

18. EVALUIERUNGSBERICHT 2022

Materialienband



KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2022	5
1. LANDUNGEN	6
2. STARTS.....	10
3. ABFLUGKORRIDORE	15
4. SICHTANFLÜGE.....	16
5. NACHTFLUGREGELUNG	17
6. KONSULTATIONSVERFAHREN	18
7. BODENLÄRM.....	18
8. AMBULANZFLÜGE	19
9. BEGRIFFSDEFINITIONEN.....	19
BEILAGE I: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 11	20
BEILAGE II: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 16.....	21
BEILAGE III: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 29.....	22
BEILAGE IV: TRANSITION-ARRIVALS PISTE 34.....	23
BEILAGE V: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 TAG.....	24
BEILAGE VI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 TAG	25
BEILAGE VII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29 TAG	26
BEILAGE VIII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34 TAG	27
BEILAGE IX: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 NACHT	28
BEILAGE X: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 NACHT	29
BEILAGE XI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29 NACHT	30
BEILAGE XII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34 NACHT	31
BEILAGE XIII: WAY-POINT SICHTANFLUGSTRECKE PISTE 29.....	32
BEILAGE XIV: SID-BELEGUNG.....	33
BEILAGE XV: ERLÄUTERUNGEN ZUM KURVENFLUG.....	34
ANNEX	36
KAPITEL 2 – FLUGVERKEHR NATIONAL/INTERNATIONAL 2022	37
ABB. 2.01: ACI-5-JAHRES-PASSAGIERPROGNOSE 2021/2025	38
ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2022	38
ABB. 2.03: PISTENNUTZUNG BEI WESTWIND UND WINDSTILLE – TAG	39
ABB. 2.04: PISTENNUTZUNG BEI SÜD/OSTWIND – TAG	39
TAB. 2.01: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000/2011–2022	40
TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2011–2022	40
TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2022	41
TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2022 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16)	42
TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2022 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34).....	43
ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2022 OSTWIND.....	44

ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2022 WESTWIND	44
ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2022 WINDSTILLE.....	45
KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN	46
TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2022 – ERFÜLLUNGSGRAD DER ATC-VEREINBARUNGEN.....	47
TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2022.....	47
TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE 2022 – DETAILANALYSE.....	48
TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2022 – GESAMTERGEBNIS STARTS.....	48
TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2022 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN.....	49
ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2022	49
TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2022	50
TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2021/2022.....	50
TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2010–2022.....	51
ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2019 UND 2022	51
ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2012–2022.....	52
ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2022	52
TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2017–2022	53
TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN – ENTWICKLUNG 2019–2022.....	53
KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND.....	54
TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2022	55
TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ) NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2022.....	56
TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2022.....	57
TAB. 4.04: MESSPLAN 2022.....	58
TAB. 4.05: MESSPLAN 2023.....	59
TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2021/2022 TAG/NACHT	60
TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2022.....	60
TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2022.....	61
TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2021/2022 FÜR DAS GESAMTJAHR	61
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2022.....	62
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2022.....	63
KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI WESTWIND 2022	64
KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI OSTWIND 2022.....	65

TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2021/2022	66
TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2021/2022	67
TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2021–2022	68
TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2021/2022	68
TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2017–2022	69
TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2017–2022	69
TAB. 4.16: IFR-FLUGBEWEGUNGEN IN DEN 90 STÄRKSTEN TAGEN MIT WESTWIND UND DEN 45 STÄRKSTEN TAGEN MIT SÜDWIND – VERGLEICH 2021–2022	70
TAB. 4.17: VERGLEICH LEQ-MESSUNG UND LEQ-RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2022 (TAG/NACHT)	71
TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2021/2022.....	72
ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2021/2022	72
ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2021/2022.....	73
ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2021/2022	73
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2021/2022.....	74
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN.....	75
ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2022	76
ABB. 5.02: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – BEZIRKSKONFERENZEN	77
ABB. 5.03: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – STIMMRECHTE	78
TAB. 5.01: SITZUNGSSTATISTIK DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2022	78
KAPITEL 6 – GLOSSAR	79

KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2022

Die Dokumentation „Evaluierungsgrundlagen 2022“ stellt in weiterer Folge die Regeln und Vereinbarungen dar, die für die Steuerung des Flugverkehrs im Jahr 2022 maßgeblich waren, die als Basis für die Erstellung des Evaluierungsberichts für das Jahr 2021 dienten und zum Jahresende 2021 Gültigkeit hatten.

1. Landungen

1.1. ANFLÜGE UND LANDUNGEN

1.1.1. 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°.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 1, Abs. c))

1.2. LANDUNGEN PISTE 11

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 2, Abs. b))

1.2.2. Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich einen continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000 ft, das sind rund 37 km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous-descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 2, Abs. c))

1.2.3. Für den Landeanflug auf Piste 11 sind die in Bgl./I. eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umset-

zung 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 2, Abs. d) und Kap. V., Pkt. 1 Abs. f))

1.2.4. Die Piste 11 wird für Landungen zwischen 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge sowie Flüge aufgrund von Sicherheitserfordernissen, besonderen Wetterverhältnissen bzw. Nichtverfügbarkeit der Piste 16/34 (Anmerkung: Definition der Begriffe Sicherheitserfordernisse und besondere Wetterverhältnisse vgl. Pkt.10).

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 2, Abs. e))

1.2.5. Austro Control führt bei Landeanflügen auf Piste 11 Luftfahrzeuge so, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3nm (Interception des Leitstrahls) beträgt. Dadurch wird gewährleistet, dass alle Luftfahrzeuge westlich von Schwechat den Leitstrahl interceptieren.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 2, Abs. f))

1.3. LANDUNGEN PISTE 16

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 3, Abs. b))

1.3.2. Die Piste 16 wird für Landungen von 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr nur freigegeben, wenn es die Windverhältnisse (Süd/Südostwind) unbedingt erforderlich machen sowie für Ambulanzflüge, aus Sicherheitsanforderungen, bei besonderen Wetterverhältnissen und Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 3, Abs. c))

1.3.3. Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich einen continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000ft, das sind rund 37km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous-descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 3, Abs. d))

1.3.4. Für den Landeanflug auf Piste 16 sind die in Blg./II. eingezeichneten, standardisierten Anflug-routen („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 Anforderungen die Transition-arrivals nur teilweise oder auch gar nicht freizugeben.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 3, Abs. e) und Kap. V, Pkt. 1, Abs. f))

1.3.5. Austro Control führt bei Landeanflügen auf Piste 16 Luftfahrzeuge so, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai

2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 3, Abs. f))

1.3.6. 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 Ambulanzflüge sowie Flüge aufgrund von Sicherheitsanforderungen und besonderen Wetterverhältnissen.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 6. Und Pkt. 7.)

1.3.7. 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.

(Prot_AK Evaluierung_161122_endg_SNr59.doc, Top 5 d))

1.4. LANDUNGEN PISTE 29

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 4, Abs. b))

1.4.2. Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich ein continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000ft, das sind rund 37km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous-descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 4, Abs. d))

1.4.3. Für den Landeanflug auf Piste 29 sind die in Blg./III. eingezeichneten, standardisierten Anflug-routen („Transition-arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des continuous-descent Verfahrens mög-

lichst 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 4, Abs. e) und Kap. V., Pkt. 1, Abs. f))

1.4.4. Austro Control führt bei Landeanflügen auf Piste 29 Luftfahrzeuge so, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 4, Abs. f))

1.4.5. 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 Ambulanzflüge sowie Flüge aufgrund von Sicherheitsanforderungen und besonderen Wetterverhältnissen.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 3. Teil 1 sowie Pkt. 7.)

1.4.6. Durch diese Maßnahme (vgl. Pkt. 1.4.5.) 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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 3. Teil 2)

1.4.7. 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.

(Prot_AK Evaluierung_161122_endg_SNr59.doc, Top 5 d))

1.5. LANDUNGEN PISTE 34

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 5, Abs. b))

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 Austro Control (ACG) alle ihr im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung möglichen Maßnahmen zur Zielerreichung umgesetzt hat.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 1.)

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.1.)

1.5.4. Aufgrund dieser Tatsache werden für das derzeitige 2-Pisten-System die Punkte 1.3.6., 1.3.7., 1.4.5., 2.4.6., 4.1.2, 4.1.3. und 4.1.4. zusätzlich vereinbart.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.2.)

1.5.5. Die Vereinbarungen gemäß den Punkten 1.3.6., 1.3.7., 1.4.5., 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 hinsichtlich Landungen 34 auch in den nächsten Jahren erreicht werden kann.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.3.)

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.4.)

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.5.)

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 1.3.6., 1.3.7., 1.4.5., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. vereinbarten Maßnahmen einer jährlichen Evaluierung unterzogen und im jährlichen Evaluierungsbericht festgehalten.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 3. Teil 1 sowie Pkt. 2.6.)

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 1.3.6., 1.3.7., 1.4.5., 2.4.6., 4.1.2., 4.1.3. und 4.1.4. erfüllt worden sind.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.7.)

1.5.10. Sollte sich herausstellen, dass die Punkte 1.3.6., 1.3.7., 1.4.5., 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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.8.)

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 Maßnahme definiert werden vgl. Punkte 1.3.6., 1.3.7., 1.4.5., 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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.10.)

1.5.12. Austro Control führt bei Landeanflügen auf Piste 34 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.

Darüber hinaus müssen alle Sichtanflüge (Jets und Props), die in der Zeit von 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr aus dem Südosten, Osten und Norden auf die Piste 34 erfolgen spätestens bei einer Entfernung von 5 nm

von der Piste auf der verlängerten Pistenmittellinie ausgerichtet sein.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 4., Abs. f) und Prot. DF_131126_endg_SNr31; Beschluss-text_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 3. Teil 1 sowie Pkt. 4.1. und Pkt. 4.2)) – siehe dazu auch Pkt. 4.1.4.

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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 5, Abs. d) und Kap. V., Pkt. 1., Abs. f))

1.5.14. Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich ein continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000 ft, das sind rund 37 km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous-descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 5, Abs. e))

1.5.15. Die Piste 34 wird für Landungen zwischen 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, besondere Wetterverhältnisse bzw. Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. V., Pkt. 5, Abs. f))

2. Starts

2.1. STARTS UND ABFLÜGE

2.1.1. 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, ebenso wie die Ist-Werte des Berichtsjahres, erst im Nachhinein evaluiert werden und dann allenfalls zu weiteren Maßnahmen führen (siehe diesbezüglich auch Beilage XIV.)

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 sind ab dem Berichtsjahr 2018 deshalb in der Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung (des Berichtsjahres) des Materialienbandes im Evaluierungsbericht des Verein Dialogforum Flughafen Wien absolut und in Prozent ausgewiesen (siehe diesbezüglich auch Beilage XIV.).

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 1., Abs. d) sowie Prot DF_191105_endg_SNr53, Top 7))

2.2. STARTS PISTE 11

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. b))

2.2.2. Für Starts auf Piste 11 Richtung Norden sind am Tag (07:00 Uhr bis 21:00 Uhr) lt. Beilage V. auch die RNAV-Abflugrouten BUWUT1AR, LANUX3AR und

LEDVA3AR sowie für die Starts auf Piste 11 Richtung Süden die RNAV-Abflugrouten ARSIN1AR, STEIN2AR, RUPET1AR und OSPEN2AR sowie für Starts Richtung Westen die RNAV-Abflugrouten SOVIL1AR, LUGEM1AR und MEDIX1AR nutzbar.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. c), Prot DF_180409_endg.SNr47_Korr)

2.2.3. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr werden bei Starts von Piste 11 die Abflugrouten ADAMA1A, ARSIN1A/ARSIN1AR, BUWUT1A/BUWUT1AR, IMVOB3A, IRGOT1A, KOXER1A, LANUX3A/LANUX3AR, LEDVA3A/LEDVA3AR, MEDIX1A/MEDIX1AR, ODSUD1A, OSMOD1A, SNU2A und STEIN2A/STEIN2AR freigegeben. (siehe Beilagen V. und IX.)

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.2.4. Die Luftfahrzeuge haben bis zum Erreichen einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore zu verlassen.

Die in Richtung Westen und Südwesten abfliegenden Luftfahrzeuge haben bis zum Erreichen einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen (vgl. Pkt. 3.) und dürfen erst nach dem Passieren der Schnittpunkte der Abflugrouten IRGOT1A, IMVOB3A, ODSUD1A und OSMOD1A mit der verlängerten Mittellinie der Piste 16/34 von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore zu verlassen.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.2.5. Durch die Lage der SIDs und die Regelungen betreffend die Einhaltung von Korridoren (siehe Pkt. 3.) (einschließlich der Ausnahmen) wird normalerweise gewährleistet, dass die Gemeinde Enzersdorf/Fischa, insbesondere auch der Ortsteil Karlsdorf, unmittelbar nach dem Start nicht überfliegen wird.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2, Abs. f)

2.2.6. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. XIV. sowie Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung (des Berichtsjahres) im Materialienband des Evaluierungsberichts des Verein Dialogforum Flughafen Wien für das jeweilige Berichtsjahr. 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 (vgl. dazu auch Pkt. 2.1.), weshalb die Details zur Belegung der Abflugrouten für das jeweilige Berichtsjahr gesondert in der Tabelle 2.04 absolut und in Prozent ausgewiesen werden.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 1., Abs. d)) sowie Prot DF_191105_endg_SNr53, Top 7))

2.3. STARTS PISTE 16

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 3., Abs. b))

2.3.2. Für die Starts auf Piste 16 sind am Tag (07:00 Uhr und 21:00 Uhr) die Abflugrouten lt. Beilage VI. festgelegt worden.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 3., Abs. c) sowie Prot DF_180409_endg_SNr47Korr (Top 6) inklusive Beschluss_DF_Ums_RF-T16_18-04-09_SNr.47.pdf

2.3.3. Für Starts auf Piste 16 Richtung Norden sind am Tag (07:00 Uhr bis 21:00 Uhr) lt. Beilage VI. auch die RNAV-Abflugrouten BUWUT1BR, LANUX5BR und LEDVA2BR sowie für die Starts auf Piste 16 Richtung Osten die RNAV-Abflugrouten KOXER1BR und ADAMA1BR nutzbar. ¹⁾²⁾

(Prot DF_180409_endg.SNr47_Korr,)

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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 3., Abs. e))

2.3.5. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr werden in Ausnahmefällen (vgl. Pkt. 2.3.4.) bei Starts von Piste 16 die Abflugrouten ADAMA1B/ADAMA1BR, ARSIN1B, BUWUT1B/BUWUT1BR, KOXER1B/KOXER1BR, LANUX5B/LANUX5BR, LEDVA2B/LEDVA2BR, LUGEM2B, MEDIX2B, OSPEN5B, RUPET2B, SNU4B, SOVIL2B, und STEIN4B freigegeben. (vgl. Beilage X.).

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_

erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.3.6. Die Luftfahrzeuge haben bis zum Erreichen einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore zu verlassen.

(Prot DF_160330_endg_SNr40, Top 4) S. 3 f. sowie Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.3.7. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr dürfen die Flugzeuge die Korridore der Nachtflugrouten (vgl. Pkt. 2.2.4.) auf Anweisung von Austro Control nur dann verlassen, wenn sie unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Punkte 2.3.4 und 2.3.5. eine Mindestabdrehhöhe von 6.000 ft. MSL erreicht haben. *(Prot DF_160330_endg_SNr40, Top 4) S. 3 f. sowie Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)*

2.3.8. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. XIV. sowie Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung (des Berichtsjahres) im Materialienband des Evaluierungsberichts des Verein Dialogforum Flughafen Wien für das jeweilige Berichtsjahr. Ab dem Jahr 2018 ist der Vergleich zwischen den Näherungswerten für das Jahr

¹⁾ Damit soll vermieden werden, dass Flugzeuge, die über die entsprechende technische Ausrüstung verfügen, insbesondere die Siedlungsgebiete der Katastralgemeinden Margarethen am Moos, Gallbrunn und Stixneusiedl überfliegen.

²⁾ Für die Starts von Piste 16 am Tag (07:00 Uhr bis 21:00 Uhr) Richtung Westen wurde keine RNAV-Abflugroute festgelegt, da eine solche Abflugroute gegenüber den Starts auf den konventionellen Abflugrouten unter Berücksichtigung der aktuell zur Verfügung stehenden Technologien eine Verschlechterung der Fluglärmsituation bedeuten würde.

(vgl. dazu Prot_AG_Margarethen_191030_endg_SNr8, Top 4))

2005 und der realen Befliegung der Abflugrouten aufgrund der Veränderungen nur mehr teilweise möglich (vgl. dazu auch Pkt. 2.1.), weshalb die Details zur Belegung der Abflugrouten für das jeweilige Berichtsjahr gesondert in der Tabelle 2.04 absolut und in Prozent ausgewiesen werden.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 1., Abs. d)) sowie Prot DF_191105_endg_SNr53, Top 7))

2.4. STARTS PISTE 29

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 4., Abs. b))

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 4., Abs. f))

2.4.3. Für die Starts auf Piste 29 sind am Tag (07:00 Uhr bis 21:00 Uhr) die Abflugrouten lt. Blg./VII. festgelegt.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 4., Abs. c))

2.4.4. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr werden bei Starts von Piste 29 nur die Abflugrouten AGMIM2C, ASBIP2C, EMKOG3C, EWUKE1C, IMVOB3C, IRGOT2C, ODSUD2C, OSMOD2C, OTGAR2C, SNU2C, UNSUM3C, UNGUT2C und VABGU2C freigegeben (vgl. Beilage XI.).

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot_DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_

erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.4.5. Starts von Piste 29 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr werden bis zum Schnittpunkt der Abflugroute SID AGMIM2C/ASPIB2C 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot_DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.4.6. Zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr haben die Luftfahrzeuge bis zum Erreichen einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore der Abflugrouten UMSUM3C, UNGUT2C und VABGU2C zu verlassen, wobei das Abdrehen aber nicht nördlicher als bis zu den Wegpunkten WW392 bzw. WW393 erfolgen darf³⁾.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot_DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.4.7. Zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr haben die Luftfahrzeuge bis zum Erreichen einer Höhe von 8.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 7.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der

³⁾ Anmerkung: die abfliegenden Flugzeuge auf den in Pkt. 2.4.5. genannten Abflugrouten müssen so geführt werden, dass sie eine gedachte Linie zwischen den Wegpunkten WW296 und WW392 bzw. WW296 und WW393 nicht Richtung Norden überfliegen.

vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore der Abflugrouten ODSUD2C, OTGAR2C und OSMOD2C zu verlassen.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.4.8. Zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr haben die Luftfahrzeuge bis zum Erreichen einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von der Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore der Abflugrouten IMVOB3C, IRGOT2C, EMKOG3C und EWUKE1C zu verlassen.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.4.9. Zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr haben die Luftfahrzeuge bis zum Erreichen einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore der Abflugrouten AGMIM2C und ASPIB2C zu verlassen, sobald sie auch den Schnittpunkt der genannten Abflugrouten mit der nach Süden verlängerten Mittellinie der Piste 16/34 passiert haben.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.4.10. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. XIV. sowie Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung (des Berichtsjahres) im Materialienband des Evaluierungsberichts des Vereins Dialogforum Flughafen Wien für das jeweilige Berichtsjahr. 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 (vgl. dazu auch Pkt. 2.1.), weshalb die Details zur Belegung der Abflugrouten für das jeweilige Berichtsjahr gesondert in der Tabelle 2.04 absolut und in Prozent ausgewiesen werden.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 1., Abs. d)) sowie Prot DF_191105_endg_SNr53, Top 7))

2.5. STARTS PISTE 34

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 5., Abs. b))

2.5.2. Für die Starts auf Piste 34 sind am Tag (07:00 Uhr bis 21:00 Uhr) die Abflugrouten lt. Blg./VIII. festgelegt.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 5., Abs. c))

2.5.3. 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. (Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 5., Abs. e))

2.5.4. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr werden für die Ausnahmefälle (siehe Pkt. 2.5.3.) bei Starts von Piste 34 die Abflugrouten ADAMA1D, BUWUT1D, EMKOG3D, EWUKE1D, IMVOB3D, IRGOT2D, KOXER1D, LANUX6D, LEDVA4D, ODSUD2D, OSMOD2D, OTGAR2D und SNU2D freigegeben (vgl. Beilagen VIII und XII.).

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.5.5. Zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr haben in Ausnahmefällen (siehe Pkt. 2.5.3.) die Luftfahrzeuge bis zum Erreichen einer Höhe von 8.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 7.400 ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore der Abflugrouten ODSUD2D, OSMOD2D und OTGAR2D zu verlassen.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.5.6. Zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr haben in Ausnahmefällen (siehe Pkt. 2.5.3.) die Luftfahrzeuge bis zum Erreichen einer Höhe von 6.000 ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400 ft über dem

Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreiten zu fliegen und dürfen erst nach Erreichen dieser Höhe von Austro Control die Freigabe erhalten, die Abflugkorridore der Abflugrouten ADAMA1D, BUWUT1D, EMKOG3D, EWUKE1D, IMVOB3D, IRGOT2D, KOXER1D, LANUX6D, LEDVA4D und SNU2D zu verlassen.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

2.5.7. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. XIV. sowie Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung (des Berichtsjahres) im Materialienband des Evaluierungsberichts des Verein Dialogforum Flughafen Wien für das jeweilige Berichtsjahr. 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 (vgl. dazu auch Pkt. 2.1.), weshalb die Details zur Belegung der Abflugrouten für das jeweilige Berichtsjahr gesondert in der Tabelle 2.04 absolut und in Prozent ausgewiesen werden.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 1., Abs. d)) sowie Prot DF_191105_endg_SNr53, Top 7))

3. 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 1., Abs. a))

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 XV. enthalten.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 1., Abs. b))

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 6.000ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400ft 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 2., Abs. a))

3.2.2. Ungeachtet dieser Regelung gelten die Bestimmungen hinsichtlich des Flugbeschränkungsgebietes Wien (LOR15) weiter, demnach im Bereich dieses gesetzlich festgelegten Gebietes von Wien (außer im Landeanflug) die Mindestüberflughöhe 10.000ft über dem Meeresspiegel betragen muss.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 2., Abs. c))

3.4. AUSNAHMEN

3.4.1. Die Regelungen in Pkt. 3.1. und Pkt. 3.2. gelten

am Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) nicht für Propeller-Luftfahrzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 3., Abs. a))

3.4.2. 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 3., Abs. b))

3.4. SICHTABFLÜGE

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 4., Abs. a))

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VII., Pkt. 4., Abs. b))

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.9. Abs. 1)

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.9. Abs. 2)

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 XIII., freigegeben.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 3. Teil 1 sowie Pkt. 4.2.)

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 3. Teil 1 sowie Pkt. 4.1.) » Widerspruch zu Pkt. 1.5.12.

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 2.9. Abs. (3))

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.

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 7.)

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

(Prot DF_131126_endg_SNr31; Beschlusstext_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 7.)

5. Nachtflugregelung

5.1. Gemäß dem am 22.6.2005 abgeschlossenen Mediationsvertrag wird die Anzahl der Nachtflugbewegungen in der Zeit von 23:30 Uhr – 5:30 Uhr („Nacht-kernzeit“) einschließlich Verfrühungen, Verspätungen, Notfälle, Ambulanzflüge, Bedarfsflüge etc. ab 2009 mit 4.700. (Starts und Landungen) gedeckelt.

(TV. Kap. VI., Pkt. 2., Abs. f))

5.2. Technische Neuerungen, die eine planerische Kapazitätsgrenze von 48 Flugbewegungen/Stunde in der Zeit zwischen 22:30 Uhr – 23:30 Uhr und 5:30 Uhr – 6:00 Uhr erhöhen würden, werden für eine Erhöhung der planmäßigen Flugbewegungen nicht genutzt.

(„Allgemeiner Mediationsvertrag“, Kapitel II:, Pkt. 5.), Abs. d))

5.3. Bei Kontrolle der Einhaltung der 21:00 Uhr Regel⁴⁾ (gemäß Pkt. 1.2.4, 1.3.4, 1.5.4, 2.2.4, 2.3.4,

⁴⁾ Anmerkung die „21:00 Uhr Regel für die 10-Minuten Toleranz“ gilt auch für das Ende der Nachtkernzeit um 05:30 Uhr

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.

(Prot DF_150323_endg_SNr36.doc, Top 7); Beilage Flugverkehrsregeln_2015_V02.doc)

6. Konsultationsverfahren

6.1. 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VIII.)

7. Bodenlärm

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. XII., Pkt. 4., Abs. 2))

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

(Prot DF_150323_endg_SNr36.doc, Top 7); Beilage Flugverkehrsregeln_2015_V02.doc)

7.3. 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 (AIP) aufgenommen, dass nach Möglichkeit das rolling-take-off-Prozedere aus Lärmgründen angewandt werden soll.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. XII., Pkt. 2. Abs. 1) und Abs. 2))

7.4. 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.

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. XII., Pkt. 3., Abs. 1) und Abs. 2))

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 5:30 Uhr gemäß Pkt. 7.1. werden Ambulanzflüge angerechnet.

(Prot DF_140319_endg_SNr32.doc, Top 6); Beilage_DF_Flugverkehrsregeln_2014_V02_SNr32.pdf)

9. Begriffsdefinitionen

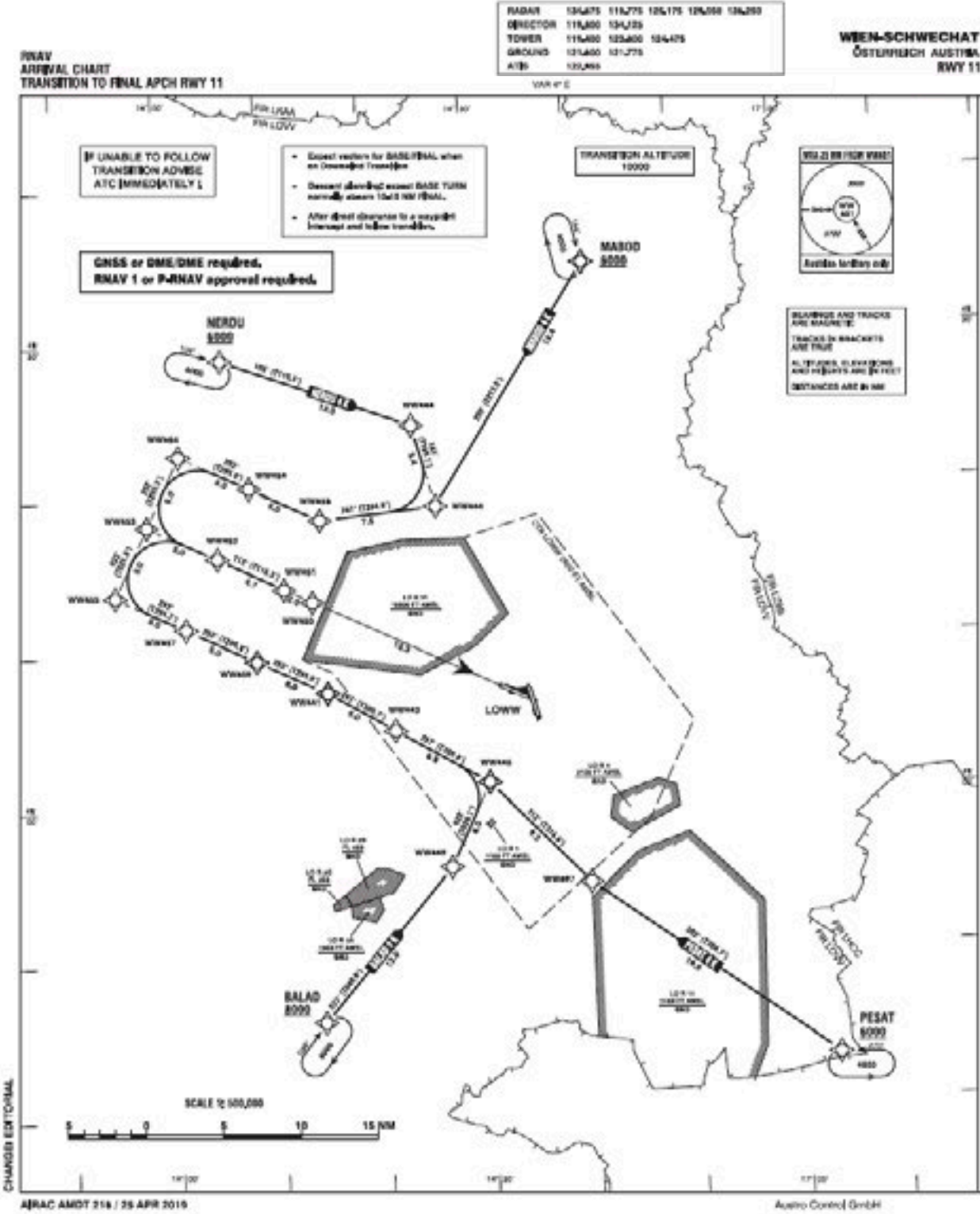
9.1. Unter dem Begriff „Sicherheitserfordernisse“ werden Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Luftraumes (Felixdorf Gunfiring, ...), Luftfahrtveranstaltungen (Airshows, ...), Einsatzflüge des Militärs und/oder der Polizei, kurzfristig notwendige Anweisungen um Abstände zwischen Luftfahrzeugen sicher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

(Prot DF_140319_endg_SNr32.doc, Top 6); Beilage_DF_Flugverkehrsregeln_2014_V02_SNr32.pdf)

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

(Prot DF_140319_endg_SNr32.doc, Top 6); Beilage_DF_Flugverkehrsregeln_2014_V02_SNr32.pdf)

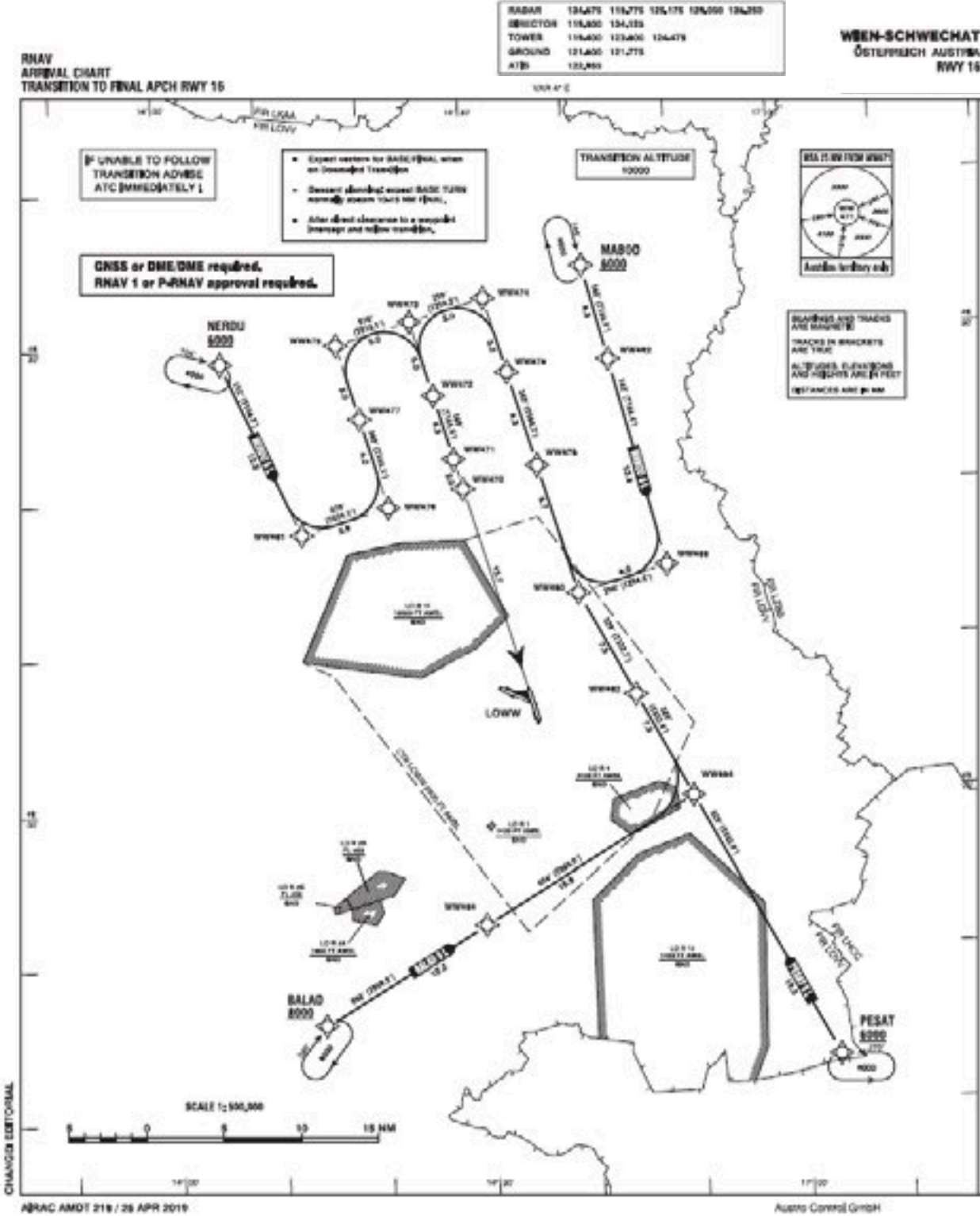
BEILAGE I: Transition-Arrivals Piste 11



Koordinatenformat: WGS84
Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

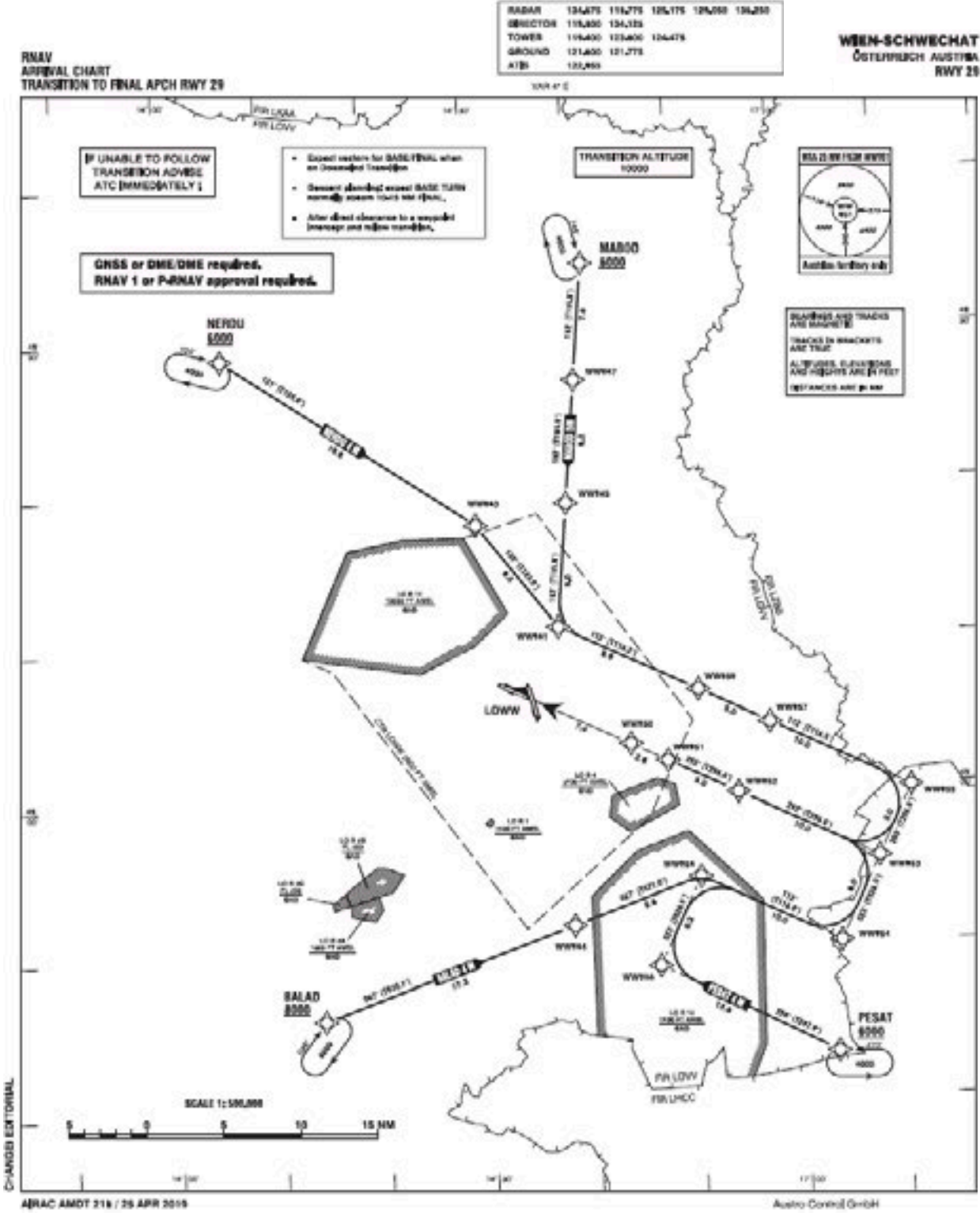
BEILAGE II: Transition-Arrivals Piste 16



Koordinatenformat: WGS84
Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

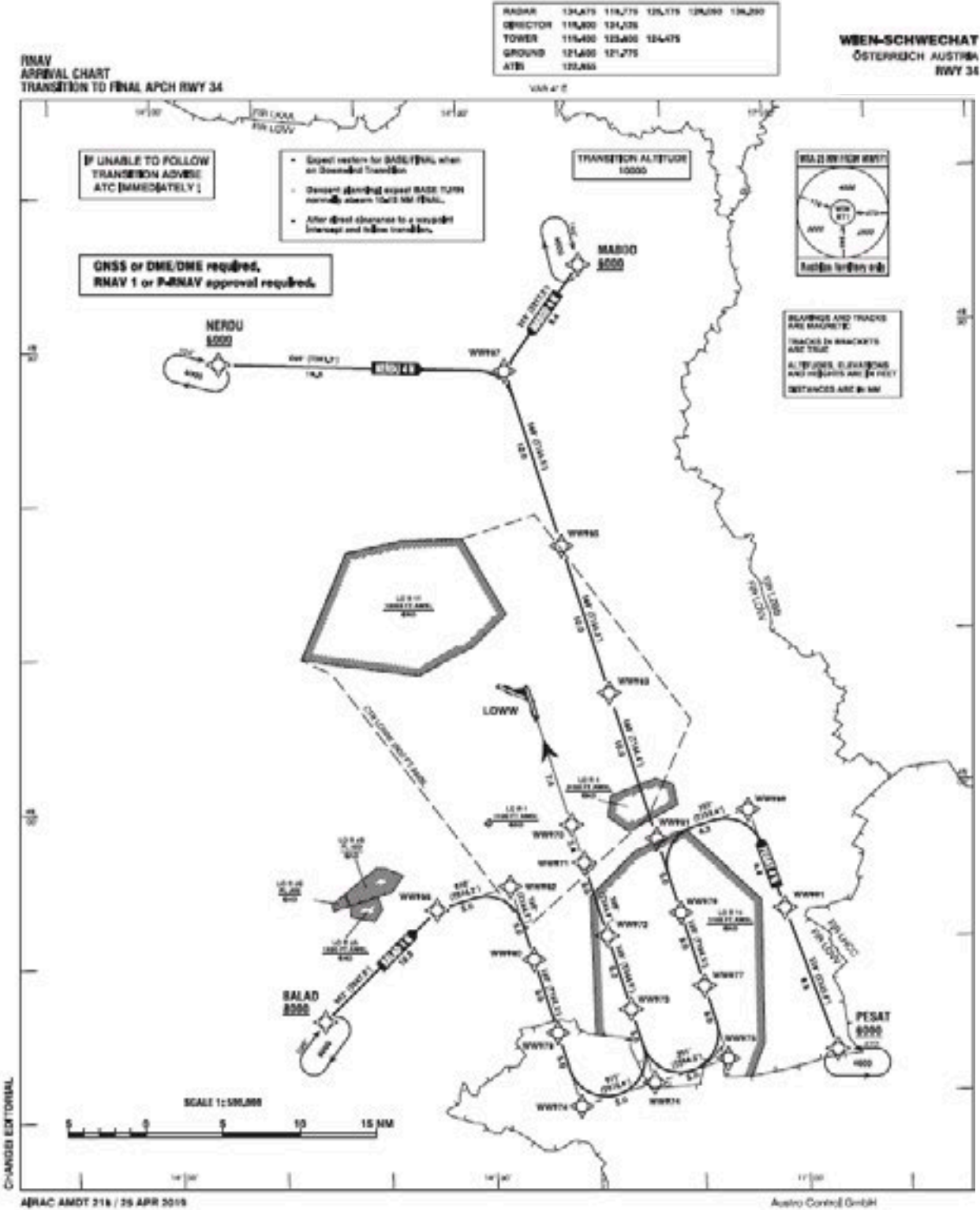
BEILAGE III: Transition-Arrivals Piste 29



Koordinatenformat: WGS84
Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

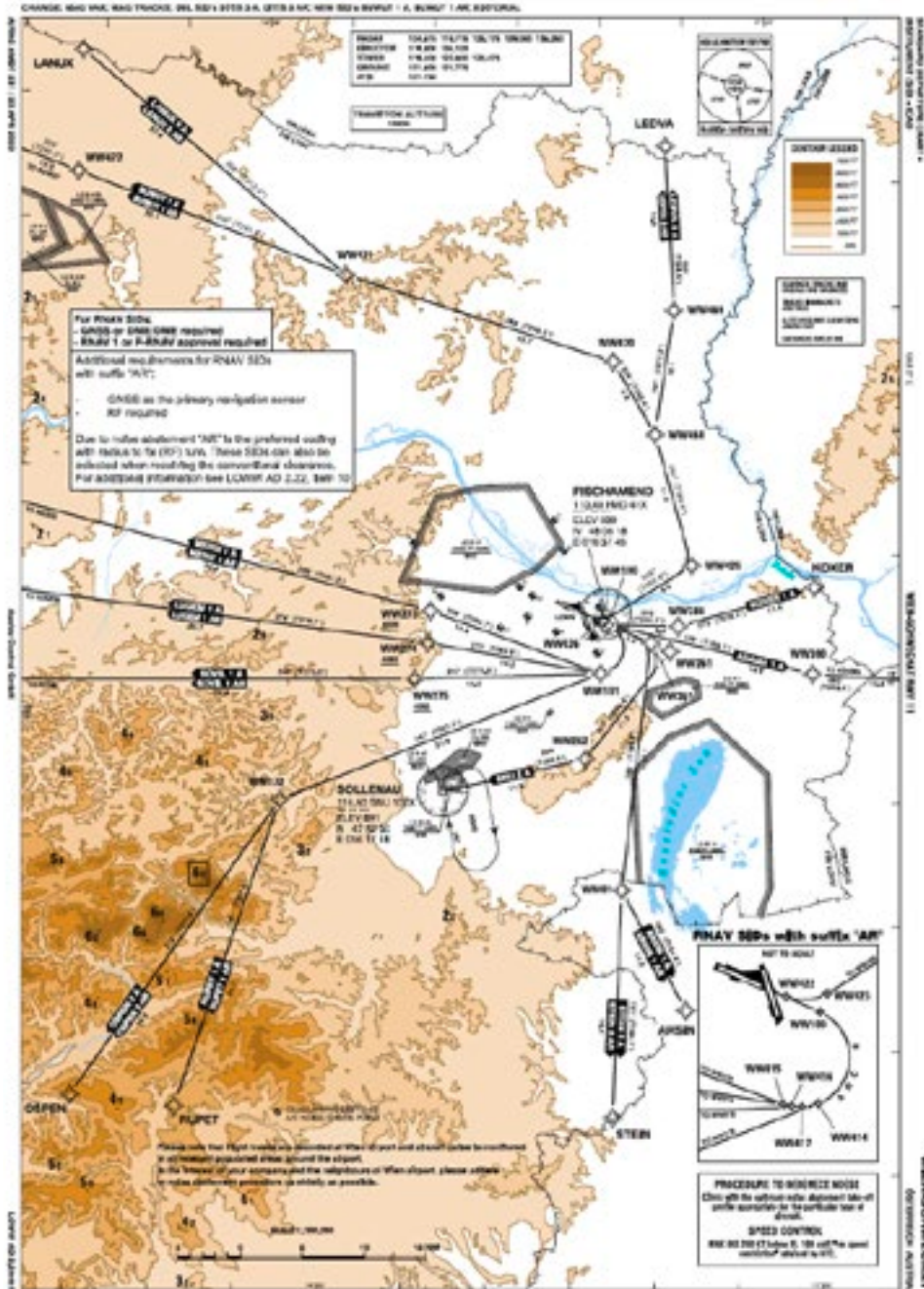
BEILAGE IV: Transition-Arrivals Piste 34



Koordinatenformat: WGS84
Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

BEILAGE V: Abflugstrecken Piste 11 TAG

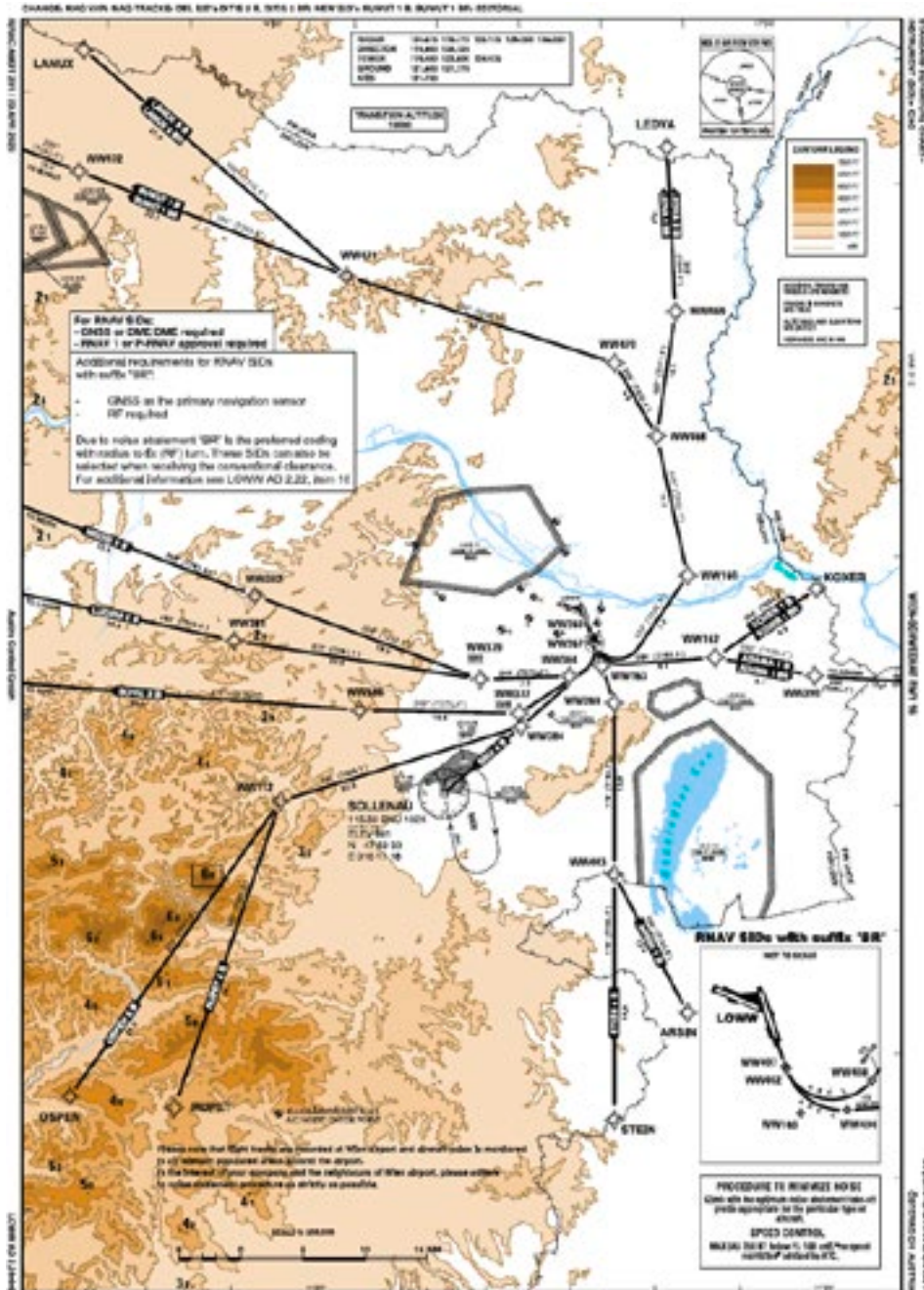


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

BEILAGE VI: Abflugstrecken Piste 16 TAG

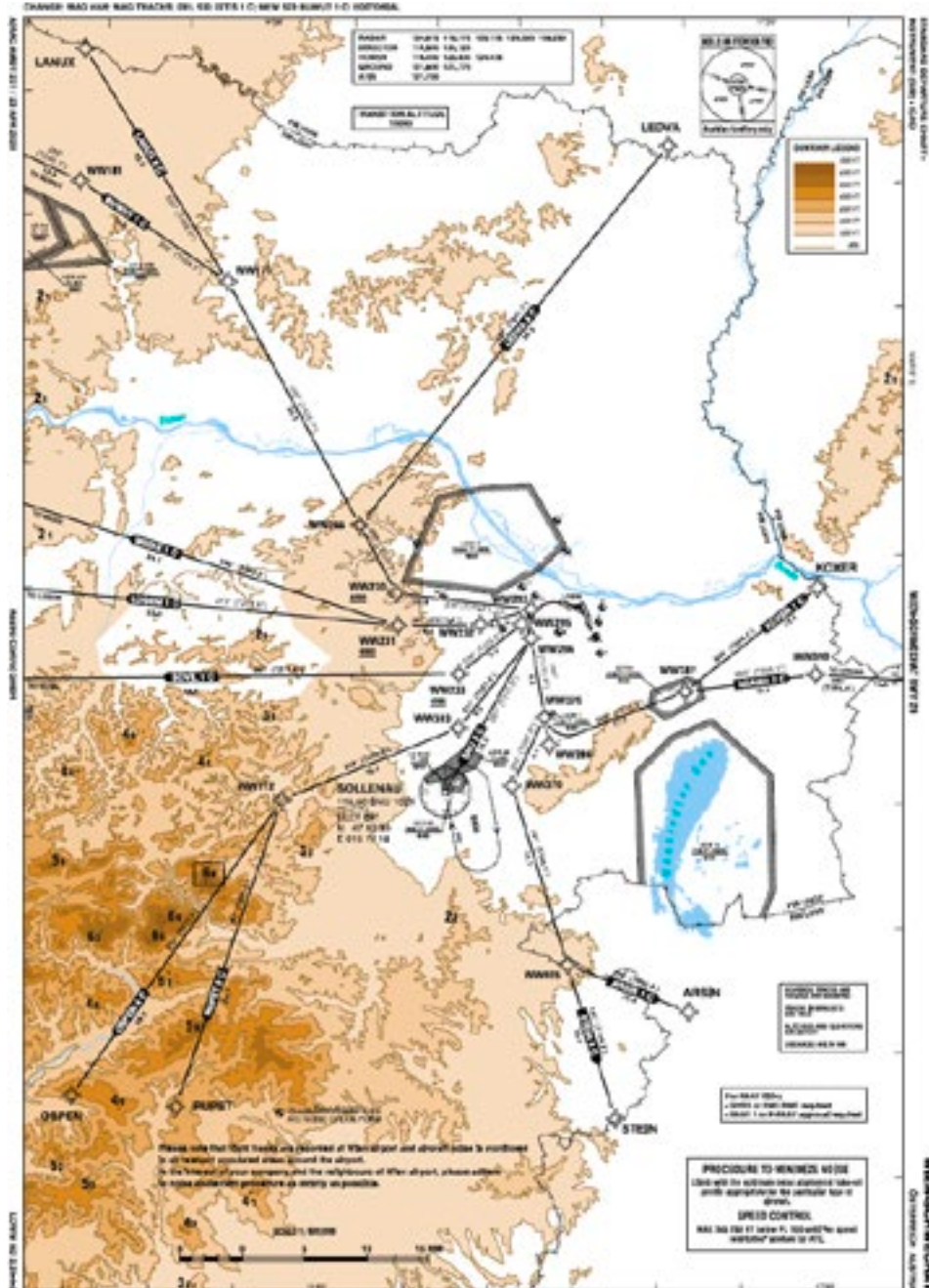


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

BEILAGE VII: Abflugstrecken Piste 29 TAG

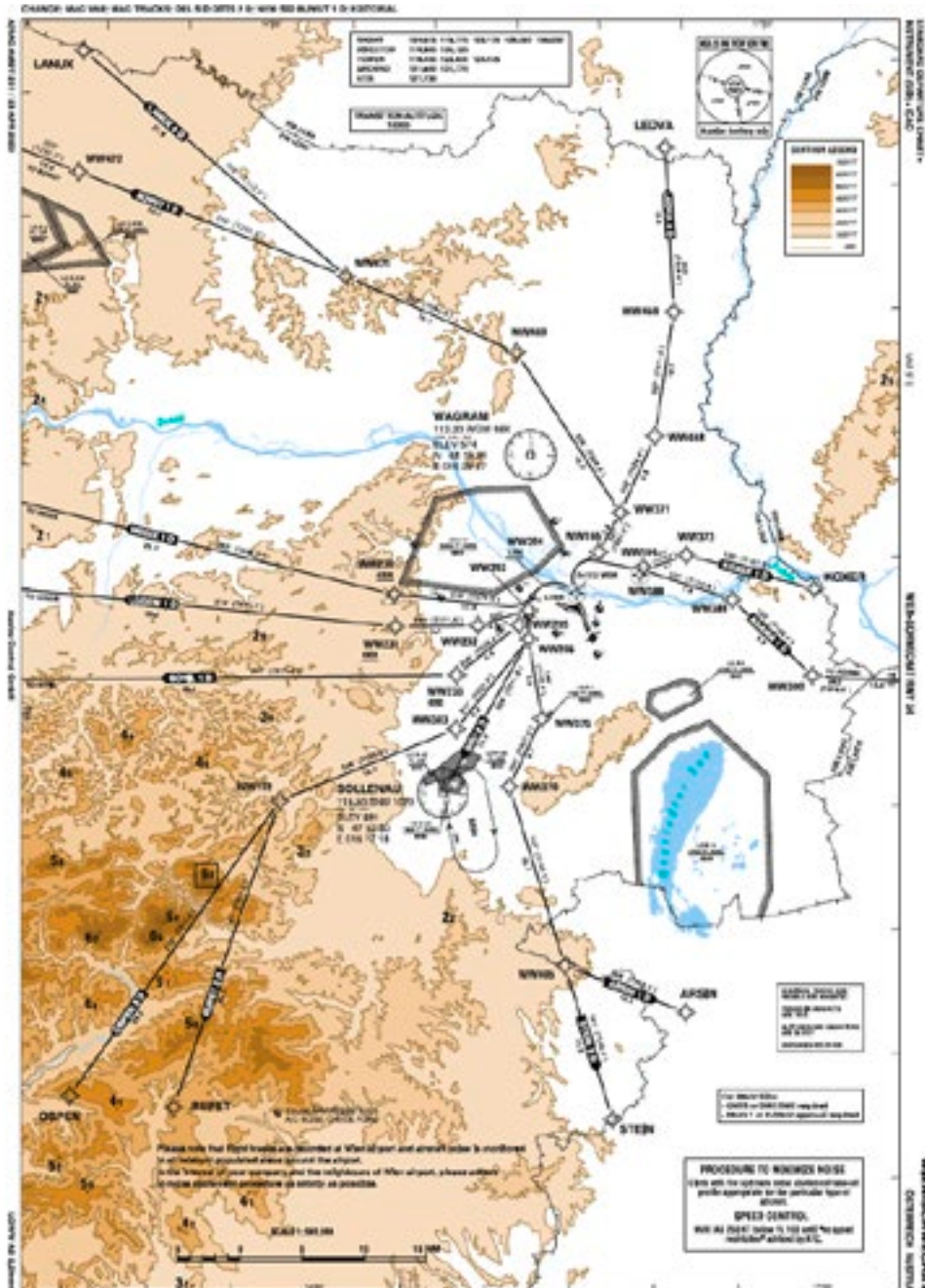


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_demflug/aim_services/geodatenportal

BEILAGE VIII: Abflugstrecken Piste 34 TAG

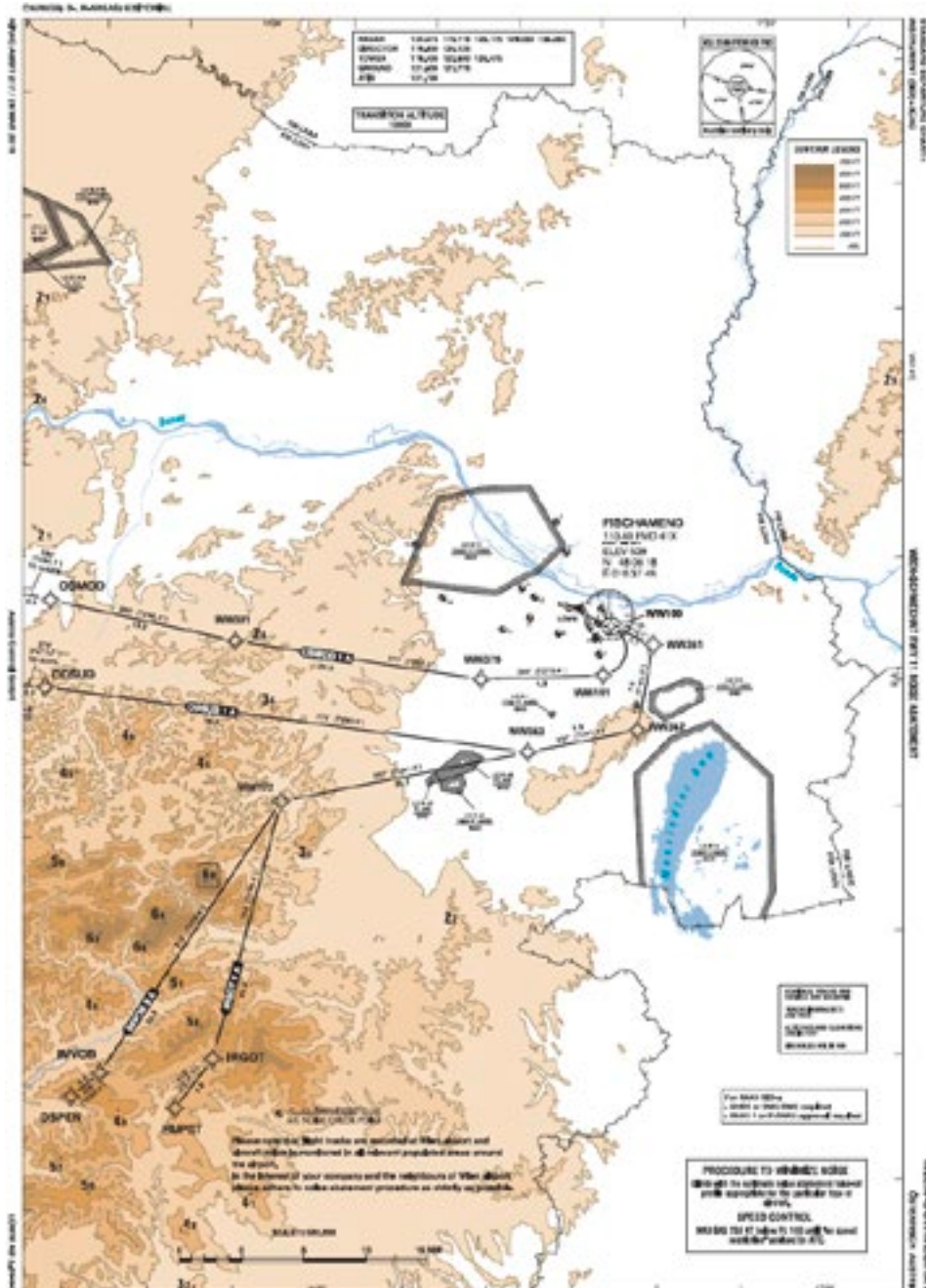


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

BEILAGE IX: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

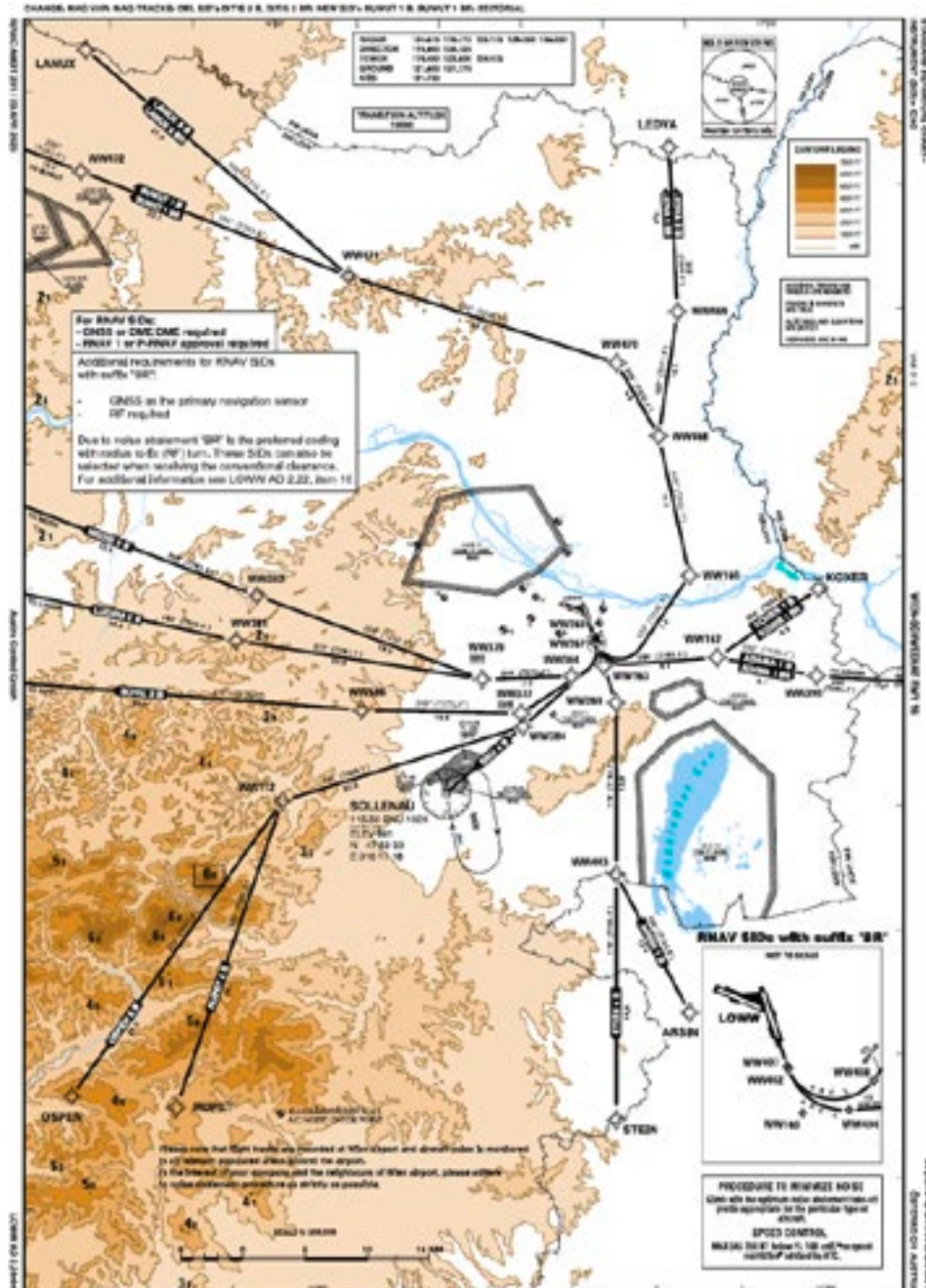
Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

Anmerkung: Tagflugrouten, die auch als Nachtflugstrecken bei Starts von Piste 11 genutzt werden siehe Beilage V. **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, Pistenperren).

BEILAGE X: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

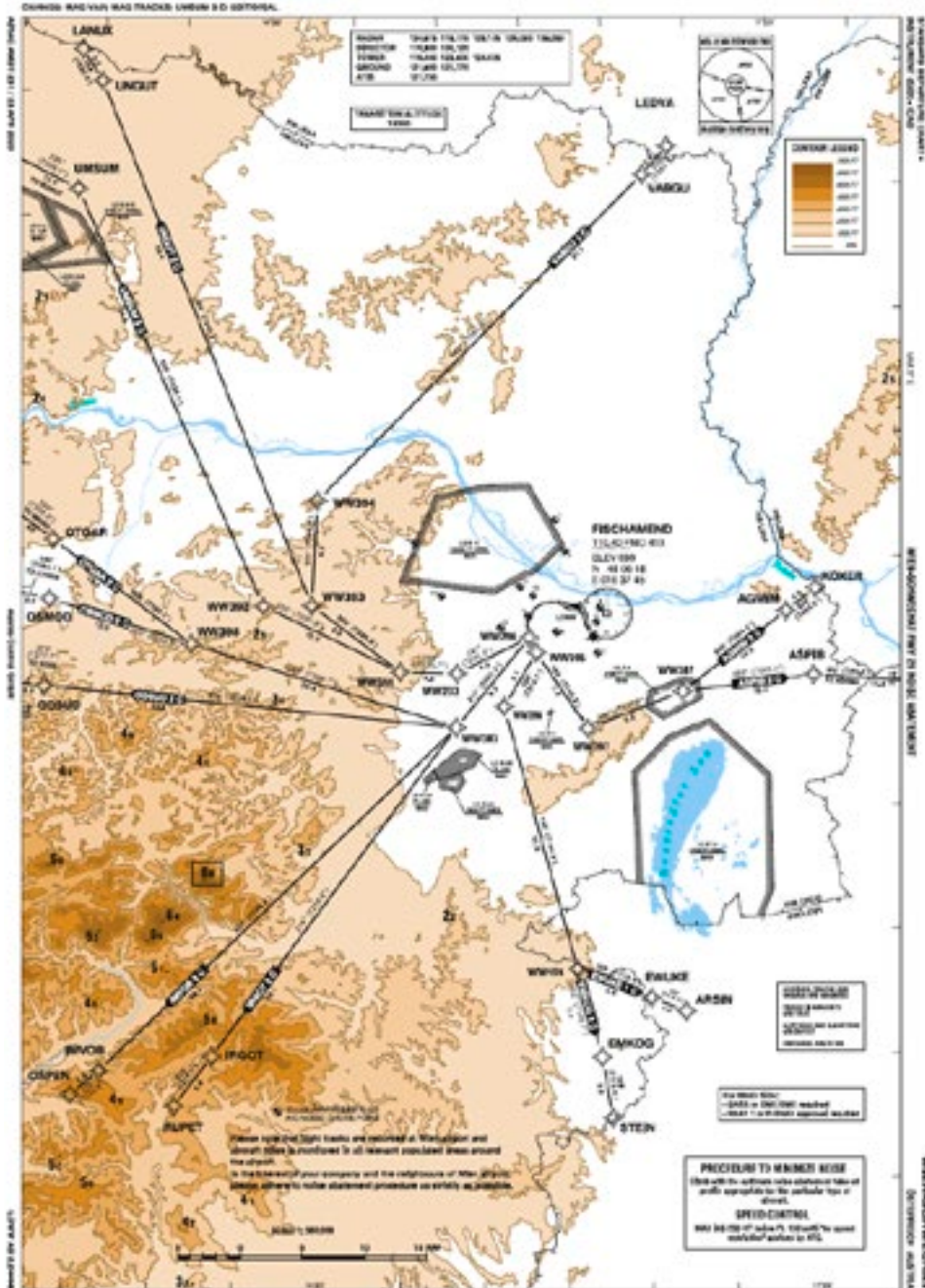
Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

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 XI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

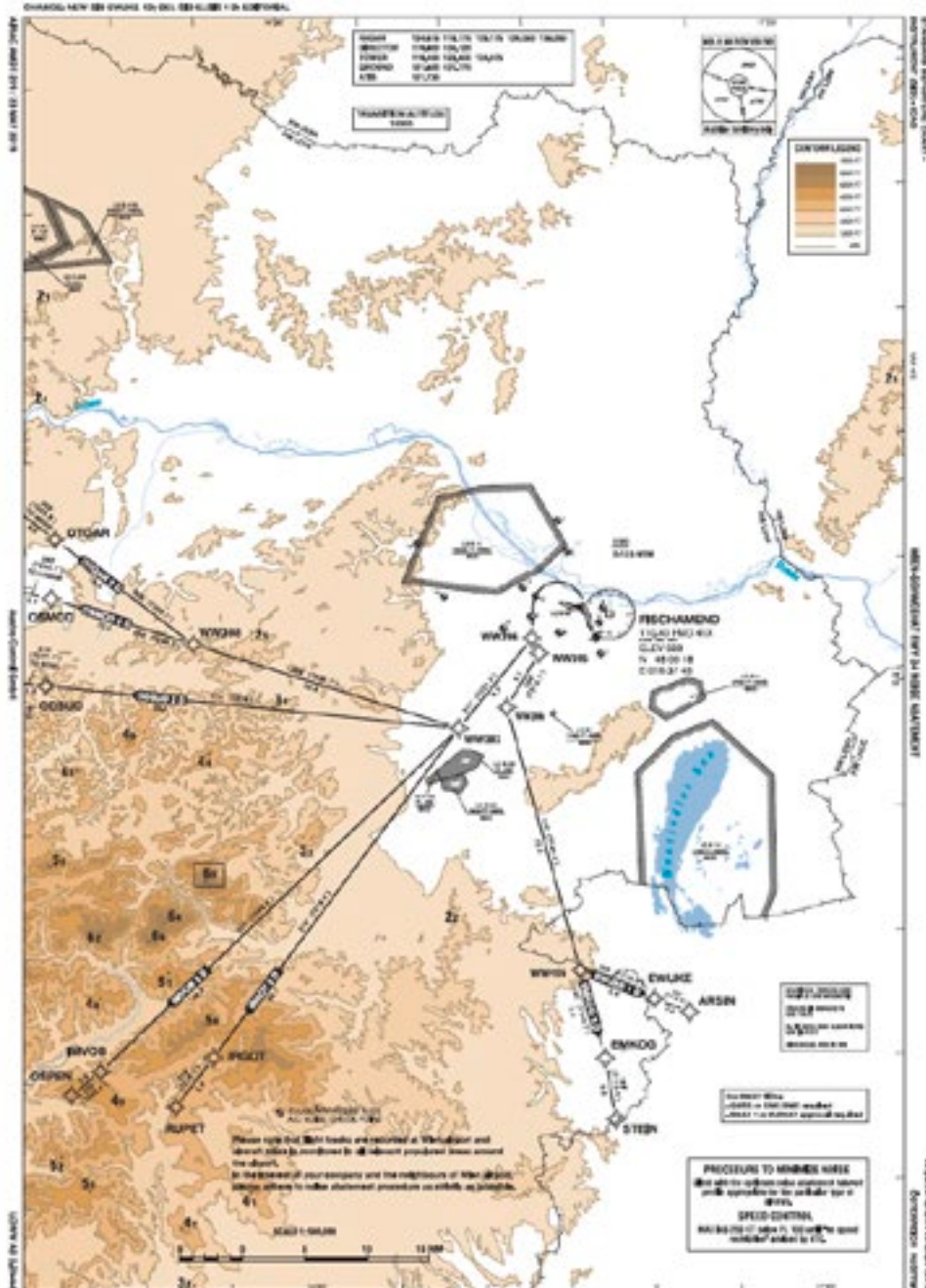
Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

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



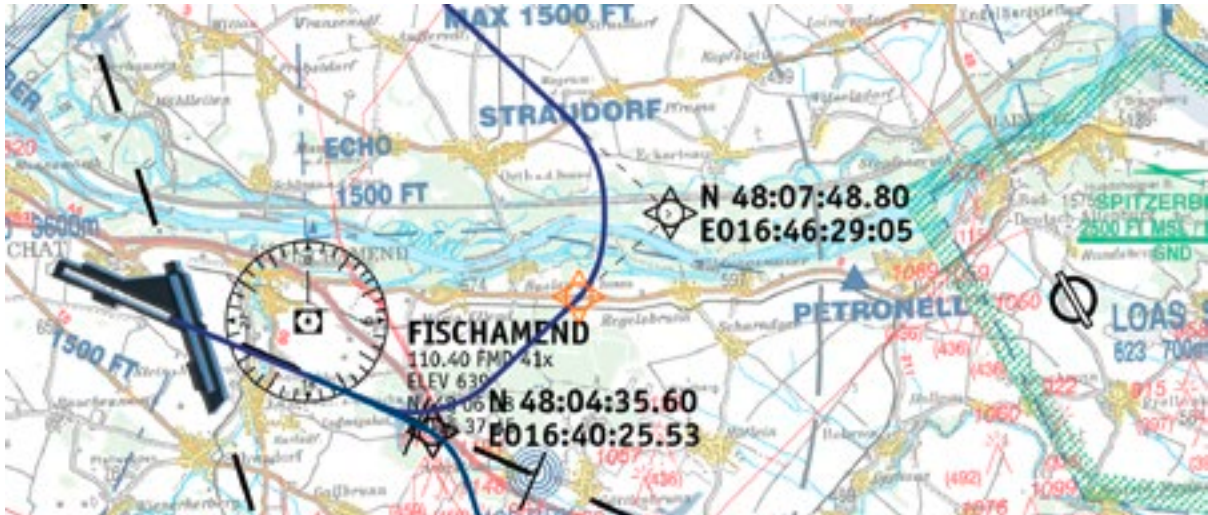
Koordinatenformat: WGS84, Quelle: ACG (2023)

https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

Anmerkung: Tagflugrouten, die auch als Nachtabflugstrecken bei Starts von Piste 34 (in den genannten Ausnahmefällen (vgl. unten) genutzt werden siehe Beilage VIII. **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 XIII: WAY-POINT SICHTANFLUGSTRECKE PISTE 29



Quelle: FWAG (2023)

BEILAGE XIV: SID-BELEGUNG

(Prognosewerte für 2003 und 2005, IST-Werte 2021 und 2022)

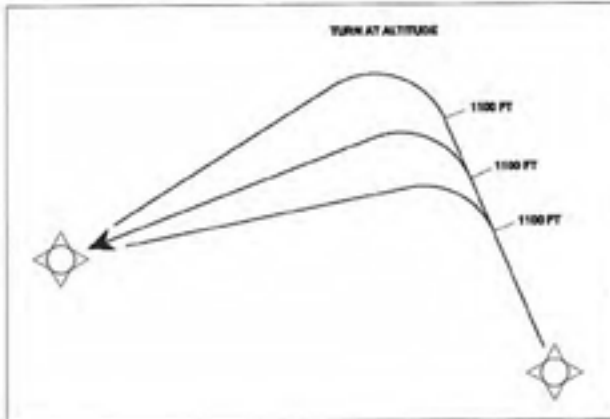
Abflugrouten		2003	2005	2016	2017
Piste 11	LANUX1A/ KOVEL1A/ DITIS1A/ WGM1A	0,9%	0,9%	0,2%	0,3%
	MOTIX1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	LUGIM1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
	SITNI3A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	OSPEN1A/ UMBIL2A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	SNU2A	0,6%	0,6%	0,3%	0,7%
	SASAL1A/ STEIN1A	0,5%	0,5%	0,2%	0,0%
	ABL0M2A/ KOXAR1A/ 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%	

Quelle: FWAG (2023)

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 SID's 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 die Ist-Werte aus den letzten beiden Jahren, in denen die Abflugrouten noch mit den ursprünglichen Abflugrouten vergleichbar waren.

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 2022 sind in Tabelle 2.04 – Piste- und SID-Belegung 2022 absolut und in Prozent ausgewiesen.

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)

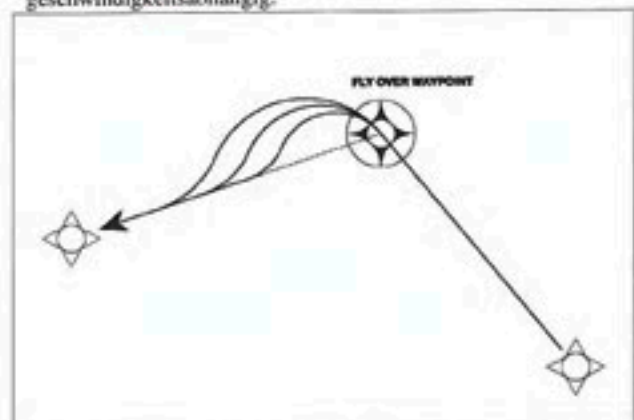
Betrifft: FMS/RNAV Verfahren; Informationen über Fragen der Verfahrensplanung hinsichtlich Limitierungen/Einschränkungen in Bezug auf die Codierbarkeit im ARINC 424 Format für die Flight Management Systeme.

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:

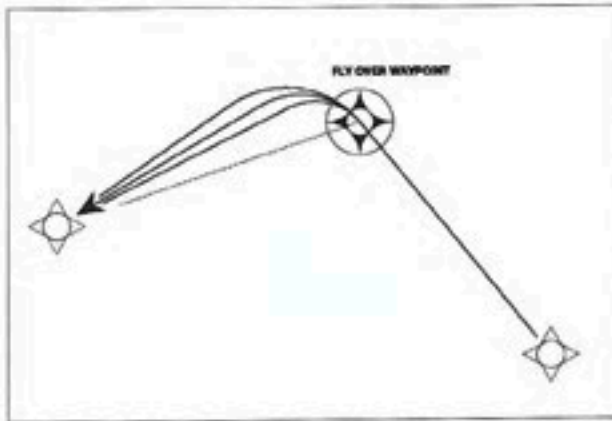
Der Kurvenflug wird vom FMS beim Passieren des Waypoints so eingeleitet, dass die Maschine auf dem nächsten nominellen Track ausrollt. Der Radius des Kurvenfluges ist geschwindigkeitsabhängig.



Bollage zum Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ 27.Mai 2003

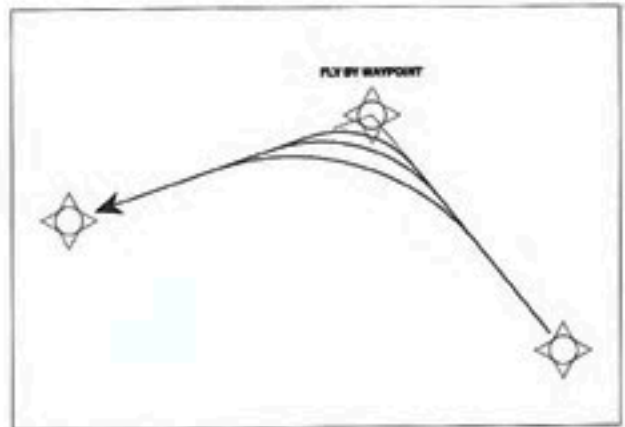
2.2) ARINC 424 Codierung als „DF“ Leg (Direct to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

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 verlaubarer 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.

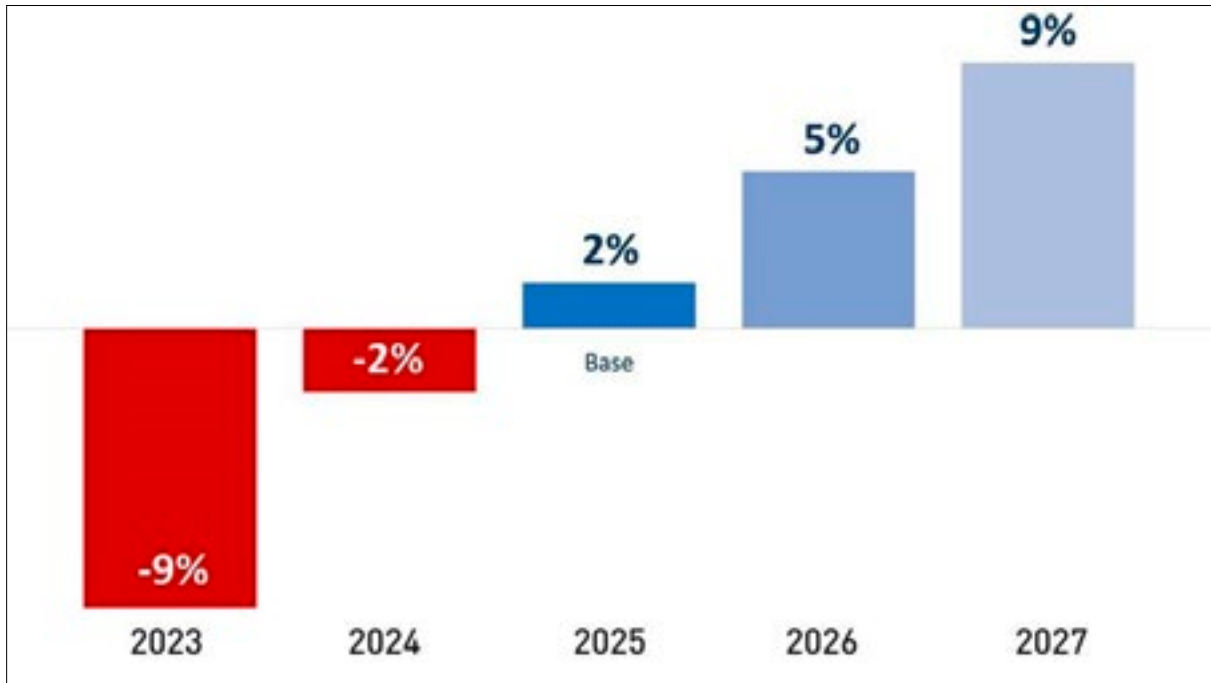
STARTS PISTE 29

Die Regelung ist wegen einer Änderung der Zeitscheibe nicht mehr gültig (neue Regelung siehe Punkt 2.4.5.).

Starts von Piste 29 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr werden bis zum Schnittpunkt der Abflugroute SID AGMIM2C (bis 22. April 2020) / ASPIB2C und der nach Süden verlängerten Mittellinie der Piste 16/34 auf der SID AGMIM2C (bis 22. April 2020) / ASPIB2C bleiben. Ausgenommen sind Flüge aufgrund von Sicherheitsanforderungen und besonderen Wetterverhältnissen. (Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 2., Abs. e) adaptiert lt. Prot_DF_160330_endg_SNr40, Beilage_DF_160330_TOP4_Beschluss_Nachtabflugrouten_erg_SNr40 und Beilage_DF_160330_TOP4_Nachtabflugrouten_erg_SNr40_V02)

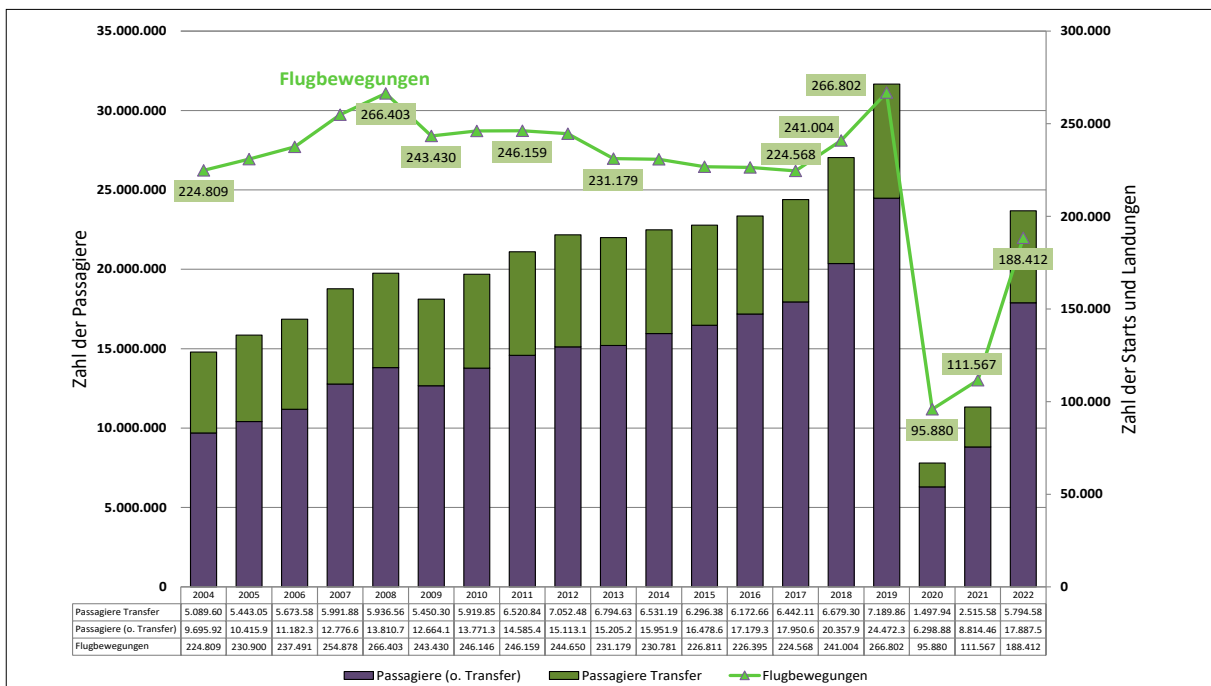
KAPITEL 2 – FLUGVERKEHR NATIONAL/INTERNATIONAL 2022

ABB. 2.01: ACI-5-JAHRES-PASSAGIERPROGNOSE 2021/2025

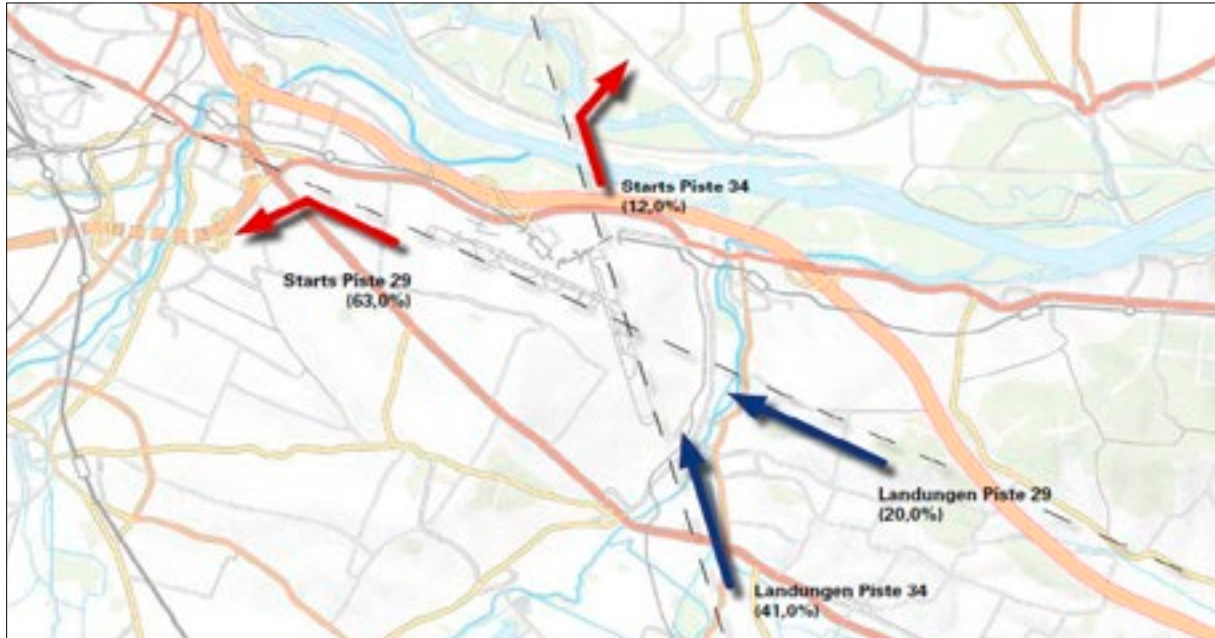


Quelle: ACI-Europe (2023)

ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2022

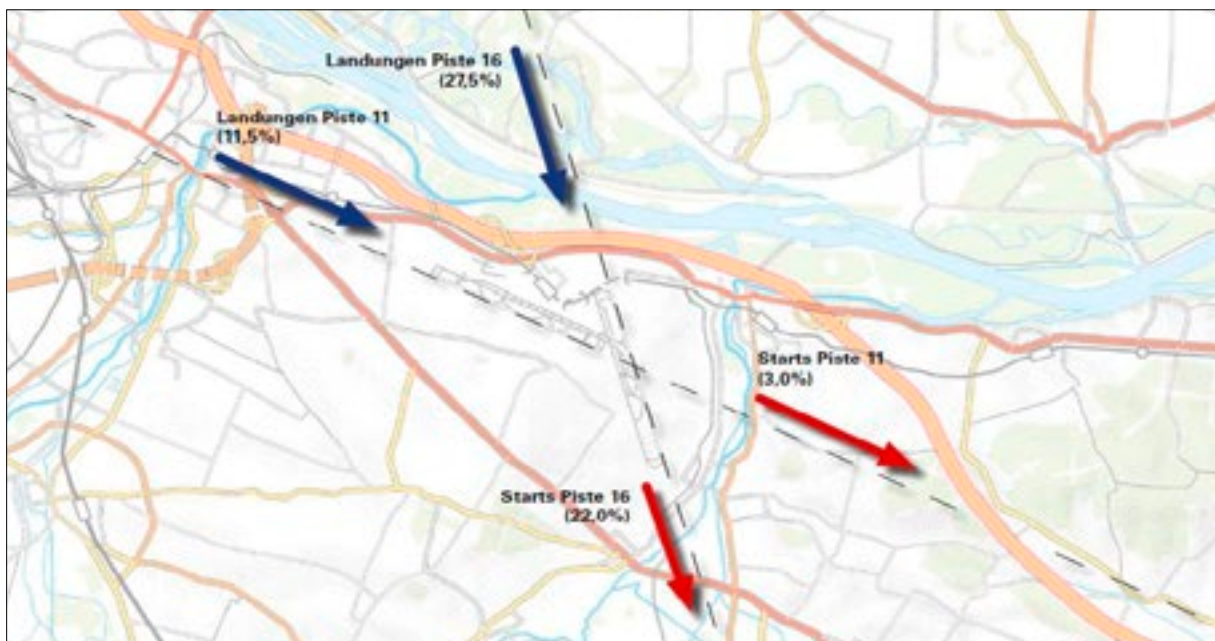


Quelle: FWAG (2023)

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 (2023)

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 (2023)

TAB. 2.01: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000/2011–2022

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00												
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Landungen													
Piste 11	14.061	15.427	12.801	13.736	16.600	13.894	12.215	10.963	18.964	19.302	4.498	6.333	11.853
Piste 16	22.923	34.228	31.437	26.147	8.155	28.403	29.583	25.929	27.309	30.077	14.625	10.921	20.517
Piste 29	12.858	9.665	9.375	10.227	31.570	8.387	6.066	7.564	6.839	7.778	5.817	6.976	7.876
Piste 34	35.481	51.955	58.423	54.826	48.006	52.027	54.801	57.942	55.691	61.467	17.812	25.166	42.225
Starts													
Piste 11	4.559	1.327	827	1.921	1.350	1.497	1.046	1.069	2.167	1.664	843	644	1.264
Piste 16	21.553	22.828	21.133	20.114	69.578	22.059	21.486	17.976	26.462	27.584	9.989	10.755	16.802
Piste 29	62.392	79.176	79.021	73.262	25.710	68.141	68.435	68.973	68.405	83.369	30.120	33.329	62.080
Piste 34	428	13.501	15.066	13.794	12.269	15.591	16.186	17.344	15.157	12.103	4.169	6.282	7.277
GESAMT TAG	174.255	228.107	228.083	214.027	213.238	209.999	209.818	207.760	220.994	243.344	87.873	100.406	169.894

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2011–2022

Flugbewegungen L/C	NACHT 22:00 - 06:00												
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Landungen													
Piste 11	334	2	24	326	34	3	1	0	1	18	0	4	1
Piste 16	1.894	2.876	2.391	1.937	3.331	3.415	3.272	2.434	3.557	4.780	1.725	1.521	3.431
Piste 29	5.553	8.566	7.700	7.944	7.484	7.121	6.118	7.400	8.050	9.734	3.453	4.710	8.069
Piste 34	135	362	179	444	209	151	1.145	54	93	247	5	145	235
Starts													
Piste 11	816	694	400	847	893	842	518	727	1.124	940	501	539	737
Piste 16	150	66	238	79	129	107	608	92	122	207	13	32	135
Piste 29	3.258	5.314	5.523	5.334	5.365	5.091	4.225	6.098	6.979	7.414	2.317	4.120	5.770
Piste 34	77	170	109	240	98	79	686	3	83	114	1	88	133
GESAMT NACHT	12.217	18.050	16.564	17.151	17.543	16.809	16.573	16.808	20.009	23.454	8.015	11.159	18.511

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2022

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN						
Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert)	01.01.-31.12.2022				Jahreszielwert	Differenz Ist/Soll*)
	TAG	ABEND	NACHT	SUMME		
	06:00-19:00h	19:00-22:00h	22:00-06:00h	IST	SOLL	
Landungen						
Piste 11	11,2%	1,7%	0,0%	12,9%	11,5%	-1,4%
Piste 29	4,1%	4,1%	8,3%	16,5%	20,0%	3,5%
Piste 16	16,3%	5,3%	3,5%	25,2%	27,5%	2,3%
Piste 34	38,7%	6,5%	0,2%	45,4%	41,0%	-4,4%
Summe ARR	70,3%	17,7%	12,0%	100,0%	100,0%	
Starts						
Piste 11	1,2%	0,5%	0,8%	2,4%	3,0%	0,6%
Piste 29	55,4%	10,7%	5,9%	72,1%	63,0%	-9,1%
Piste 16	15,9%	1,8%	0,1%	17,9%	22,0%	4,1%
Piste 34	7,1%	0,5%	0,1%	7,7%	12,0%	4,3%
Summe DEP	79,6%	13,5%	6,9%	100,0%	100,0%	
Gesamtsumme	48,0%	15,6%	9,5%	73,1%		

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

Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert)	01.01.-31.12.2022			
	TAG	ABEND	NACHT	SUMME
	06:00-19:00h	19:00-22:00h	22:00-06:00h	IST
Landungen				
Piste 11	11.413	1.728	4	13.145
Piste 29	4.183	4.229	8.455	16.867
Piste 16	16.687	5.431	3.592	25.710
Piste 34	39.498	6.644	245	46.387
Summe ARR	71.781	18.032	12.296	102.109
Starts				
Piste 11	1.220	476	784	2.480
Piste 29	56.598	10.937	6.034	73.569
Piste 16	16.205	1.888	138	18.231
Piste 34	7.207	473	138	7.818
Summe DEP	81.230	13.774	7.094	102.098
Gesamtsumme	98.099	31.806	19.390	204.207

*) 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 (2023)

TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2022 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16)

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung	kumuliert 01.01.-31.12.2022		Näherungswert	
	Anzahl	Anteil in %	2005	
DEP 11	ADAMA1A	287	0,3	n. v.
	ARSIN1A	264	0,3	n. v.
	BUWUT1A	80	0,1	n. v.
	IMVOB3A	143	0,1	n. v.
	IRGOT1A	137	0,1	n. v.
	KOXER1A	93	0,1	n. v.
	LANUX3A	248	0,2	n. v.
	LEDVA3A	134	0,1	n. v.
	LUGEM1A	30	0,0	n. v.
	MEDIX1A	340	0,3	n. v.
	ODSUD1A	105	0,1	n. v.
	OSMOD1A	45	0,0	n. v.
	OSPEN2A	72	0,1	n. v.
	RUPET1A	79	0,1	n. v.
	SNU2A	3	0,0	n. v.
	SOVIL1A	99	0,1	n. v.
STEIN2A	321	0,3	n. v.	
SUMME DEP 11	2.480	2,4	3,0%	
DEP 16	ADAMA1B	2368	2,3	n. v.
	ARSIN1B	1675	1,6	n. v.
	BUWUT1B	752	0,7	n. v.
	KOXER1B	525	0,5	n. v.
	LANUX5B	1360	1,3	n. v.
	LEDVA2B	991	1,0	n. v.
	LUGEM2B	748	0,7	n. v.
	MEDIX2B	2883	2,8	n. v.
	OSPEN5B	1621	1,6	n. v.
	RUPET2B	1607	1,6	n. v.
	SNU4B	2	0,0	n. v.
	SOVIL2B	1674	1,6	n. v.
	STEIN4B	2025	2,0	n. v.
	SUMME DEP 16	18.231	17,9	22,0%

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

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

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

....Nachtflugrouten, 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 (2023)

TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2022 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34)

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung	kumuliert 01.01.-31.12.2022		Näherungswert 2005	
	Anzahl	Anteil in %		
DEP 29	ADAMA2C	3599	3,5	n. v.
	AGMIM2C	394	0,4	n. v.
	ARSIN1C	5785	5,7	n. v.
	ASPIB2C	1780	1,7	n. v.
	BUWUT1C	3591	3,5	n. v.
	EMKOG3C	2497	2,4	n. v.
	EWUKE1C	1639	1,6	n. v.
	IMVOB3C	1259	1,2	n. v.
	IRGOT2C	1319	1,3	n. v.
	KOXER1C	946	0,9	n. v.
	LANUX2C	3691	3,6	n. v.
	LEDVA3C	1775	1,7	n. v.
	LUGEM1C	3193	3,1	n. v.
	MEDIX1C	9512	9,3	n. v.
	ODSUD2C	818	0,8	n. v.
	OSMOD2C	411	0,4	n. v.
	OSPEN4C	6990	6,8	n. v.
	OTGAR2C	1588	1,6	n. v.
	RUPET2C	6511	6,4	n. v.
	SNU2C	23	0,0	n. v.
	SOVIL1C	6951	6,8	n. v.
	STEIN3C	6639	6,5	n. v.
	UMSUM3C	539	0,5	n. v.
	UNGUT2C	1265	1,2	n. v.
	VABGU2C	803	0,8	n. v.
	WGM8C	51	0,0	n. v.
SUMME DEP 29	73.569	72,1	63,0%	
DEP 34	ADAMA1D	2278	2,2	n. v.
	ARSIN1D	17	0,0	n. v.
	BUWUT1D	1680	1,6	n. v.
	EMKOG3D	43	0,0	n. v.
	EWUKE1D	40	0,0	n. v.
	IMVOB3D	12	0,0	n. v.
	IRGOT2D	28	0,0	n. v.
	KOXER1D	530	0,5	n. v.
	LANUX6D	2091	2,0	n. v.
	LEDVA4D	984	1,0	n. v.
	LUGEM1D	6	0,0	n. v.
	MEDIX1D	9	0,0	n. v.
	ODSUD2D	14	0,0	n. v.
	OSMOD2D	4	0,0	n. v.
	OSPEN3D	13	0,0	n. v.
	OTGAR2D	24	0,0	n. v.
	RUPET2D	12	0,0	n. v.
	SOVIL1D	16	0,0	n. v.
	STEIN3D	14	0,0	n. v.
	WGM5D	3	0,0	n. v.
SUMME DEP 34	7.818	7,7	12,0%	
GESAMT	102.098	100,0		

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

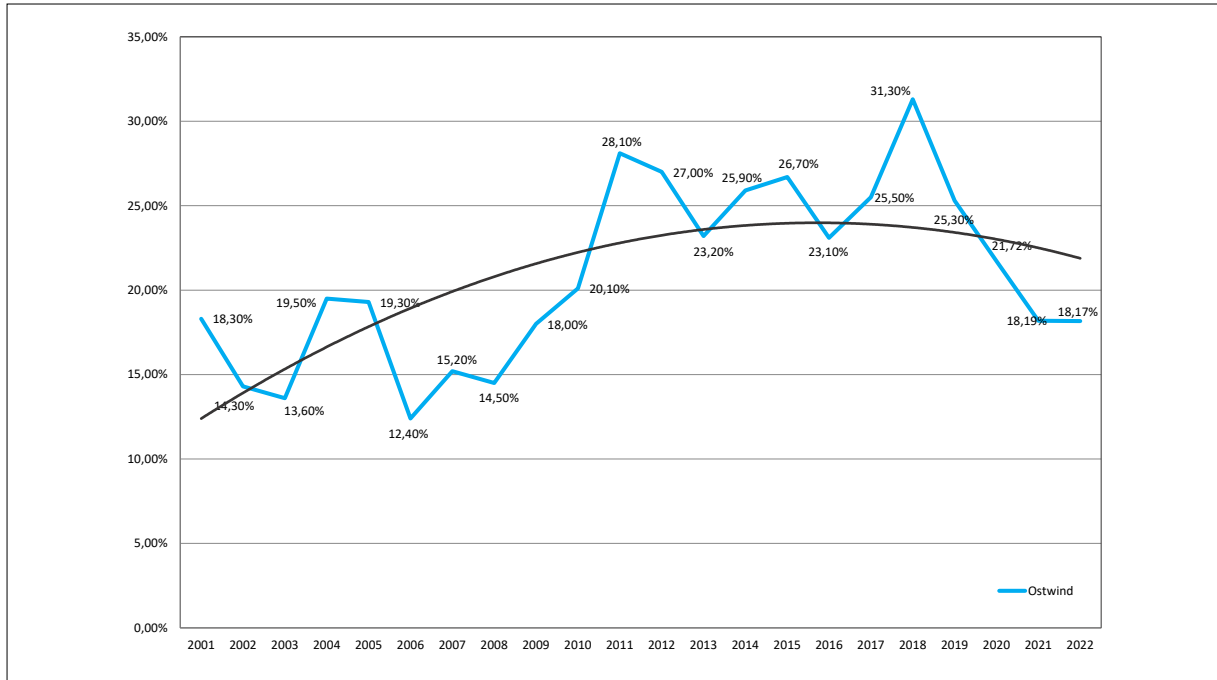
....Nachtabflugrouten, die ausschließlich in der Zeit von 21:00h - 07:00h loc freigegeben werden dürfen

....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

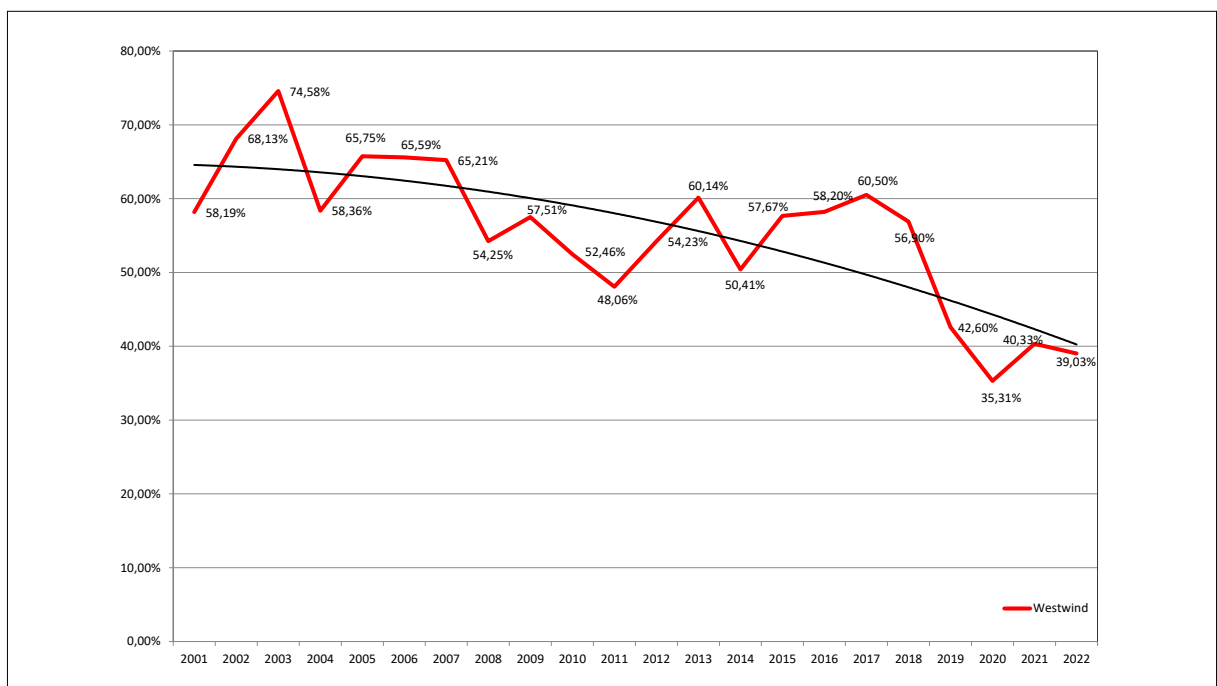
Quelle: FWAG (2023)

ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2022 OSTWIND



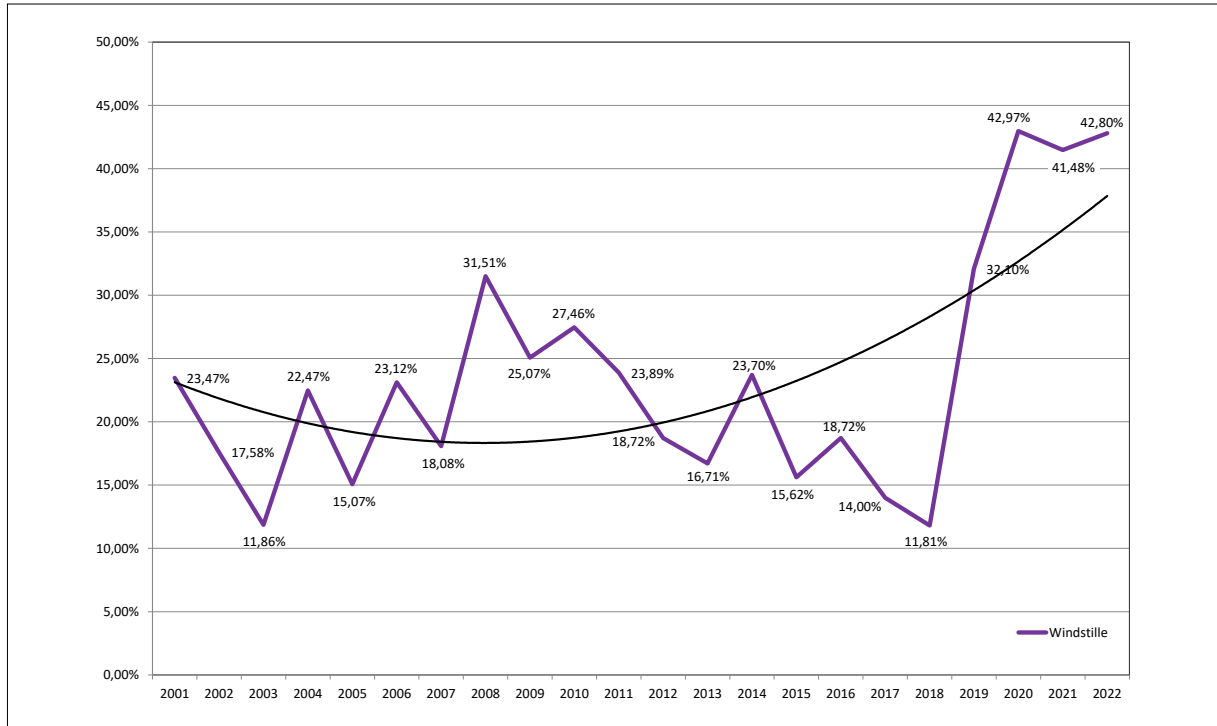
Quelle: ACG (2022)

ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2022 WESTWIND



Quelle: ACG (2023)

ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2022 WINDSTILLE



Quelle: ACG (2023)

Anmerkung: Bei den Abbildungen 2.05.01, 2.05.02 und 2.05.03 wurden halbstündige Werte des 10-Minuten-Mittels des Hauptwindsensors WMA 16 in LOWW für das Jahr 2021 verwendet. „Ostwind“ steht für eine Windrichtung von 10 Grad bis 180 Grad, „Westwind“ für 190 bis 360 Grad.

KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN

**TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2022 – ERFÜLLUNGSGRAD
DER ATC-VEREINBARUNGEN**

Prüfgegenstand	Anflüge / Landungen 2022 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														102.109	
Abweichung Piste	3	0	0	11	0	6	215	60	75	0	0	1	371	99,64%	0,36%
Anforderung der Piloten	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	3	100,00%	0,00%
Wetter / Wartung / Sperre	3	-	-	11	-	6	215	59	74	-	-	-	368	99,64%	0,36%
ATC Anweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
Anflüge < 3 / 5 / 6 nm exkl. CAPs*	110	71	104	105	124	106	108	117	117	133	114	84	1.293	98,73%	1,27%
Sichtanflüge	10	4	11	13	17	23	13	15	12	9	5	2	134	99,87%	0,13%
ATC Anweisung	100	67	93	92	107	83	95	102	105	124	109	82	1.159	98,86%	1,14%
Prüfgegenstand	Abflüge / Starts 2022 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														102.098	
Abweichungen Piste/SID	0	2	0	2	16	102	178	76	56	1	0	34	467	99,54%	0,46%
Pilot / bordseitig	-	2	-	2	1	-	1	-	1	1	-	2	10	99,99%	0,01%
Wetter / Sperre / Andere	-	-	-	-	15	102	177	76	55	-	-	32	457	99,55%	0,45%
ATC Anweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
Korridore Starts < 6 Tfs.	128	126	153	258	373	421	538	389	424	233	173	175	3.391	96,68%	3,32%
Pilot / bordseitig	-	1	-	-	-	-	1	-	2	-	1	-	5	100,00%	0,00%
Wetter / Luftraumsperre	4	23	3	32	197	302	381	277	208	44	6	14	1.491	98,54%	1,46%
ATC gemäß Teilvertrag	124	102	150	205	174	119	154	112	200	173	144	145	1.802	98,24%	1,76%
ATC nicht gemäß Teilvertrag	-	-	-	21	2	-	2	-	14	16	22	16	93	99,93%	0,09%

Quelle: ACG (2023)

Erläuterung: *Prop-Anflüge mit weniger als 3 nm Endanflug, Jet-Anflüge mit weniger als 6 nm Endanflug, Sichtanflüge mit weniger als 5 nm Endanflug aus dem Right Hand Pattern Piste 29 und 34. Lärmoptimierte gekurvte Anflüge werden nicht angeführt.

**TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG –
ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2022**

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2022	Anzahl 2022	Anzahl 2021	Veränderung 2021 / 2022	
	Prozent von gesamt		absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	12,9%	13.145	7.529	5.616	74,6%
Piste 29	20,0%	16,5%	16.867	13.033	3.834	29,4%
Piste 16	27,5%	25,2%	25.710	14.017	11.693	83,4%
Piste 34	41,0%	45,4%	46.387	29.240	17.147	58,6%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	102.109	63.819	38.290	60,0%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	2,4%	2.480	2.245	235	10,5%
Piste 29	63,0%	72,1%	73.569	42.790	30.779	71,9%
Piste 16	22,0%	17,9%	18.231	11.723	6.508	55,5%
Piste 34	12,0%	7,7%	7.818	7.034	784	11,1%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	102.098	63.792	38.306	60,0%
Flugbewegungen gesamt			204.207	127.611	76.596	60,0%

Quelle: FWAG/ACG (2023)

**TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE 2022 –
DETAILANALYSE**

Abflüge / Abweichungen	Flugbewegungen	Anteil an insgesamt (%)
Abflüge gesamt	102.098	100,00%
Abflüge gemäß Teilvertrag	102.005	99,91%
Abweichungen Pilot bordseitig	5	0,00%
Abweichungen ATC gemäß Teilvertrag	1.802	1,76%
Abweichungen Wetter / Luftraumsperrungen	1.491	1,46%
Abweichungen ATC nicht gemäß Teilvertrag	93	0,09%
Vorzeitiges Verlassen des Korridors	3.391	3,32%

Quelle: FWAG/ACG (2023)

**TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2022 –
GESAMTERGEBNIS STARTS**

Starts / Abflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Abflüge Piste 11	1.747	10,45%
Abflüge Piste 16*	298	1,78%
Abflüge Piste 29	14.408	86,21%
Abflüge Piste 34*	260	1,56%
Abflüge gesamt Nacht	16.713	100,00%
Abflüge ges. gem. TV (ohne Abw. gem. TV)	16.246	97,21%
Abweichungen gemäß Teilvertrag	467	2,79%
Einhaltung Vereinb. nächtl. Anflüge	16.713	100,00%
Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag	0	0,00%
Abweichungen nicht gem. TV pro Nacht	0,00	

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

Anmerkung: TV ... Teilvertrag

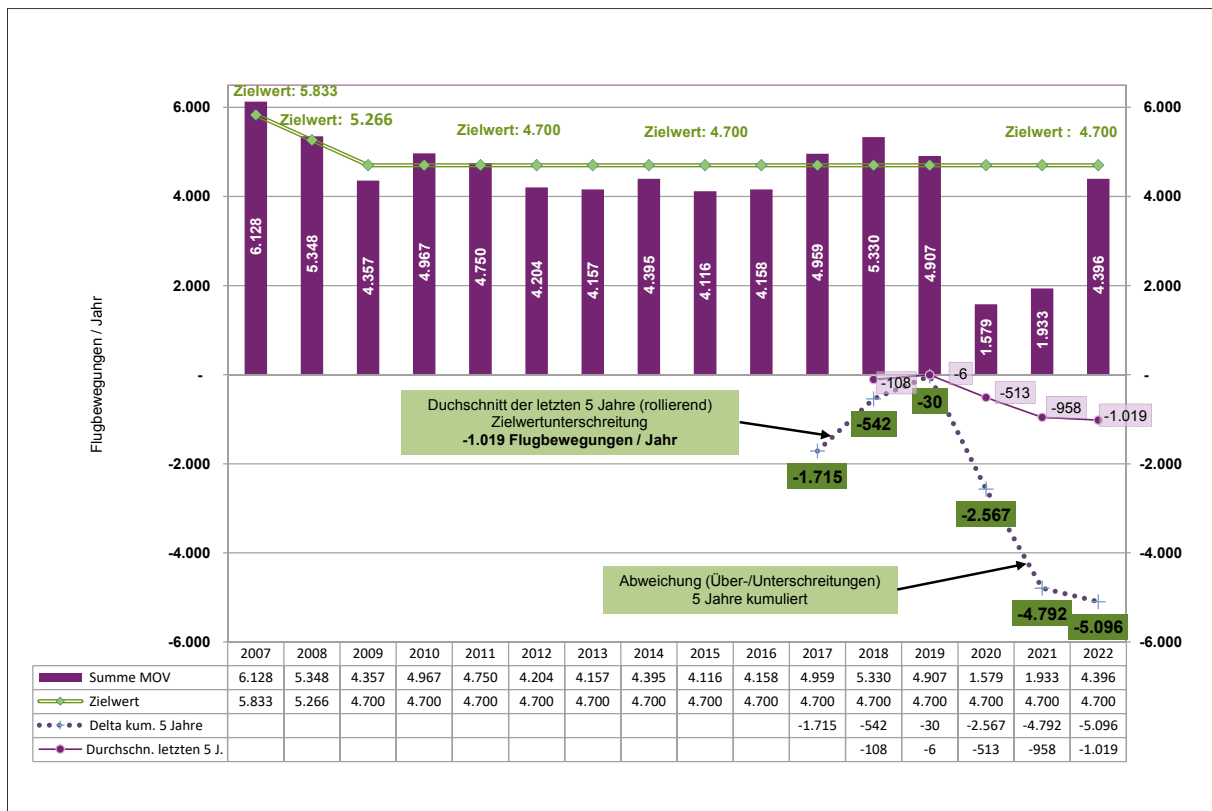
Quelle: FWAG/ACG (2023)

TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2022 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN

Landungen / Anflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Anflüge Piste 11*	5	0,02%
Anflüge Piste 16	6.514	30,45%
Anflüge Piste 29	14.469	67,63%
Anflüge Piste 34*	407	1,90%
Anflüge gesamt Nacht	21.395	100,00%
Anflüge ges. gem. TV (ohne Abw. gem. TV)	21.024	98,27%
Abweichungen gemäß Teilvertrag	371	1,73%
Einhaltung Vereinb. nächtl. Anflüge	21.395	100,00%
Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag	0	0,00%
Abweichungen nicht gem. TV pro Nacht	0,00	

*) 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 (2023)

ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2022



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

Quelle: SCA/FWAG (2023)

TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSYSTEM 2022

Anflüge / Landungen	Anzahl	in % v. insgesamt
Anflüge Gesamt	102.109	100,00%
ATC-Anweisung	1.159	1,14%
Anflüge gemäß Teilvertrag	100.950	98,86%
Anflüge < 3nm/6nm	1.293	1,27%
Anzahl Sichtanflüge	134	0,13%
Durchschnitt pro Tag	0,4	

Quelle: FWAG/ACG (2023)

TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2021/2022

Piste	kein CDA		Level Flight mit Geschwind.Reduktio		CDA		SUMME	
	Anzahl	in % v. ges.	Anzahl	in % v. ges.	Anzahl	in % v. ges.	Anzahl	in % v. ges.
Landungen 2022								
Piste 11	1	0,0%	2	0,0%	1	0,0%	4	0,0%
Piste 16	504	4,1%	1.581	12,9%	1.507	12,3%	3.592	29,2%
Piste 29	1.441	11,7%	3.925	31,9%	3.089	25,1%	8.455	68,8%
Piste 34	43	0,3%	105	0,9%	97	0,8%	245	2,0%
GESAMT	1.989	16,2%	5.613	45,6%	4.694	38,2%	12.296	100,0%
Landungen 2021								
Piste 11	1	0,0%	3	0,0%	5	0,1%	9	0,1%
Piste 16	213	11,7%	787	0,1%	634	12,0%	1.634	23,8%
Piste 29	774	36,8%	2.519	1,3%	1.790	35,8%	5.083	73,9%
Piste 34	27	1,1%	79	0,0%	46	1,1%	152	2,2%
GESAMT	1.015	49,7%	3.388	1,5%	2.475	48,9%	6.878	100,0%

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

Anteil bezogen auf die Pistenrichtung

Da seitens ACG nunmehr 1-Sekunden-Radarplots (vormals 4 Sekunden) zur Verfügung gestellt werden, wurde der Auswertalgorithmus überarbeitet und aus Vergleichbarkeitsgründen für 2021 erneuert angewendet.

Quelle: FWAG/ACG (2023)

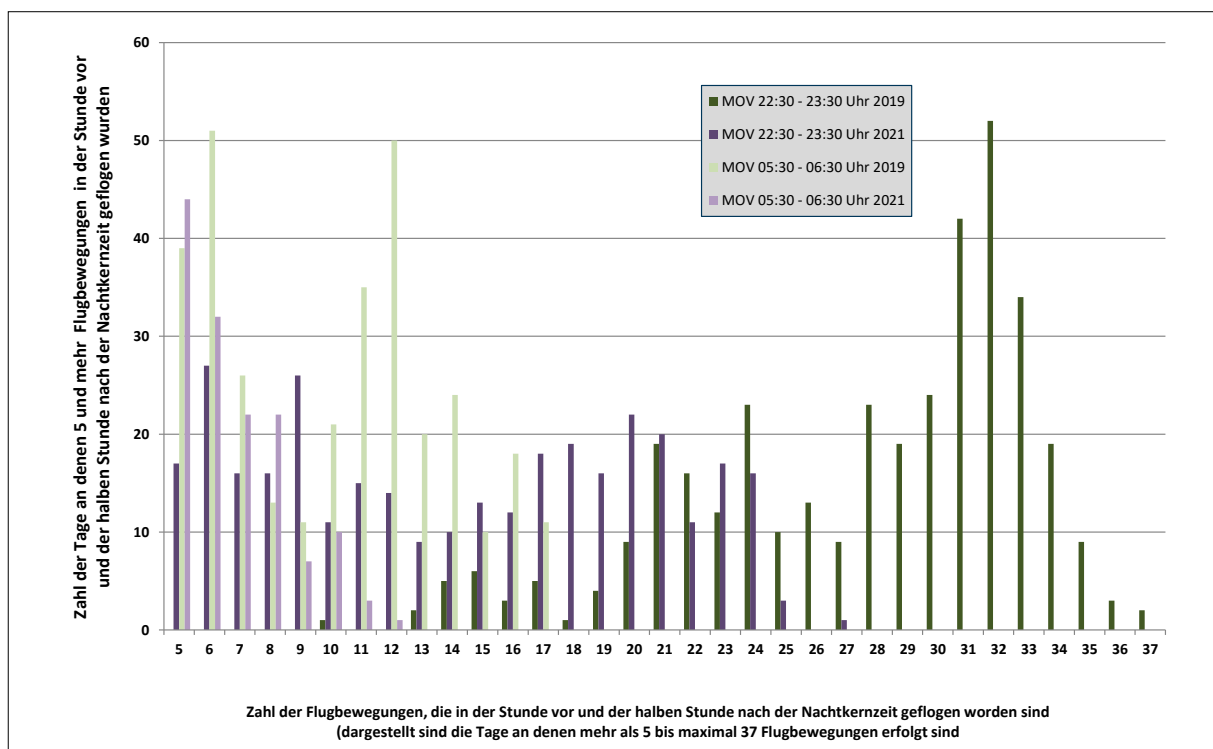
TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2010–2022

Monate	Piste 29 ohne	Piste 34 inkl.	Jahr	Piste 29 ohne	Piste 34 inkl.
	WGM8C *)	WGM8C **)		WGM8C ⁽¹⁾	WGM8C ^(**)
	Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %			Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %	
Jänner	60,7%	39,3%	2010	70,1%	29,4%
Februar	57,9%	42,1%	2011	69,2%	30,8%
März	50,2%	49,8%	2012	65,2%	34,9%
April	52,6%	47,4%	2013	64,2%	35,8%
Mai	71,8%	28,2%	2014	66,0%	34,0%
Juni	64,4%	35,6%	2015	57,4%	42,6%
Juli	64,6%	35,4%	2016	58,1%	41,9%
August	63,5%	36,5%	2017	54,3%	45,7%
September	66,4%	33,6%	2018	59,3%	40,7%
Oktober	75,6%	24,4%	2019	65,6%	34,4%
November	65,4%	34,6%	2020	64,1%	35,9%
Dezember	75,6%	24,4%	2021	53,9%	46,1%
Gesamtjahr 2022	65,3%	34,7%	2022	65,3%	34,7%

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

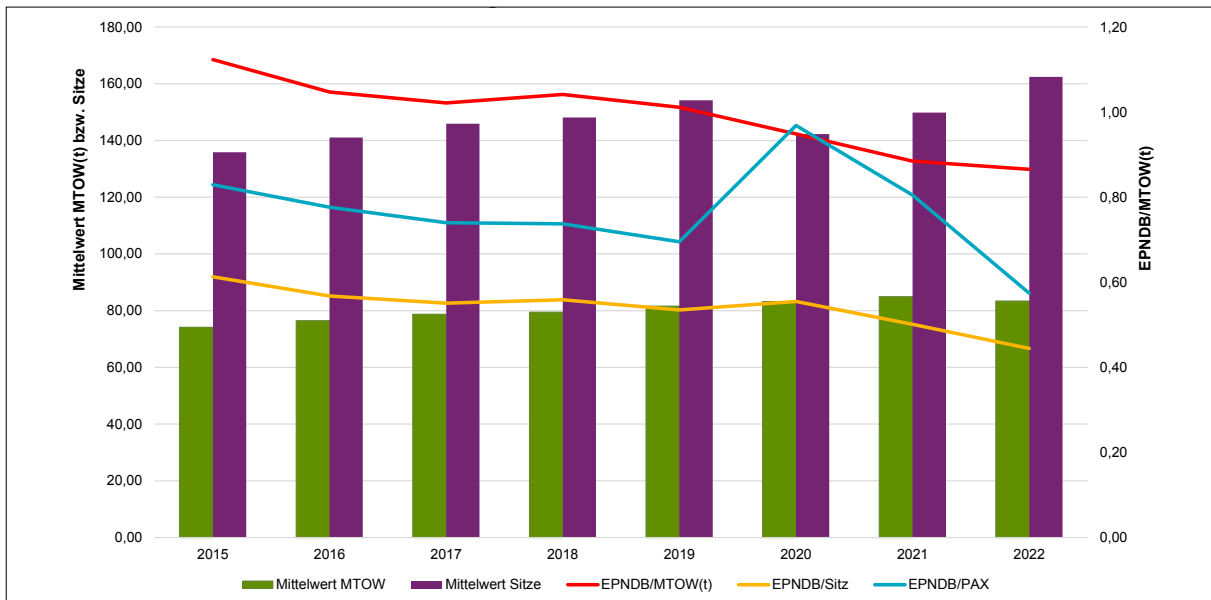
***) Starts 34 auf den SIDs DITIS1D, LANUX5D, LEDVA3D, WGM5D

Quelle: FWAG (2023)

ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2019 UND 2021


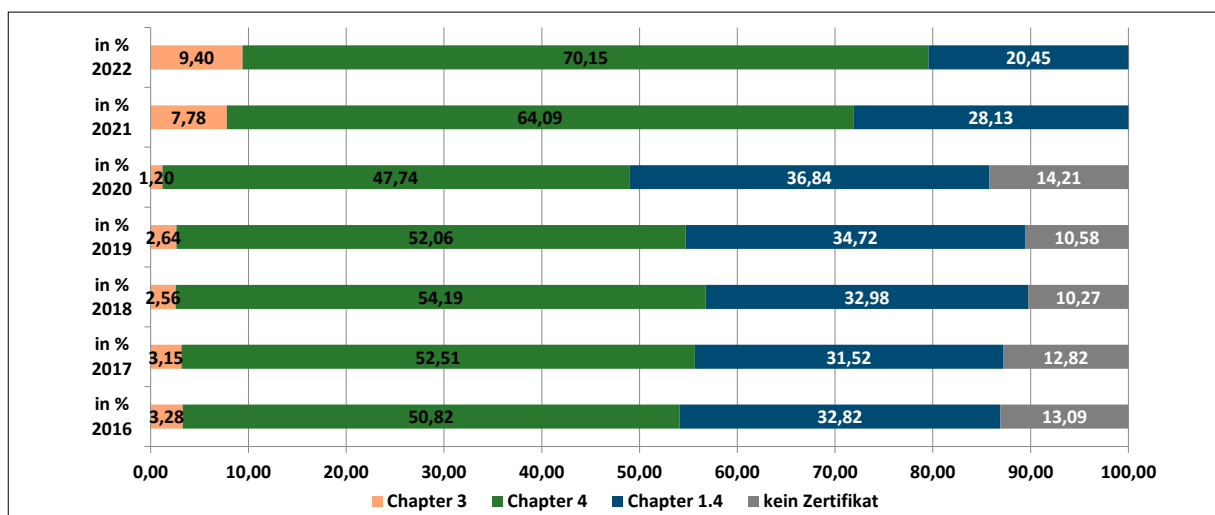
Quelle: FWAG (2023)

ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2012–2022



Quelle: FWAG (2023)

ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2022



Quelle: FWAG (2023)

Erläuterung: Seit 2021 werden für Flugzeuge für die kein Lärmzertifikat vorliegt Ersatzzertifikate erstellt, womit das jeweilige Flugzeug dann der lautesten Klasse dieses Flugzeugtyps zugewiesen wird. Dadurch werden zwar keine Flugzeuge mehr „ohne Zertifikat“ ausgewiesen, durch die erwähnten Ersatzzertifikate steigt jedoch theoretisch der Anteil der lauterer „Kapitel 3“ Flugzeuge. Wird ein entsprechendes Zertifikat mit den tatsächlichen Lärmwerten später nachgereicht, so wird die entsprechende Chaptereinteilung rückwirkend auch für zurückliegende Jahre (ab 2021) aktualisiert.

**TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN
IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2017–2022**

EPNdB der einzelnen Luftfahrzeuge mit Zertifikat*	Veränderung					
	2016 / 2017	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022
EPNdB (MW) / Flugbewegung	0,07%	0,01%	0,03%	-0,25%	-18,40%	-3,86%
EPNdB (MW) / MTOW	-3,42%	-1,59%	-2,66%	-1,81%	-20,93%	-2,16%
EPNdB (MW) / Sitzplatz	-3,59%	-2,41%	-3,95%	9,74%	-24,03%	-11,32%
EPNdB (MW) / Passagier	-5,45%	-3,62%	-5,05%	44,67%	-28,97%	-28,66%

* ab 2021 Alle Flugzeuge mit Zertifikat

EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel)

Quelle: Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Effektives wahrgenommenes Geräusch in Dezibel (EPNdB) ist ein Maß für die relative Lautstärke eines Vorbeiflugs eines einzelnen Flugzeugs. Für Start-, Überflug- und Landephase werden separate Bewertungen angegeben, die die integrierte Summe der Lautheit über den Zeitraum darstellen, in dem der Fluglärm innerhalb von 10 dB des maximalen Lärms liegt (normalerweise am nächstgelegenen Punkt). Es wird definiert in Anhang 16 [1] [2] des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt und in Teil 36 der US- amerikanischen Luftfahrtvorschriften. [3]Die Skalierung ist so, dass die EPNdB-Bewertung die integrierte Lautstärke über einen Zeitraum von zehn Sekunden darstellt; EPNdB von 100 dB bedeutet, dass das Ereignis die gleiche integrierte Lautstärke hat wie ein 100-Sekunden-Sound von zehn Sekunden.

**TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN –
ENTWICKLUNG 2019–2022**

Turbinentests	Jahr 2022		Jahr 2021		Jahr 2020	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Meldungen FBL	457	-	414	-	482	-
Wertvorfeld sonst. Maintenance	nicht gemeldet		nicht gemeldet		nicht gemeldet	
AUA Maintenance	652	100,0%	626	100,0%	786	100,0%
davon mit Silencer	3	0,5%	0	0,0%	0	0,0%
davon ohne Silencer	649	99,5%	626	100,0%	786	100,0%
mit Leerlaufleistung	447	68,6%	478	76,4%	623	79,3%
mit mittlerer Schubstellung	92	14,1%	77	12,3%	92	11,7%
mit Startschub	113	17,3%	65	10,4%	71	9,0%
mit Startschub auf Silencer	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Quelle: AUA, FWAG (2023)

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND

TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2022

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	43,9	39,8	-	67,7	-	-	-	-	65,2	67,0
Groß-Enzersdorf	50,2	44,7	-	72	-	-	-	-	68,6	70,3
Fischamend	34,0	35,4	-	63,4	59,6	-	65,5	63,4	-	64,9
Kleinneusiedl	52,8	54,3	-	75,7	79,2	76,6	75,8	71,9	-	71,0
Enzersdorf / Fische	53,6	33,6	-	-	-	72	68,3	76,9	-	-
Schwadorf	52,4	31,9	-	-	-	73,3	-	75,3	-	-
Margarethen / Moos	58,9	39,4	-	-	-	78,2	-	74,4	-	-
Rauchenwarth	26,4	32,0	-	-	-	-	69,1	-	64,5	65,6
Zwölfaxing	51,5	39,8	-	-	-	-	-	-	71,7	67,9
Schwechat	52,6	32,3	78,9	-	-	-	-	-	71,9	72,9
Wien - Simmering	48,4	23,2	73,8	-	-	-	-	-	70,8	-
Himberg	41,2	26,1	-	-	-	-	64,0	-	69,9	70,1
Karlsdorf	41,1	38,3	-	-	59,9	-	66,3	63,7	-	-
Wien - Liesing	37,2	10,6	64,9	-	-	-	-	-	64,1	62,7
Maria Lanzendorf	43,9	15,4	-	-	-	-	-	-	69,4	68,3

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

Quelle: FWAG (2023)

**TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ)
NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2022**

Nr.	ORT	Adresse (Bemerkungen)	Messzeitraum	Pistenverwendung 29 - 34 (Westwind)			Pistenverwendung 29 - 16 (Windstille)			Pistenverwendung 11 - 16 (süd/öst. Winde)			Summe über gesamten Messzeitraum					
				Tages - LEQ	Abend - LEQ	Nacht - LEQ	Tages - LEQ	Abend - LEQ	Nacht - LEQ	Tages - LEQ	Abend - LEQ	Nacht - LEQ	Tages - LEQ	Abend - LEQ	Nacht - LEQ			
1	Haaiau	Baungasse	März	30,7	27,9	30,3	14,0	31,3	24,5	30,4	35,2	24,9	36,1	28,3	26,6	32,6	20,6	
2	Münchisthal	Schusterergasse	März	20,4	-	19,6	-	34,1	34,1	34,1	-	29,2	29,2	28,3	34,4	30,3	26,7	
3	Maria Enzersdorf	Mitterlacker Straße	März	39,7	33,0	39,1	14,5	37,7	33,2	37,1	38,3	26,2	26,2	37,8	31,2	37,1	10,0	
4	Pellendorf	Teufelgasse	April	51,3	49,7	51,0	35,1	52,1	48,8	51,5	34,3	36,1	36,1	50,5	48,5	50,2	35,0	
5	Aderklaa	Hubertusweg	April	31,1	29,5	30,9	30,7	43,6	43,7	43,6	26,1	40,4	42,3	40,9	41,4	39,3	37,8	36,0
6	Götzendorf	Feldgasse	April	29,4	22,0	28,8	21,4	34,8	35,5	35,0	22,4	44,3	41,1	43,8	28,4	36,1	36,0	24,5
7	Rannersdorf	Alois Keilhergasse	Mai	55,5	54,5	55,4	36,2	56,4	53,9	55,9	35,6	44,1	43,5	44,0	40,5	54,9	53,3	37,1
8	Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai	40,2	34,3	39,6	-	51,7	50,1	51,4	29,1	48,7	51,4	49,4	48,9	47,1	47,6	40,9
9	Münchendorf	Badeseen	Mai	44,5	42,4	44,2	36,3	45,8	43,3	45,3	35,7	40,1	39,4	40,0	35,6	44,3	42,2	44,0
10	Lanzendorf	Buchergasse	Juni	54,2	53,4	54,1	30,4	55,2	51,5	54,4	26,8	39,6	41,4	40,0	26,6	52,9	51,5	52,7
11	Strasendorf	Friedhof	Juni	23,2	22,5	22,5	22,0	34,9	34,4	34,7	19,6	32,7	33,3	32,9	35,4	30,2	31,2	30,4
12	Reisenberg	Hutweide	Juni	39,4	38,2	39,2	28,8	37,6	38,1	37,8	32,0	44,8	44,8	44,3	41,8	39,2	41,4	32,1
13	Wrr. Neudorf	Nestroyweg	Juli	43,1	40,5	42,7	17,3	41,7	34,8	40,7	21,2	35,8	26,7	34,9	-	42,6	39,4	42,1
14	Gerasdorf	Föhrenhain	Juli	15,1	23,9	18,4	24,4	29,6	33,2	30,8	21,6	30,7	31,9	31,0	35,6	23,9	28,4	25,2
15	Sarasdorf	Aufeld	Juli	24,6	22,3	24,3	26,8	36,4	25,9	35,2	20,1	41,4	34,8	40,6	31,3	32,9	27,2	32,3
16	Veim	Am Kalten Gang	August	49,3	48,4	49,1	42,8	49,8	46,9	49,1	41,0	41,9	46,1	42,8	41,1	48,9	47,9	48,7
17	Silkeusiedl	Sportplatz	August	20,6	-	19,7	17,9	43,6	28,6	42,2	-	49,5	47,4	49,3	37,5	41,9	37,2	41,3
18	Gailbrunn	Berggasse	August	20,5	17,9	20,1	16,9	39,8	25,3	38,5	-	47,8	47,5	47,7	38,0	39,7	37,2	39,3
19	Parndorf	Friedhof	September	36,2	38,4	36,7	41,7	35,9	38,2	36,4	35,7	15,6	15,6	14,5	24,3	35,2	37,1	35,6
20	Pachlbrunn	Untere Sportplatzgasse	September	30,4	37,4	32,9	38,6	35,6	36,5	35,8	34,3	39,1	36,5	38,6	32,1	34,6	37,1	35,2
21	Bruckl Leitha	Höfleiner Siedlung	September	42,8	48,6	44,7	47,1	44,8	48,0	45,4	44,6	42,3	41,0	42,0	33,6	43,2	47,5	44,4
22	Winden	Bergackerstraße	Oktober	39,3	37,7	39,1	35,4	22,7	25,8	23,5	30,5	16,5	15,5	26,7	35,9	33,6	35,5	31,4
23	Maria Enzersdorf	Burg Lichtenstein	Oktober	39,4	34,7	38,9	20,1	38,8	32,3	38,1	20,4	30,9	-	29,8	19,1	38,0	31,8	37,3
24	Zwölfaxing	Feuerwehr	Oktober + November	57,9	57,2	57,8	45,1	58,7	58,0	58,6	43,2	41,5	43,6	42,0	43,8	57,0	56,1	43,9
25	Seyring	Kirche	November	30,7	37,2	32,6	15,9	45,3	46,6	45,7	23,8	38,3	43,1	43,0	40,5	45,5	42,0	38,6
26	Mitterndorf	Brunnwiessergasse	November	45,0	44,5	44,9	28,7	43,1	42,6	43,0	28,3	43,1	36,8	42,4	44,1	42,7	43,9	27,8

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2022

Nr.	ORT	Adresse (Bemerkungen)	Messzeitraum	STARTS					LANDUNGEN				
				RWY 11	RWY 16	RWY 29	RWY 34	RWY 11	RWY 16	RWY 29	RWY 34		
<i>alle Angaben in dB(A)</i>													
1	Haslau	Baumgasse	März	63,0	64,0								63,0
2	Münichsthal	Schustergasse	März										62,7
3	Maria Enzersdorf	Mitteräcker Straße	März			63,4		64,4					
4	Pellendorf	Teichgasse	April			67,9	64,3						
5	Aderklaa	Hubertusweg	April				61,8				64,4	60,4	
6	Götzendorf	Feldgasse	April	63,7	63,3	63,5							61,5
7	Rannersdorf	Alois Kellnergasse	Mai			73,7							
8	Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai				70,1						67,3
9	Münchendorf	Badeseen	Mai			62,7	64,1						
10	Lanzendorf	Buchengasse	Juni				73,7						
11	Strasshof	Friedhof	Juni				61,4						62,0
12	Reisenberg	Hutweide	Juni			61,5	62,1						
13	Wr. Neudorf	Nestroyweg	Juli			64,3	60,2	63,1					
14	Gerasdorf	Föhrenhain	Juli								62,1	58,6	
15	Sarasdorf	Aufeld	Juli			62,7	63,9						61,8
16	Velm	Am Kalten Gang	August			61,9	67,2	61,7					
17	Stixneusiedl	Sportplatz	August			62,9	69,0						
18	Gallbrunn	Berggasse	August			68,0	64,7						62,3
19	Parndorf	Friedhof	September				58,3						62,4
20	Pachfurth	Untere Sportplatzgasse	September			65,4	62,7						63,4
21	Bruck/Leitha	Höfleiner Siedlung	September			60,2	64,3						66,3
22	Winden	Bergäckerstraße	Oktober				58,3						62,1
23	Maria Enzersdorf	Burg Lichtenstein	Oktober			63,2	62,4	61,8					
24	Zwölfaxing	Feuerwehr	Oktober + November				75,4	67,0					
25	Seyring	Kirche	November				61,1						64,0
26	Mitterndorf	Brunnwiesengasse	November			61,9	63,6	64,9					64,8

Anmerkungen: Nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.04: MESSPLAN 2022

ORT	MESSPUNKT	MESS-MONAT
Haslau	Baumgasse	März
Münichsthal	Schustergasse	März
Brunn am Gebirge	Mitteräckerstraße	März
Pellendorf	Teichgasse	April
Aderklaa	Kapelle	April
Götzendorf	Feldgasse	April
Rannersdorf	Alois Kellnergasse	Mai
Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai
Münchendorf	Badeseen	Mai
Lanzendorf	Buchengasse	Juni
Strasshof	Friedhof	Juni
Reisenberg	Hutweide	Juni
Wr. Neudorf	Nestroyweg	Juli
Gerasdorf	Föhrenhain	Juli
Sarasdorf	Aufeld	Juli
Velm	Am Kalten Gang	August
Stixneusiedl	Sportplatz	August
Gallbrunn	Berggasse	August
Parndorf	Friedhof	September
Pachfurth	Untere Sportplatzgasse	September
Bruck/Leitha	Höfleiner Siedlung	September
Winden	Bergäckerstraße	Oktober
Maria Enzersdorf	Burg Lichtenstein	Oktober
Zwölfaxing	Feuerwehr	Oktober
Seyring	Kirche	November
Mitterndorf	Brunnwiesengasse	November

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.05: MESSPLAN 2023

ORT	MESSPUNKT	MESS-MONAT
Brunn am Geb./Maria Enzersdorf	Mitteräckerstr.	März
Göttlesbrunn/ Arbesthal	Ganswiese	März
Ebergassing	Schloissnigstrasse	April
Trautmannsdorf	Badeteich Waldrand	April
Velm	Kiener See 1	Mai
Biedermannsdorf	Perlasgasse	Mai
Unterwaltersdorf	Dr.-Johann-Kirchberger Str.	Juni
Gramatneusiedl	Weingartenfeld	Juni
Perchtoldsdorf	Sportzentrum	Juli
Kapellerfeld	Wiesengasse	Juli
Maria Ellend	Am Meisterberg	August
Mannsdorf/Donau	Erlengrube	August
Haslau	Baumgasse	September
Mannersdorf	Hochleiten	September
Wittau	Sportplatz	September
Probsdorf	Spielplatz	Oktober
Hof/ Leithageb.	Am Gipfelberg	Oktober
Wien 10, Laaer Berg	Klemens Dorngasse	Oktober
Schönau/Donau	Biotop	November
Donnerskirchen	In den Weingärten	November
Wien 13, Schönbrunn	Schönnbrunn	November

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2021/2022 TAG/NACHT

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00		NACHT 22:00 - 06:00		DIFFERENZ	
	2021	2022	2021	2022	TAG	NACHT
Landungen						
Piste 11	6.333	11.853	4	1	87,2%	-75,0%
Piste 16	10.921	20.517	1.521	3.431	87,9%	125,6%
Piste 29	6.976	7.876	4.710	8.069	12,9%	71,3%
Piste 34	25.166	42.225	145	235	67,8%	62,1%
Starts						
Piste 11	644	1.264	539	737	96,3%	36,7%
Piste 16	10.755	16.802	32	135	56,2%	321,9%
Piste 29	33.329	62.080	4.120	5.770	86,3%	40,0%
Piste 34	6.282	7.277	88	133	15,8%	51,1%
GESAMT	100.406	169.894	11.159	18.511	69,2%	65,9%

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2022

Messpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00												DIFFERENZ zu 2021	
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		2022
	<i>alle Angaben in dB</i>													
Wien-Donaustadt 6)	45,2	50,2	49,6	48,7	49,8	49,1	49,0	48,2	48,6	48,9	45,1	43,9	46,7	2,8
Groß-Enzersdorf	52,0	53,6	54,0	53,0	54,2	53,7	54,1	53,6	53,6	53,9	50,2	50,2	52,3	2,1
Fischamend 7)	46,4	35,1	33,2	33,9	33,4	35,1	35,5	36,8	36,3	35,4	33,6	34,0	34,3	0,3
Kleinneusiedl 1)	55,1	54,4	54,4	54,7	53,9	53,8	52,5	53,6	52,7	52,6	51,7	52,8	53,8	1,0
Enzersdorf/Fischa	57,5	56,6	56,7	56,3	57,7	56,8	56,8	56,0	57,6	57,7	52,4	53,6	55,7	2,1
Schwadorf	58,5	56,3	56,2	55,9	57,2	56,6	56,7	55,7	57,4	57,3	51,8	52,4	54,4	2,1
Margarethen/Moos	60,3	61,8	61,9	61,6	61,5	61,8	62,2	62,3	63,3	63,4	57,8	58,9	61,7	2,8
Rauchenwarth	43,7	30,9	29,7	29,6	29,5	27,9	28,2	30,3	30,1	28,5	26,9	26,4	26,6	0,1
Zwölfaxing 8)	55,6	54,3	54,5	54,5	54,6	54,1	54,3	54,5	54,5	55,3	50,9	51,5	54,2	2,7
Schwechat 1)	56,6	55,3	55,3	55,6	56,7	55,5	55,2	54,9	57,0	57,1	49,7	52,6	55,6	3,0
Wien-Simmering 5)	53,5	52,0	50,8	51,2	52,5	51,3	50,9	50,6	53,7	54,0	46,7	48,4	51,1	2,7
Himberg 2)	44,2	45,7	46,3	46,1	46,0	45,5	45,5	45,0	45,0	39,2	41,2	44,2	44,2	3,0
Karlsdorf 2)	38,6	37,8	38,5	38,4	41,2	42,7	41,7	45,6	46,0	41,4	41,1	42,4	42,4	1,2
Maria Lanzendorf 3)	45,0	47,5	47,8	47,6	47,7	46,3	46,4	47,6	42,2	42,0	35,4	37,2	41,2	4,0
Wien 23 4)		37,5	36,8	41,9	42,8	41,9	42,2	42,0	47,0	48,0	42,6	43,9	46,8	2,9

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

2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb

3) neuer Messpunkt seit September 2007

4) Messstelle seit April 2008; neuer Messpunkt seit Jänner 2013

5) neuer Messpunkt seit November 2009

6) neuer Messpunkt seit Mai 2010

7) neuer Messpunkt seit Oktober 2014

8) Ersatz-Messpunkt seit Mai 2021

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2022

Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00													DIFFERENZ zu 2021
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
	Angaben in													
Wien-Donaustadt 6)	39,6	43,4	43,1	41,9	44,6	44,5	44,0	42,2	44,1	45,2	40,4	39,8	42,8	3,0
Groß-Enzersdorf	46,2	47,0	47,1	45,9	48,5	48,5	48,3	46,8	48,1	49,1	44,4	44,7	47,4	2,6
Fischamend 7)	42,0	36,8	36,0	36,9	38,1	38,2	37,6	38,1	38,5	37,3	33,8	35,4	35,9	0,6
Kleinneusiedl 1)	57,9	57,5	57,4	57,4	57,0	56,0	56,9	56,3	56,7	52,3	54,3	56,8	2,4	
Enzersdorf/Fischa	42,8	37,6	41,9	38,3	39,4	38,3	45,9	36,4	38,7	40,5	28,3	33,6	38,8	5,1
Schwadorf	43,6	36,7	41,1	37,9	37,5	38,2	45,6	35,9	37,8	39,5	27,1	31,9	37,5	5,7
Margarethen/Moos	43,8	43,9	42,8	44,7	42,6	40,7	49,1	35,9	39,8	42,4	27,5	39,4	42,2	2,8
Rauchenwarth	37,8	28,0	28,0	27,1	29,2	28,2	27,4	34,4	32,8	32,4	28,8	32,0	33,9	1,8
Zwölfaxing 8)	43,7	41,6	43,2	42,4	43,6	43,4	42,8	42,9	43,3	43,2	38,4	39,8	43,6	3,8
Schwechat 1)	31,6	37,9	43,9	37,4	34,6	35,7	36,1	35,6	35,0	28,8	32,3	34,2	1,9	
Wien-Simmering 5)	43,0	22,0	30,1	39,0	29,4	21,1	26,9	26,2	24,5	28,0	19,2	23,2	20,2	-3,0
Himberg 2)	30,3	33,2	34,5	32,8	31,6	28,8	32,1	27,3	26,8	22,2	26,1	26,8	0,7	
Karlsdorf 2)	38,8	38,2	39,0	39,9	40,8	40,8	41,3	42,4	42,2	37,9	38,3	40,3	2,0	
Maria Lanzendorf 3)	22,5	22,9	23,6	19,0	20,8	19,5	22,3	19,8	14,1	7,9	7,7	10,6	7,9	-2,7
Wien 23 4)	12,6	16,5	17,4	14,5	5,3	15,1	11,7	21,2	18,1	17,2	15,4	19,0	3,6	

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

2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb

3) neuer Messpunkt seit September 2007

4) Messstelle seit April 2008; neuer Messpunkt seit Jänner 2013

5) neuer Messpunkt seit November 2009

6) neuer Messpunkt seit Mai 2010

7) neuer Messpunkt seit Oktober 2014

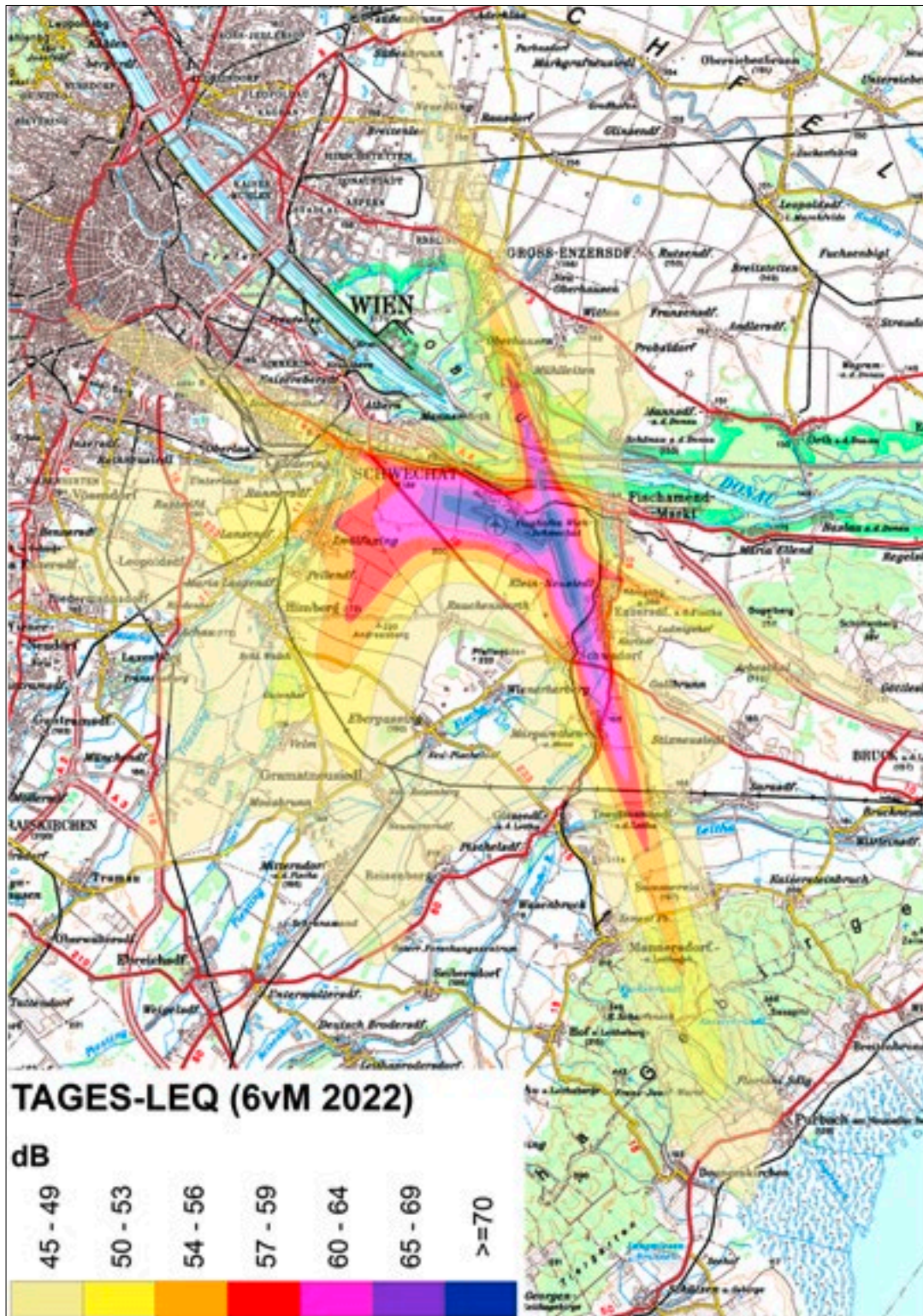
Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2021/2022 FÜR DAS GESAMTJAHR

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00			Differenz zu 2021	Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00			Differenz zu 2021
	2021	2022	alle Angaben in dB			2021	2022	alle Angaben in dB	
Wien-Donaustadt	43,9	46,7	2,8	Wien-Donaustadt	39,8	42,8	3,0		
Groß-Enzersdorf	50,2	52,3	2,1	Groß-Enzersdorf	44,7	47,4	2,6		
Fischamend	34,0	34,3	0,3	Fischamend	35,4	35,9	0,6		
Kleinneusiedl	52,8	53,8	1,0	Kleinneusiedl	54,3	56,8	2,4		
Enzersdorf/Fischa	53,6	55,7	2,1	Enzersdorf/Fischa	33,6	38,8	5,1		
Schwadorf	52,4	54,4	2,1	Schwadorf	31,9	37,5	5,7		
Margarethen/Moos	58,9	61,7	2,8	Margarethen/Moos	39,4	42,2	2,8		
Rauchenwarth	26,4	26,6	0,1	Rauchenwarth	32,0	33,9	1,8		
Zwölfaxing	51,5	54,2	2,7	Zwölfaxing	39,8	43,6	3,8		
Schwechat	52,6	55,6	3,0	Schwechat	32,3	34,2	1,9		
Wien-Simmering	48,4	51,1	2,7	Wien-Simmering	23,2	20,2	-3,0		
Himberg	41,2	44,2	3,0	Himberg	26,1	26,8	0,7		
Karlsdorf	41,1	42,4	1,2	Karlsdorf	38,3	40,3	2,0		
Wien 23	37,2	41,2	4,0	Wien 23	10,6	7,9	-2,7		
Maria Lanzendorf	43,9	46,8	2,9	Maria Lanzendorf	15,4	19,0	3,6		

Quelle: FWAG (2023)

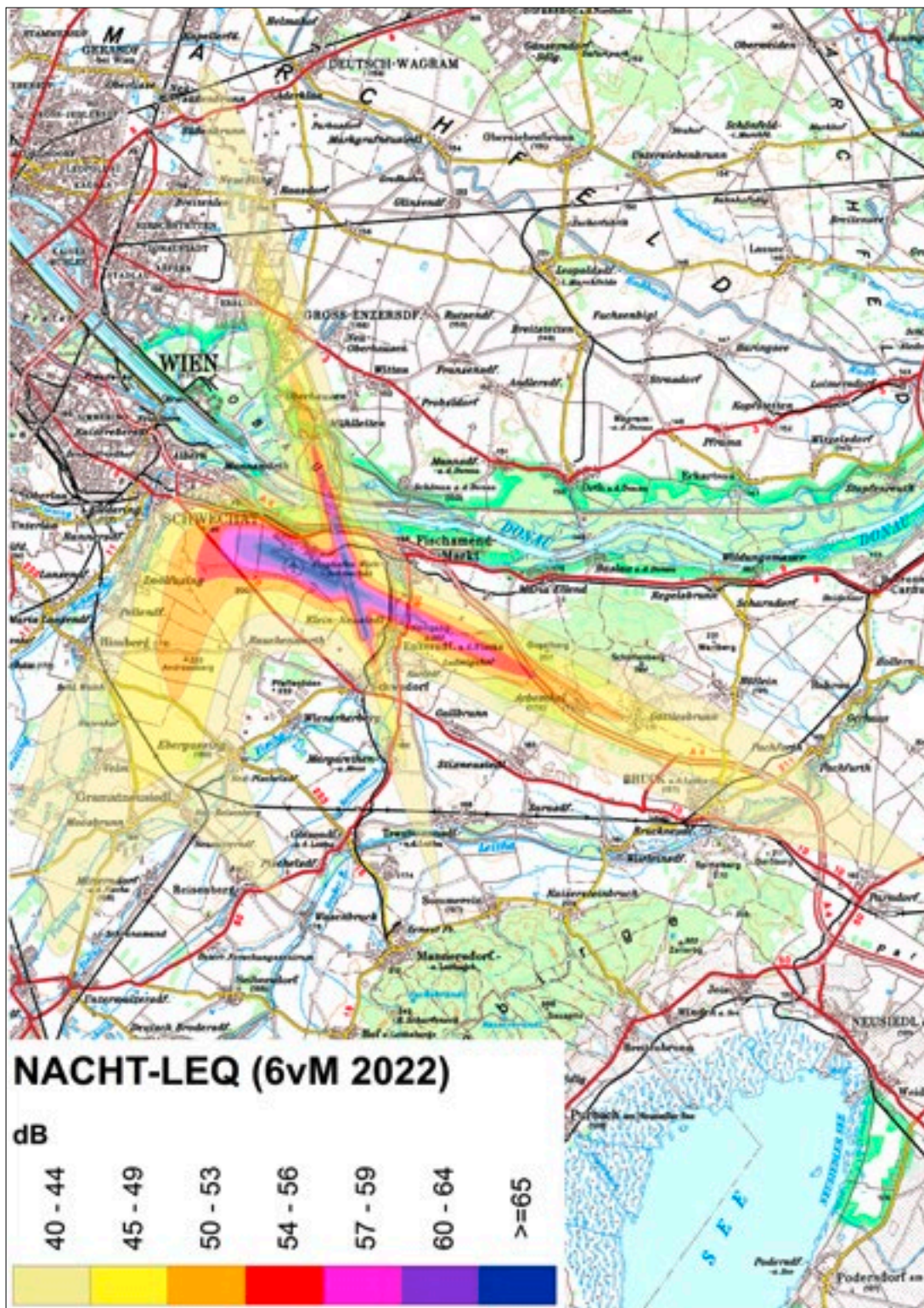
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2022



Anmerkungen: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Tag-Abflugrouten 2022

Quelle: FWAG (2023)

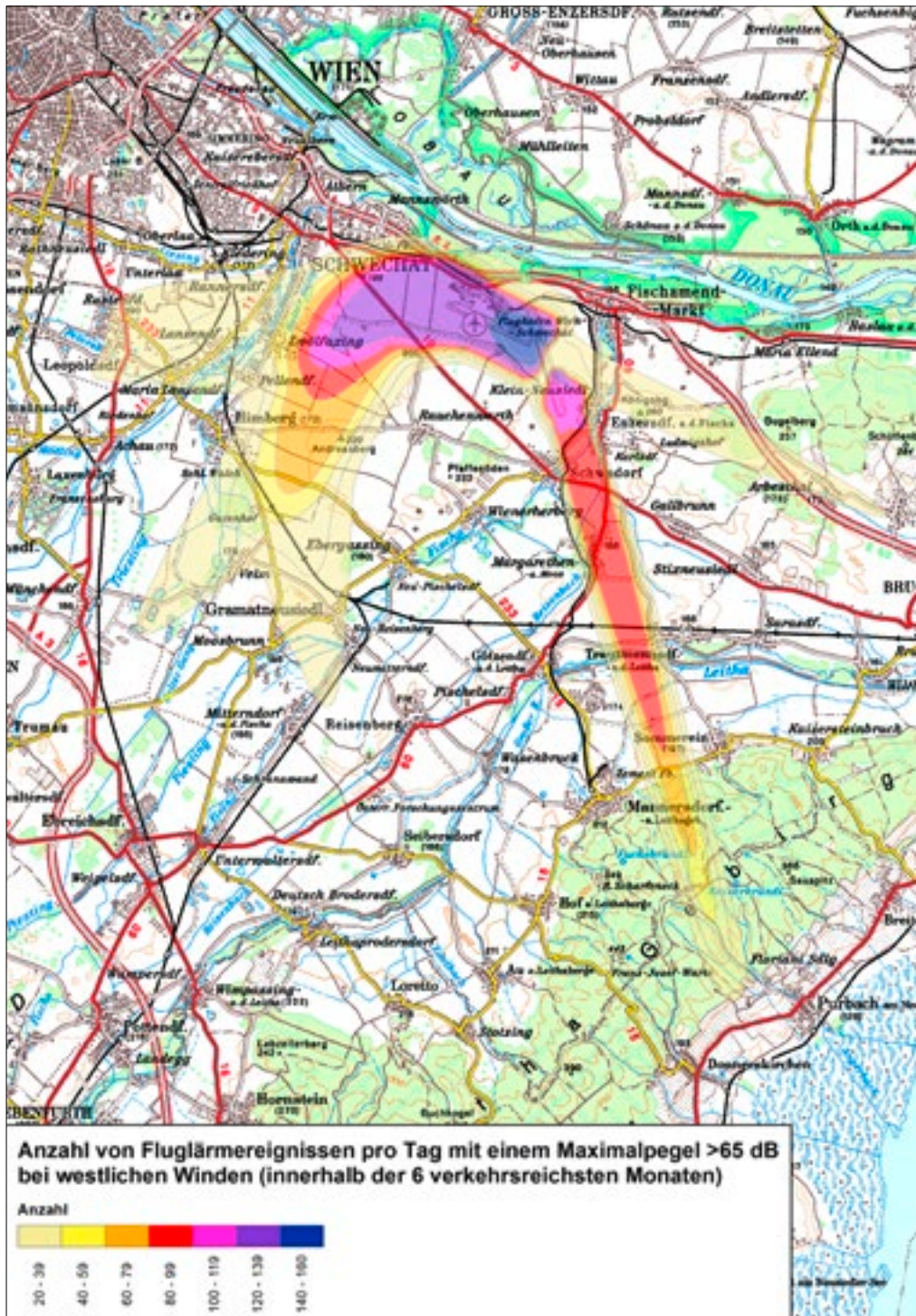
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2022



Anmerkungen: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Nacht-Abflugrouten 2022

Quelle: FWAG (2023)

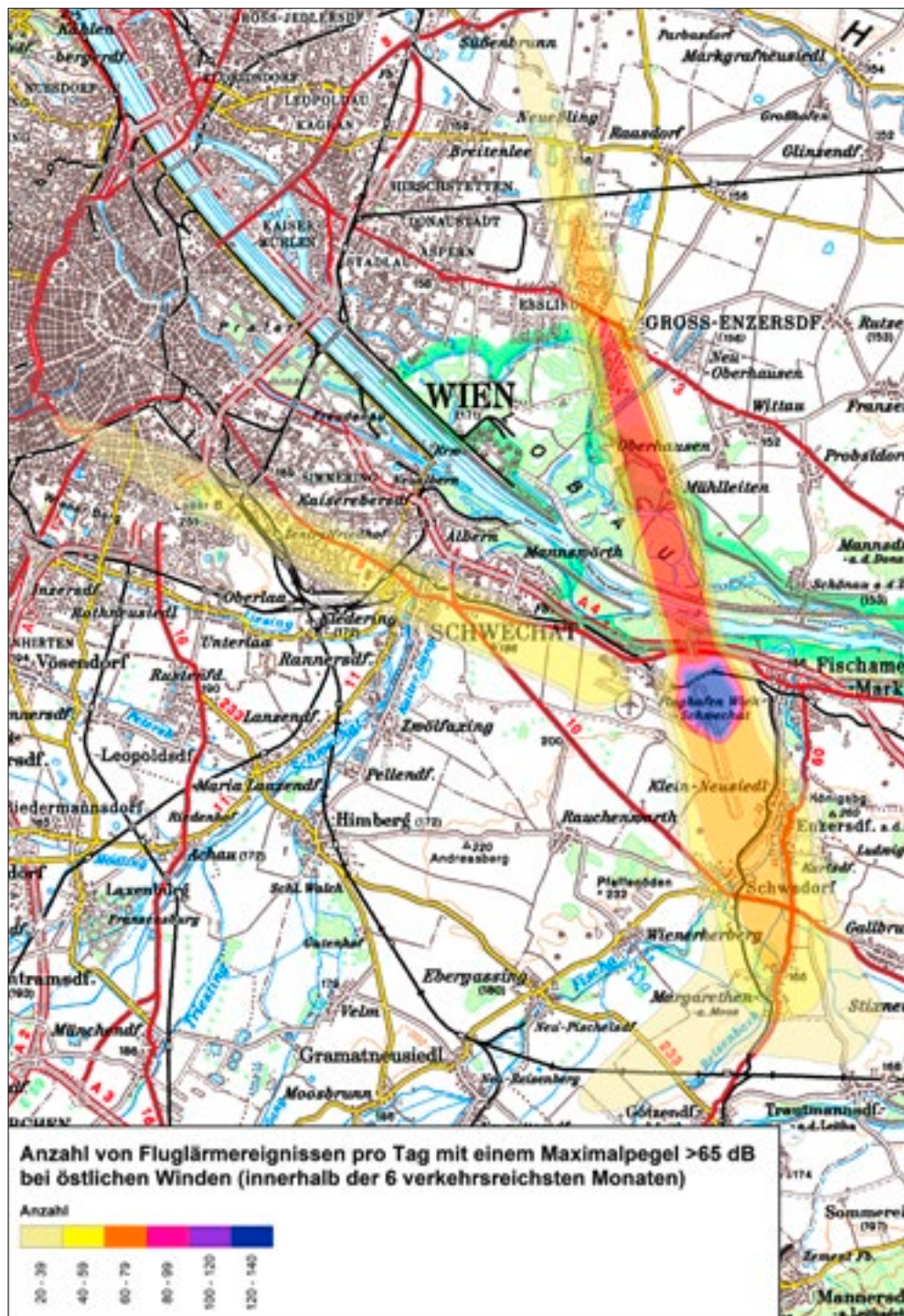
KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI WESTWIND 2022



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

Quelle: *FWAG (2023)*

KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI OSTWIND 2022



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

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2021/2022

Ortschaft	45.0 - 49.9		50.0 - 53.9		54.0 - 56.9		57.0 - 59.9		60.0 - 64.9		≥= 65.0		SUMME	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022		
Achau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Arbathal	523	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	115	
Biedermannsdorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	523	
Ebergasling	456	789	622	176	6	0	0	0	0	0	0	0	145	
Fleischmünd	3.929	300	0	0	0	0	2.050	0	0	0	0	32	32	
Galbrunn	448	0	0	0	0	0	4.228	0	0	0	0	0	81	
Gottesbrunn	631	0	0	0	0	0	448	0	0	0	0	0	216	
Götzensdorf	8	0	0	0	0	0	631	0	0	0	0	0	292	
Gramatneusiedl	3.043	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	23	
Groß-Enzersdorf	2.622	2.631	0	0	0	0	3.043	0	0	0	0	0	102	
Gutenhof	24	17	0	0	0	0	5.453	0	0	0	0	0	-57	
Hennersdorf	167	0	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	1.028	
Himberg	5.311	0	0	0	0	0	167	0	0	0	0	0	1.201	
Kledering	321	0	0	0	0	0	5.311	0	0	0	0	0	1.354	
Klein-Neusiedl	0	2	574	283	40	0	0	0	0	0	0	0	173	
Leopoldsdorf	359	1.355	0	0	0	0	900	0	0	0	0	0	282	
Mannersdorf	5.047	0	0	0	0	0	5.047	0	0	0	0	0	0	
Mannersdorf	410	0	105	159	1	0	1.209	0	0	0	0	0	-359	
Margarethen am Moos	0	191	459	255	163	0	1.068	0	0	0	0	0	241	
Marie Lanzendorf	2.105	0	0	0	0	0	2.105	0	0	0	0	0	117	
Mitterndorf an der Fischa	1.629	0	0	0	0	0	1.629	0	0	0	0	0	0	
Moosbrunn	686	0	0	0	0	0	686	0	0	0	0	0	-128	
Mühlentien	218	100	0	0	0	0	318	0	0	0	0	0	204	
Münchendorf	254	0	0	0	0	0	254	0	0	0	0	0	645	
Oberhausen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	
Pellendorf	293	394	0	0	0	0	687	0	0	0	0	0	-119	
Probstorf	502	0	0	0	0	0	502	0	0	0	0	0	124	
Purbach am Neusiedler See	126	0	0	0	0	0	126	0	0	0	0	0	293	
Rannersdorf	2.075	1.076	0	0	0	0	3.151	0	0	0	0	0	415	
Raichenwarth	247	0	0	0	0	0	247	0	0	0	0	0	442	
Reisenberg	143	0	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	152	
Schönbau a.d. Donau	156	0	0	0	0	0	156	0	0	0	0	0	14	
Schwafach	498	1.057	322	142	23	0	2.043	0	0	0	0	0	-219	
Schwafach	3.708	5.057	2.856	4	1	0	11.626	0	0	0	0	0	1.024	
Sommerein	738	13	11	0	0	0	762	0	0	0	0	0	1.132	
Trautmannsdorf	434	386	89	0	0	0	889	0	0	0	0	0	271	
Vain	1.201	0	0	0	0	0	1.201	0	0	0	0	0	119	
Vasendorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-122	
Wien, 5. Bezirk	13.851	0	0	0	0	0	13.851	0	0	0	0	0	30	
Wien, 10. Bezirk	89.037	0	0	0	0	0	89.037	0	0	0	0	0	2.314	
Wien, 11. Bezirk	28.092	3.412	6	0	0	0	31.509	0	0	0	0	0	9.601	
Wien, 12. Bezirk	853	0	0	0	0	0	853	0	0	0	0	0	16.999	
Wien, 15. Bezirk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.214	
Wien, 22. Bezirk	8.129	659	0	0	0	0	8.788	0	0	0	0	0	10.419	
Wienerherberg	151	0	0	0	0	0	151	0	0	0	0	0	1.181	
Wittau	0	1.211	468	0	0	0	1.679	0	0	0	0	0	205	
Zwölfaxing	0	1.211	468	0	0	0	1.679	0	0	0	0	0	277	
Gesamtergebnis	179.569	18.631	5.511	1.020	234	0	204.966	226.151	27.640	8.356	1.524	339	4	46.581
														25.9%
														49.4%
														51.6%
														49.3%
														45.0%
														-

Anmerkung: als „Beobachtungszone“ gilt die Fluglärmszone mit einem Tages-LEQ von 45 DB ≤ 54 DB, als „Fluglärmszone“ werden die Zonen mit einem Tages-LEQ von <54 Dezibel bezeichnet; es erfolgt der Vergleich der 6 verkehrstreichsten Monate 2022 mit jenen aus 2021 – Tag; Bevölkerungsfile mit Stand 2016

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2021/2022

Personenanzahl in den Fluglärmzonen der övM 2021							Veränderungen von 2021 auf 2022 (övM)						
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
0	347	176	0	0	0	523	0	-303	303	0	0	0	0
3.279	0	0	0	0	0	3.279	1.463	874	0	0	0	0	2.337
0	0	0	0	0	0	0	1.698	0	0	0	0	0	1.698
2.565	0	0	0	0	0	2.565	407	0	0	0	0	0	407
1.123	320	8	0	0	0	1.451	196	274	29	0	0	0	500
3.003	77	1	0	0	0	3.081	533	93	0	0	0	0	626
125	753	0	0	0	0	878	-123	123	1	0	0	0	0
2.952	0	0	0	0	0	2.952	20	0	0	0	0	0	20
2.725	2.678	0	0	0	0	5.404	-1.219	1.494	1	0	0	0	276
41	0	0	0	0	0	41	-23	23	0	0	0	0	0
1.707	0	0	0	0	0	1.707	1.393	0	0	0	0	0	1.393
99	314	269	163	55	0	900	-99	49	-65	36	67	11	0
489	0	264	0	0	0	754	205	0	0	0	0	0	205
201	0	0	0	0	0	201	409	141	0	0	0	0	550
0	0	0	0	0	0	0	96	0	0	0	0	0	96
1.636	0	0	0	0	0	1.636	0	0	0	0	0	0	0
250	68	0	0	0	0	318	-149	149	0	0	0	0	0
221	0	0	0	0	0	221	33	0	0	0	0	0	33
3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
360	0	0	0	0	0	360	13	0	0	0	0	0	13
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	0	0	0	0	0	56	211	0	0	0	0	0	211
228	0	0	0	0	0	228	28	0	0	0	0	0	28
675	0	0	0	0	0	675	1.123	0	0	0	0	0	1.123
109	0	0	0	0	0	109	12	0	0	0	0	0	12
0	0	0	0	0	0	0	113	0	0	0	0	0	113
31	1	0	0	0	0	32	2	0	0	0	0	0	2
2.358	0	2	2	0	0	2.361	435	20	0	0	0	0	455
0	0	0	0	0	0	0	625	6	-2	1	0	0	630
0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
1.229	0	0	0	0	0	1.229	56	0	0	0	0	0	56
7.939	737	0	0	0	0	8.676	3	0	0	0	0	0	3
1.622	30	0	0	0	0	1.653	340	3.333	0	0	0	0	3.673
35.025	5.326	720	165	56	0	41.293	-259	285	0	0	0	0	26
							7.944	6.561	268	37	67	11	14.488
							21,9%	123,2%	37,3%	22,6%	119,0%	-	-

Anmerkung: als „Beobachtungszone“ gilt die Fluglärmzone mit einem Tages-LEQ von 45 DB <= 54 DB, als „Fluglärmzonen“ werden die Zonen mit einem Tages-LEQ von <54 Dezibel bezeichnet; es erfolgt der Vergleich der 6 verkehrsreichsten Monate 2022 mit jenen aus 2021 – Tag; Bevölkerungsfile mit Stand 2016

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2021–2022

IFR- Flugbewegungen	TAG (06-22 Uhr)		NACHT (22-06 Uhr)		DIF. 2021/2022(%)	
	2021	2022	2021	2022	Tag	Nacht
LANDUNGEN						
Piste 11	5.973	5.213	3	7	-12,7%	133,3%
Piste 16	8.278	7.376	1.209	1.036	-10,9%	-14,3%
Piste 29	4.381	4.347	3.654	3.307	-0,8%	-9,5%
Piste 34	22.087	19.462	138	152	-11,9%	10,1%
STARTS						
Piste 11	788	836	409	324	6,1%	-20,8%
Piste 16	8.402	7.836	2	35	-6,7%	1650,0%
Piste 29	28.698	24.271	2.960	2.830	-15,4%	-4,4%
Piste 34	4.384	4.666	86	91	6,4%	5,8%

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

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2021/2022

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 2021	179.569	18.631	5.511	1.020	234	0	204.966
JAHR 2022	226.151	27.640	8.356	1.524	339	4	264.014
DIFF. zu 2021	46.581	9.009	2.845	503	105	4	59.048
Diff. In %	25,9%	48,4%	51,6%	49,3%	45,0%	-	28,8%
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 2021	35.025	5.326	720	165	56	0	41.293
JAHR 2022	42.569	11.887	988	203	123	11	55.781
DIFF. zu 2021	7.544	6.561	268	37	67	11	14.488
Diff. In %	21,5%	123,2%	37,3%	22,6%	119,0%	-	35,1%

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

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2017–2022

Jahr	Tages-LEQ-Klassen (Bevölkerung aus 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: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022
	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022		
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	358.779	586.572	44.217	75.860	11.344	13.228	3.883	3.013	694	374	7	4	418.924	679.050
2020	107.819	180.696	20.178	23.173	3.580	2.946	702	306	139	88	0	0	132.418	207.208
2021	179.569	307.067	18.631	21.647	5.511	5.073	1.020	451	234	168	0	0	204.966	334.405
2022	226.151	452.453	27.640	37.977	8.356	8.316	1.524	1.378	339	222	4	1	264.014	500.347

Änderung der Zahl der Personen aufgrund des geänderten Berechnungsverfahrens nach LEQ-Zonen:

2019	63,5%	71,6%	16,6%	-22,4%	-46,1%	-48,1%
2020	67,6%	14,8%	-17,7%	-56,4%	-36,8%	-
2021	71,0%	16,2%	-8,0%	-55,8%	-28,3%	-
2022	100,1%	37,4%	-0,5%	-9,6%	-34,6%	-73,7%

Anmerkung: Die Jahre 2017 bis 2022 wurden nach AzB gerechnet. Seit 2022 werden die Lärmzonen nach Cnossos-AT gerechnet. Für den Evaluierungsbericht 2022 werden die Lärmzonen ab 2019 nach AzB mit jenen nach Cnossos-AT verglichen. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand 2016.

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2017–2022

Jahr	Nacht-LEQ-Klassen (Bevölkerung aus 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: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022
	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos.AT 2022		
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	68.134	16.145	22.371	1.176	2.443	206	157	123	86	12	1	66.350	93.193
2020	21.796	27.446	7.870	10.406	640	430	231	104	44	7	0	0	30.581	38.393
2021	35.025	39.642	5.326	9.097	720	982	165	133	56	27	0	0	41.292	49.881
2022	42.569	55.853	11.887	15.441	988	1.633	203	155	123	84	11	0	55.781	73.165

Änderung der Zahl der Personen aufgrund des geänderten Berechnungsverfahrens nach LEQ-Zonen:

2019	39,9%	38,6%	107,8%	-23,6%	-29,7%	-87,6%
2020	25,9%	32,2%	-32,8%	-55,1%	-83,3%	-
2021	13,2%	70,8%	36,5%	-19,3%	-51,7%	-
2022	31,2%	29,9%	65,3%	-23,8%	-31,9%	-

Anmerkung: Die Jahre 2017 bis 2022 wurden nach AzB gerechnet. Seit 2022 werden die Lärmzonen nach Cnossos-AT gerechnet. Für den Evaluierungsbericht 2022 werden die Lärmzonen ab 2019 nach AzB mit jenen nach Cnossos-AT verglichen. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand 2016.

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.16: IFR-FLUGBEWEGUNGEN IN DEN 90 STÄRKSTEN TAGEN MIT WESTWIND UND DEN 45 STÄRKSTEN TAGEN MIT SÜDWIND – VERGLEICH 2021–2022

IFR Flugbewegungen		Ostwind			IFR Flugbewegungen		Westwind	
ABSOLUT	2021	2022	DIFFERENZ		ABSOLUT	2021	2022	DIFFERENZ
LANDUNGEN					LANDUNGEN			
Piste 11	5.976	7.113	1.137	Piste 29	8.035	9.507	1.472	
Piste 16	9.487	14.277	4.790	Piste 34	22.225	29.901	7.676	
GESAMT	15.463	21.390	5.927	GESAMT	30.260	39.408	9.148	
STARTS					STARTS			
DEP 11	1.197	1.161	-36	Piste 29	31.658	44.979	13.321	
DEP 16	8.404	9.927	1.523	Piste 34	4.470	4.726	256	
GESAMT	9.601	11.088	1.487	GESAMT	36.128	49.705	13.577	
IFR Flugbewegungen		Ostwind			IFR Flugbewegungen		Westwind	
IN PROZENT	2021	2022	DIFFERENZ		IN PROZENT	2021	2022	DIFFERENZ
LANDUNGEN					LANDUNGEN			
Piste 11	38,6%	33,3%		Piste 29	26,6%	24,1%		
Piste 16	61,4%	66,7%		Piste 34	73,4%	75,9%		
GESAMT	100,0%	100,0%		GESAMT	100,0%	100,0%		
STARTS					STARTS			
DEP 11	12,5%	10,5%		Piste 29	87,6%	90,5%		
DEP 16	87,5%	89,5%		Piste 34	12,4%	9,5%		
GESAMT	100,0%	100,0%		GESAMT	100,0%	100,0%		

Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.17: VERGLEICH LEQ-MESSUNG UND LEQ-RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2022 (TAG/NACHT)

Tages-Leq (in dB) 2022 (6vM)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	46,7	49,4	2,7
Groß-Enzersdorf	52,3	53,2	0,9
Fischamend	34,3	43,4	9,1
Kleinneusiedl	53,8	56,8	3,0
Enzersdorf/Fischa	55,7	60,1	4,4
Schwadorf	54,4	60,0	5,6
Margarethen/Moos	61,7	63,6	1,9
Rauchenwarth	26,6	42,5	15,9
Zwölfaxing	-	54,2	-
Schwechat	55,6	56,8	1,2
Wien-Simmering	51,1	52,5	1,4
Himberg	44,2	48,5	4,3
Karlsdorf	42,4	46,3	3,9
Wien 23	41,2	43,8	2,6
Maria Lanzendorf	46,8	49,3	2,5
Nacht-Leq (in dB) 2022 (6vM)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	42,8	44,9	2,1
Groß-Enzersdorf	47,4	48,8	1,4
Fischamend	35,9	40,0	4,1
Kleinneusiedl	56,8	60,1	3,3
Enzersdorf/Fischa	38,8	44,2	5,4
Schwadorf	37,5	43,5	6,0
Margarethen/Moos	42,2	46,6	4,4
Rauchenwarth	33,9	40,9	7,0
Zwölfaxing	-	43,6	-
Schwechat	34,2	38,0	3,8
Wien-Simmering	20,2	26,5	6,3
Himberg	26,8	36,3	9,5
Karlsdorf	40,3	42,3	2,0
Wien 23	7,9	16,4	8,5
Maria Lanzendorf	19,0	29,5	10,5

Anmerkung: Pegelangaben in dB

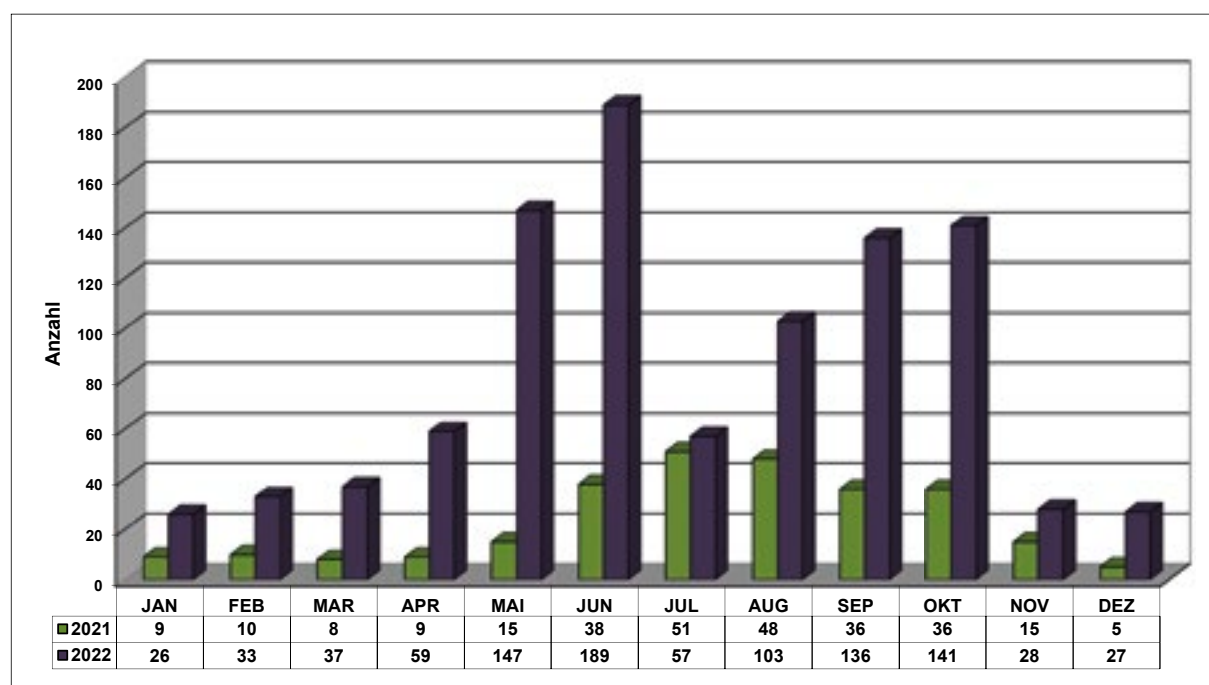
Quelle: FWAG (2023)

TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2021/2022

Region	Jahr 2021*	Jahr 2022*	Veränderung
GESAMT	897	983	86
Wien	605	683	78
NÖ + BGLD	280	290	10
anonym	12	10	-2
Telefon	688	744	56
Web	202	225	23
Mailbox	0	0	0
weitergeleitete Mails	7	14	7
Schriftlich	0	0	0

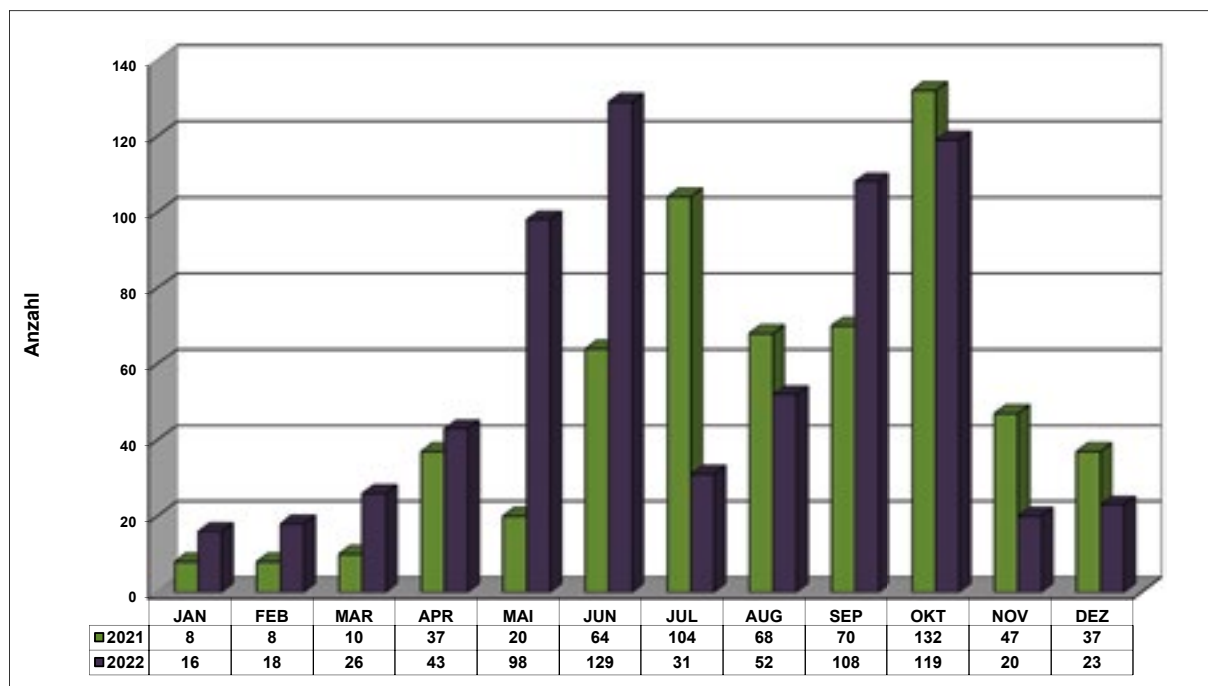
Quelle: FWAG (2023)

ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2021/2022



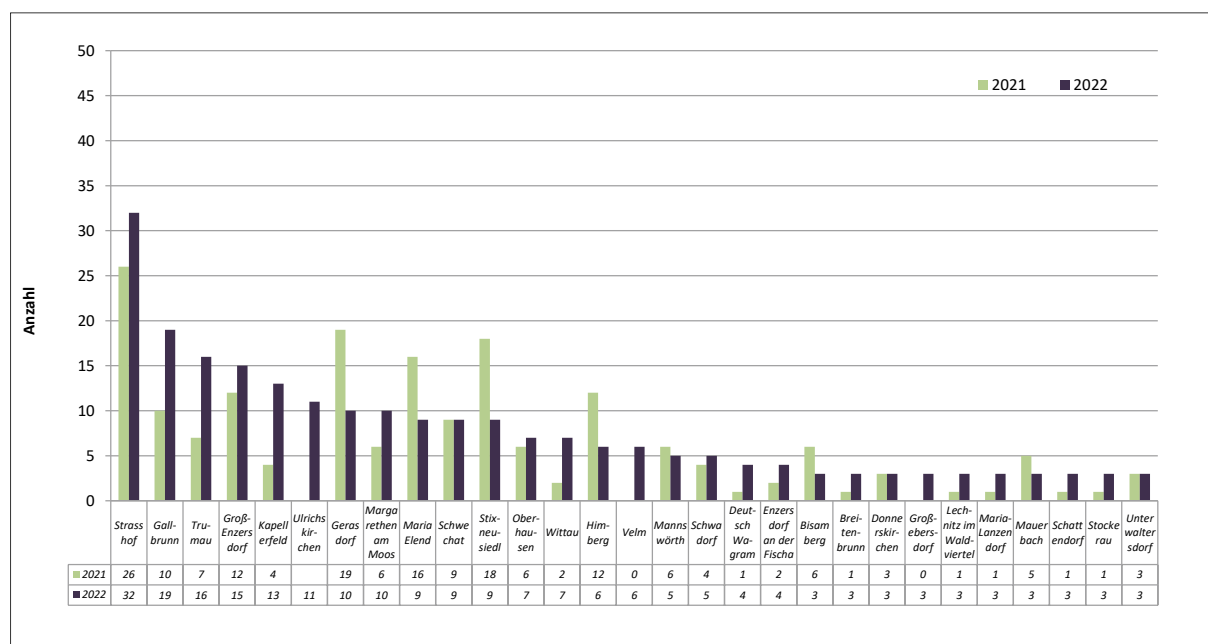
Quelle: FWAG (2023)

ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2021/2022



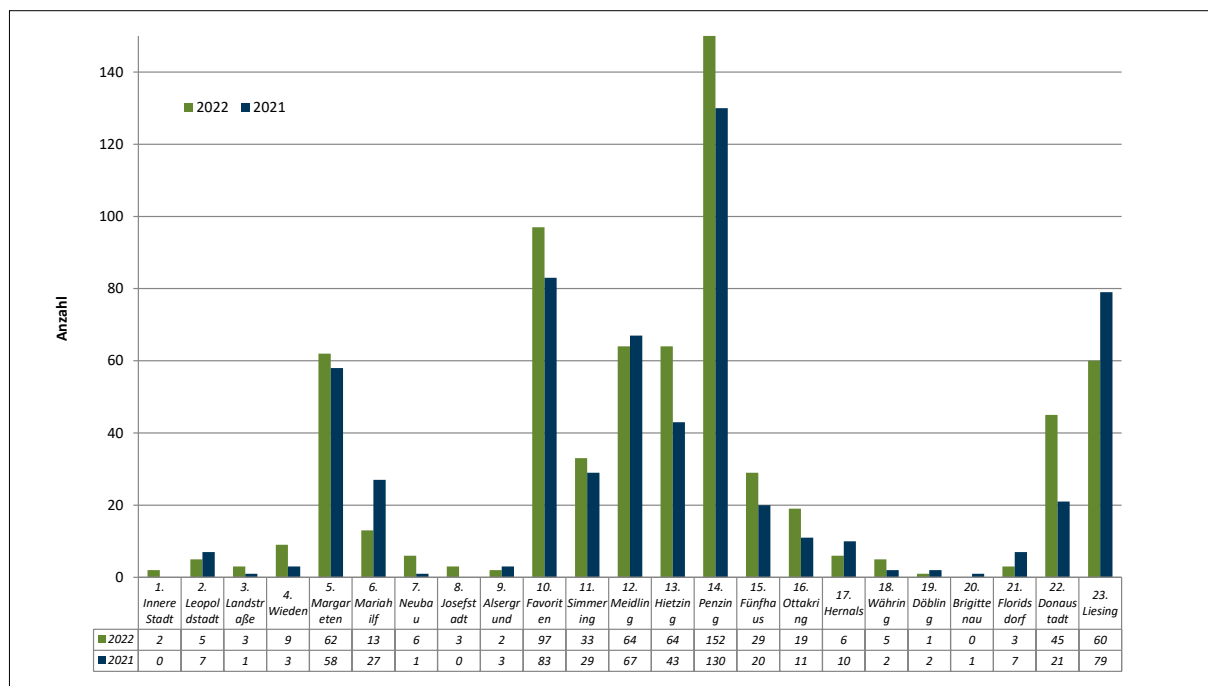
Quelle: FWAG (2023)

ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2021/2022



Quelle: FWAG (2023)

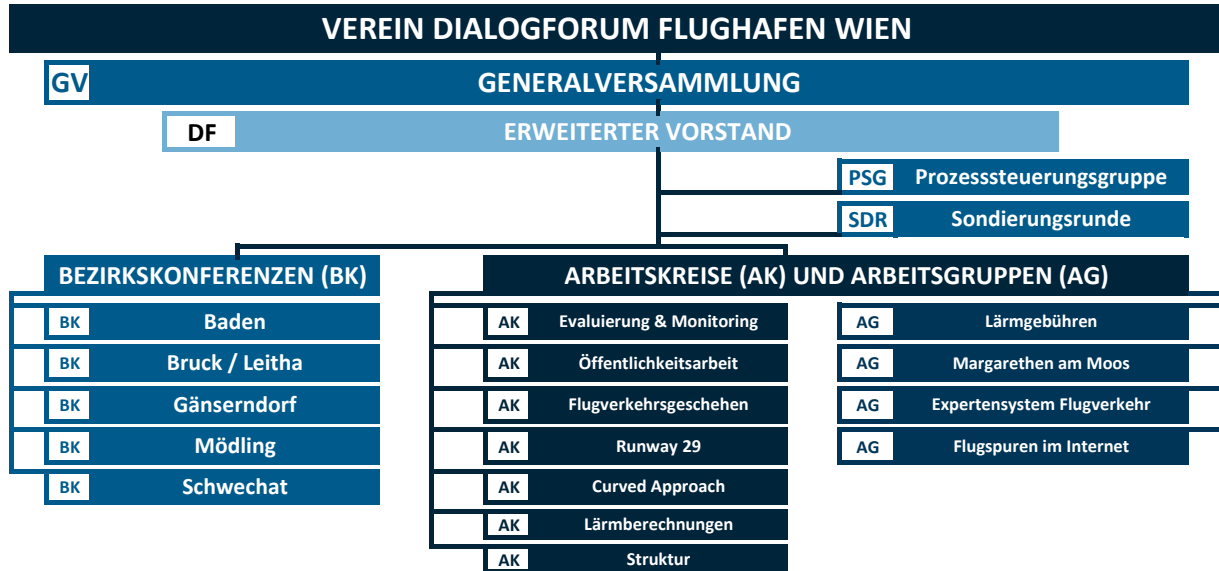
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2021/2022



Quelle: FWAG (2023)

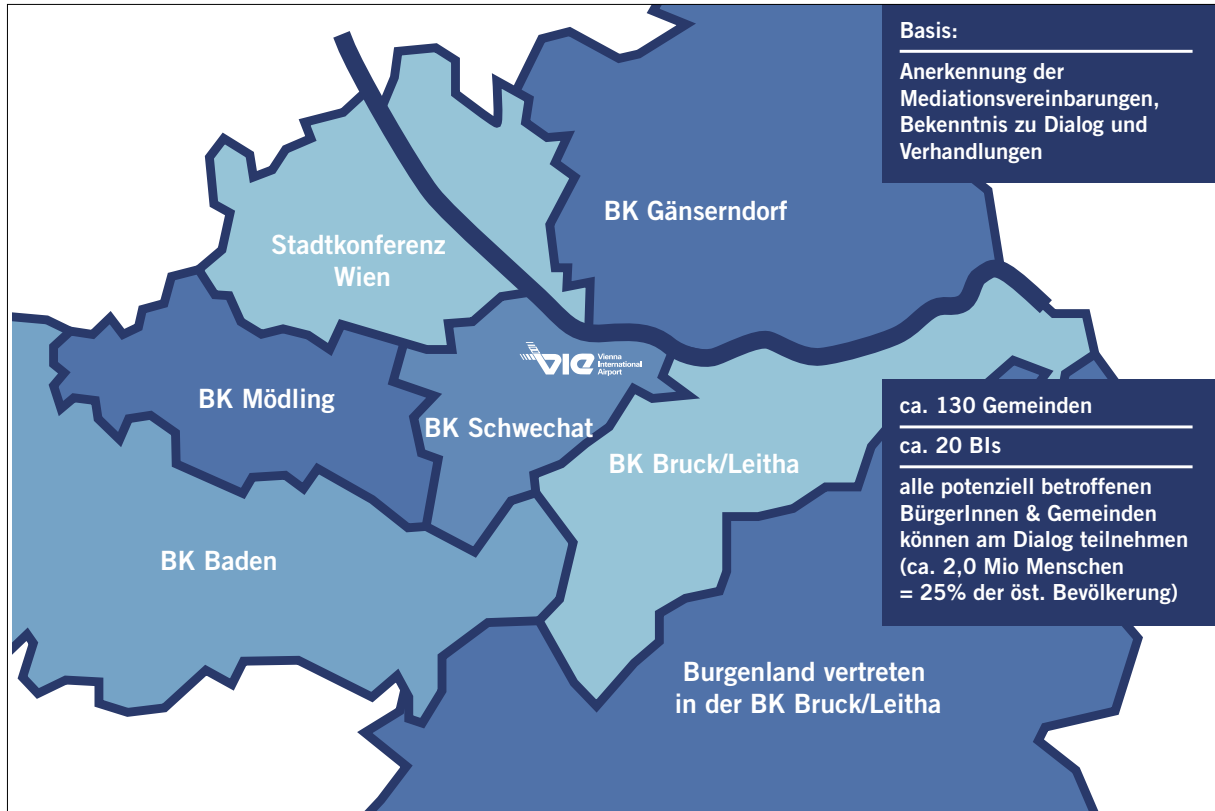
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN

ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2022



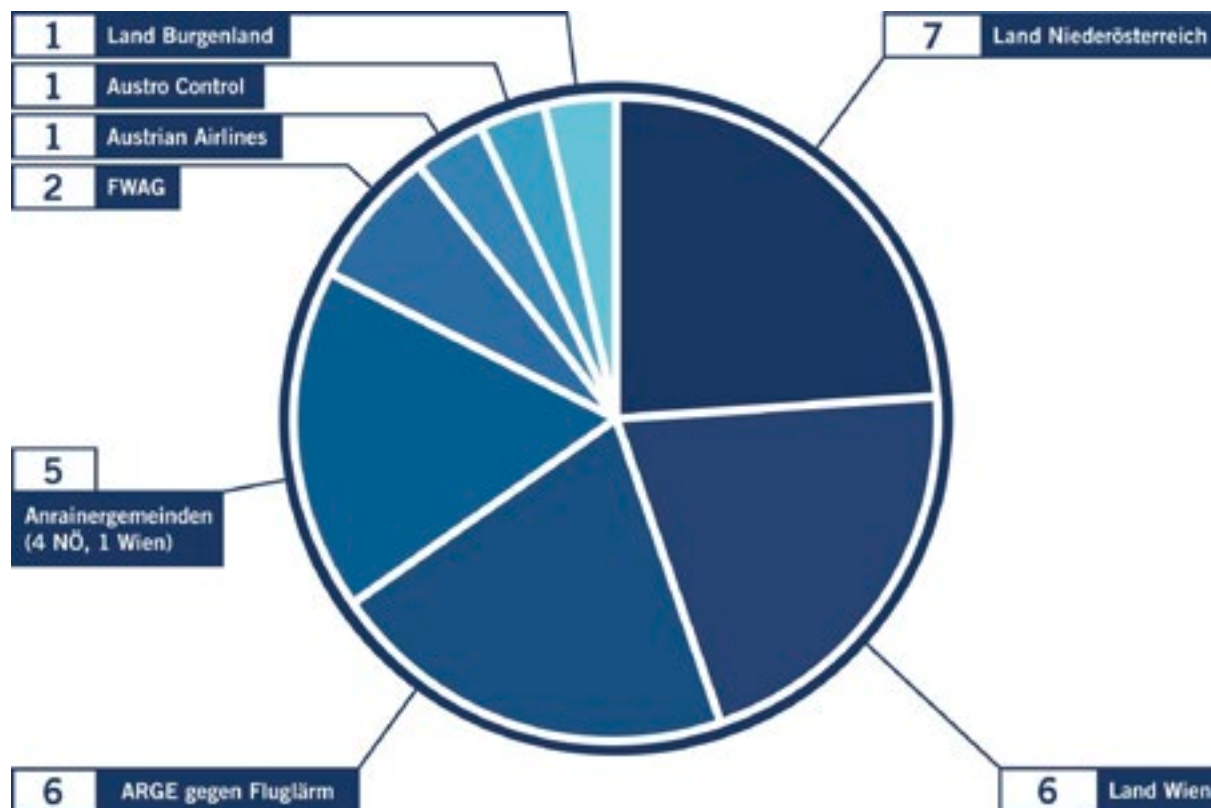
Quelle: Dialogforum (2023)

ABB. 5.02: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – BEZIRKSKONFERENZEN



Quelle: Dialogforum (2023)

ABB. 5.03: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – STIMMRECHTE



Quelle: Dialogforum (2023)

TAB. 5.01: SITZUNGSSTATISTIK DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2022

Sitzungstyp	Zahl	Sitzungsstunden	Teilnehmer ^{*)}	Arbeitsstunden
Bezirkskonferenz	10	47,0	124	583
Stadtkonferenz Wien	0	0,0	0	0
Arbeitsausschusssitzungen / Sondersitzungen	15	37,5	180	450
Arbeitskreissitzungen	7	30,0	93	399
Arbeitsgruppensitzungen	0	0,0	0	0
Dialogforumssitzungen	4	14,0	121	424
Generalversammlung	0	0,0	0	0
Berichtsjahr 2022 gesamt	36	128,5	518	1.849

Quelle: Dialogforum (2023)

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 Idealflugweg zur Definition eines Korridors („Mittellinie“)	Siehe auch Definition Korridor
continuous-descent	Kontinuierlicher Sinkflug. Ein Anflugverfahren, das nicht durch Horizontalflugsegmente 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	Errechneter Durchschnittswert der Schallbelastung über eine bestimmte Zeitspanne	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 befehligt. 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, Martin Steiger Fotograf

Für den Inhalt verantwortlich: MMag. Juliana Ghasemipour, **Dezember 2023**

Der Materialienband 2022 steht ebenso wie der Evaluierungsbericht 2022 auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) einer breiten Öffentlichkeit als Download im PDF-Format zur Verfügung.