09.2020 | 30.09.2020 |
| Hof am Leithaberge | Am Gipfelberg | 01.10.2020 | 31.10.2020 |
| Hennersdorf | Doktor-Böhler-Gasse | 01.10.2020 | 31.10.2020 |
| Oggau | Freibad | 01.11.2020 | 30.11.2020 |
| Wien 10. | Klemens Dornngasse | 01.11.2020 | 30.11.2020 |
| Wien 14. | Otto Wagner Kirche | 01.11.2020 | 30.11.2020 |

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2018/2019 TAG/NACHT

| Flugbewegungen L/C | TAG 06:00 - 22:00 | | NACHT 22:00 - 06:00 | | DIFFERENZ | |
|--------------------|-------------------|----------------|---------------------|---------------|---------------|----------------|
| | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | TAG | NACHT |
| Landungen | | | | | | |
| Piste 11 | 18.263 | 19.302 | 1 | 18 | 5,7% | 1700,0% |
| Piste 16 | 26.355 | 30.077 | 3.430 | 4.780 | 14,1% | 39,4% |
| Piste 29 | 6.504 | 7.778 | 7.740 | 9.734 | 19,6% | 25,8% |
| Piste 34 | 53.233 | 61.467 | 93 | 247 | 15,5% | 165,6% |
| Starts | | | | | | |
| Piste 11 | 2.108 | 1.664 | 1.082 | 940 | -21,1% | -13,1% |
| Piste 16 | 25.580 | 27.584 | 118 | 207 | 7,8% | 75,4% |
| Piste 29 | 65.601 | 83.369 | 6.621 | 7.414 | 27,1% | 12,0% |
| Piste 34 | 14.453 | 12.103 | 79 | 114 | -16,3% | 44,3% |
| GESAMT | 212.097 | 243.344 | 19.164 | 23.454 | 14,7% | 22,4% |

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2010 – 2019

| Messpunkt | Tages-LEQ 06:00 - 22:00 | | | | | | | | | | | Diferenz zu 2018 |
|---------------------------|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|------------------|
| | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| <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 | 0,3 |
| Groß-Enzersdorf | 52,0 | 52,7 | 53,6 | 54,0 | 53,0 | 54,2 | 53,7 | 54,1 | 53,6 | 53,6 | 53,9 | 0,3 |
| Fischamend 7) | 46,4 | 36,0 | 35,1 | 33,2 | 33,9 | 33,4 | 35,1 | 35,5 | 36,8 | 36,3 | 35,4 | -0,9 |
| Kleinneusiedl 1) | 54,8 | 54,8 | 55,1 | 54,4 | 54,7 | 53,9 | 53,8 | 52,5 | 53,6 | 52,7 | 52,6 | -0,1 |
| Enzersdorf/Fischa | 57,5 | 56,3 | 56,6 | 56,7 | 56,3 | 57,7 | 56,8 | 56,8 | 56,0 | 57,6 | 57,7 | 0,1 |
| Schwadorf | 58,5 | 56,0 | 56,3 | 56,2 | 55,9 | 57,2 | 56,6 | 56,7 | 55,7 | 57,4 | 57,3 | -0,1 |
| Margarethen/Moos | 60,3 | 62,0 | 61,8 | 61,9 | 61,6 | 61,5 | 61,8 | 62,2 | 62,3 | 63,3 | 63,4 | 0,1 |
| Rauchenwarth | 43,7 | 30,5 | 30,9 | 29,7 | 29,6 | 29,5 | 27,9 | 28,2 | 30,3 | 30,1 | 28,5 | -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 | 0,8 |
| Schwechat 1) | 56,9 | 56,9 | 56,6 | 55,3 | 55,6 | 56,7 | 55,5 | 55,2 | 54,9 | 57,0 | 57,1 | 0,1 |
| 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 | 0,3 |
| Himberg 2) | 44,9 | 44,2 | 45,7 | 46,3 | 46,1 | 46,0 | 45,5 | 45,5 | 45,0 | 45,0 | 45,0 | 0,0 |
| Karlsdorf 2) | 38,8 | 38,6 | 37,8 | 38,5 | 38,5 | 38,4 | 41,2 | 42,7 | 41,7 | 45,6 | 46,0 | 0,4 |
| 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 | -0,2 |
| Wien 23 4) | 37,9 | 37,9 | 37,5 | 36,8 | 41,9 | 42,8 | 41,9 | 42,2 | 42,0 | 47,0 | 48,0 | 1,0 |

Erklärungen: 1) kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004

2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb

3) Messstelle ab Ende September neuer Messpunkt

4) Messstelle seit April 2008; neuer Messstandort ab 01/2013

5) Seit November 2009 neuer Standort

6) Neuer Standort seit Mai 2010

7) Neuer Standort ab 06.10.2014

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2010 – 2019

| Messpunkt | Nacht-LEQ 22:00 - 06:00 | | | | | | | | | | | DIFFERENZ zu 2018 |
|---------------------------|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------|
| | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| <i>alle Angaben in dB</i> | | | | | | | | | | | | |
| Wien-Donaustadt 6) | 39,6 | 43,7 | 43,4 | 43,1 | 41,9 | 44,6 | 44,5 | 44,0 | 42,2 | 44,1 | 45,2 | 1,1 |
| Groß-Enzersdorf | 46,2 | 47,1 | 47,0 | 47,1 | 45,9 | 48,5 | 48,5 | 48,3 | 46,8 | 48,1 | 49,1 | 1,0 |
| Fischamend 7) | 42,0 | 37,2 | 36,8 | 36,0 | 36,9 | 38,1 | 38,2 | 37,6 | 38,1 | 38,5 | 37,3 | -1,2 |
| Kleinneusiedl 1) | 57,7 | 57,9 | 57,5 | 57,4 | 57,4 | 57,0 | 56,0 | 56,9 | 56,3 | 56,7 | 56,7 | 0,4 |
| Enzersdorf/Fischa | 42,8 | 39,1 | 37,6 | 41,9 | 38,3 | 39,4 | 38,3 | 45,9 | 36,4 | 38,7 | 40,5 | 1,8 |
| Schwadorf | 43,6 | 38,7 | 36,7 | 41,1 | 37,9 | 37,5 | 38,2 | 45,6 | 35,9 | 37,8 | 39,5 | 1,7 |
| Margarethen/Moos | 43,8 | 42,7 | 43,9 | 42,8 | 44,7 | 42,6 | 40,7 | 49,1 | 35,9 | 39,8 | 42,4 | 2,6 |
| Rauchenwarth | 37,8 | 30,2 | 28,0 | 28,0 | 27,1 | 29,2 | 28,2 | 27,4 | 34,4 | 32,8 | 32,4 | -0,4 |
| Zwölfaxing | 43,7 | 40,6 | 41,6 | 43,2 | 42,4 | 43,6 | 43,4 | 42,8 | 42,9 | 43,3 | 43,2 | -0,1 |
| Schwechat 1) | 36,5 | 31,6 | 31,6 | 37,9 | 43,9 | 37,4 | 34,6 | 35,7 | 36,1 | 35,6 | 35,0 | -0,6 |
| Wien-Simmering 5) | 43,0 | 29,2 | 22,0 | 30,1 | 39,0 | 29,4 | 21,1 | 26,9 | 26,2 | 24,5 | 28,0 | 3,5 |
| Himberg 2) | 31,7 | 30,3 | 33,2 | 34,5 | 32,8 | 31,6 | 28,8 | 32,1 | 27,3 | 26,8 | 26,8 | -0,5 |
| Karlsdorf 2) | 39,0 | 38,8 | 38,2 | 39,0 | 39,9 | 40,8 | 40,8 | 41,3 | 42,4 | 42,2 | 42,2 | -0,2 |
| Maria Lanzendorf 3) | 22,5 | 23,9 | 22,9 | 23,6 | 19,0 | 20,8 | 19,5 | 22,3 | 19,8 | 14,1 | 7,9 | -6,2 |
| Wien 23 4) | 14,3 | 12,6 | 16,5 | 17,4 | 14,5 | 5,3 | 15,1 | 11,7 | 21,2 | 18,1 | 18,1 | -3,1 |

- Erklärungen:
- 1) kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004
 - 2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb
 - 3) Messstelle ab Ende September neuer Messpunkt
 - 4) Messstelle seit April 2008; neuer Messstandort ab 01/2013
 - 5) Seit November 2009 neuer Standort
 - 6) Neuer Standort seit Mai 2010
 - 7) Neuer Standort ab 06.10.2014

Quelle: FWAG (2020)

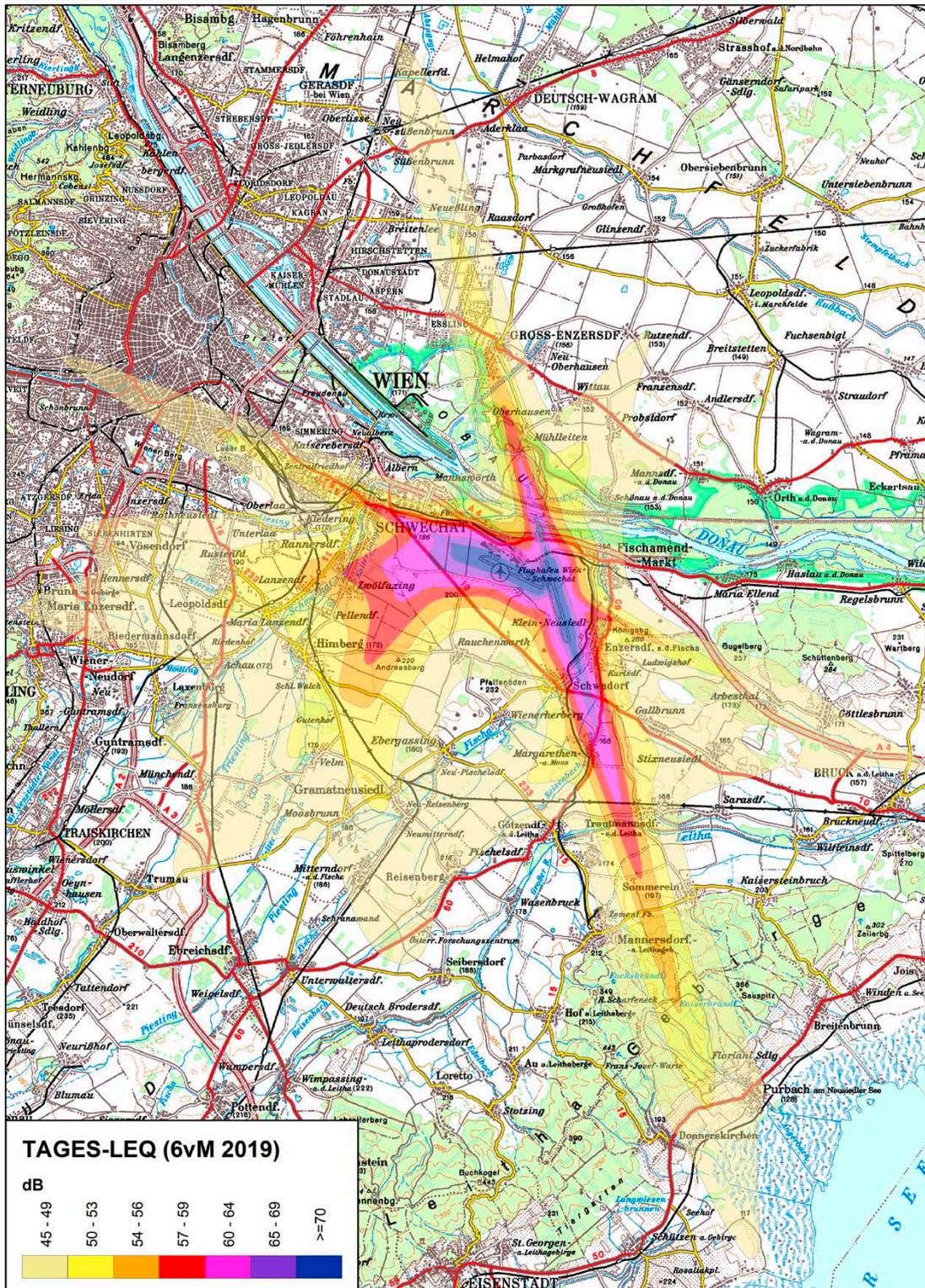
TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2018/2019 FÜR DAS GESAMTJAHR

| Messpunkt | Tages-LEQ 06:00 - 22:00 | | | Differenz zu 2018 | Messpunkt | Nacht-LEQ 22:00 - 06:00 | | | Differenz zu 2018 |
|---------------------------|-------------------------|-------------|-------------------|-------------------|-----------|-------------------------|-------------|-------------------|-------------------|
| | 2018 | 2019 | Differenz zu 2018 | | | 2018 | 2019 | Differenz zu 2018 | |
| <i>alle Angaben in dB</i> | | | | | | | | | |
| Wien-Donaustadt | 48,6 | 48,9 | 0,3 | Wien-Donaustadt | 44,1 | 45,2 | 1,1 | | |
| Groß-Enzersdorf | 53,6 | 53,9 | 0,3 | Groß-Enzersdorf | 48,1 | 49,1 | 1,0 | | |
| Fischamend | 36,3 | 35,4 | -0,9 | Fischamend | 38,5 | 37,3 | -1,2 | | |
| Kleinneusiedl | 52,7 | 52,6 | -0,1 | Kleinneusiedl | 56,3 | 56,7 | 0,4 | | |
| Enzersdorf/Fischa | 57,6 | 57,7 | 0,1 | Enzersdorf/Fischa | 38,7 | 40,5 | 1,8 | | |
| Schwadorf | 57,4 | 57,3 | -0,1 | Schwadorf | 37,8 | 39,5 | 1,7 | | |
| Margarethen/Moos | 63,3 | 63,4 | 0,1 | Margarethen/Moos | 39,8 | 42,4 | 2,6 | | |
| Rauchenwarth | 30,1 | 28,5 | -1,6 | Rauchenwarth | 32,8 | 32,4 | -0,4 | | |
| Zwölfaxing | 54,5 | 55,3 | 0,8 | Zwölfaxing | 43,3 | 43,2 | -0,1 | | |
| Schwechat | 57,0 | 57,1 | 0,1 | Schwechat | 35,6 | 35,0 | -0,6 | | |
| Wien-Simmering | 53,7 | 54,0 | 0,3 | Wien-Simmering | 24,5 | 28,0 | 3,5 | | |
| Himberg | 45,0 | 45,0 | 0,0 | Himberg | 27,3 | 26,8 | -0,5 | | |
| Karlsdorf | 45,6 | 46,0 | 0,4 | Karlsdorf | 42,4 | 42,2 | -0,2 | | |
| Wien 23 | 42,2 | 42,0 | -0,2 | Wien 23 | 14,1 | 7,9 | -6,2 | | |
| Maria Lanzendorf | 47,0 | 48,0 | 1,0 | Maria Lanzendorf | 21,2 | 18,1 | -3,1 | | |

Fischamend: neuer Messstandort ab 6. Oktober 2014

Quelle: FWAG (2020)

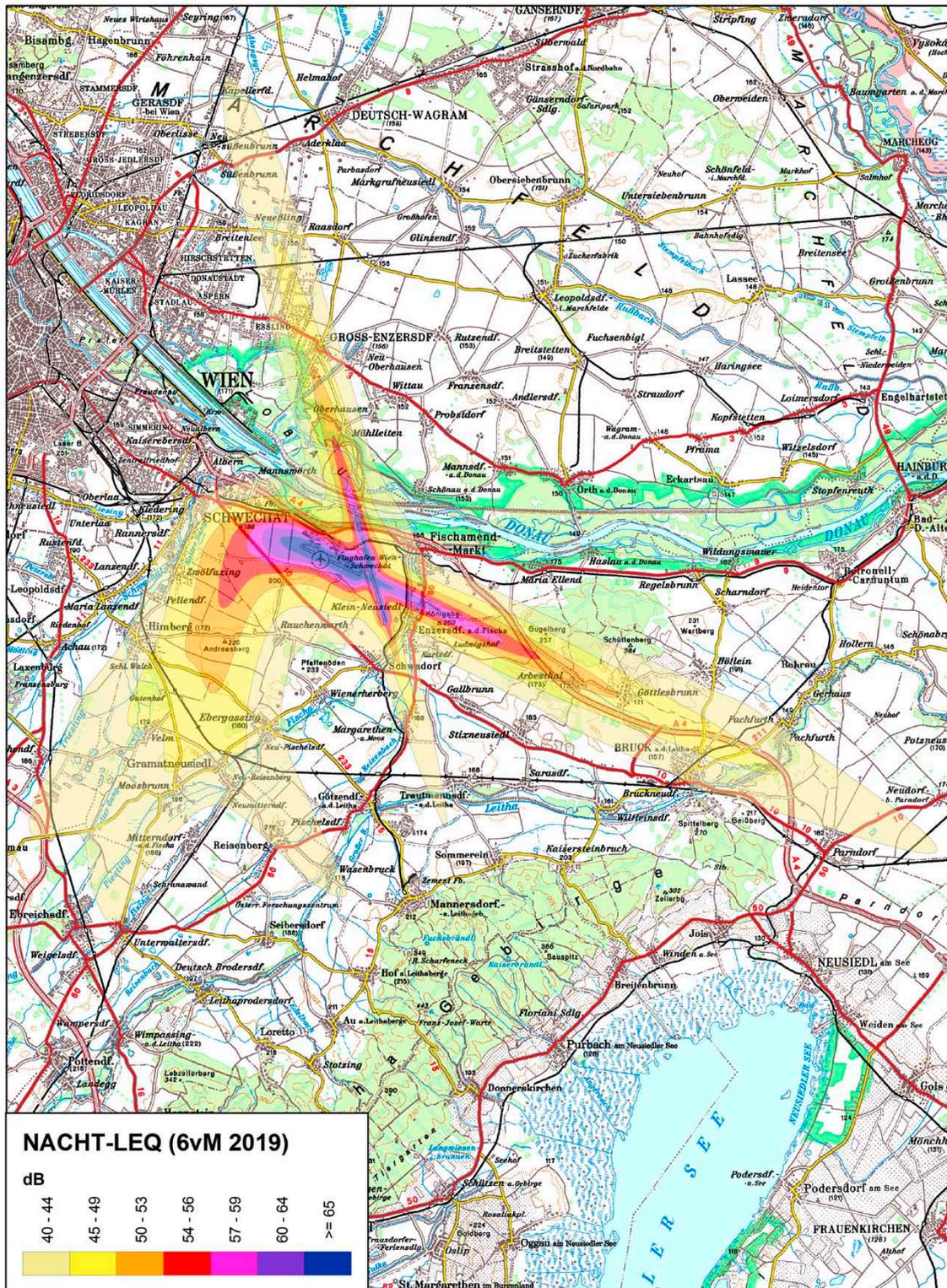
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2019



Anmerkungen: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Tag-Abflugrouten 2019

Quelle: FWAG (2020)

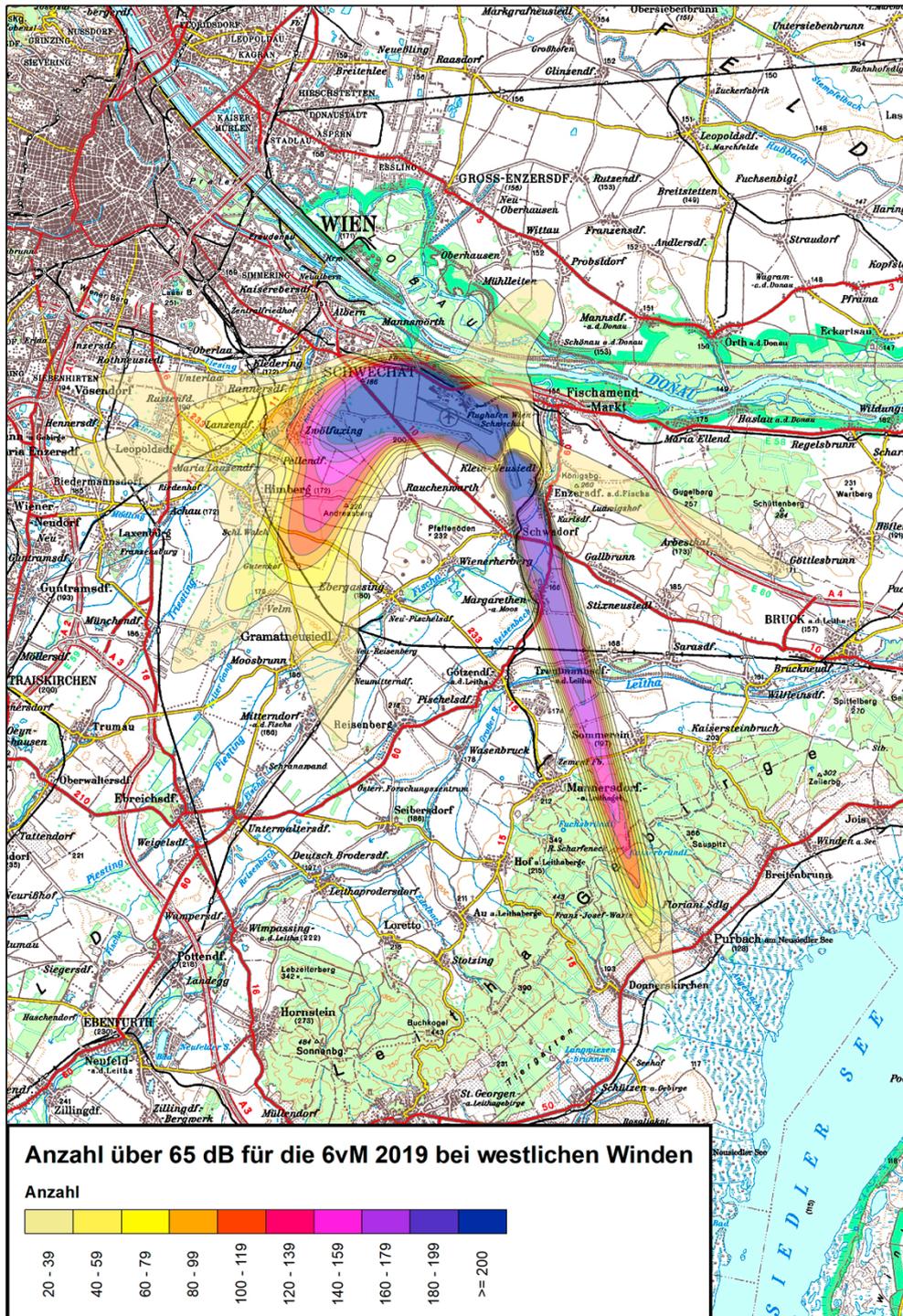
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2019



Anmerkungen: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Nacht-Abflugrouten 2019

Quelle: FWAG (2020)

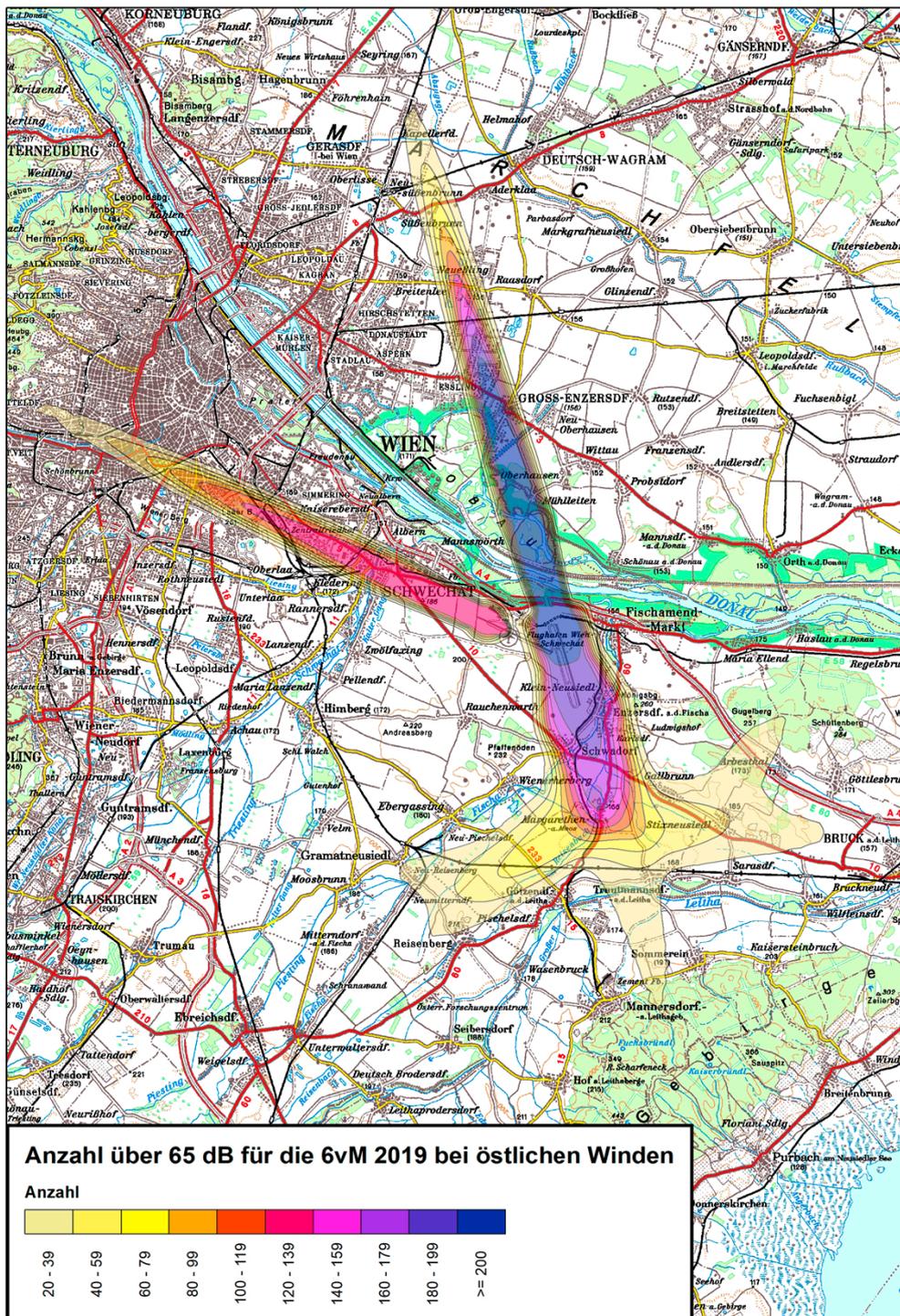
KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI WESTWIND 2019



Anmerkung: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschallpegel in den sechs verkehrsreichsten Monaten bei Westwind

Quelle: FWAG (2020)

KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI OSTWIND 2019



Anmerkung: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschallpegel in den sechs verkehrsreichsten Monaten bei Ostwind

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBSACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2018/2019

| TAGES-LEQ Ortschaft | Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der öVM 2018 | | | | | Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der öVM 2019 | | | | | Veränderungen von 2018 auf 2019 (öVM) | | | | |
|---------------------------|---|---------------|--------------|--------------|-------------|---|----------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--|
| | 45.0 - 49.9 | 50.0 - 53.9 | 54.0 - 56.9 | 57.0 - 59.9 | 60.0 - 64.9 | >= 65.0 | SUMME | 45.0 - 49.9 | 50.0 - 53.9 | 54.0 - 56.9 | 57.0 - 59.9 | 60.0 - 64.9 | >= 65.0 | SUMME | |
| Achau | 294 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 294 | 1.099 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.099 | |
| Arbathal | 523 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 523 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Biedermansdorf | 82 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 82 | 1.577 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.577 | |
| Biedersdorf | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Brunn am Gebirge | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.351 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.351 | |
| Donnerskirchen | 99 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 99 | 1.110 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.110 | |
| Ebergsasing | 115 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 115 | 1.306 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.306 | |
| Enzersdorf an der Fischa | 252 | 386 | 897 | 430 | 83 | 3 | 2.051 | -1 | 14 | -52 | 24 | 15 | 0 | -1 | |
| Fischamend | 4.471 | 775 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.246 | -48 | -59 | 0 | 0 | 0 | 0 | -108 | |
| Fransdorf | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | -3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -3 | |
| Geiersdorf | 70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 70 | 1.812 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.812 | |
| Gottesbunn | 728 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 728 | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 | |
| Göbendorf | 355 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 355 | -84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -84 | |
| Granatausiedl | 2.954 | 173 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.127 | -873 | 873 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Groß-Enzersdorf | 1.542 | 4.013 | 128 | 0 | 0 | 0 | 5.683 | -496 | -494 | 1.010 | 0 | 0 | 0 | 20 | |
| Gutenhof | 0 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Hinnersdorf | 1.550 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.550 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Hinnersdorf | 3.923 | 1.388 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.311 | -1.994 | 1.994 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Kiederling | 603 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 603 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Klein-Neusiedl | 0 | 0 | 251 | 507 | 141 | 0 | 899 | 0 | 0 | 82 | -78 | -3 | 0 | 1 | |
| Lenzendorf | 0 | 1.622 | 92 | 0 | 0 | 0 | 1.714 | -2.408 | 2.408 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Leopoldsdorf | 5.045 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.047 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 68 | |
| Mannersdorf | 715 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 715 | -39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -39 | |
| Mannersdorf an der Donau | 1.679 | 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.743 | 33 | 54 | 0 | -66 | 0 | 0 | 69 | |
| Margarethen am Moos | 0 | 4 | 357 | 459 | 247 | 0 | 1.067 | -8 | 0 | -3 | -25 | 5 | 25 | 0 | |
| Matztausiedl | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Maria Lanzendorf | 1.988 | 107 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.095 | -1.679 | 1.679 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Mitterndorf an der Fischa | 2.421 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.421 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | |
| Moosbrunn | 1.699 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.699 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 | |
| Mühlviertel | 907 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 938 | 2.033 | -18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.033 | |
| Neusiedl | 317 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 317 | -141 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -141 | |
| Obertausen | 0 | 687 | 0 | 0 | 0 | 0 | 687 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Pollendorf | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 91 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 91 | |
| Pöschelsdorf | 738 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 738 | 649 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 649 | |
| Probstdorf | 1.535 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.535 | -237 | -216 | 447 | 6 | 0 | 0 | 649 | |
| Purtsch am Neusiedler See | 237 | 2.509 | 405 | 0 | 0 | 0 | 3.151 | 852 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 852 | |
| Rannersdorf | 403 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 403 | -254 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -254 | |
| Rausersdorf | 274 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 274 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 | |
| Rutzendorf | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Sarasdorf | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Schönau a.d. Donau | 178 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 178 | -3 | -37 | 20 | 7 | 12 | 1 | 0 | |
| Schwadorf | 4 | 1.026 | 742 | 165 | 103 | 3 | 2.043 | -135 | -978 | 76 | 650 | 0 | 0 | 181 | |
| Schwechat | 667 | 6.031 | 4.173 | 781 | 3 | 0 | 11.655 | 15 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | |
| Schnitz | 1.522 | 113 | 4 | 0 | 0 | 0 | 1.639 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Sponausiedl | 542 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 542 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Traumannsorf | 290 | 466 | 148 | 62 | 0 | 0 | 966 | -23 | -5 | 19 | 8 | 0 | 0 | -1 | |
| Velm | 1.229 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.229 | -359 | 362 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| Vösendorf | 978 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 978 | 6.307 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.307 | |
| Wien, 3. Bezirk | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 | |
| Wien, 4. Bezirk | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Wien, 5. Bezirk | 39.450 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39.450 | 3.950 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.950 | |
| Wien, 6. Bezirk | 2.085 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.085 | 1.726 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.726 | |
| Wien, 10. Bezirk | 121.931 | 1.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 122.931 | 5.132 | 2.324 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.456 | |
| Wien, 11. Bezirk | 39.183 | 8.801 | 314 | 0 | 0 | 0 | 48.298 | 1.639 | 2.056 | 122 | 0 | 0 | 0 | 3.817 | |
| Wien, 12. Bezirk | 18.569 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18.569 | 2.813 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.813 | |
| Wien, 14. Bezirk | 5.230 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.230 | 10.478 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10.478 | |
| Wien, 15. Bezirk | 29.598 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29.598 | 6.886 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.886 | |
| Wien, 16. Bezirk | 5.715 | 4.068 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9.783 | 7.339 | 1.268 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8.607 | |
| Wien, 22. Bezirk | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.156 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.156 | |
| Wiener Neudorf | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 213 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 213 | |
| Wienerherberg | 84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 84 | -22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -22 | |
| Wittau | 562 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 562 | 0 | -77 | -570 | 647 | 0 | 0 | -22 | |
| Zwölfaxing | 0 | 77 | 0 | 0 | 0 | 0 | 77 | 51.697 | 10.551 | 2.224 | 1.210 | 115 | 1 | 65.778 | |
| Gesamtergebnis | 301.457 | 33.686 | 9.120 | 2.673 | 579 | 6 | 347.520 | 17,1% | 31,3% | 24,4% | 45,3% | 19,9% | 12,7% | 10,9% | |

Anmerkung: als „Beobachtungszone“ gilt die Fluglärmmzone mit einem Tages-LEQ von 45 DB <= 54 DB, als „Fluglärmmzonen“ werden die Zonen mit einem Tages-LEQ von <54 Dezibel bezeichnet; die Berechnungsbasis für den Vergleich bilden die Abflugstrecken und Flugbewegungen 2019 und die Abflugstrecken und Flugbewegungen 2018

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2018/2019

| NACHT-LEQ Ortschaft | Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der öVM 2018 | | | | | | Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der öVM 2019 | | | | | | Veränderungen von 2018 auf 2019 | | | | | | | | | |
|---------------------------|---|---------------|-------------|-------------|-------------|----------|---|---------------|---------------|--------------|-------------|-------------|---------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|----------|----------|-----------|
| | 40,0 - 44,9 | 45,0 - 49,9 | 50,0 - 53,9 | 54,0 - 56,9 | 57,0 - 59,9 | >= 60,0 | SUMME | 40,0 - 44,9 | 45,0 - 49,9 | 50,0 - 53,9 | 54,0 - 56,9 | 57,0 - 59,9 | >= 60,0 | SUMME | 40,0 - 44,9 | 45,0 - 49,9 | 50,0 - 53,9 | 54,0 - 56,9 | 57,0 - 59,9 | >= 60,0 | SUMME | |
| Arbathal | 0 | 113 | 410 | 0 | 0 | 0 | 523 | 0 | 48 | 475 | 0 | 0 | 0 | 523 | 0 | -65 | 668 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Bruck a.d. Leitha | 5.118 | 589 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.707 | 4.536 | 1.057 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.593 | -882 | 468 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Bruckneudorf | 1.416 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.416 | 1.669 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.669 | 253 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Eberassing | 3.053 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.053 | 3.110 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.110 | 57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Ebreichsdorf | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Erzersdorf an der Fischa | 1.340 | 579 | 26 | 0 | 0 | 0 | 1.945 | 1.343 | 571 | 36 | 0 | 0 | 0 | 1.950 | 3 | -8 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Fischamend | 3.608 | 170 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3.779 | 3.605 | 185 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3.791 | -3 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Gerasdorf | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 559 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 559 | 559 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Gottesbrunn | 11 | 867 | 0 | 0 | 0 | 0 | 878 | 0 | 873 | 5 | 0 | 0 | 0 | 878 | -11 | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Gramatneusiedl | 2.975 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.975 | 2.936 | 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.975 | -39 | 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Groß-Enzersdorf | 1.831 | 3.838 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5.670 | 984 | 4.514 | 197 | 0 | 0 | 0 | 5.695 | -847 | 676 | 196 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Gutenhof | 4.479 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.493 | 4.429 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.443 | -50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Himberg | 0 | 371 | 219 | 194 | 110 | 6 | 900 | 0 | 365 | 201 | 199 | 122 | 12 | 900 | 0 | -6 | -18 | 0 | 0 | 5 | 0 | |
| Klein-Neusiedl | 212 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 212 | 217 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 217 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Lanzendorf | 932 | 1 | 264 | 0 | 1 | 0 | 1.198 | 1.116 | 6 | 260 | 4 | 1 | 0 | 1.387 | 184 | 5 | -4 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Margarethen am Moos | 240 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 240 | 527 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 626 | 287 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Mitterndorf an der Fischa | 166 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 166 | 551 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 551 | 385 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Moosbrunn | 1.636 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.636 | 1.636 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.636 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Mühlleiten | 145 | 173 | 0 | 0 | 0 | 0 | 318 | 28 | 290 | 0 | 0 | 0 | 0 | 318 | -117 | 117 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Münchenndorf | 516 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 516 | 413 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 413 | -103 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Pachfurth | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Pamdorf | 687 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 687 | 269 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 269 | -418 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Pellendorf | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 687 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 687 | 687 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Pischelsdorf | 94 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 94 | 127 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 127 | 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Rammersdorf | 2.841 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.888 | 2.828 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.876 | -13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Rauchenwarth | 707 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 707 | 707 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 707 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Reisenberg | 163 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 163 | 623 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 623 | 460 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Schranawand | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Schwadorf | 336 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 340 | 380 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 388 | 44 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Schwechat | 3.828 | 987 | 0 | 3 | 0 | 0 | 4.818 | 4.161 | 1.021 | 0 | 3 | 0 | 0 | 5.185 | 333 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Trautmannsdorf | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41 | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Unterwaltersdorf | 535 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 535 | 265 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 265 | -270 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Velm | 818 | 419 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.237 | 859 | 378 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.237 | 41 | -41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Wasenbruck | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 540 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 540 | 540 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Wien, 22. Bezirk | 8.014 | 3.233 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11.247 | 9.008 | 5.411 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14.419 | 994 | 2.178 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Zwölfaxing | 523 | 1.156 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.679 | 502 | 1.177 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.679 | -21 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Gesamtergebnis | 46.234 | 12.600 | 921 | 197 | 111 | 6 | 60.069 | 48.688 | 16.145 | 1.176 | 206 | 123 | 12 | 66.350 | 2.454 | 3.545 | 255 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 5,3% | 28,1% | 27,7% | 4,6% | | | | 11 |

Anmerkung: als „Beobachtungszone“ gilt die Fluglärmmzone mit einem Nacht-LEQ von 40 DB <= 45 DB, als „Fluglärmmzonen“ werden die Zonen mit einem Nacht-LEQ von <45 Dezibel bezeichnet; die Berechnungsbasis für den Vergleich bilden die Abflugstrecken und Flugbewegungen 2019 und die Abflugstrecken und Flugbewegungen 2018

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2018–2019

| IFR- Flugbewegungen | TAG (06-22 Uhr) | | NACHT (22-06 Uhr) | | DIF. 2018/2019(%) | |
|------------------------|-----------------|----------------|-------------------|---------------|-------------------|--------------|
| | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | Tag | Nacht |
| LANDUNGEN | | | | | | |
| Piste 11 | 9.170 | 9.881 | 1 | 6 | 7,8% | 500,0% |
| Piste 16 | 13.969 | 17.173 | 1.830 | 2.720 | 22,9% | 48,6% |
| Piste 29 | 4.217 | 3.972 | 5.495 | 5.903 | -5,8% | 7,4% |
| Piste 34 | 35.755 | 37.279 | 86 | 220 | 4,3% | 155,8% |
| STARTS | | | | | | |
| Piste 11 | 904 | 590 | 522 | 408 | -34,7% | -21,8% |
| Piste 16 | 13.997 | 14.440 | 125 | 103 | 3,2% | -17,6% |
| Piste 29 | 42.001 | 50.227 | 4.982 | 5.114 | 19,6% | 2,6% |
| Piste 34 | 7.895 | 6.164 | 59 | 111 | -21,9% | 88,1% |
| GESAMT | 127.908 | 139.726 | 13.100 | 14.585 | 9,2% | 11,3% |

Anmerkung: Zahl der IFR-Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2018/2019

| Jahre | Tages-LEQ-Klassen nach dB von/bis | | | | | | SUMME |
|------------------|---|---------------|---------------|--------------|-------------|-----------|----------------|
| | 45.0 - 49.9 | 50.0 - 53.9 | 54.0 - 56.9 | 57.0 - 59.9 | 60.0 - 64.9 | >= 65.0 | |
| | <i>Zahl der betroffenen Personen (Basis 2016)</i> | | | | | | |
| JAHR 2018 | 301.457 | 33.686 | 9.120 | 2.673 | 579 | 6 | 347.520 |
| JAHR 2019 | 358.779 | 44.217 | 11.344 | 3.883 | 694 | 7 | 418.924 |
| DIFF. zu 2018 | 57.322 | 10.531 | 2.224 | 1.210 | 115 | 1 | 71.404 |
| Diff. In % | 19,0% | 31,3% | 24,4% | 45,3% | 19,9% | 16,7% | 20,5% |
| Jahre | Nacht-LEQ-Klassen nach dB von/bis | | | | | | SUMME |
| | 40.0 - 44.9 | 45.0 - 49.9 | 50.0 - 53.9 | 54.0 - 56.9 | 57.0 - 59.9 | >= 60.0 | |
| | <i>Zahl der betroffenen Personen (Basis 2016)</i> | | | | | | |
| JAHR 2018 | 46.234 | 12.600 | 921 | 197 | 111 | 6 | 60.069 |
| JAHR 2019 | 48.688 | 16.145 | 1.176 | 206 | 123 | 12 | 66.350 |
| DIFF. zu 2018 | 2.454 | 3.545 | 255 | 9 | 12 | 6 | 6.281 |
| Diff. In % | 5,3% | 28,1% | 27,7% | 4,6% | 10,8% | 100,0% | 10,5% |

Anmerkung: Zahl der IFR-Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2000–2019

| Jahr | Tages-LEQ-Klassen (Bevölkerung aus 2003/2016) | | | | | | | | | | | | | | Summe | |
|------------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------|--|
| | 45.0 - 49.9 | | 50.0 - 53.9 | | 54.0 - 56.9 | | 57.0 - 59.9 | | 60.0 - 64.9 | | >= 65.0 | | | | | |
| | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | | |
| 2000 | 143.584 | - | 33.291 | - | 7.581 | - | 4.551 | - | 905 | - | 0 | - | 189.912 | - | | |
| 2004 | 151.772 | - | 25.188 | - | 8.891 | - | 2.047 | - | 496 | - | 0 | - | 188.394 | - | | |
| 2014 | 115.875 | 207.176 | 21.642 | 28.742 | 8.068 | 7.257 | 1.723 | 1.367 | 514 | 317 | 0 | 3 | 147.822 | 244.862 | | |
| 2015 | 151.490 | 254.178 | 23.667 | 31.872 | 7.195 | 7.469 | 2.841 | 1.806 | 691 | 378 | 0 | 4 | 185.884 | 295.707 | | |
| 2016 | 108.387 | 200.060 | 21.752 | 27.831 | 8.300 | 7.799 | 1.737 | 1.524 | 621 | 432 | 0 | 5 | 140.797 | 237.652 | | |
| 2017 | - | 225.733 | - | 29.922 | - | 7.726 | - | 1.652 | - | 453 | - | 5 | - | 265.491 | | |
| 2018 | - | 301.457 | - | 33.686 | - | 9.120 | - | 2.673 | - | 579 | - | 6 | - | 347.520 | | |
| 2019 | | 353.154 | | 44.217 | | 11.344 | | 3.883 | | 694 | | 7 | | 413.298 | | |
| Änderung 2018 / 2019: | | 17,1% | | 31,3% | | 24,4% | | 45,3% | | 19,9% | | 16,7% | | 18,9% | | |

Anmerkung: Die Jahre 2000 bzw. 2004 wurden nach ÖAL mit der Bevölkerung aus 2003 gerechnet. Seit dem Evaluierungsbericht 2016 werden die Lärmzonen nach AzB mit dem Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2016 gerechnet. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate.

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2000–2019

| Jahr | Nacht-LEQ-Klassen (Bevölkerung aus 2003/2016) | | | | | | | | | | | | Summe | |
|------------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| | 40.0 - 44.9 | | 45.0 - 49.9 | | 50.0 - 53.9 | | 54.0 - 56.9 | | 57.0 - 59.9 | | >= 60.0 | | | |
| | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 | Berechnung: ÖAL Bevölkerung: 2003 | Berechnung: AzB Bevölkerung: 2016 |
| 2000 | 34.447 | - | 6.642 | - | 369 | - | 163 | - | 112 | - | 2 | - | 41.735 | - |
| 2004 | 27.025 | - | 3.372 | - | 381 | - | 156 | - | 120 | - | 8 | - | 31.063 | - |
| 2014 | 27.840 | 34.408 | 7.887 | 11.599 | 453 | 961 | 153 | 189 | 145 | 112 | 50 | 6 | 36.528 | 47.275 |
| 2015 | 27.591 | 32.569 | 10.832 | 11.790 | 584 | 893 | 158 | 173 | 143 | 78 | 38 | 0 | 39.346 | 45.503 |
| 2016 | 25.142 | 32.039 | 10.340 | 12.121 | 875 | 788 | 154 | 167 | 114 | 45 | 5 | 0 | 36.629 | 45.161 |
| 2017 | - | 38.493 | - | 7.419 | - | 899 | - | 176 | - | 91 | - | 1 | - | 47.078 |
| 2018 | - | 46.234 | - | 12.600 | - | 921 | - | 197 | - | 111 | - | 6 | - | 60.069 |
| 2019 | | 48.688 | | 16.145 | | 1.176 | | 206 | | 123 | | 12 | | 66.350 |
| Änderung 2018 / 2019: | | 5,3% | | 28,1% | | 27,7% | | 4,6% | | 10,8% | | 100,0% | | 10,5% |

Anmerkung: Die Jahre 2000 bzw. 2004 wurden nach ÖAL mit der Bevölkerung aus 2003 gerechnet. Seit dem Evaluierungsbericht 2016 werden die Lärmzonen nach AzB mit dem Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2016 gerechnet. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate.

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.16: IFR-FLUGBEWEGUNGEN IN DEN 90 STÄRKSTEN TAGEN MIT WESTWIND UND DEN 45 STÄRKSTEN TAGEN MIT SÜDWIND – VERGLEICH 2018–2019

| IFR Flugbewegungen | | Ostwind | | | IFR Flugbewegungen | | Westwind | | |
|--------------------|--------|---------------|--------------|--|--------------------|--------|---------------|---------------|--|
| ABSOLUT | 2018 | 2019 | DIFFERENZ | | ABSOLUT | 2018 | 2019 | DIFFERENZ | |
| LANDUNGEN | | | | | LANDUNGEN | | | | |
| Piste 11 | 9.169 | 9.887 | 718 | | Piste 29 | 9.712 | 9.845 | 133 | |
| Piste 16 | 15.801 | 19.893 | 4.092 | | Piste 34 | 35.841 | 37.528 | 1.687 | |
| GESAMT | 24.970 | 29.780 | 4.810 | | GESAMT | 45.553 | 47.373 | 1.820 | |
| STARTS | | | | | STARTS | | | | |
| DEP 11 | 1.427 | 998 | -429 | | Piste 29 | 46.984 | 55.341 | 8.357 | |
| DEP 16 | 14.122 | 14.543 | 421 | | Piste 34 | 7.954 | 6.275 | -1.679 | |
| GESAMT | 15.549 | 15.541 | -8 | | GESAMT | 54.938 | 61.616 | 6.678 | |
| IFR Flugbewegungen | | Ostwind | | | IFR Flugbewegungen | | Westwind | | |
| IN PROZENT | 2018 | 2019 | DIFFERENZ | | IN PROZENT | 2018 | 2019 | DIFFERENZ | |
| LANDUNGEN | | | | | LANDUNGEN | | | | |
| Piste 11 | 36,7% | 33,2% | 0,7% | | Piste 29 | 21,3% | 20,8% | -3,6% | |
| Piste 16 | 63,3% | 66,8% | -0,7% | | Piste 34 | 78,7% | 79,2% | 3,6% | |
| GESAMT | 100,0% | 100,0% | | | GESAMT | 100,0% | 100,0% | | |
| STARTS | | | | | STARTS | | | | |
| DEP 11 | 9,2% | 6,4% | -2,4% | | Piste 29 | 85,5% | 89,8% | -1,0% | |
| DEP 16 | 90,8% | 93,6% | 2,4% | | Piste 34 | 14,5% | 10,2% | 1,0% | |
| GESAMT | 100,0% | 100,0% | | | GESAMT | 100,0% | 100,0% | | |

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.17: VERGLEICH LEQ-MESSUNG UND LEQ-RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2019 (TAG/NACHT)

| Tages-Leq (in dB) 2019 | | | |
|-------------------------|----------|----------|-------------|
| Meßpunkt | gemessen | Flugspur | |
| | | Rechenw. | Diff.Messw. |
| Wien-Donaustadt | 48,9 | 50,9 | 2,0 |
| Groß-Enzersdorf | 53,9 | 54,5 | 0,6 |
| Fischamend | 35,4 | 44,3 | 8,9 |
| Kleinneusiedl | 52,6 | 56,9 | 4,3 |
| Enzersdorf/Fischa | 57,7 | 61,3 | 3,6 |
| Schwadorf | 57,3 | 61,0 | 3,7 |
| Margarethen/Moos | 63,4 | 64,5 | 1,1 |
| Rauchenwarth | 28,5 | 43,4 | 14,9 |
| Zwölfaxing | 55,3 | 56,7 | 1,4 |
| Schwechat | 57,1 | 58,0 | 0,9 |
| Wien-Simmering | 54,0 | 53,8 | -0,2 |
| Himberg | 45,0 | 49,7 | 4,7 |
| Karlsdorf | 46,0 | 47,8 | 1,8 |
| Wien 23 | 42,0 | 44,6 | 2,6 |
| Maria Lanzendorf | 48,0 | 50,9 | 2,9 |
| Nacht-Leq (in dB) 2019 | | | |
| Meßpunkt | gemessen | Flugspur | |
| | | Rechenw. | Diff.Messw. |
| Wien-Donaustadt | 45,2 | 46,0 | 0,8 |
| Groß-Enzersdorf | 49,1 | 49,8 | 0,7 |
| Fischamend | 37,3 | 39,9 | 2,6 |
| Kleinneusiedl | 56,7 | 60,1 | 3,4 |
| Enzersdorf/Fischa | 40,5 | 43,4 | 2,9 |
| Schwadorf | 39,5 | 42,7 | 3,2 |
| Margarethen/Moos | 42,4 | 45,9 | 3,5 |
| Rauchenwarth | 32,4 | 41,6 | 9,2 |
| Zwölfaxing | 43,2 | 46,2 | 3,0 |
| Schwechat | 35,0 | 40,2 | 5,2 |
| Wien-Simmering | 28,0 | 30,0 | 2,0 |
| Himberg | 26,8 | 38,2 | 11,4 |
| Karlsdorf | 42,2 | 42,3 | 0,1 |
| Wien 23 | 7,9 | 17,1 | 9,2 |
| Maria Lanzendorf | 18,1 | 30,6 | 12,5 |

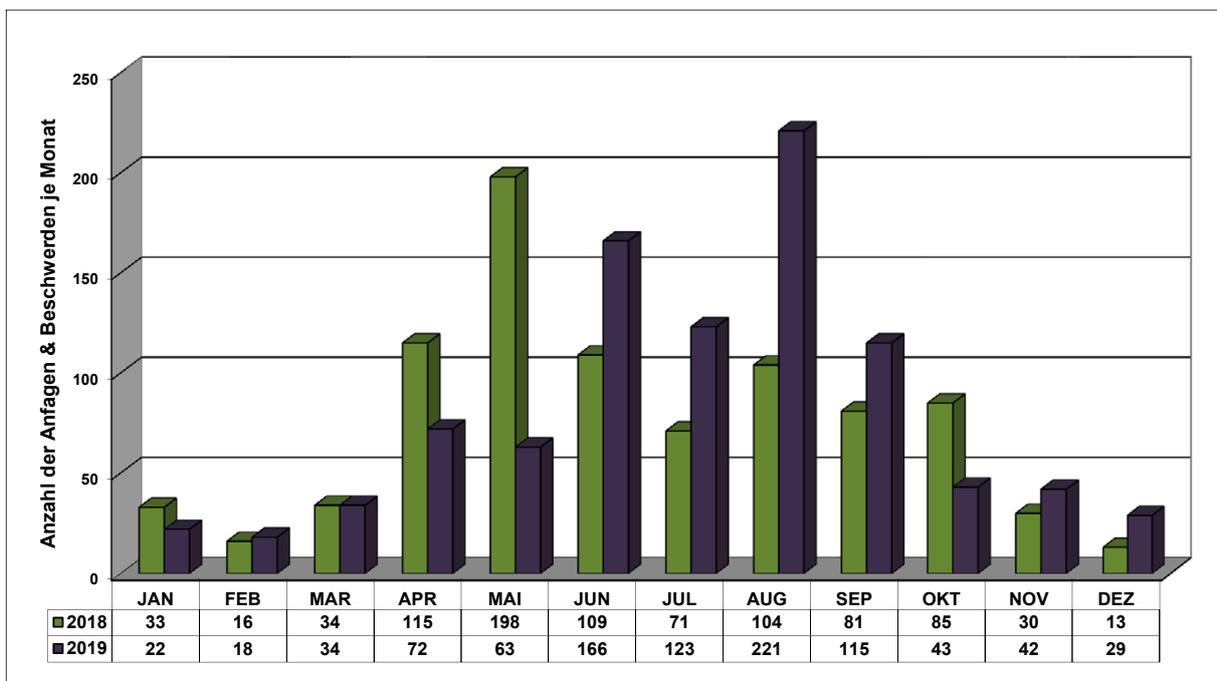
Anmerkung: Pegelangaben in dB

Quelle: FWAG (2020)

TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2018/2019

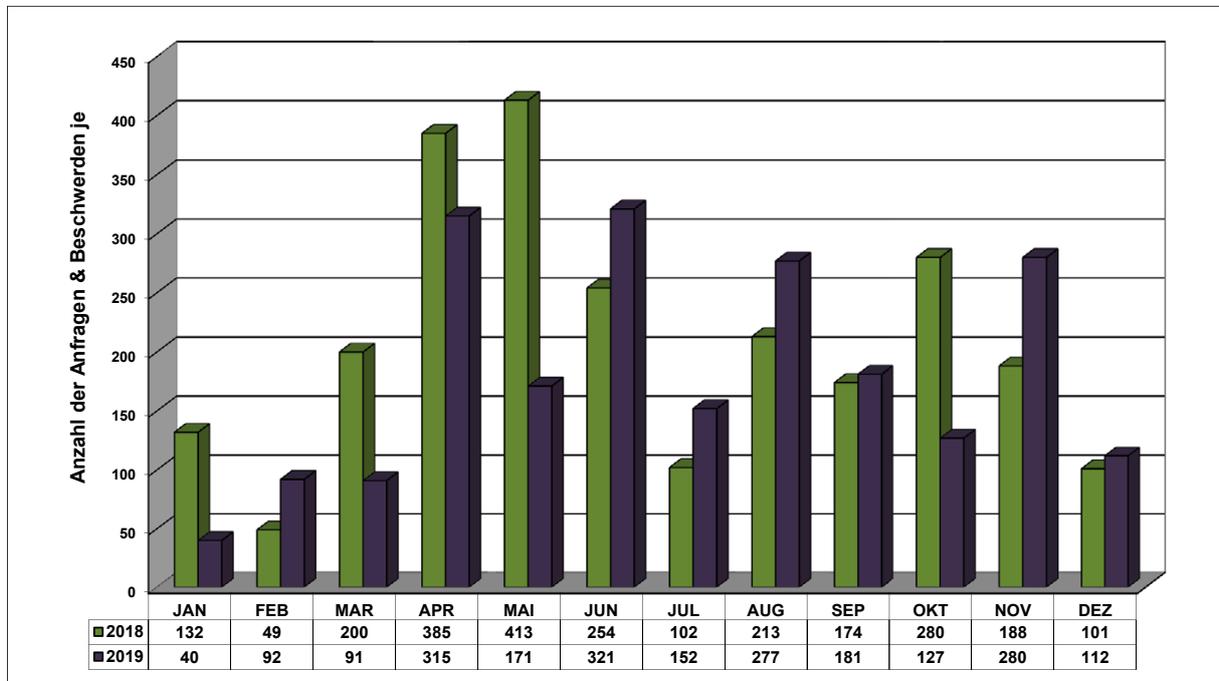
| Region | Jahr 2018 | Jahr 2018* | Jahr 2019* |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|
| GESAMT | 4.114 | 3.408 | 3.236 |
| Wien | 3.130 | 2.491 | 2.159 |
| NÖ + BGLD | 953 | 889 | 948 |
| anonym | 31 | 28 | 129 |
| Telefon | 2.985 | 2.771 | 2.624 |
| Web | 1.098 | 606 | 581 |
| Mailbox | 0 | 0 | 0 |
| weitergeleitete Mails | 31 | 31 | 29 |
| Schriftlich | 0 | 0 | 2 |

Quelle: FWAG (2020)

ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2018/2019


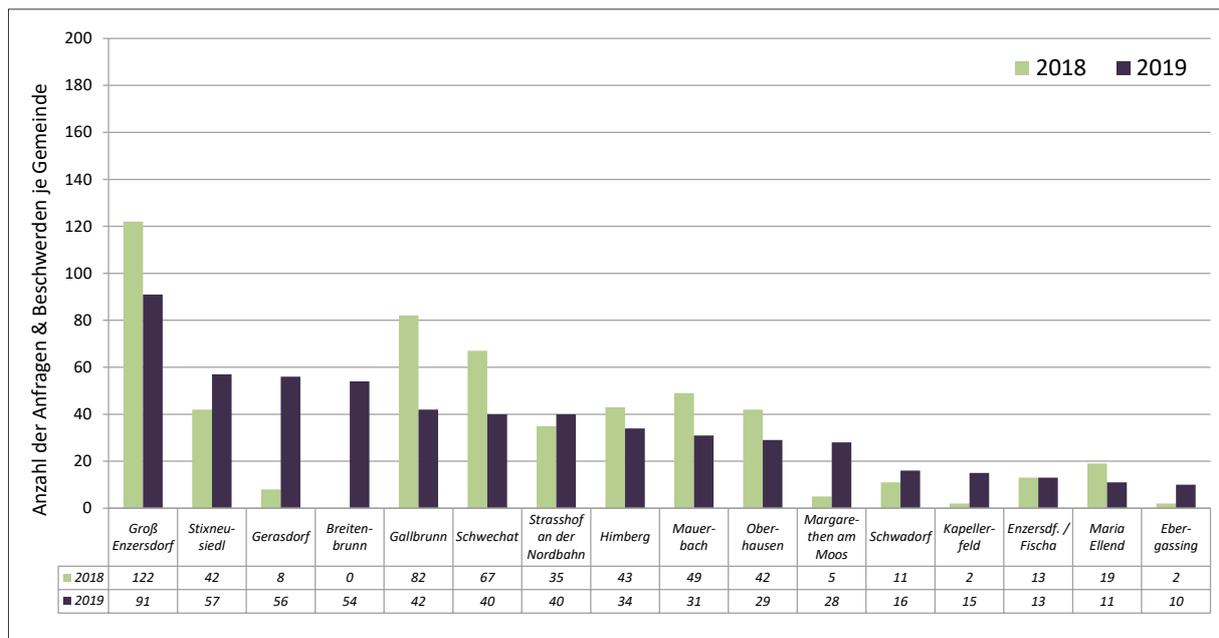
Quelle: FWAG (2020)

ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2018/2019



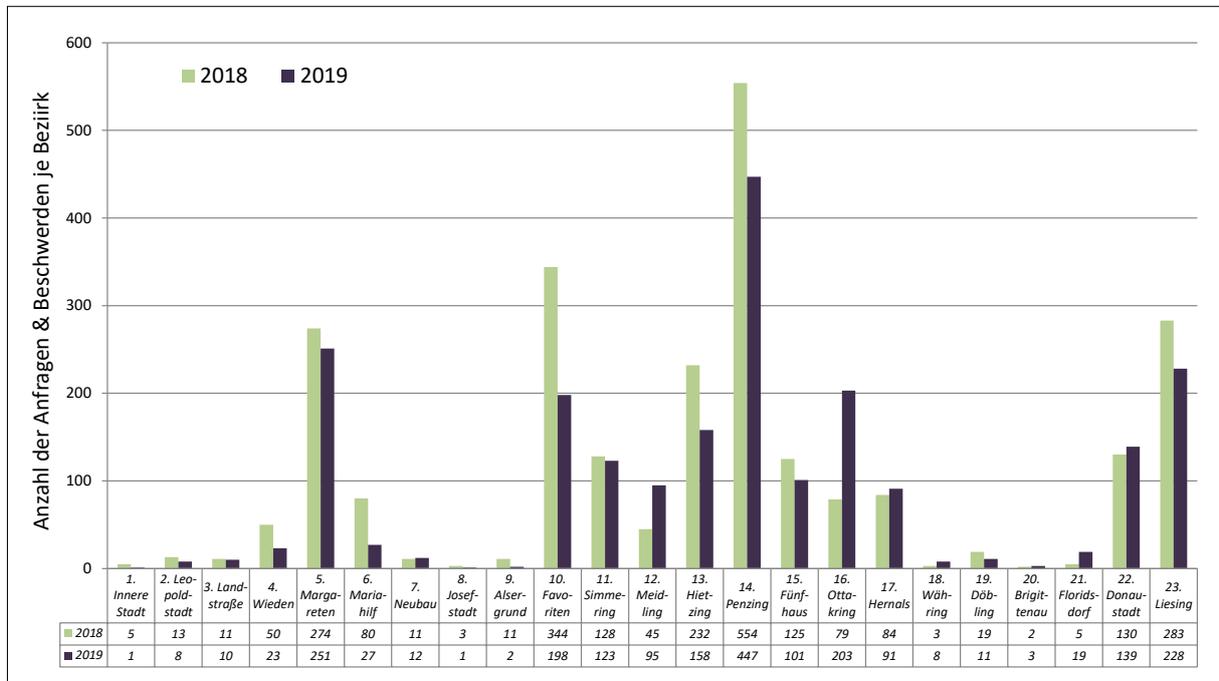
Quelle: FWAG (2020)

ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2018/2019



Quelle: FWAG (2020)

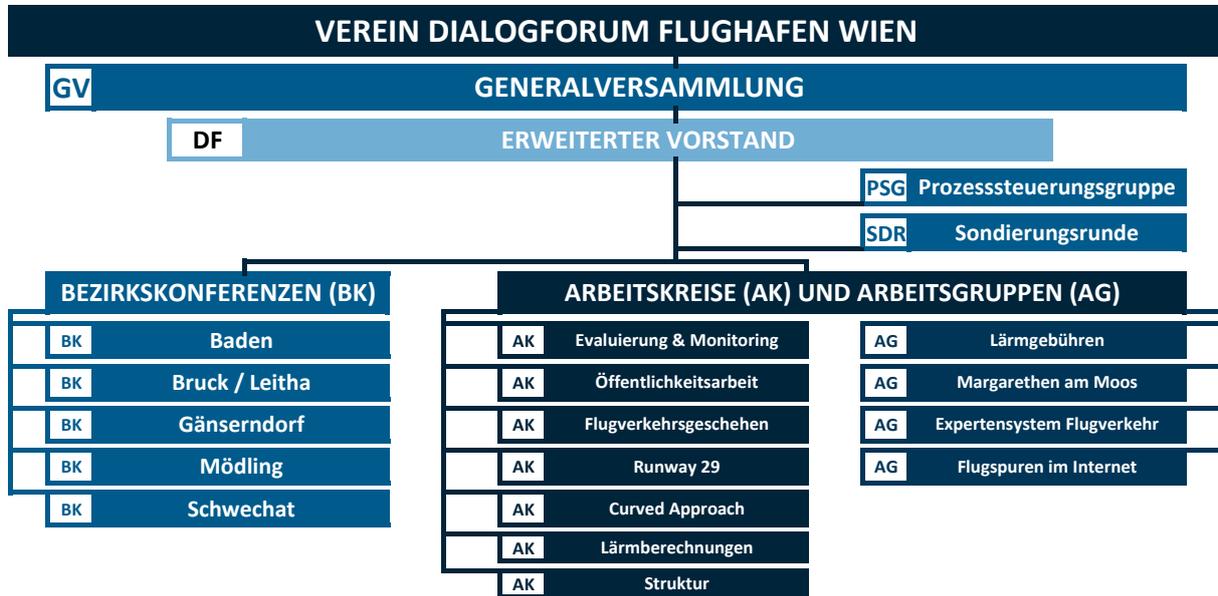
4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2018/2019



Quelle: FWAG (2020)

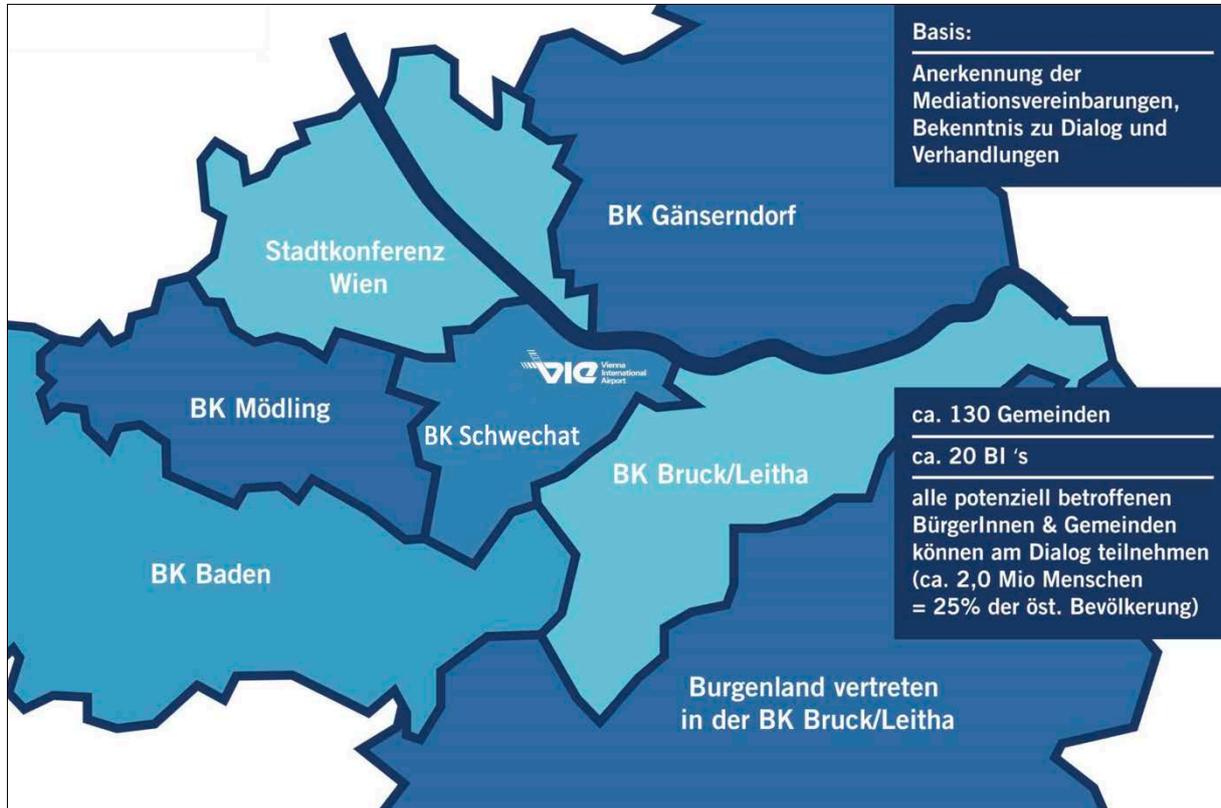
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN

ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2019



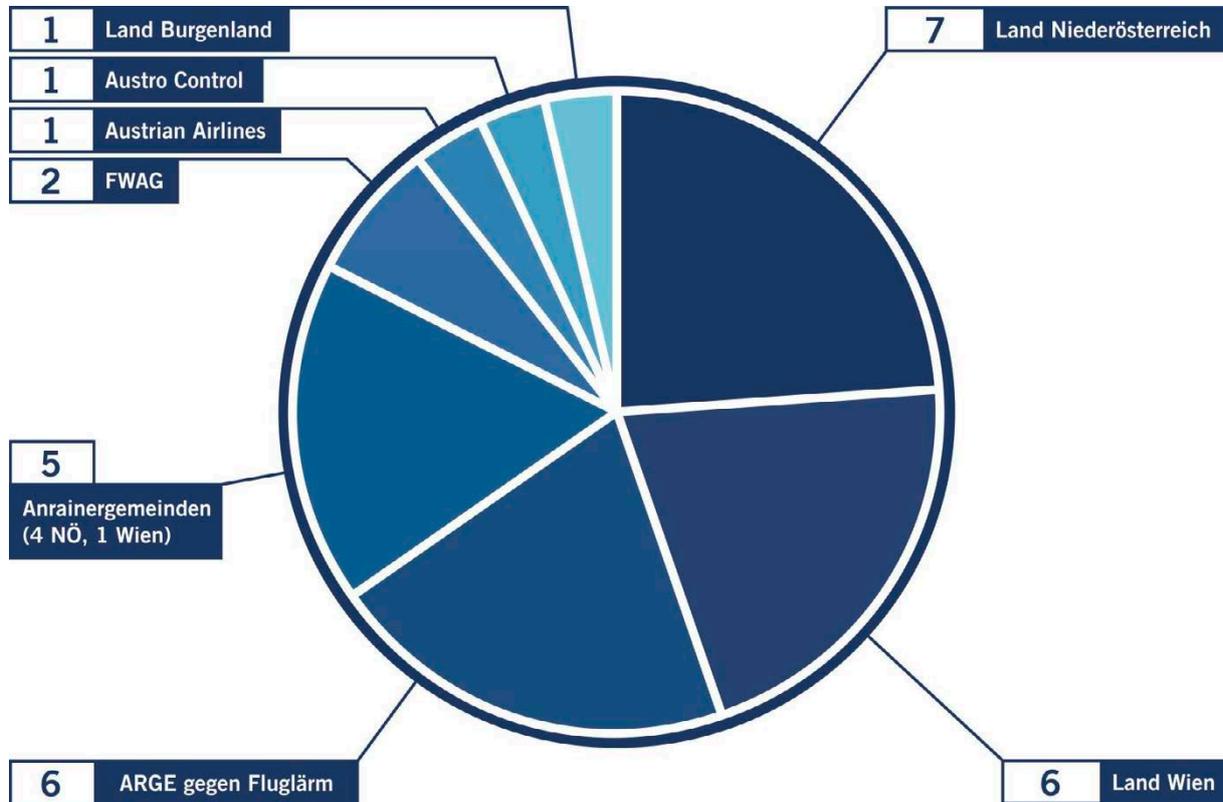
Quelle: Dialogforum (2020)

ABB. 5.02: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – BEZIRKSKONFERENZEN



Quelle: Dialogforum (2020)

ABB. 5.03: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – STIMMRECHTE



Quelle: Dialogforum (2020)

TAB. 5.01: SITZUNGSSTATISTIK DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2019

| Sitzungstyp | Zahl | Sitzungsstunden | Teilnehmer | Arbeitsstunden |
|--|-----------|-----------------|------------|----------------|
| Bezirkskonferenz | 10 | 30,0 | 133 | 399 |
| Stadtkonferenz Wien | 0 | 0,0 | 0 | 0 |
| <i>Arbeitsausschusssitzungen / Sondersitzungen</i> | 14 | 32,0 | 178 | 407 |
| Arbeitskreissitzungen | 8 | 26,0 | 137 | 445 |
| <i>Arbeitsgruppensitzungen</i> | 6 | 16,0 | 73 | 195 |
| Dialogforumssitzungen | 4 | 13,0 | 138 | 449 |
| Generalversammlung | 0 | 0,0 | 0 | 0 |
| Berichtsjahr 2019 gesamt | 42 | 117,0 | 659 | 1.836 |

Quelle: Dialogforum (2020)

KAPITEL 6 – GLOSSAR

| Begriff | Bedeutung/Definition | Bemerkung |
|--------------------------------------|---|---|
| A-CDA | Advanced Continuous Descent Approach oder auch Green Approach genannt. Im Rahmen des Projektes NUP2 (kontinuierlicher Datenaustausch zwischen Flugzeug und Bodenstation) wird an einer Technologie zur Weiterentwicklung des Continuous Descent gearbeitet mittels der zukünftig eine weitgehende Optimierung des Sinkfluges hinsichtlich Treibstoffverbrauch, Schadstoffemission und Lärmentwicklung erreicht werden kann. | Sowohl Austro Control als auch Austrian Airlines sind an diesem europäischen Projekt beteiligt. |
| Aeronautical Information Publication | Offizielle Publikation, in der die in Österreich zur Anwendung kommenden Regeln für den Flugverkehr veröffentlicht werden. Die AIP ist allen Flugunternehmen zugänglich und Änderungen darin unterliegen einem streng formalen Verfahren mit relativ langen Vorlaufzeiten. | Abkürzung: AIP |
| Arrival Transition | Ein mittels Waypoints definiertes Flugstreckensegment, das ein Flugzeug auf das Instrumentenlandesystem leitet, wobei die Berechenbarkeit der Restflugstrecke dem Piloten einen Continuous Descent ermöglicht. | Navigationsverantwortung liegt beim Pilot. |
| Austro Control | Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH ACG ist für Flugsicherung und Flugsicherheit im österreichischen Luftraum zuständig. | Abkürzung: ACG |
| Bezirkskonferenz | Gremium aus Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern und Vertreterinnen und Vertretern von Bürgerinitiativen, die gemeinsam Verbesserungsmaßnahmen zum Thema Fluglärm erarbeiten. | Wurden ab Herbst 2004 im Rahmen der Evaluierung schrittweise eingerichtet. |
| Centerline | Rechnerischer Idealflyweg zur Definition eines Korridors („Mittellinie“) | Siehe auch Definition Korridor |
| Continuous Descent | Kontinuierlicher Sinkflug. Ein Anflugverfahren, das nicht durch Horizontalflysegmente unterbrochen ist. | Ist als lärmminderndes Anflugverfahren anerkannt. |
| Cross Wind | Seitenwind Aus der Anflugrichtung, der Windrichtung und der Windstärke wird vom Pilot die Seitenwindkomponente berechnet und mit der für Start bzw. Landung maximal Zulässigen verglichen. | Je nach Zustand der Landebahn und Flugzeugtyp liegt die maximal zulässige Seitenwindkomponente für Starts und Landungen zwischen ca. 30 kt (56 km/h) und 5 kt (9 km/h). |
| Curved Approach | Gekurvter Endanflug Instrumenten-Anflugverfahren für laterale und vertikale Flugsteuerung, das nicht entlang einer durchgehenden Geraden, sondern (auch) mit Kurvensegmenten definiert ist. | Derzeit befindet sich der gekurvte Anflug am Flughafen Wien in der Untersuchungsphase. |

| Begriff | Bedeutung/Definition | Bemerkung |
|----------------------------|---|--|
| Dauerschallpegel | Der äquivalente Dauerschallpegel ist ein Maß zur Beurteilung von Geräuschimmissionen. | Abkürzung: Leq |
| Dezibel | Dimensionslose Maßeinheit des Schalldruckpegels | Abkürzung: dB Verhältnis des gemessenen Schalldrucks zu einem festgelegten Bezugsschalldruck, angegeben im 10-fachen dekadischen Logarithmus. |
| DownWind DownWind (Leg) | Seitlich zur Anflugsgrundlinie versetzter Teil des Anfluges, dessen Strecke parallel zur Anflugsrichtung liegt und entgegen der Landerichtung befliegen wird. | Dem Downwind folgt das Eindrehen (BaseTurn) in den Endanflug. |
| Endanflug | Ist jener Abschnitt eines Anfluges, in dem die Ausrichtung zur Pistenmittellinie und der Sinkflug zur Piste zum Zweck der Landung oder des landungslosen Überfluges durchgeführt wird. | Definition gemäß Luftverkehrsregeln LVR § 2; 4a |
| Evaluierung | Eine Bestandsaufnahme und Auswertung von Datenreihen zu bestimmten Messgrößen. Auf dieser Basis kann eine Situation genau bewertet und überprüft werden, ob die vorausgesagte Entwicklung tatsächlich eingetroffen ist. | Gegenmaßnahmen können rechtzeitig gesetzt werden. |
| FANOMOS | Flight Track and Noise Monitoring System, Flugspuraufzeichnungsanlage | Finanziert und betrieben von FWAG |
| Feet | In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Höhe. 1 Fuß = 0,30 Meter 1000 ft = 304 m | Abkürzung: ft |
| Fly-by-Waypoint | Waypoint, der die gerade Flugstrecke davor und die gerade Flugstrecke danach mit einem Kurvensegment innen liegend verbindet. | Kein Überflug des Punktes selbst |
| Fly-over-Waypoint | Waypoint, bei dem das Kurvensegment, welches zur nächsten Geraden führt, genau über dem Waypoint beginnt. Flugweg liegt somit auf der „Kurvenaussenseite“. | Je nach Höhe, Fluggeschwindigkeit, Querneigung im Kurvenflug und Wind ergibt sich eine relativ große Streuung des möglichen Flugweges. |
| FWAG | Flughafen Wien Aktiengesellschaft | |
| Instrumenten-Anflug | Anflug unter Verwendung der Signale des ILS | Navigationsverantwortung liegt beim Pilot |

| Begriff | Bedeutung/Definition | Bemerkung |
|-------------------------|--|---|
| Instrumentenlandesystem | Eine bodenseitige Funknavigationsanlage für exaktes Navigieren im Endanflug zur Landebahn. Besteht aus dem Landekursender (definiert die verlängerte Pistenmittellinie), dem Gleitwegsender (definiert konstanten Anflugwinkel zum Aufsetzpunkt) und einem Entfernungsangabe-System. | Abkürzung: ILS International strikt genormt, wobei speziell die Steilheit des Gleitweges limitiert ist. Landekursender wird im Teilvertrag auch mit „Leitstrahl“ umschrieben. |
| Interception | Jener Flugkurs, der eingenommen wird, bevor das Luftfahrzeug auf die Anflugmittellinie einschwenkt. | Wird entweder durch Radarlotsen zugewiesen oder von festgelegten Anflugverfahren vorgeschrieben. |
| Knoten | In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Geschwindigkeit. 1 Knoten = 1 NM pro Stunde 1 Knoten = 1,852 km/h | Abkürzung: kt |
| Konfliktmanagement | Ein Maßnahmenkatalog, der in Kraft tritt, wenn Probleme auftreten. So können diese strukturiert behandelt und gelöst werden. Im Teilvertrag einigten sich die Vertragspartner auf ein solches Konfliktmanagement. | Damit ist gewährleistet, dass die Anliegen der Vertragspartner und der Bevölkerung auch in Zukunft weiter behandelt werden. |
| Konsens | Übereinkunft in Fragen, die von verschiedenen Interessensgruppen verschieden beantwortet werden. Konsens entsteht durch einvernehmliche Zustimmung aller Verhandlungspartner. | Das Aushandeln eines Konsens ermöglicht die Durchsetzung von Interessen, die einem besonders wichtig sind, und verlangt Zugeständnisse dort, wo man damit leben kann. |
| Korridor | Der gesamte Bereich links und rechts des rechnerischen Idealflugweges, innerhalb dessen eine hohe Prozent-Anzahl der aktuellen Flugwege zu liegen kommen soll. Bei SIDs auch Festlegung einer Höhe, oberhalb der nicht mehr von „einzuhaltendem Korridor“ gesprochen wird. | Kann generell nur für jene Navigationsabschnitte zur Anwendung kommen, bei denen die Navigationsverantwortung beim Pilot liegt. Nicht definierbar bei Radarführung durch ACG. |
| Low Drag – Low Power | Wenig Widerstand – wenig Schub Je weniger aerodynamische Widerstände beim Flugzeug (Vorflügel, Landeklappen, Bremsklappen, Fahrwerk) ausgefahren sind, umso weniger Schub ist für das Einhalten einer gewissen Geschwindigkeit notwendig. Sowohl „Low Drag“ als auch „Low Power“ werden im Endanflug bis 300 m über Boden angestrebt. | Je nach Flugzeugtype, Gewicht und Wind sehr unterschiedliches Gleitverhalten der Flugzeuge. Dadurch auch unterschiedliche Notwendigkeit zur Verwendung dieser Widerstände und des Schubs zur Erreichung des angestrebten vertikalen Flugweges und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit. |
| Mediation | Konfliktregelungsprozess, der in den USA entwickelt wurde. | Wesentliche Voraussetzungen sind gegenseitiger Respekt der Beteiligten vor den Ansichten des jeweils anderen und der Wille zum Erarbeiten gemeinsamer Lösungen. |
| Mediationsforum | Gremium aller am Mediationsverfahren beteiligten Verfahrensparteien | |

| Begriff | Bedeutung/Definition | Bemerkung |
|-------------------------|--|---|
| Mediationsvereinbarung | In der „Vereinbarung über das Mediationsverfahren Flughafen Wien“ sind Verfahrensparteien, Verhandlungsgegenstand, Ziele, Verfahrensregeln und Struktur der Zusammenarbeit festgehalten. | |
| Mediationsvertrag | Abschlussdokument des Mediationsverfahrens, in dem die zwischen den Beteiligten getroffenen Vereinbarungen verbindlich festgehalten werden. | |
| Mediator | Allparteilicher Prozessbegleiter, der im Bezug auf das Ergebnis eine neutrale Haltung einnimmt. | |
| Monitoring | Beobachten von Messgrößen über längere Zeiträume hinweg. | So lassen sich frühzeitig Tendenzen und Abweichungen vom Zielwert erkennen. |
| Nacht-Transitions | Ein mittels Waypoints definiertes Flugstreckensegment, das ein Flugzeug in der Nacht auf das Instrumentenlandesystem leitet. | |
| Nautische Meile | In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Entfernungen. 1 NM = 1,852 km | Abkürzung: NM |
| ÖAL | Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung | Beratendes Gremium |
| OZB | Oberste Zivilluftfahrtbehörde | Eingerichtet im Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| Paulasystem | Geografisches Informationssystem über Bevölkerungsdichte | Wird mit Lärmkarten verschnitten, um Auswirkungen bestimmter Maßnahmen bevölkerungsmäßig zu qualifizieren und quantifizieren zu können. |
| Piste 11, 16, 29 und 34 | Die Zahlen geben Richtung auf der Windrose in Grad an, in welche die Starts und Landungen (wobei jeweils die Zahlen mit dem Faktor 10 zu multiplizieren sind) erfolgen. Norden entspricht 0° (bzw. 360°), Osten 90°, Süden 180° und Westen 270°. Ausschlaggebend ist immer jene Richtung, in die die Flugzeugnase zeigt. | |
| Pistenverteilungsplan | Vereinbarung aus dem Mediationsvertrag, die Zielwerte definiert, die festlegen, wieviel Prozent der Starts und Landungen in eine Pistenrichtung im Kalenderjahr erfolgen sollen. | |
| P-RNAV | Precision Random Navigation bezeichnet R-NAV mit einer vorgeschriebenen Navigationstoleranz (Required Navigation Performance). | |

| Begriff | Bedeutung/Definition | Bemerkung |
|-------------------------------------|---|--|
| RF-Turn | Ein Verfahren, bei dem Flügen – anders als bei konventioneller Umsetzung – zwischen zwei Waypoints ein fixer Radius (RF – radius fixed –) inklusive der erforderlichen Mindestgenauigkeit vorgegeben wird. | RF-Turns ermöglichen weitaus höhere Präzision im Kurvenflug als konventionelle Verfahren. |
| R-NAV | Random Navigation (auch area navigation genannt) bezeichnet die Navigationsmethode die ein Ansteuern von (beliebigen) Navigationspunkten (Waypoints) mittels geeigneter Navigationsgeräte (FMS) erlaubt. | Im Gegensatz dazu steht die „konventionelle“ Navigation, also die Navigation mittels Funkfeuern. |
| Rolling Take Off | Rollender Start Der Start wird nach dem Einrollen in die Startbahn ohne Stehenbleiben sofort begonnen. | Verlängert die für das Aufbauen der Geschwindigkeit benötigte Strecke auf der Startbahn, weil das Hochdrehen der Triebwerke bis zu 10 Sekunden dauert. |
| Schubumkehr | Das Umlenken des Abgasstrahls zum Bremsen des Flugzeuges unmittelbar nach dem Aufsetzen. Gemäß zwingend einzuhaltender Flugbetriebsvorschriften ist das Umlenken des Abgasstrahls bei jeder Landung durchzuführen. | Die Bremswirkung des Umkehrschubs ist unabhängig vom Pistenzustand (und deshalb unverzichtbar). Die Stärke der Triebwerksleistung beim Umkehrschub wird je nach Landebahn-Bedingung vom Pilot gewählt. |
| Short Approach | Ein Anflug, der nur einen kurzen Endanflug-Teil aufweist. Im Mediationsverfahren werden damit jene Anflüge gemeint, die zwischen 3 und 6 NM auf das Instrumentenlandesystem einschwenken. | Navigationsverantwortung bis zum Beginn des Endanflugs liegt bei ACG. |
| Sichtanflug | Navigation erfolgt nach Sicht, also aufgrund des Erkennens von Landschaftsmerkmalen. | Navigationsverantwortung liegt beim Pilot. Kann nur freiwillig vom Piloten durchgeführt werden (eine „Anordnung“ durch die Flugsicherung ist nicht zulässig, muss von dieser aber freigegeben werden). |
| Standing Take Off | Startvorgang aus ruhender Position Nach dem Einrollen in die Startbahn wird nochmals gestoppt und erst dann der Start begonnen. | Verfahren für minimalste Startrollstrecke (weil Triebwerke zuerst auf hohe Leistung gebracht werden, bevor die Bremsen gelöst werden); verursacht zusätzlichen Bodenlärm. |
| Standard Instrument Departure (SID) | Standardisierte Abflugstrecke für Instrumentenflüge. Der laterale Flugweg wird festgelegt. Mindesthöhenangaben sichern das Überfliegen von Hindernissen. Mitunter Publikation von Mindeststeiggradienten aus Lärmschutzgründen. | Abkürzung: SID Definition des Flugweges erfolgt mittels Funknavigationshilfen oder mittels Waypoints. |
| Sydney-Modell | EDV-Programm, welches ausweist, wie oft ein bestimmtes Gebiet von einem Flugzeug innerhalb einer bestimmten Zeit überflogen wird, wobei alle Flüge festgehalten werden, die das Einzelereignis am Boden mehr als 65 dB verursachen. | Wird neben dem Leq als Instrument verwendet, um Lärmbetroffenheit und Lärmbelastung darstellen zu können. |

| Begriff | Bedeutung/Definition | Bemerkung |
|----------------------------------|--|---|
| Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ | Vertrag zur Verbesserung der aktuellen Fluglärmsituation, abgeschlossen am 27. Mai 2003, umgesetzt mit 1. April 2004. | |
| Transition-Arrivals | Ein mittels Waypoints definiertes Flugstreckensegment, das ein Flugzeug auf das Instrumentenlandesystem leitet, wobei die Berechenbarkeit der Restflugstrecke dem Piloten einen Continuous Descent ermöglicht. | Navigationsverantwortung liegt beim Pilot. |
| Turbo-Prop | Flugzeug, dessen Schubkraft nach vorne mittels Propellern erzielt wird. | z.B. Dash 8 |
| UpWind UpWind (Leg) | Seitlich zur Anflugsgrundlinie versetzter Teil des Anfluges, dessen Strecke parallel zur Anflugsrichtung liegt und in Landerichtung befliegen wird. | Dem UpWind folgt der DownWind. |
| Verantwortlicher Pilot | Im Bereich der Zivilluftfahrt ist verantwortlicher Pilot jener Luftfahrer, der das Luftfahrzeug befiehlt. Der verantwortliche Pilot hat unter anderem alle zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit an Bord des Luftfahrzeuges notwendigen Maßnahmen zu treffen. | Festgelegt im Luftfahrtgesetz §125 |
| Waypoint | Geografischer Punkt, versehen mit einer unverwechselbaren 5-stelligen Nummern-Buchstabenkombination, definiert nach geografischer Länge und Breite (Koordinaten) | Waypoint-Festlegung muss strikten Mindestkriterien (z.B. Abstand zueinander) folgen, um sie in den bordseitigen Navigations-Systemen verwenden zu können. |
| Windstille Tage | Tage, an denen der Wind am Boden eine Geschwindigkeit von 6 Knoten (11 km/h) nicht übersteigt. | Die maximale Rückenwindkomponente bei Starts und Landungen beträgt für fast alle Flugzeugtypen 10 kt. |

Siehe auch www.flugspuren.at

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: **Verein Dialogforum Flughafen Wien**, Postfach 3, 1300 Wien
Tel: +43 1 7007 25250, Fax: +43 1 7007 5 22800, E-Mail: office@dialogforum.at, www.dialogforum.at
Gestaltung & Prepress: Max Schinko, Fotos: Flughafen Wien, Photopam | Pamela Draxler
Für den Inhalt verantwortlich: Dipl.-Ing. Wolfgang Hesina, MSc, Dezember 2020

Der Materialienband 2019 steht ebenso wie der Evaluierungsbericht 2019 auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) einer breiten Öffentlichkeit als Download im PDF-Format zur Verfügung.