



19. EVALUIERUNGSBERICHT 2023

Materialienband



Der Flugverkehr in der Flughafenregion Wien im Jahr 2023





KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2023	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 2023.....	37
ABB. 2.01: ACI-5-JAHRES-PASSAGIERPROGNOSE 2023–2027	38
ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2008/2023	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 – 2000/2011–2023.....	40
TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2011–2023.....	40
TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2023	41
TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2023 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16)	42
TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2023 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34).....	43





ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2023 OSTWIND	44
ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2023 WESTWIND	44
ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2023 WINDSTILLE.....	45

KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN 46

TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2023 – ERFÜLLUNGSGRAD DER ATC-VEREINBARUNGEN	47
TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2023	47
TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE 2022 – DETAILANALYSE.....	48
TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2023 – GESAMTERGEBNIS STARTS.....	48
TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2023 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN.....	49
ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2023	49
TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2023	50
TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2022/2023.....	50
TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2010–2023.....	51
ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2019 UND 2023	51
ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2016–2023.....	52
ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2023	52
TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2016–2023	53
TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN – ENTWICKLUNG 2021–2023	53

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND 54

TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2023	55
TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ) NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2023.....	56
TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2023.....	57
TAB. 4.04: MESSPLAN 2023.....	58
TAB. 4.05: MESSPLAN 2024.....	59
TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2022/2023 TAG/NACHT	60
TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2023.....	60
TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2023.....	61
TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2022/2023 FÜR DAS GESAMTJAHR.....	61
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2023.....	62
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2023.....	63
KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI WESTWIND 2023	64
KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI OSTWIND 2023.....	65





TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2022/2023	66
TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2022/2023	67
TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2022–2023	68
TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2022/2023	68
TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2017–2023	69
TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2017–2023	69
TAB. 4.16: IFR-FLUGBEWEGUNGEN IN DEN 90 STÄRKSTEN TAGEN MIT WESTWIND UND DEN 45 STÄRKSTEN TAGEN MIT SÜDWIND – VERGLEICH 2022/2023	70
TAB. 4.17: VERGLEICH LEQ-MESSUNG UND LEQ-RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2023 (TAG/NACHT)	71
TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2022/2023	72
ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2022/2023	72
ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2022/2023	73
ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2022/2023.....	73
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2022/2023	74
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN.....	75
ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2023	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 2023	78
KAPITEL 6 – GLOSSAR	79



KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSRUNDLAGEN 2023

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 Blg./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 Sicherheitserfordernissen, 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 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. 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 Sicherheitserfordernissen 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 Anflugrouten („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; Beschlusstext_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 überflogen 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 Nachtabflugrouten (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 de 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. Sichtenflüge

4.1.1. Die Parteien nehmen zur Kenntnis, dass die im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ vom 27. Mai 2003 geplanten Sichtenflugstrecken 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 Sichtenflugstrecken 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 Sicherheitserfordernissen 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 Nacht-kernzeit 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. Bodenschall

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.

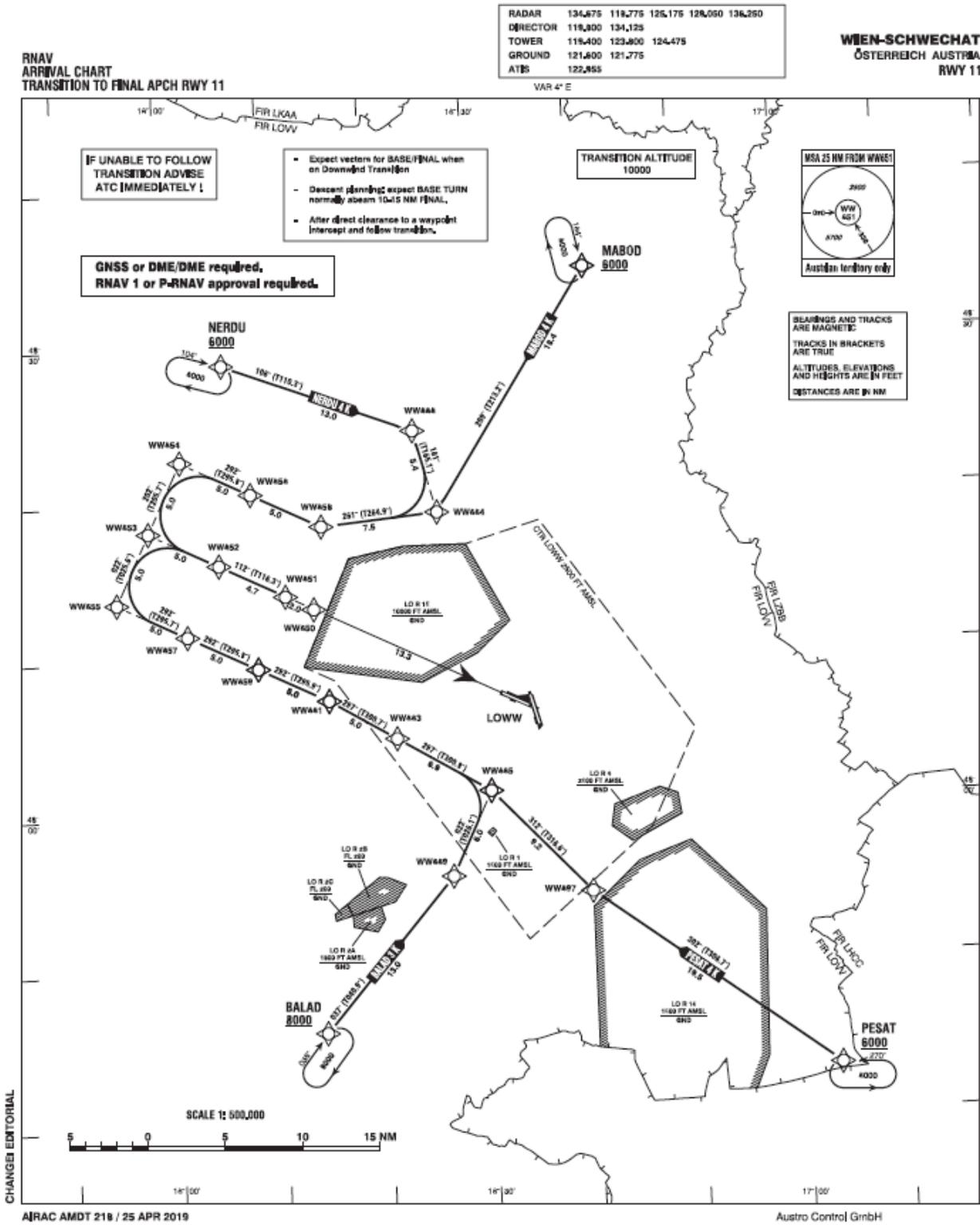
(Prot DF_140319_endg_SNr32.doc, Top 6); Beilage_DF_Flugverkehrsregeln_2014_V02_SNr32.pdf)

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

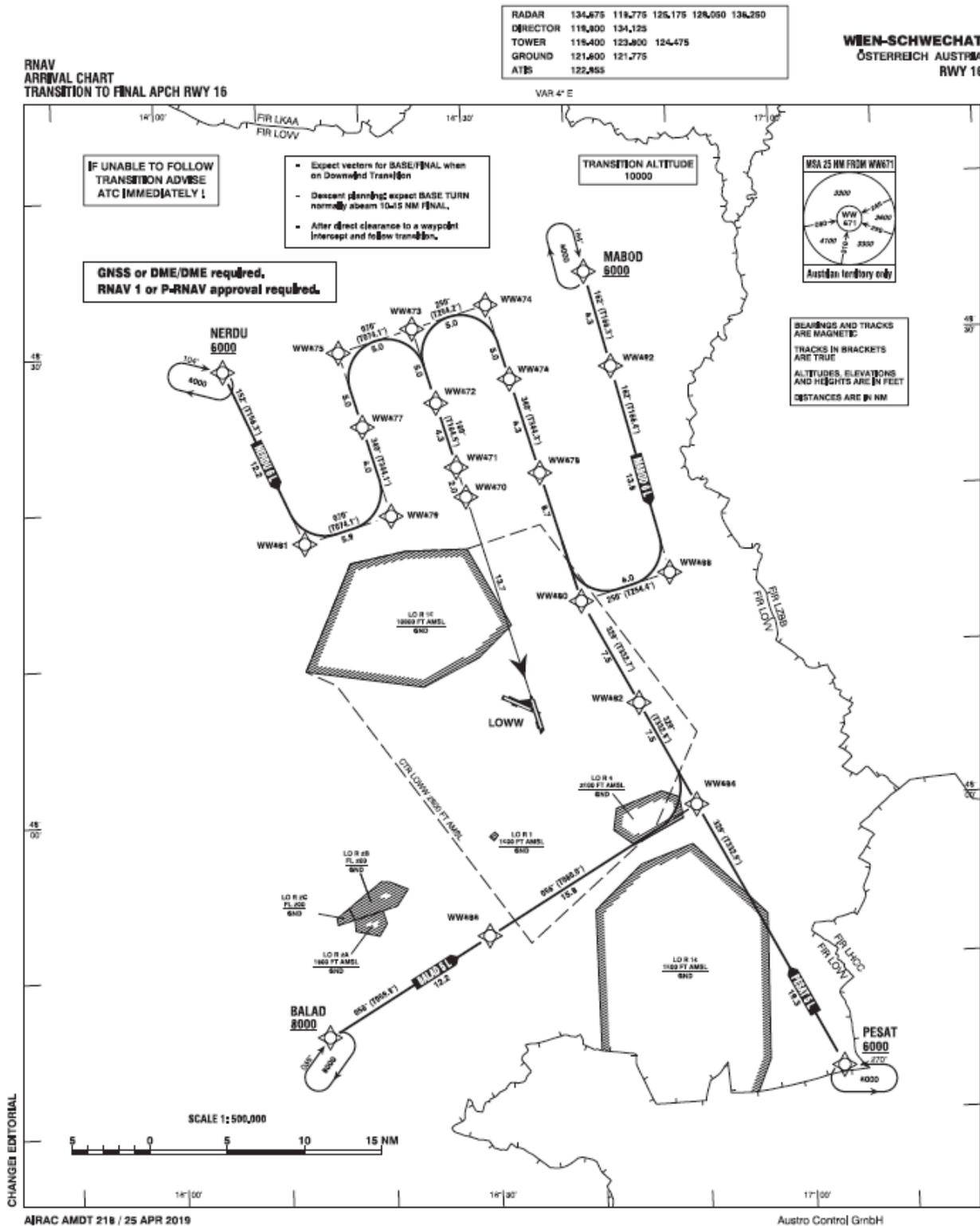


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2024)

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

BEILAGE II: Transition-Arrivals Piste 16

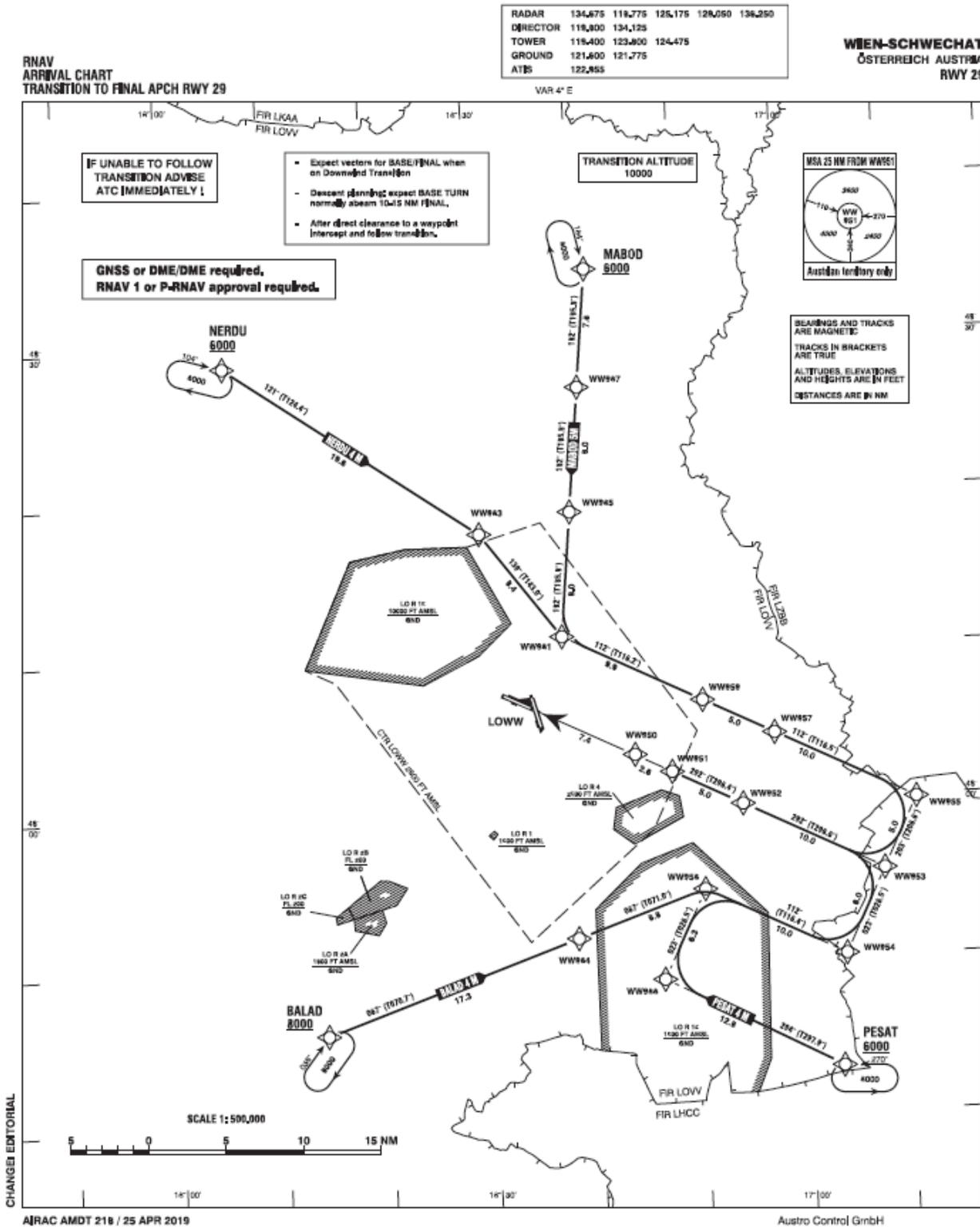


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2024)

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

BEILAGE III: Transition-Arrivals Piste 29

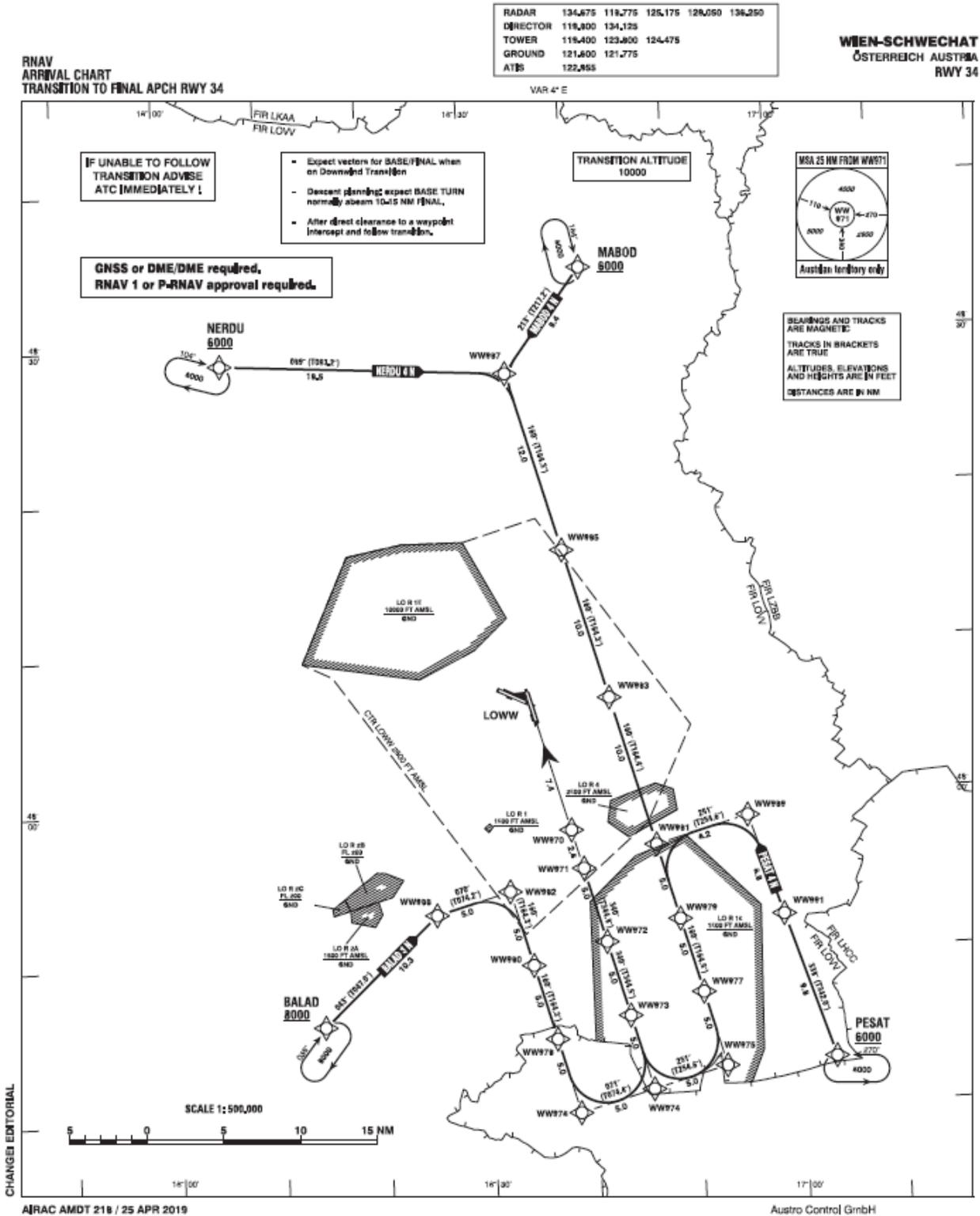


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2024)

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

BEILAGE IV: Transition-Arrivals Piste 34

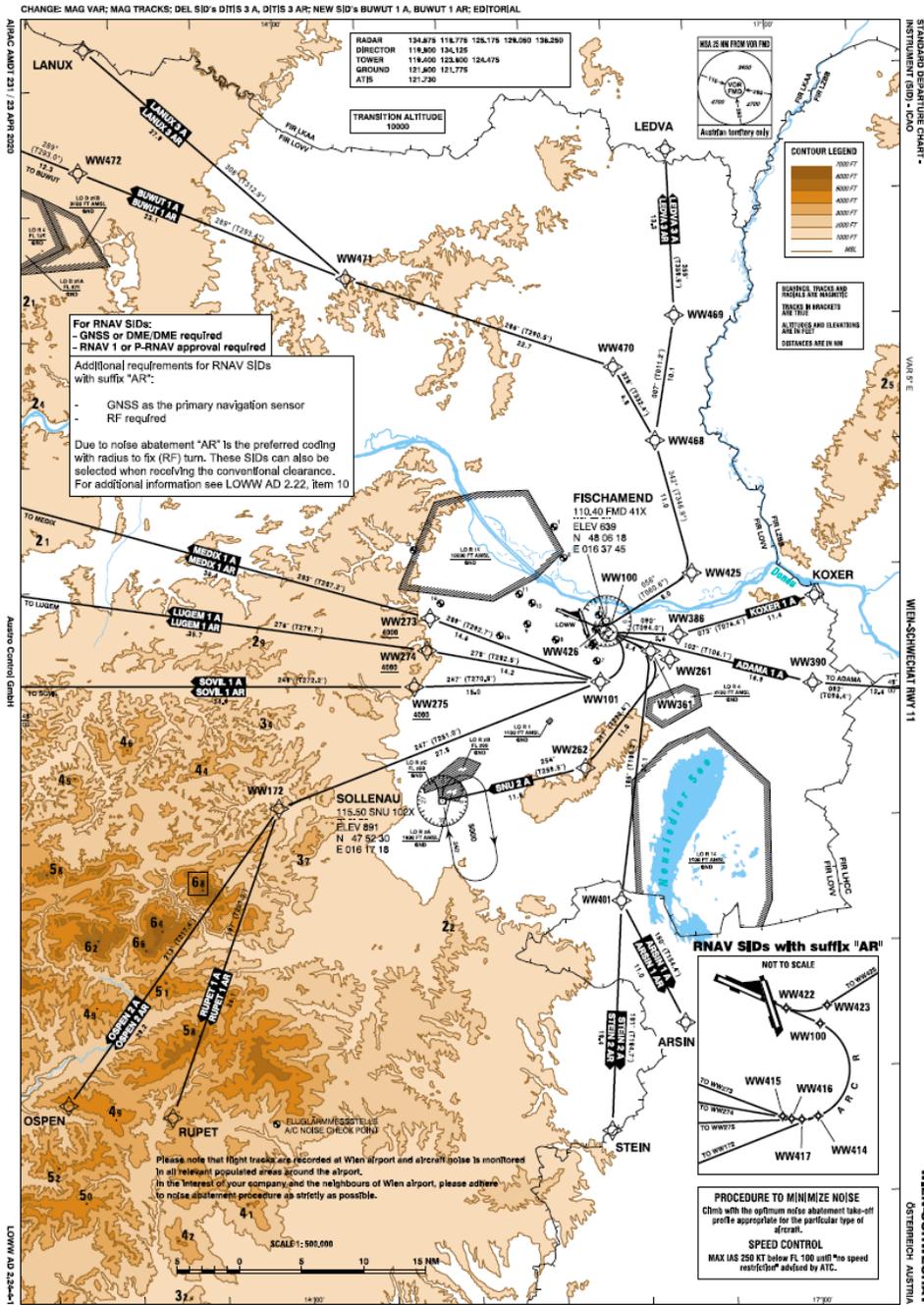


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2024)

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

BEILAGE V: Abflugstrecken Piste 11 TAG

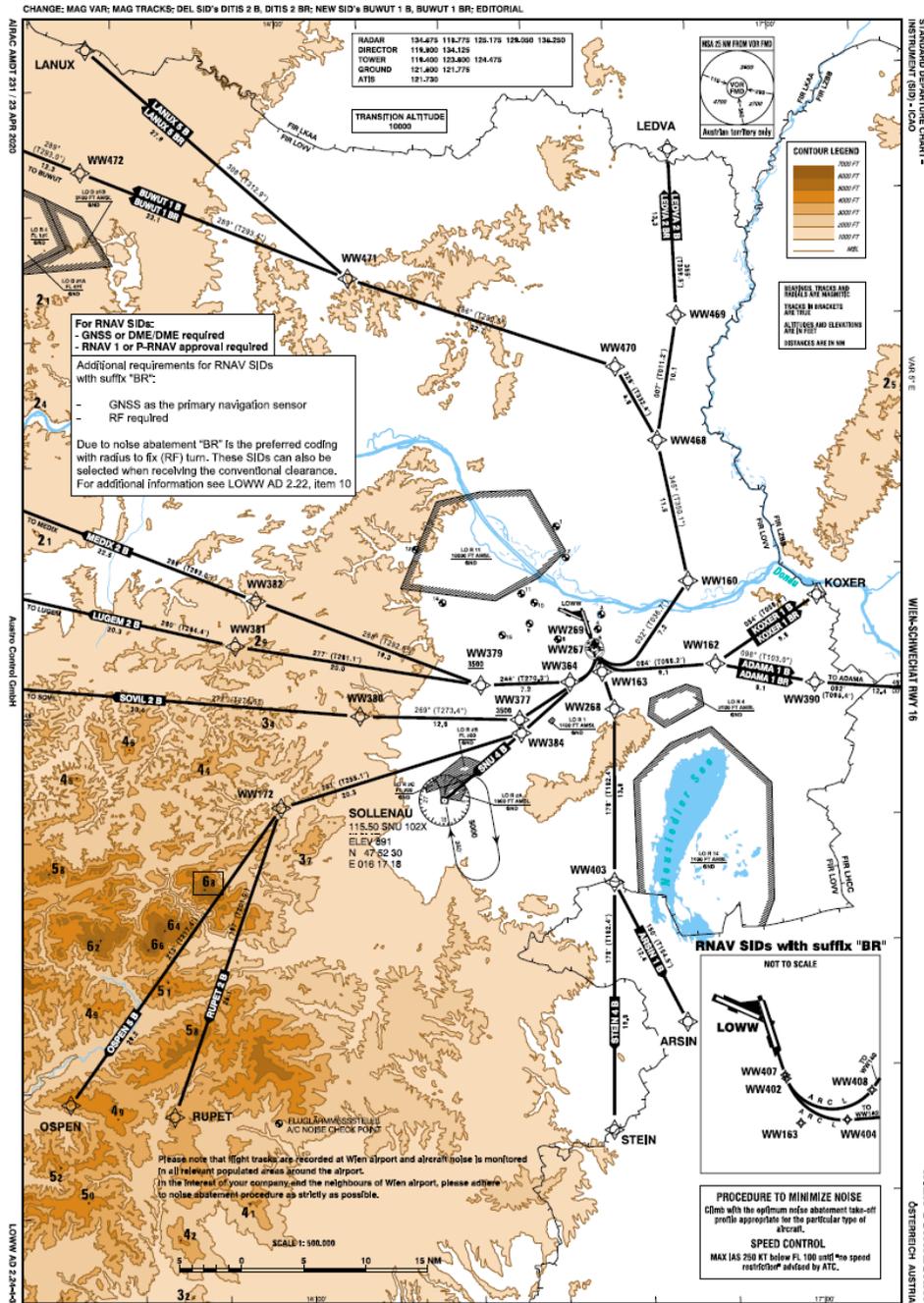


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2024)

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

BEILAGE VI: Abflugstrecken Piste 16 TAG

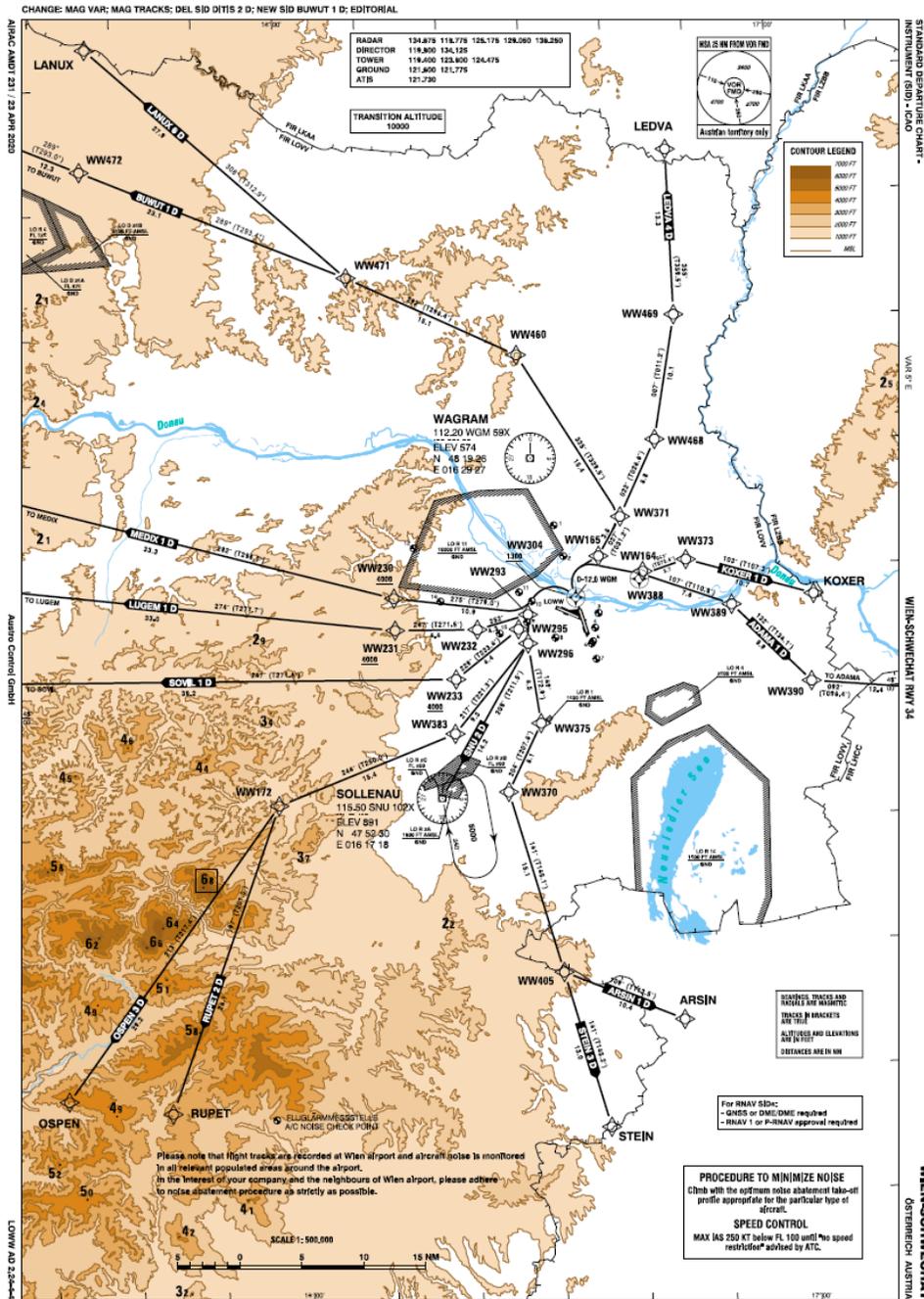


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2024)

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

BEILAGE VIII: Abflugstrecken Piste 34 TAG

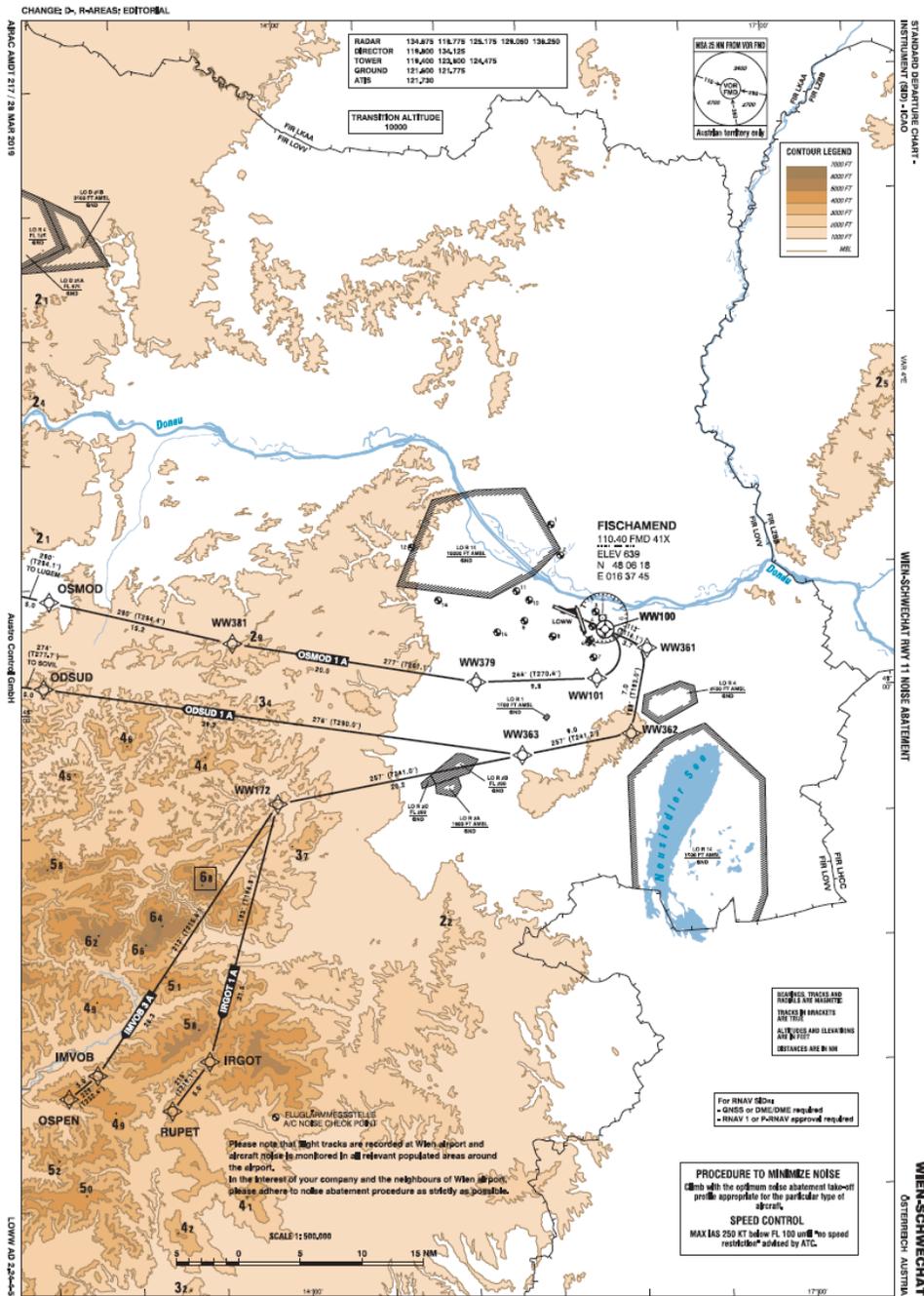


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2024)

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

BEILAGE IX: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

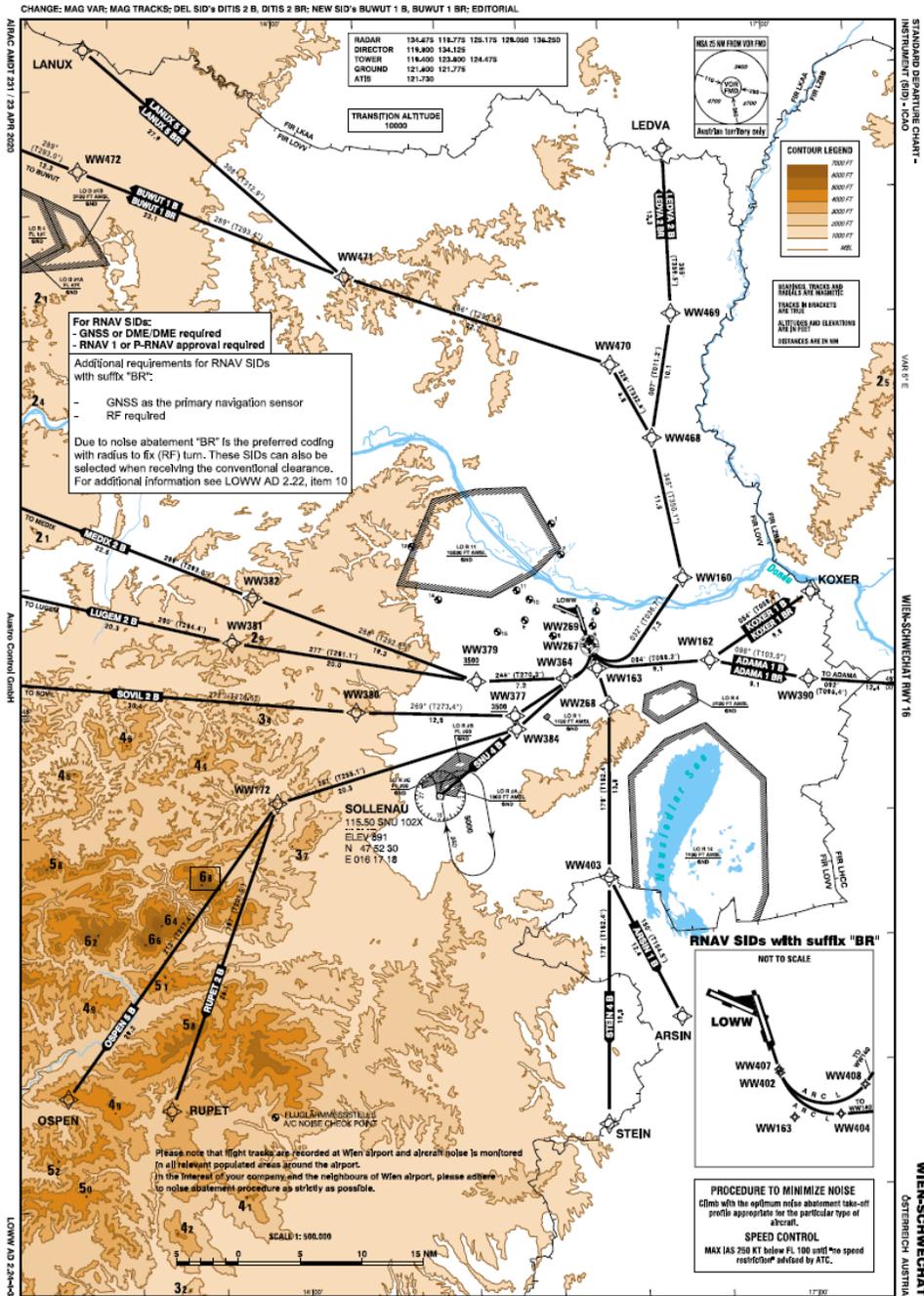
Quelle: ACG (2024)

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

Anmerkung: Tagflugrouten, die auch als Nachtabflugstrecken 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, Pistensperren).

BEILAGE X: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

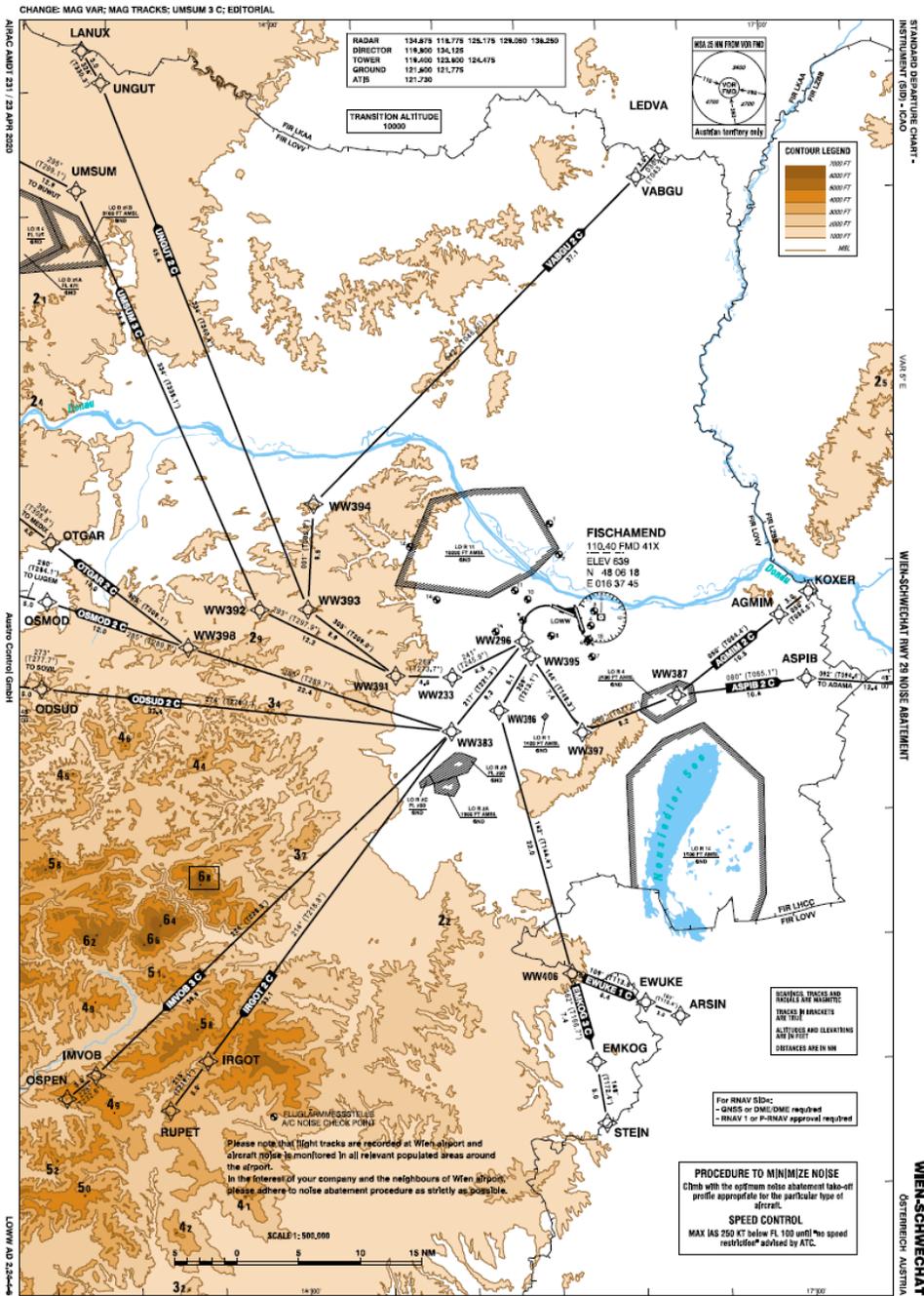
Quelle: ACG (2024)

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)

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

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

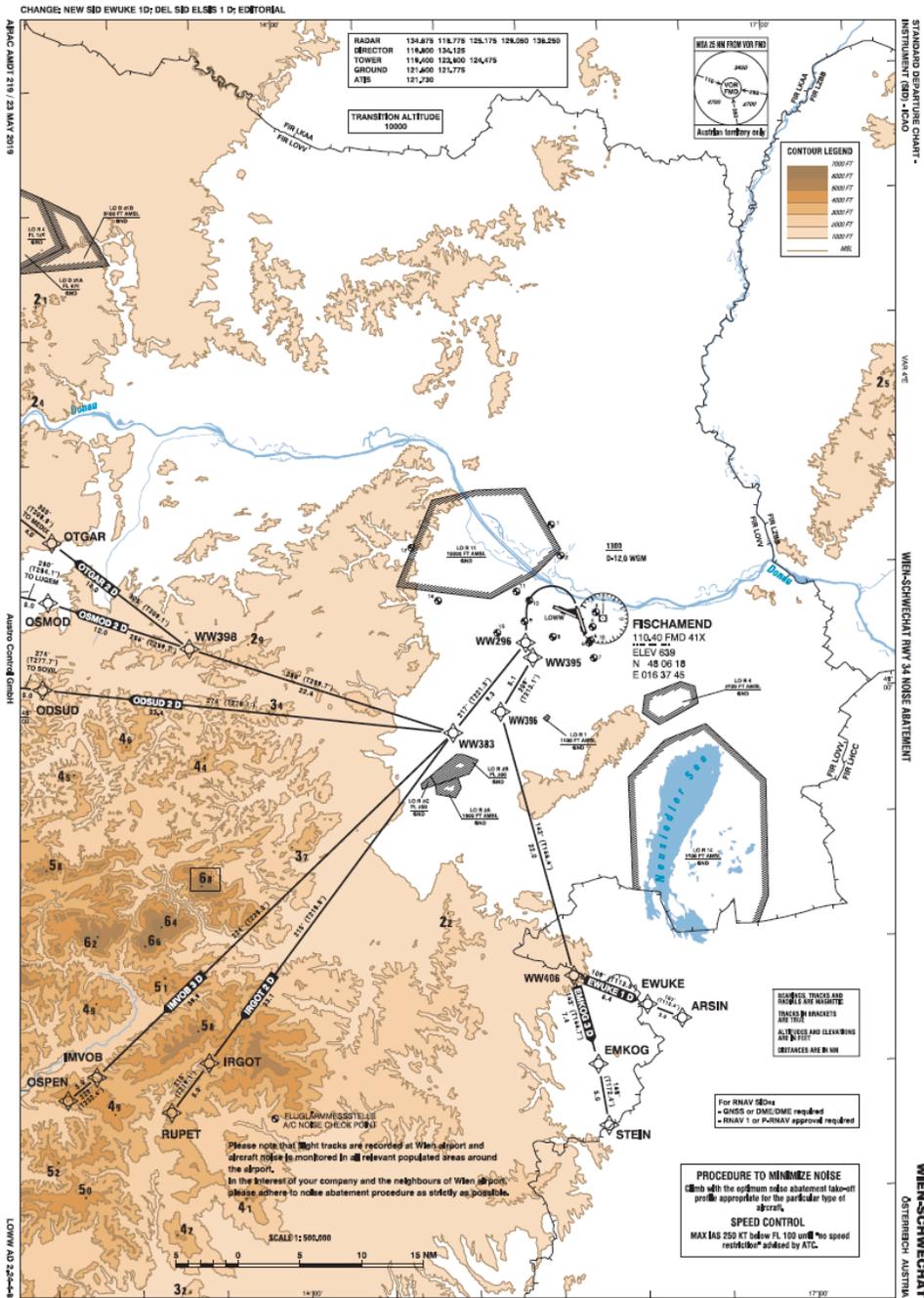
Quelle: ACG (2024)

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)

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

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

BEILAGE XII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34 NACHT



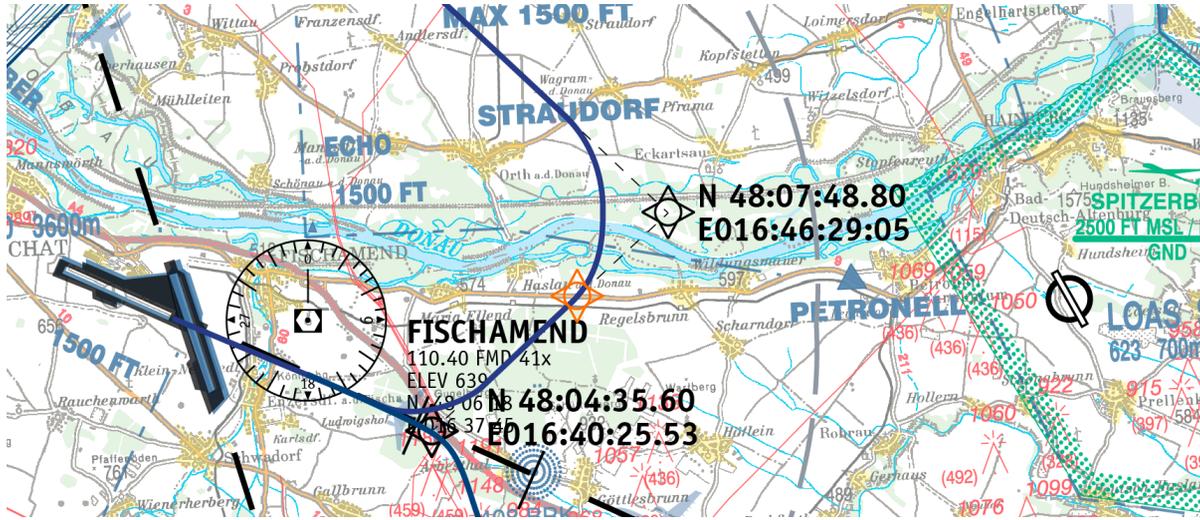
Koordinatenformat: WGS84, Quelle: ACG (2024)

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

Anmerkung: Tagflugrouten, die auch als Nachtflugstrecken 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 (2024)

BEILAGE XIV: SID-BELEGUNG

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

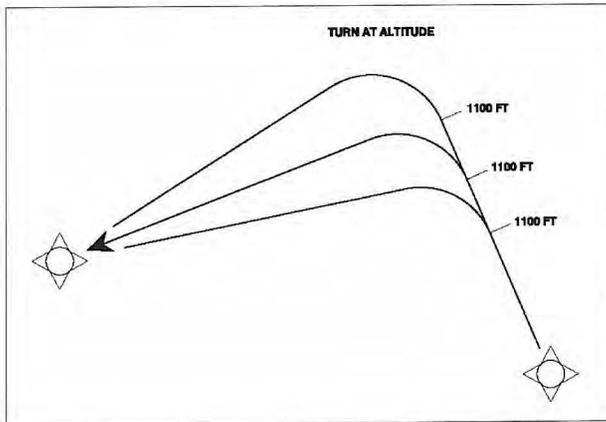
Abflugrouten		2003	2005	2016	2017
Piste 11	LANUX1A/ KOVEL1A/ DITIS1A/ WGM1A	0,9%	0,9%	0,2%	0,3%
	MOTIX1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	LUGIM1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
	SITNI3A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	OSPEN1A/ UMBIL2A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	SNU2A	0,6%	0,6%	0,3%	0,7%
	SASAL1A/ STEIN1A	0,5%	0,5%	0,2%	0,0%
	ABL0M2A/ KOXAR1A/ ADAMA1A	0,6%	0,6%	0,3%	0,4%
	MIKOV2A / LEDVA1A	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Piste 16	LANUX4B/ KOVEL4B/ DITIS1B/ WGM7B	3,5%	3,5%	3,9%
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%
	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: ACG (2024)

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 2023 sind in Tabelle 2.04 – Piste- und SID-Belegung 2023 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)

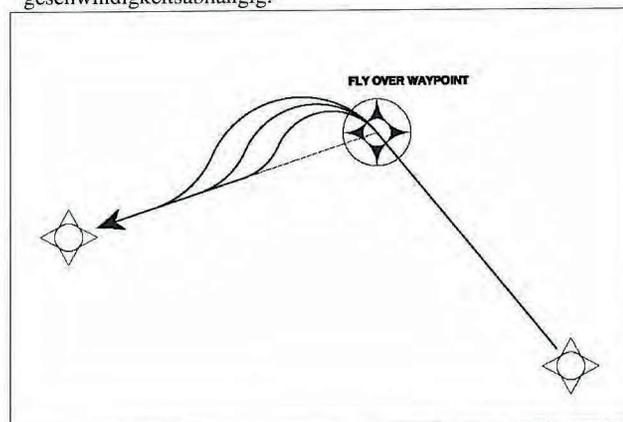
Betrifft: FMS/RNAV Verfahren; Informationen über Fragen der Verfahrensplanung hinsichtlich Limitierungen/Einschränkungen in Bezug auf die Codierbarkeit im ARINC 424 Format für die Flight Management Systeme.

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.

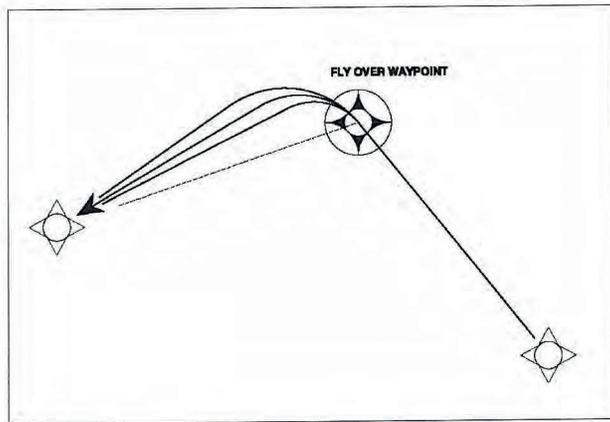




Beilage zum Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ 27.Mai 2003

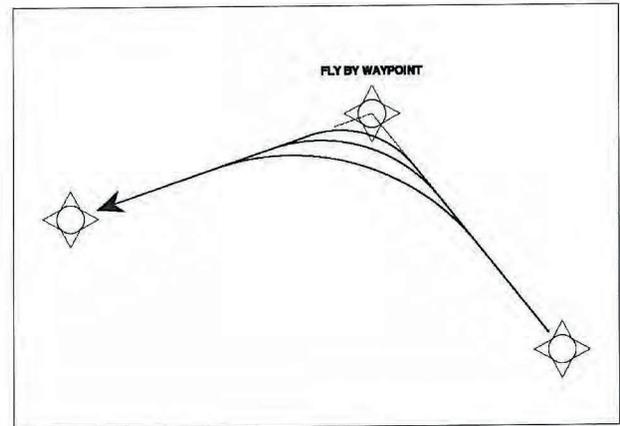
2.2) ARINC 424 Codierung als „DF“ Leg (Direct to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

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



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

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



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

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



Annex

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

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

sowie Erläuterungen zum Text.

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

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

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

NACHTTRANSITIONS

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

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

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

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

STARTS PISTE 29

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

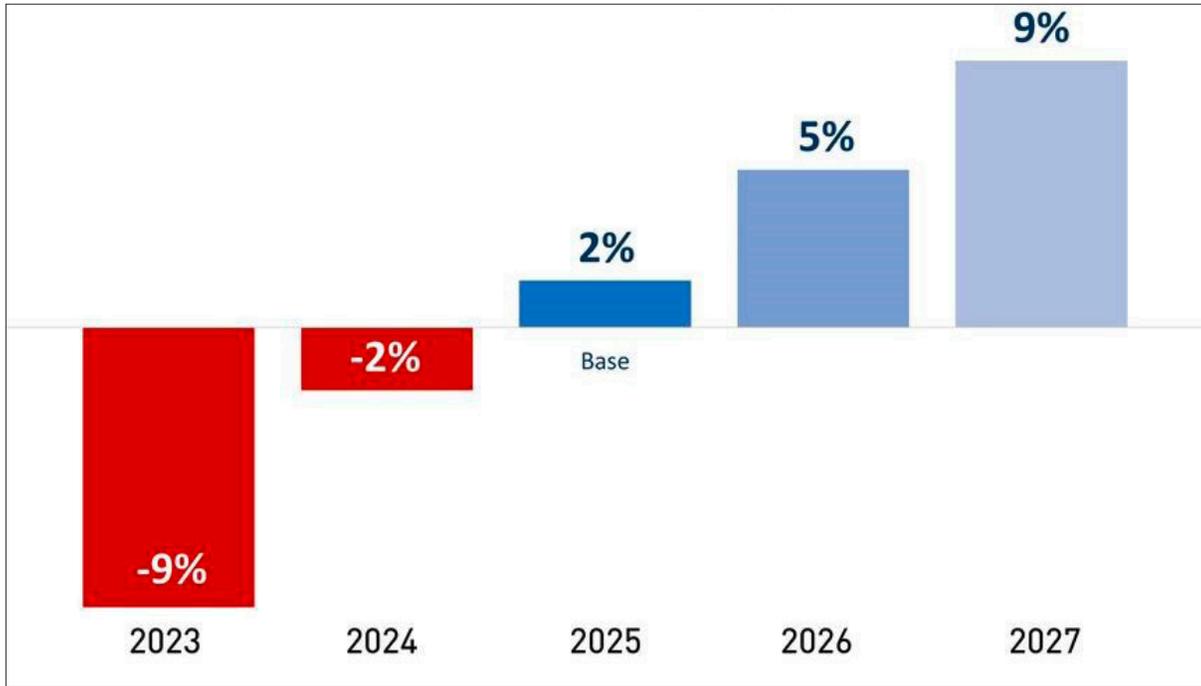
Starts von Piste 29 zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr werden bis zum Schnittpunkt der Abflugroute SID AGMIM2C (bis 22. April 2020) / ASPIB2C und der nach Süden verlängerten Mittellinie der Piste 16/34 auf der SID AGMIM2C (bis 22. April 2020) / ASPIB2C bleiben. Ausgenommen sind Flüge aufgrund von Sicherheitserfordernissen 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)



KAPITEL 2 – FLUGVERKEHR NATIONAL/INTERNATIONAL 2023

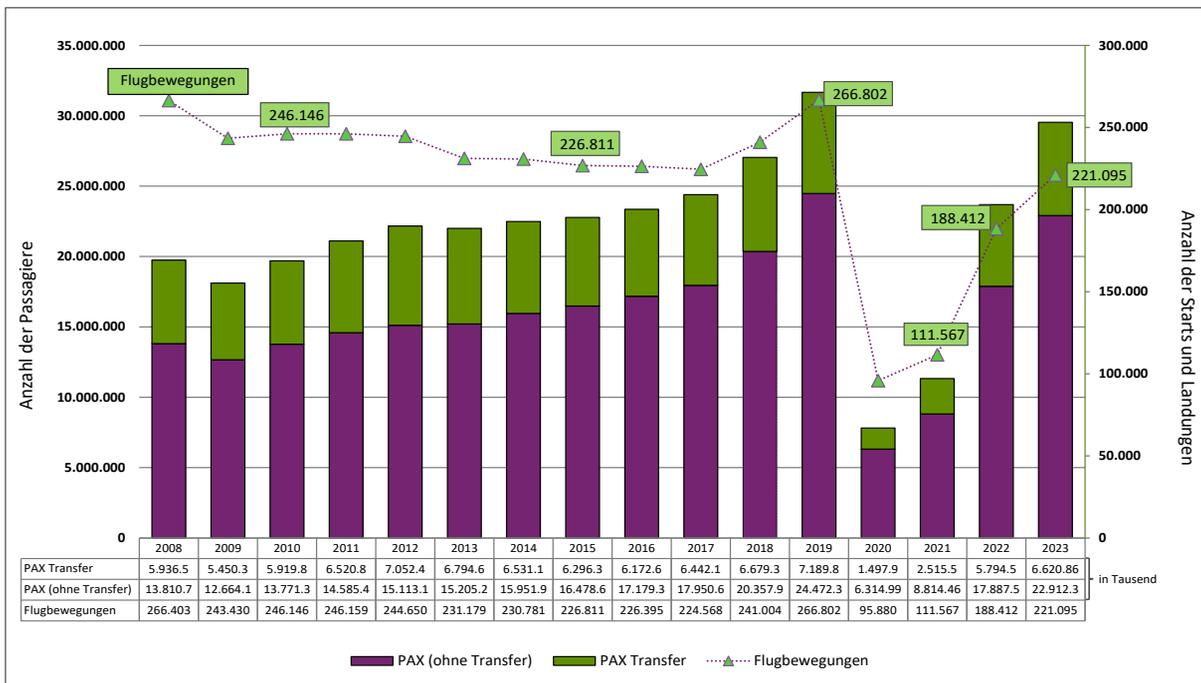


ABB. 2.01: ACI-5-JAHRES-PASSAGIERPROGNOSE 2023–2027



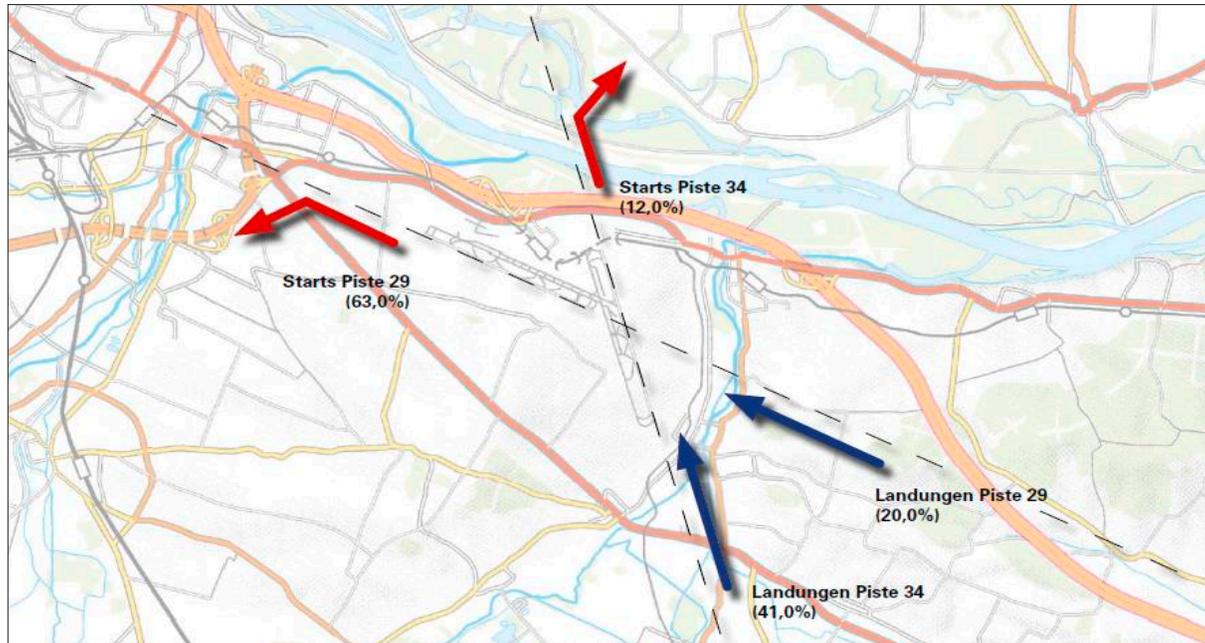
Quelle: ACI-Europe (2024/FWAG)

ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2008/2023



Quelle: FWAG (2024)

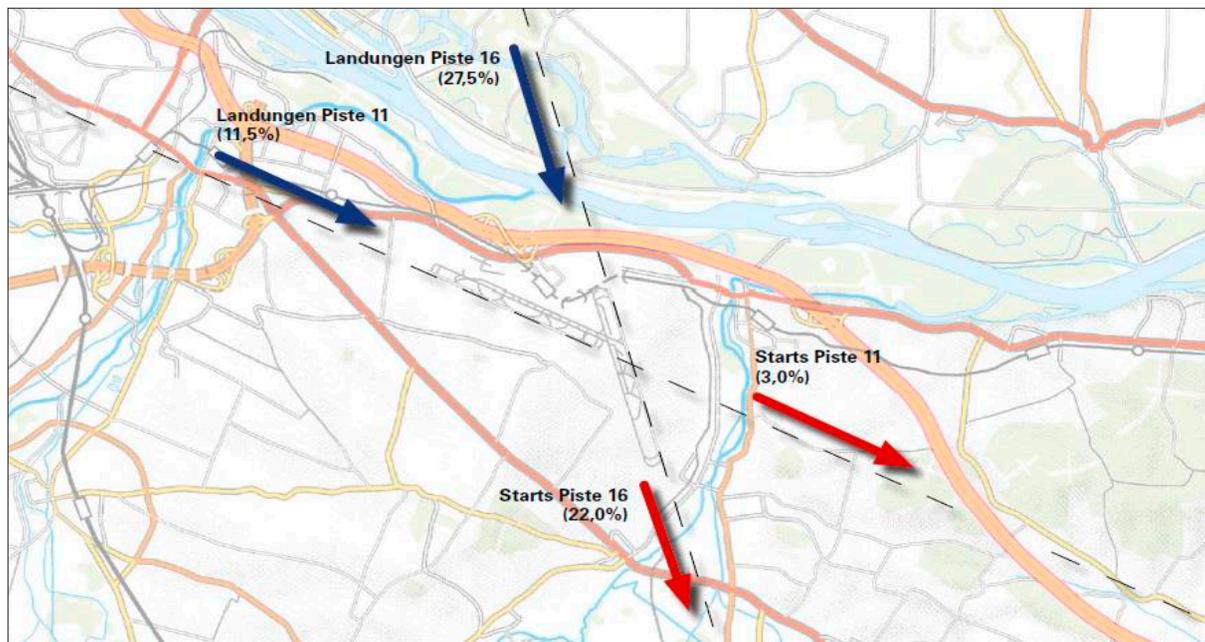
ABB. 2.03: PISTENNUTZUNG BEI WESTWIND UND WINDSTILLE – TAG



Anmerkung: In Klammer sind die Zielwerte des Pistenverteilungsplans angeführt, die nach Möglichkeit innerhalb eines Kalenderjahres erreicht werden sollten.

Quelle: Dialogforum (2024)

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 (2024)

TAB. 2.01: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000/2011–2023

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00													
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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	13.358
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	26.389
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	9.525
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	47.707
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	935
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	21.066
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	73.273
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	8.567
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	200.820

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2011–2023

Flugbewegungen L/C	NACHT 22:00 - 06:00													
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Landungen														
Piste 11	334	2	24	326	34	3	1	0	1	18	0	4	1	14
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	4.326
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	9.149
Piste 34	135	362	179	444	209	151	1.145	54	93	247	5	145	235	78
Starts														
Piste 11	816	694	400	847	893	842	518	727	1.124	940	501	539	737	616
Piste 16	150	66	238	79	129	107	608	92	122	207	13	32	135	138
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	5.941
Piste 34	77	170	109	240	98	79	686	3	83	114	1	88	133	7
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	20.269

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2023

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN						
Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert)	01.01.-31.12.2023				Jahreszielwert SOLL	Differenz Ist/Soll*)
	TAG	ABEND	NACHT	SUMME		
	06:00-19:00h	19:00-22:00h	22:00-06:00h	IST		
Landungen						
Piste 11	10,6%	1,8%	0,0%	12,4%	11,5%	-0,9%
Piste 29	4,6%	3,9%	8,1%	16,6%	20,0%	3,4%
Piste 16	18,1%	5,7%	3,8%	27,6%	27,5%	-0,1%
Piste 34	36,8%	6,6%	0,1%	43,5%	41,0%	-2,5%
Summe ARR	70,1%	18,0%	12,0%	100,0%	100,0%	
Starts						
Piste 11	0,7%	0,4%	0,6%	1,6%	3,0%	1,4%
Piste 29	55,1%	11,4%	5,3%	71,7%	63,0%	-8,7%
Piste 16	16,7%	2,2%	0,1%	19,0%	22,0%	3,0%
Piste 34	7,2%	0,4%	0,0%	7,6%	12,0%	4,4%
Summe DEP	79,7%	14,4%	5,9%	100,0%	100,0%	
Gesamtsumme	74,9%	16,2%	9,0%	100,0%		

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

Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert)	01.01.-31.12.2023			
	TAG	ABEND	NACHT	SUMME
	06:00-19:00h	19:00-22:00h	22:00-06:00h	IST
Landungen				
Piste 11	12.463	2.082	14	14.559
Piste 29	5.404	4.568	9.485	19.457
Piste 16	21.287	6.648	4.485	32.420
Piste 34	43.212	7.815	80	51.107
Summe ARR	82.366	21.113	14.064	117.543
Starts				
Piste 11	771	483	659	1.913
Piste 29	64.761	13.398	6.175	84.334
Piste 16	19.653	2.597	141	22.391
Piste 34	8.483	424	8	8.915
Summe DEP	93.668	16.902	6.983	117.553
Gesamtsumme	176.034	38.015	21.047	235.096

*) 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 (2024)

TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2023 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16)

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung	kumuliert 01.01.-31.12.2023		Näherungswert	
	Anzahl	Anteil in %	2005	
DEP 11	ADAMA1A	276	0,2%	n. v.
	ARSIN1A	190	0,2%	n. v.
	BUWUT1A	82	0,1%	n. v.
	IMVOB3A	104	0,1%	n. v.
	IRGOT1A	95	0,1%	n. v.
	KOXER1A	37	0,0%	n. v.
	LANUX3A	213	0,2%	n. v.
	LEDVA3A	119	0,1%	n. v.
	LUGEM1A	21	0,0%	n. v.
	MEDIX1A	230	0,2%	n. v.
	ODSUD1A	59	0,1%	n. v.
	OSMOD1A	48	0,0%	n. v.
	OSPEN2A	40	0,0%	n. v.
	RUPET1A	42	0,0%	n. v.
	SNU2A	0	0,0%	n. v.
	SOVIL1A	76	0,1%	n. v.
	STEIN2A	281	0,2%	n. v.
SUMME DEP 11	1.913	1,6%	3,0%	
DEP 16	ADAMA1B	3081	2,6%	n. v.
	ARSIN1B	2054	1,7%	n. v.
	BUWUT1B	953	0,8%	n. v.
	KOXER1B	395	0,3%	n. v.
	LANUX5B	1688	1,4%	n. v.
	LEDVA2B	1589	1,4%	n. v.
	LUGEM2B	1105	0,9%	n. v.
	MEDIX2B	2869	2,4%	n. v.
	OSPEN5B	2042	1,7%	n. v.
	RUPET2B	1857	1,6%	n. v.
	SNU4B	1	0,0%	n. v.
	SOVIL2B	1644	1,4%	n. v.
	STEIN4B	3113	2,6%	n. v.
SUMME DEP 16	22.391	19,0%	22,0%	

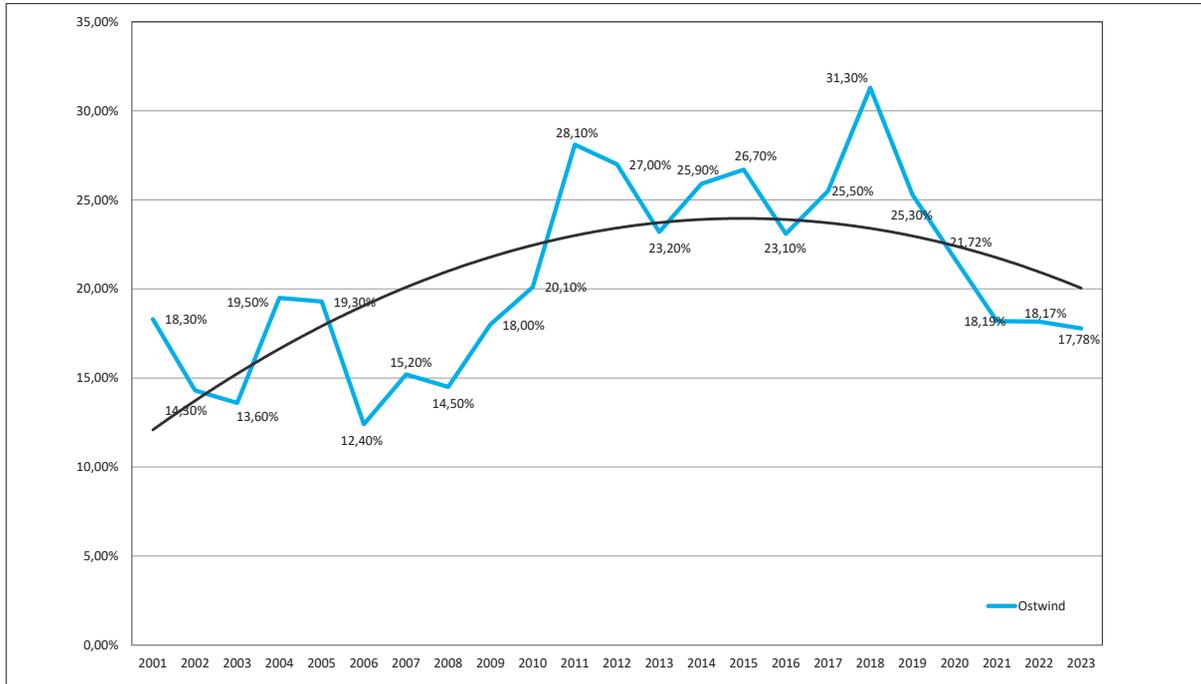
Quelle: FWAG (2024)

TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2023 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34)

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung	kumuliert 01.01.-31.12.2023		Näherungswert 2005	
	Anzahl	Anteil in %		
DEP 29	ADAMA2C	4578	3,9%	n. v.
	AGMIM2C	250	0,2%	n. v.
	ARSIN1C	5821	5,0%	n. v.
	ASPIB2C	2281	1,9%	n. v.
	BUWUT1C	4197	3,6%	n. v.
	EMKOG3C	3046	2,6%	n. v.
	EWUKE1C	1591	1,4%	n. v.
	IMVOB3C	1422	1,2%	n. v.
	IRGOT2C	1359	1,2%	n. v.
	KOXER1C	647	0,6%	n. v.
	LANUX2C	4590	3,9%	n. v.
	LEDVA3C	2337	2,0%	n. v.
	LUGEM1C	4578	3,9%	n. v.
	MEDIX1C	9554	8,1%	n. v.
	ODSUD2C	918	0,8%	n. v.
	OSMOD2C	577	0,5%	n. v.
	OSPEN4C	8802	7,5%	n. v.
	OTGAR2C	1722	1,5%	n. v.
	RUPET2C	7015	6,0%	n. v.
	SITNI4C	2	0,0%	n. v.
	SNU2C	3	0,0%	n. v.
	SOVIL1C	7173	6,1%	n. v.
	STEIN3C	8296	7,1%	n. v.
	UMSUM3C	700	0,6%	n. v.
	UNGUT2C	1661	1,4%	n. v.
	VABGU2C	1179	1,0%	n. v.
WGM8C	35	0,0%	n. v.	
SUMME DEP 29	84.334	71,7%	63,0%	
DEP 34	ADAMA1D	2454	2,1%	n. v.
	ARSIN1D	34	0,0%	n. v.
	BUWUT1D	2101	1,8%	n. v.
	EMKOG3D	5	0,0%	n. v.
	EWUKE1D	5	0,0%	n. v.
	IMVOB3D	2	0,0%	n. v.
	IRGOT2D	3	0,0%	n. v.
	KOXER1D	418	0,4%	n. v.
	LANUX6D	2429	2,1%	n. v.
	LEDVA4D	1272	1,1%	n. v.
	LUGEM1D	18	0,0%	n. v.
	MEDIX1D	26	0,0%	n. v.
	ODSUD2D	1	0,0%	n. v.
	OSMOD2D	1	0,0%	n. v.
	OSPEN3D	31	0,0%	n. v.
	OTGAR2D	4	0,0%	n. v.
	RUPET2D	28	0,0%	n. v.
	SOVIL1D	34	0,0%	n. v.
	STEIN3D	48	0,0%	n. v.
	WGM5D	1	0,0%	n. v.
SUMME DEP 34	8.915	7,6%	12,0%	
GESAMT	117.553	100,0%		

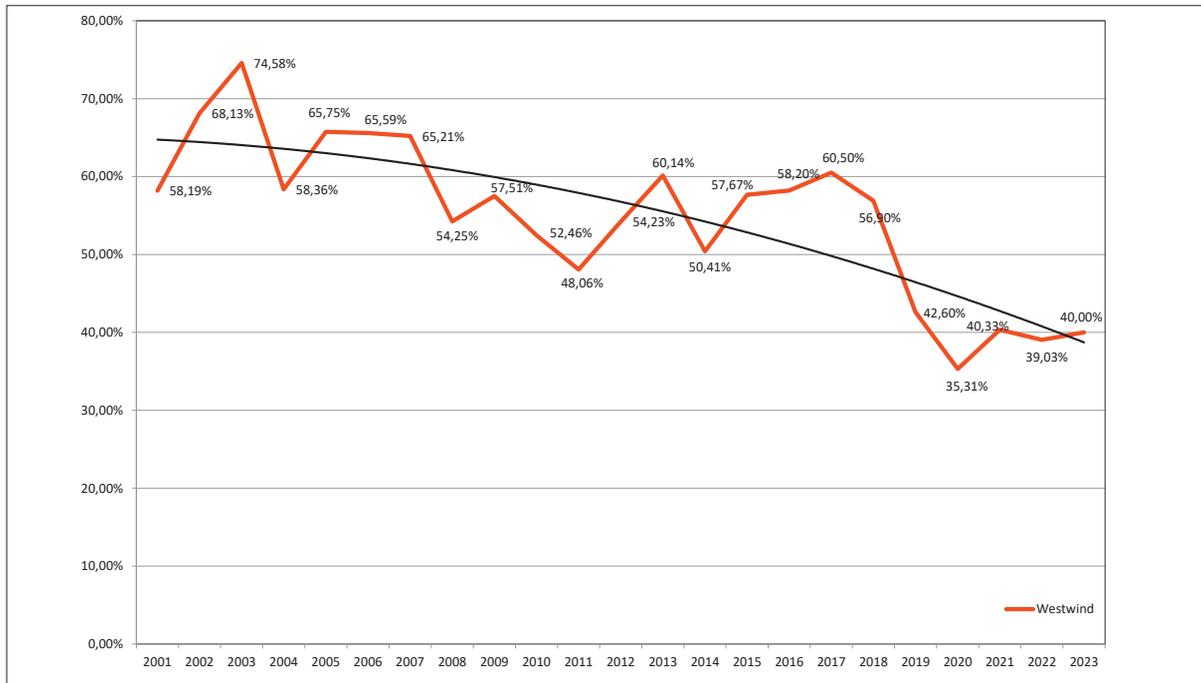
Quelle: FWAG (2024)

ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2023 OSTWIND



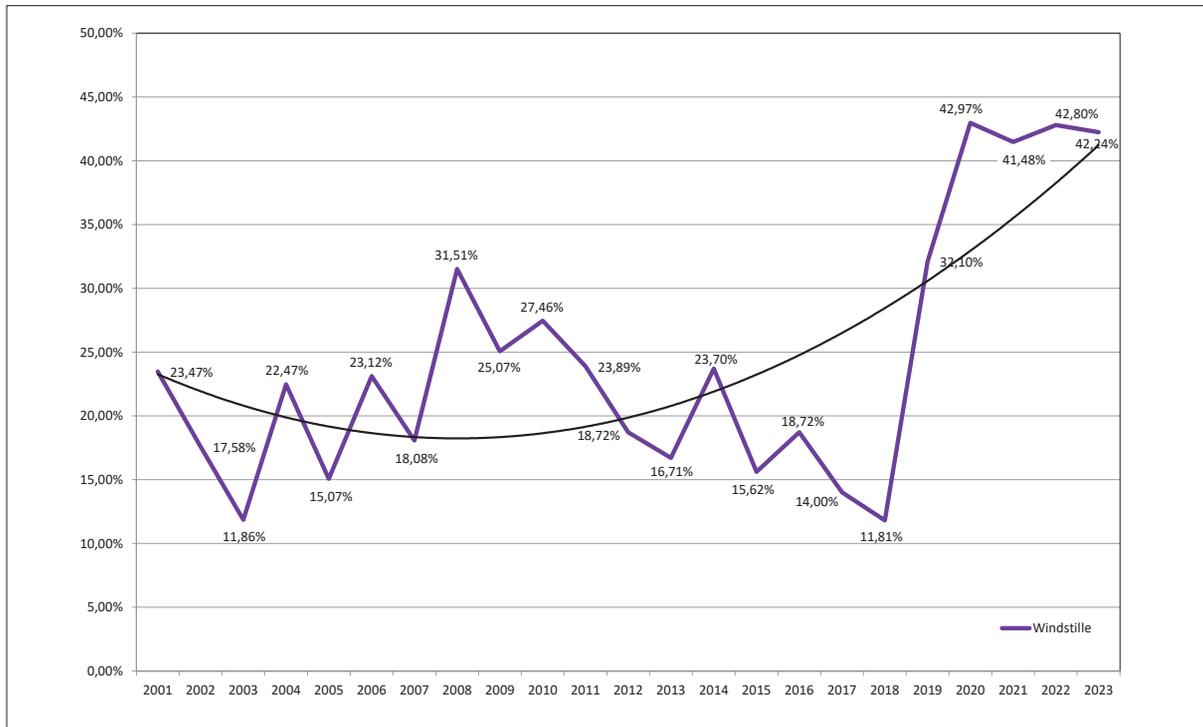
Quelle: ACG (2024)

ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2023 WESTWIND



Quelle: ACG (2024)

ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2023 WINDSTILLE



Quelle: ACG (2024)

Anmerkung: Bei den Abbildungen 2.05.01, 2.05.02 und 2.05.03 wurden halbstündige Werte des 10-Minuten-Mittels des Hauptwindensors WMA 16 in LOWW für das Jahr 2023 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 2023 – ERFÜLLUNGSRADE DER ATC-VEREINBARUNGEN

Prüfgegenstand	Anflüge / Landungen 2023 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															117.543
Anflüge < 3/6 nm exkl. CAPs*	115	101	115	121	152	143	194	139	126	101	142	108	1.557	98,68%	1,32%
Piste 11	3	1	4	3	0	0	7	7	13	2	3	1	44		
Piste 29	10	27	13	26	60	40	52	25	18	16	23	13	323		
Piste 16	63	28	58	35	36	51	83	69	72	53	62	56	666		
Piste 34	39	45	40	57	56	52	52	38	23	30	54	38	524		
Prüfgegenstand	Abflüge / Starts 2023 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															117.553
Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %														99,16%	
Korridore Starts < 6 Tfs.	176	176	297	297	316	766	456	538	403	253	206	204	4.088		3,48%
Piste 11	6	1	18	12	15	7	8	14	29	17	10	12	149		
Piste 29	128	145	206	230	234	637	345	419	180	175	141	143	2.983		
Piste 16	26	7	63	28	51	84	66	75	178	48	44	38	708		
Piste 34	16	23	10	27	16	38	37	30	16	13	11	11	248		
Abweichungen SID (Wetter)														1252	1,07%
Abweichungen SID (Ambulanz)														1.850	1,57%
Sonstige														986	0,84%

Quelle: ACG (2024)

Erläuterung: *Prop-Anflüge mit weniger als 3 nm Endanflug, Jet-Anflüge mit weniger als 6 nm Endanflug. Lärmoptimierte gekurvte Anflüge (CAPs werden nicht angeführt).

TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2023

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2023	Anzahl 2023	Anzahl 2022	Veränderung 2022 / 2023	
					absolut	in %
		Prozent von gesamt	absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	12,4%	14.559	13.145	1.414	10,8%
Piste 29	20,0%	16,6%	19.457	16.867	2.590	15,4%
Piste 16	27,5%	27,6%	32.420	25.710	6.710	26,1%
Piste 34	41,0%	43,5%	51.107	46.387	4.720	10,2%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	117.543	102.109	15.434	15,1%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	1,6%	1.913	2.480	- 567	-22,9%
Piste 29	63,0%	71,7%	84.334	73.569	10.765	14,6%
Piste 16	22,0%	19,0%	22.391	18.231	4.160	22,8%
Piste 34	12,0%	7,6%	8.915	7.818	1.097	14,0%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	117.553	102.098	15.455	15,1%
Flugbewegungen gesamt			235.096	204.207	30.889	15,1%

Quelle: FWAG/ACG (2024)

TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE 2022 – DETAILANALYSE

Diese Tabelle wurde wegen Optimierung von Tabelle 3.01 gestrichen.

TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2023 – GESAMTERGEBNIS STARTS

Starts / Abflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Abflüge Piste 11	1.546	8,32%
Abflüge Piste 16*	264	1,42%
Abflüge Piste 29	16.727	90,05%
Abflüge Piste 34*	38	0,20%
Abflüge gesamt Nacht	18.575	100,00%
Abflüge ges. gem. TV (ohne Abw. gem. TV)	18.053	97,19%
Abweichungen gemäß Teilvertrag**	522	2,81%
Einhaltung Vereinb. nächtl. Anflüge	18.532	99,77%
Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag	43	0,23%
Abweichungen nicht gem. TV pro Nacht	0,12	

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

Anmerkung: TV ... Teilvertrag

**) Betrifft Starts innerhalb der 10-Minuten Regelung sowie Abweichungen aufgrund von Gewitter, Schneeräumung und so. Pistensperren

Quelle: FWAG/ACG (2024)

TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2023 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN

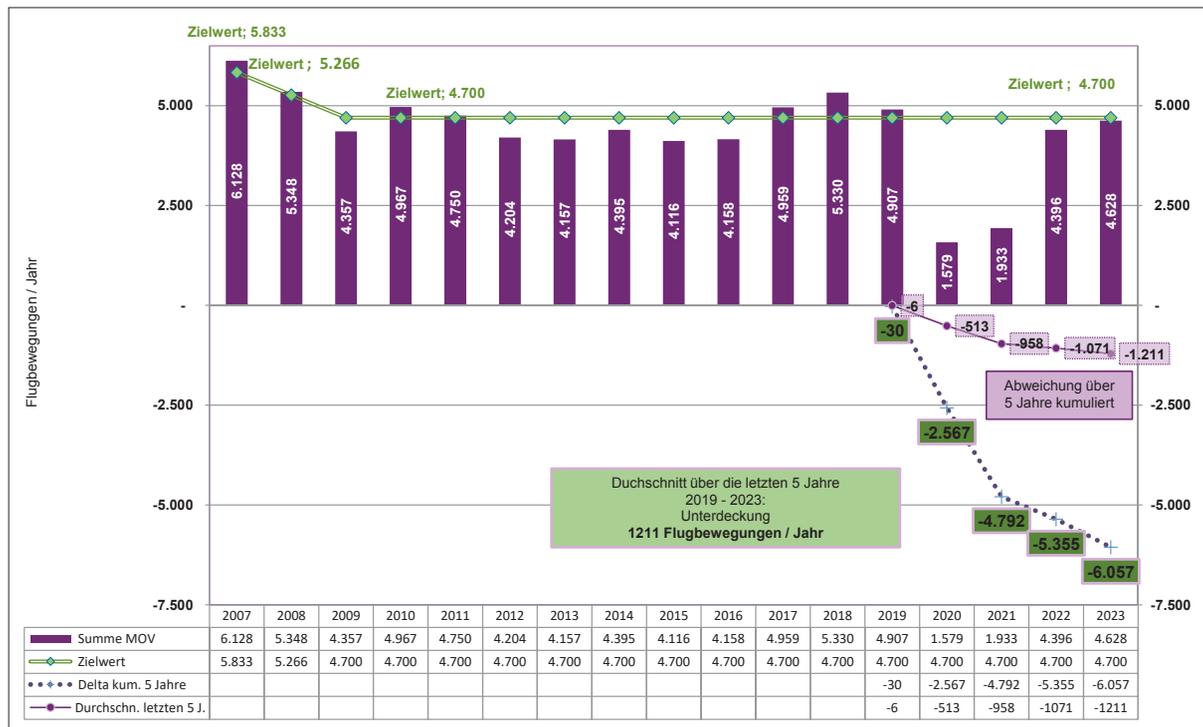
Landungen / Anflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Anflüge Piste 11*	18	0,08%
Anflüge Piste 16	7.668	32,10%
Anflüge Piste 29	16.001	66,99%
Anflüge Piste 34*	200	0,84%
Anflüge gesamt Nacht	23.887	100,00%
Anflüge ges. gem. TV (ohne Abw. gem. TV)	23.716	99,28%
Abweichungen gemäß Teilvertrag**	171	0,72%
Einhaltung Vereinb. nächtl. Anflüge	23.840	99,80%
Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag	47	0,20%
Abweichungen nicht gem. TV pro Nacht	0,13	

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

**) Betrifft Starts innerhalb der 10-Minuten Regelung sowie Abweichungen aufgrund von Gewitter, Schneeräumung und so. Pistenperren

Quelle: FWAG/ACG (2024)

ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2023



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

Quelle: SCA/FWAG (2024)

TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2023

Anflüge / Landungen	Anzahl	in % v. insgesamt
Anflüge Gesamt	117.543	100,00%
Anflüge < 3nm/6nm	1.557	1,32%

Anmerkung: Ausnahmen vom Regelwerk laut ACG-Anweisung

Quelle: FWAG/ACG (2024)

TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT
(22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2022/2023

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 2023								
Piste 11	7	0,0%	6	0,0%	1	0,0%	14	0,1%
Piste 16	1.582	11,2%	1.038	7,4%	1.865	13,3%	4.485	31,9%
Piste 29	3.181	22,6%	2.916	20,7%	3.388	24,1%	9.485	67,4%
Piste 34	42	0,3%	10	0,1%	28	0,2%	80	0,6%
GESAMT	4.812	34,2%	3.970	28,2%	5.282	37,6%	14.064	100,0%
Landungen 2022								
Piste 11	1	0,0%	2	0,0%	1	0,1%	4	0,1%
Piste 16	504	11,7%	1.581	0,1%	1.507	12,0%	3.592	23,8%
Piste 29	1.441	36,8%	3.925	1,3%	3.089	35,8%	8.455	73,9%
Piste 34	43	1,1%	105	0,0%	97	1,1%	245	2,2%
GESAMT	1.989	49,7%	5.613	1,5%	4.694	48,9%	12.296	100,0%

CDA-Analyse für den Bereich von 7000 ft bis 500 ft vor dem Aufsetzen, Anteil bezogen auf die Pistenrichtung

Quelle: FWAG/ACG (2024)

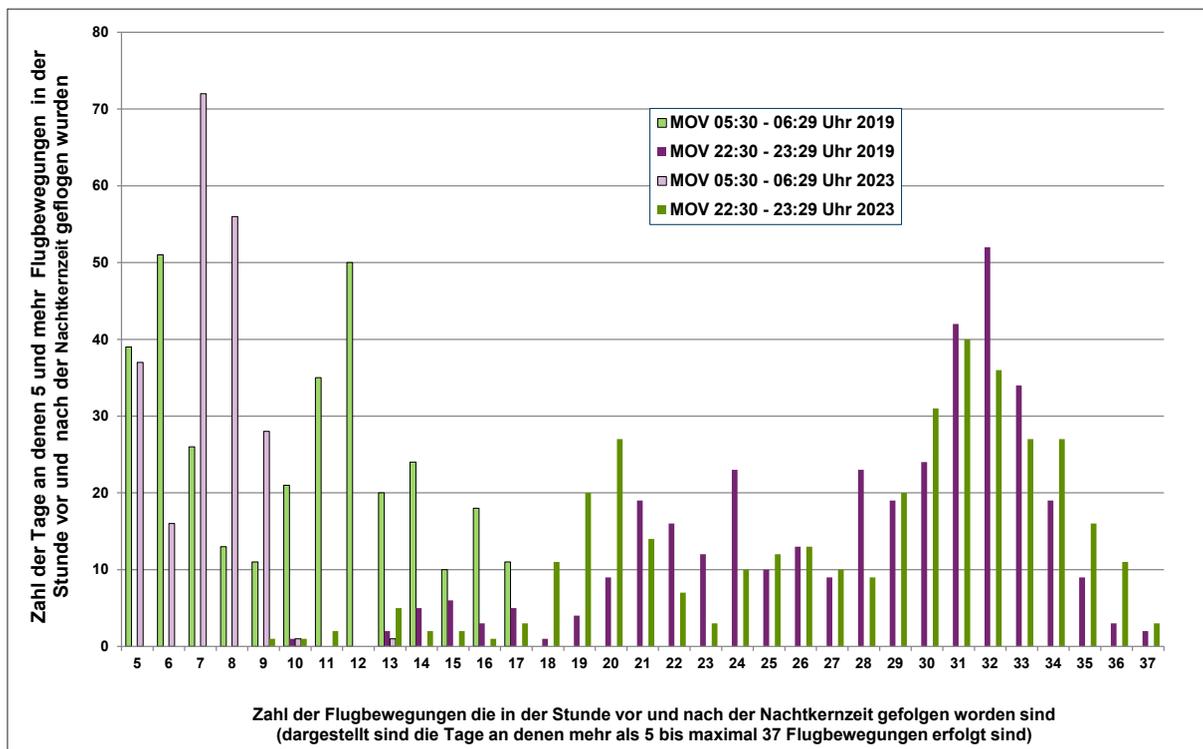
TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2010–2023

Monate	Piste 29 ohne WGM8C *)	Piste 34 inkl. WGM8C **)	Jahr	Piste 29 ohne WGM8C ¹⁾	Piste 34 inkl. WGM8C ²⁾
	Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %			Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %	
Jänner	72,0%	28,0%	2010	70,1%	29,4%
Februar	67,4%	32,6%	2011	69,2%	30,8%
März	73,3%	26,7%	2012	65,2%	34,9%
April	60,3%	39,7%	2013	64,2%	35,8%
Mai	57,0%	43,0%	2014	66,0%	34,0%
Juni	61,0%	39,0%	2015	57,4%	42,6%
Juli	59,1%	40,9%	2016	58,1%	41,9%
August	69,7%	30,3%	2017	54,3%	45,7%
September	63,0%	37,0%	2018	59,3%	40,7%
Oktober	67,5%	32,5%	2019	65,6%	34,4%
November	64,6%	35,4%	2020	64,1%	35,9%
Dezember	79,2%	20,8%	2021	53,9%	46,1%
Gesamtjahr 2023	65,6%	34,4%	2022	65,3%	34,7%

*) Starts 29 auf den SIDs DITIS1C, LANUX2C, LEDVA3C **) Starts 34 auf den SIDs DITIS1D, LANUX5D, LEDVA3D, WGM5D

Anmerkung: Die Entlastung der Piste 29 auf die Piste 34 kann im Rahmen der 40% Regelung nur vorgenommen werden, wenn die Piste 34 aufgrund der Windrichtung auch in Betrieb sein kann. Quelle: FWAG (2024)

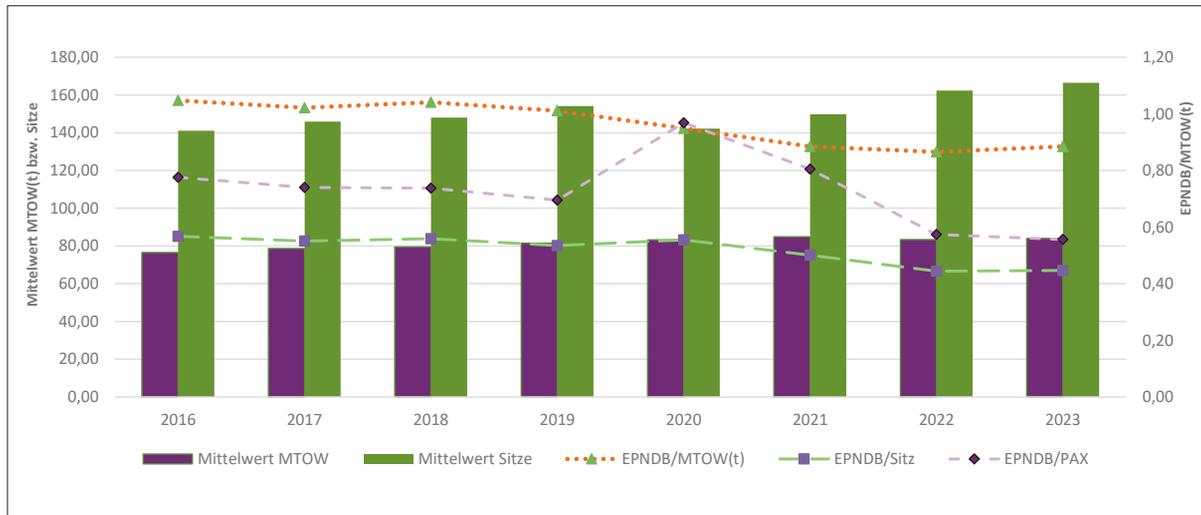
ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2019 UND 2023



Quelle: FWAG (2024)

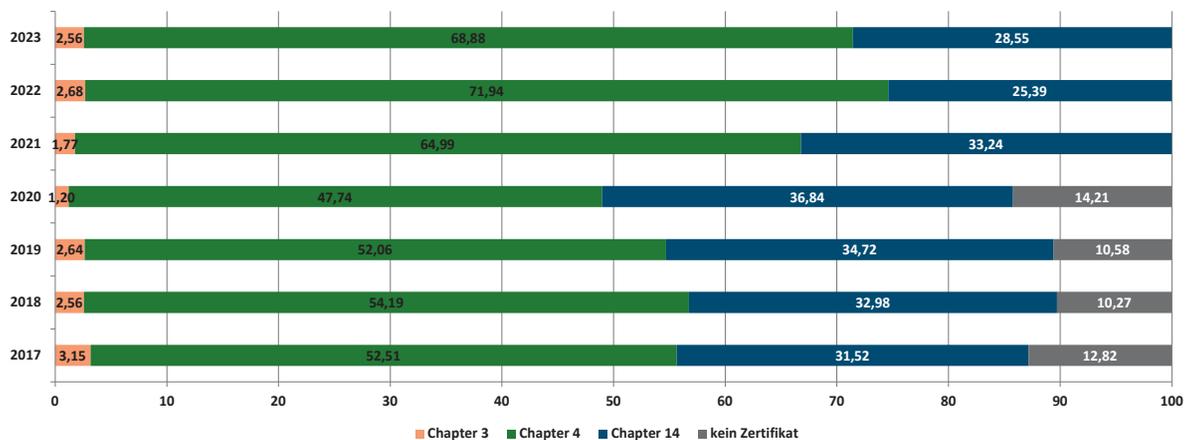


ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2016–2023



Quelle: FWAG (2024)

ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2023



Quelle: FWAG (2024)

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 Chapter-einteilung rückwirkend auch für zurückliegende Jahre (ab 2021) aktualisiert.



**TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN
IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2016–2023**

EPNdB der einzelnen Luftfahrzeuge mit Zertifikat*	Veränderung						
	2016 / 2017	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
EPNdB (MW) / Flugbewegung	0,07%	0,01%	0,03%	-0,25%	-18,40%	-3,86%	2,96%
EPNdB (MW) / MTOW	-3,42%	-1,59%	-2,66%	-1,81%	-20,93%	-2,16%	2,25%
EPNdB (MW) / Sitzplatz	-3,59%	-2,41%	-3,95%	9,74%	-24,03%	-11,32%	0,47%
EPNdB (MW) / Passagier	-5,45%	-3,62%	-5,05%	44,67%	-28,97%	-28,66%	-3,12%

* ab 2021 Alle Flugzeuge mit Zertifikat

EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel)

Quelle: FWAG (2024)

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 2021–2023**

Turbinentests	Jahr 2023		Jahr 2022		Jahr 2021	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Meldungen FBL	1363	-	457	-	414	-
AUA Maintenance	766	100,0%	652	100,0%	626	100,0%
davon mit Silencer	0	0,0%	3	0,5%	0	0,0%
davon ohne Silencer	766	100,0%	649	99,5%	626	100,0%
mit Leerlaufleistung	498	65,0%	447	68,6%	478	76,4%
mit mittlerer Schubstellung	128	16,7%	92	14,1%	77	12,3%
mit Startschub	140	18,3%	113	17,3%	65	10,4%
mit Startschub auf Silencer	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Quelle: AUA, FWAG (2024)

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND

TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSTELLEN 2023

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	-	-	67,8	-	-	-	-	-	68,0	
Groß-Enzersdorf	-	-	71,8	-	-	-	-	68,6	59,1	
Fischamend	-	-	62,5	58,4	62	63,9	65,0	-	-	
Kleinneusiedl	-	-	74	79,4	74,7	76,1	71,2	-	72,4	
Enzersdorf / Fischa	-	-	-	-	71,6	66,2	77,2	-	-	
Schwadorf	-	-	-	-	72,7	-	74,8	-	-	
Margarethen / Moos	-	-	-	-	78,4	67,5	74,7	-	-	
Rauchenwarth	-	-	61,3	-	-	69,1	70,9	65,2	68,9	
Zwölfaxing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Schwechat	-	78,9	-	-	-	-	-	72,1	72,6	
Wien - Simmering	-	73,8	-	-	-	-	-	71,6	-	
Himberg	-	-	-	-	-	63,9	-	70,0	68,2	
Karlsdorf	-	-	61,2	59,2	-	65,9	63,3	-	-	
Wien - Liesing	-	-	64,7	-	-	-	-	65,7	-	
Maria Lanzendorf	-	-	-	-	-	-	-	69,2	67,1	

Quelle: FWAG (2024)

**TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ)
NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2023**

Nr.	ORT	Adresse (Bemerkungen)	Messzeitraum	Pistenverwendung 29 - 34 (Westwind)			Pistenverwendung 29 - 16 (Windstille)			Pistenverwendung 11 - 16 (südöstl. Winde)			Summe Über gesamten Messzeitraum						
				Tages - LEQ	Abend - LEQ	16h-Tag - LEQ	Tages - LEQ	Abend - LEQ	16h-Tag - LEQ	Tages - LEQ	Abend - LEQ	16h-Tag - LEQ	Tages - LEQ	Abend - LEQ	16h-Tag - LEQ	Nacht - LEQ			
1	Arbesthal	Ganswiese	März	47,0	52,8	48,9	50,6	43,4	49,9	46,0	48,3	42,6	37,2	42,2	41,4	45,7	51,2	47,4	49,3
2	Maria Enzersdorf	Mitteracker Straße	März	41,8	37,7	41,2	20,2	42,5	40,4	42,1	-	32,3	24,1	31,7	13,8	40,9	37,9	40,5	17,9
3	Ebergsassing	Schölsangstraße	April	32,1	36,2	33,2	37,7	37,0	38,3	33,9	36,9	35,6	40,5	37,1	38,4	33,9	37,7	34,9	37,6
4	Trautmannsdorf	Badsees Ostufer	April	56,3	58,9	56,3	14,4	46,3	44,4	45,9	-	50,7	45,2	50,0	29,3	55,1	54,3	55,0	22,3
5	Weln	Kirchengasse	April	50,1	48,5	49,9	42,1	50,8	48,3	50,4	41,1	42,5	44,1	42,8	39,9	49,3	47,7	49,1	41,4
6	Biedermansdorf	Perlsgrasse	April	47,0	44,0	46,6	41,6	47,4	44,1	47,0	40,2	36,6	33,4	36,1	22,2	46,0	42,8	45,6	15,8
7	Grammatheisdorf	Hausgrasse	Juni	49,9	48,4	49,6	41,6	46,6	46,2	46,6	40,2	46,4	43,3	45,1	40,6	49,0	47,5	48,7	40,8
8	Unteraltdorf	Dr.-Johann-Kirchberger Str.	Juni	33,7	33,6	33,7	36,4	35,7	35,5	35,6	36,8	42,4	41,3	42,2	37,2	36,9	36,4	36,8	37,5
9	Trautmannsdorf	Badsees Westufer	Juni	60,4	59,5	60,3	-	48,7	49,1	48,8	-	53,0	48,3	52,4	41,8	58,9	57,7	58,7	34,4
10	Kapellerfeld	Wiesengasse	Juli	30,8	21,9	30,2	24,7	47,8	47,9	47,8	25,1	46,3	47,8	46,7	41,2	42,9	44,5	43,3	35,7
11	Perchtoldsdorf	Bauhof	Juli	34,4	28,6	33,7	24,4	32,1	30,5	31,8	22,1	28,9	24,1	28,2	27,3	33,3	27,6	32,7	24,8
12	Maria Elend	Sportzentrum	Juli + August	38,2	35,1	37,8	21,9	38,2	35,4	37,8	-	36,8	33,5	36,2	18,5	37,9	34,8	37,5	18,9
13	Maria Elend	Fasangasse	August	28,7	22,6	28,2	13,2	24,5	27,5	25,2	17,9	33,9	42,3	37,8	34,8	30,0	37,6	32,8	29,9
14	Mannsdorf	Erlengrube	August	45,0	36,6	44,3	29,5	29,9	25,9	29,4	19,1	27,0	25,2	26,6	27,6	42,3	33,4	41,5	27,6
15	Haslau	Baumgasse	September	34,2	28,6	33,7	16,8	33,8	27,7	33,3	21,2	40,7	39,6	40,5	31,1	37,9	36,5	37,7	26,8
16	Mannsdorf	Hochleiten	September	47,3	-	46,9	-	46,3	36,1	45,5	-	47,6	45,9	47,3	36,8	47,3	44,4	46,9	35,6
17	Wittau	Sportplatz	September	51,3	45,3	50,7	20,5	27,8	27,8	27,0	16,3	22,9	-	21,9	27,0	46,6	40,0	45,9	23,8
18	Hof am Leithaberge	Am Gieblberg	September	35,0	35,0	35,0	31,3	30,0	34,0	30,9	27,7	20,5	-	19,4	27,3	32,3	32,3	29,3	
19	Probstdorf	Spielplatz	Oktober	51,0	45,4	50,4	23,6	33,5	30,8	33,2	11,3	25,9	23,5	25,5	33,2	47,8	41,6	47,1	28,7
20	Wien 10	Klemens Dornogasse	Oktober	31,2	-	30,4	-	33,8	-	33,2	-	52,5	50,2	52,0	-	47,6	47,0	47,5	-
21	Scheinau/Donau	Biobop	Oktober	46,6	40,4	46,0	-	34,1	26,7	33,1	-	22,5	22,1	22,4	29,7	45,2	38,3	44,5	21,6
22	Donnerskirchen	In den Weingärten	November	43,8	40,9	43,5	28,5	32,3	32,5	32,4	25,1	30,2	29,8	30,1	25,7	42,6	39,1	42,1	27,4
23	Wien 13	Schönbühel	November	19,0	22,6	19,9	-	23,3	-	22,0	-	48,6	44,6	48,3	-	42,0	37,9	41,5	-

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2023

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	Arbesthal	Ganswiese	März	66,9	67,6					69,6		67,1	
2	Maria Enzersdorf	Mitteräcker Straße	März			63,6				62,9			
3	Ebergassing	Schloisniggstraße	April	66,6	61,8	64,1				61,7	59,2		
4	Trautmannsdorf	Badeseer Ostufer	April	61,1	69,9	62,4						68,6	
5	Velm	Kirchengasse	Mai		62,7	67,0				58,5			
6	Biedermannsdorf	Perlasgasse	Mai		68,2	67,6				62,7			
7	Gramatneusiedl	Haugasse	Juni		65,5	67,6	63,1			57,1		63,4	
8	Unterwaltersdorf	Dr.-Johann-Kirchberger Stra	Juni	57,4	62,9	61,8				60,8		63,8	
9	Trautmannsdorf	Badeseer Westufer	Juni	60,8	72,0	63,0				64,3		74,1	
10	Kapellerfeld	Wiesengasse	Juli		61,1		61,1			64,7	58,8	62,1	
11	Kaltenleutgeben	Bauhof	Juli	62,5						55,0		61,8	
12	Perchtoldsdorf	Sportzentrum	Juli + August	58,4						64,4			
13	Maria Elend	Fasangasse	August	64,1	62,4	61,9	62,5			62,6	60,3		
14	Mannsdorf	Erlengrube	August		63,4		69,2			62,1	59,3	63,2	
15	Haslau	Baumgasse	September	62,9						60,2	63,4	63,6	
16	Mannersdorf	Hochleitlen	September		67,1	61,2				60,6	56,7	62,9	
17	Wittau	Sportplatz	September		61,4		71,4			59,4			
18	Hof am Leithaberge	Am Gipfelberg	Oktober	59,7	60,6	61,0				61,6		66,2	
19	Probstdorf	Spielplatz	Oktober		62,5	60,6	71,8			62,6	58,9	62,3	
20	Wien 10	Klemens Dornegasse	Oktober			68,8				66,8			
21	Schönau/Donau	Biotop	November		61,4	62,6	69,0			62,4		64,3	
22	Donnerskirchen	In den Weingärten	November	61,0	61,5	60,9				57,1	60,1	63,6	
23	Wien 13	Schönbrunn	November			63,6				64,0			

Anmerkungen: Nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.04: MESSPLAN 2023

ORT	MESSPUNKT	MESS-MONAT
Brunn am Geb./Maria Enzersdorf	Mitteräckerstr.	März
Göttlesbrunn/ Arbenthal	Ganswiese	März
Ebergassing	Schloissnigstrasse	April
Trautmannsdorf	Badeteich Waldrand	April
Velm	Kirchengasse	Mai
Biedermannsdorf	Perlasgasse	Mai
Unteraltdorf	Dr.-Johann-Kirchberger Str.	Juni
Trautmannsdorf	Badeteich Westufer	Juni
Gramatneusiedl	Hauergasse	Juni
Kaltenleutgeben	Wirtschaftshof (Bauhof)	Juli
Kapellerfeld	Wiesengasse	Juli
Perchtoldsdorf	Sportzentrum	Juli, August
Maria Ellend	Fasangasse	August
Mannsdorf/Donau	Erlengrube	August
Haslau	Baumgasse	September
Mannersdorf	Hochleiten	September
Wittau	Sportplatz	September
Probstdorf	Spielplatz	Oktober
Hof/ Leithageb.	Am Gipfelberg	Oktober
Wien 10	Klemens Dornigasse	Oktober
Schönau/Donau	Biotop	November
Donnerskirchen	In den Weingärten	November
Wien 13, Schönbrunn	Schönbrunn	November

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.05: MESSPLAN 2024

ORT	MESSPUNKT	MESS-MONAT
Deutsch Wagram	Hausfeldstraße/Korngasse	März
Götzendorf	Batthyanyastraße	März
Ebergassing	Ernst Wessely Ring	April
Aderklaa	Kirche	April
Wienerherberg	Wiesengassen	April
Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai
Münchendorf	Babenbergersee I	Mai
Velm	Kiener See 1	Mai
Moosbrunn	Kläranlage	Juni
Reisenberg	Hutweide	Juni
Rachenwarth	Wasserturmsiedlung	Juni
Sarasdorf	Aufeld/Spielplatz	Juli
Lanzendorf	Buchengasse	Juli
Trautmannsdorf	Friedhof	Juli
Stixneusiedl	Sportplatz oder Viehdrift	August
Bereich Bruck/ Leitha	Lingingstraße	August
Wilfleinsdorf	Hufeisengasse	August
Parndorf	Friedhof	September
Sommerein	Wenzelberg	September
Velm	Kindergarten	September
Pachfurth	Untere Sportplatzgasse	Oktober
Gerasdorf	Föhrenhain	Oktober
Oggau	Freibad	Oktober
Mitterndorf	Brunnwiesengasse	November
Seyring	Kirche	November

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2022/2023 TAG/NACHT

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00		NACHT 22:00 - 06:00		DIFFERENZ	
	2022	2023	2022	2023	TAG	NACHT
Landungen						
Piste 11	11.853	13.358	1	14	12,7%	1300,0%
Piste 29	7.876	9.525	8.069	9.149	20,9%	13,4%
Piste 16	20.517	26.389	3.431	4.326	28,6%	26,1%
Piste 34	42.225	47.707	235	78	13,0%	-66,8%
Starts						
Piste 11	1.264	935	737	616	-26,0%	-16,4%
Piste 29	62.080	73.273	5.770	5.941	18,0%	3,0%
Piste 16	16.802	21.066	135	138	25,4%	2,2%
Piste 34	7.277	8.567	133	7	17,7%	-94,7%
GESAMT	169.894	200.820	18.511	20.269	18,2%	9,5%

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2023

Messpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00														DIFFERENZ zu 2022
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
<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	48,7	2,0
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	53,6	1,2
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	33,0	-1,2
Kleinneusiedl 1)	55,1	54,4	54,7	53,9	53,8	52,5	53,6	52,7	52,6	51,7	52,8	53,8	54,7	0,9	
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	56,8	1,1
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	54,7	0,2
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	62,0	0,3
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	28,2	1,6
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	55,3	1,0
Schwechat 1)	56,6	55,3	55,6	56,7	55,5	55,2	54,9	57,0	57,1	49,7	52,6	55,6	55,8	0,2	
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	51,4	0,3
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	44,5	0,3	
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	42,7	0,4	
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	43,1	1,9
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	46,9	0,1

- Erklärungen:
- kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004
 - kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb
 - neuer Messpunkt seit September 2007
 - Messstelle seit April 2008; neuer Messpunkt seit Jänner 2013
 - neuer Messpunkt seit November 2009
 - neuer Messpunkt seit Mai 2010
 - neuer Messpunkt seit Oktober 2014
 - Ersatz-Messpunkt seit Mai 2021

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2011 – 2023

Messpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00														DIFFERENZ zu 2022
	2000	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
alle Angaben in dB															
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	44,2	1,4
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	48,3	0,9
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	35,2	-0,7
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	57,3	0,5	
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	38,7	-0,1
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	36,4	-1,2
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	39,3	-3,0
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	32,4	-1,4
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	44,4	0,8
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	36,9	2,7	
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	29,1	9,0
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	29,1	2,3	
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	40,3	-0,1	
Maria Lanzendorf 3)	22,5	22,9	23,6	19,0	20,8	19,5	22,3	19,8	14,1	7,9	10,6	7,9	13,5	5,6	
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	16,2	-2,8	

- Erklärungen:
- kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004
 - kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb
 - neuer Messpunkt seit September 2007
 - Messstelle seit April 2008; neuer Messpunkt seit Jänner 2013
 - neuer Messpunkt seit November 2009
 - neuer Messpunkt seit Mai 2010
 - neuer Messpunkt seit Oktober 2014

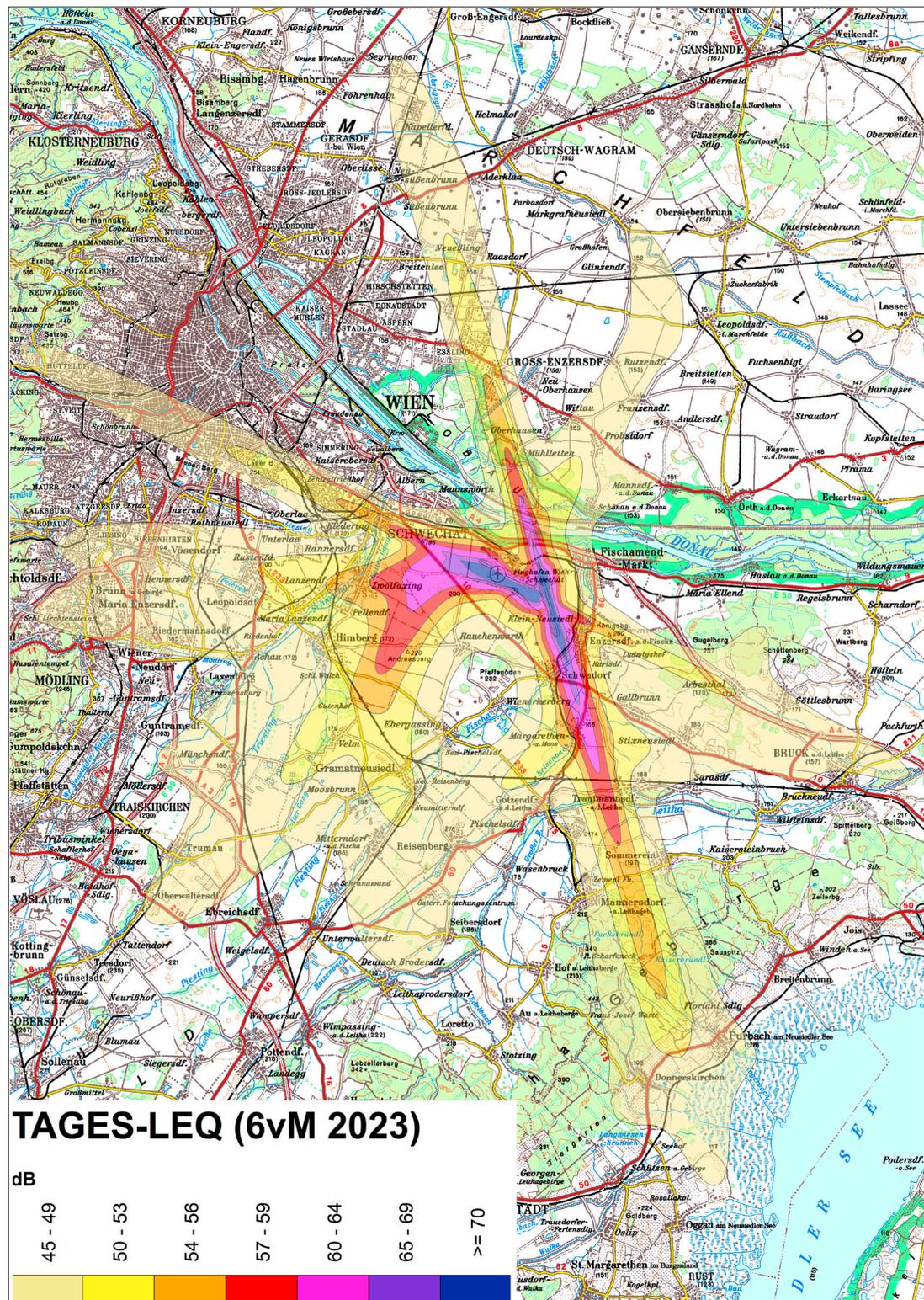
Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2022/2023 FÜR DAS GESAMTJAHR

Messpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00			Differenz zu 2022	Messpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00			Differenz zu 2022
	2022	2023	Differenz zu 2022			2022	2023	Differenz zu 2022	
alle Angaben in dB									
Wien-Donaustadt	46,7	48,7	2,0	Wien-Donaustadt	42,8	44,2	1,4		
Groß-Enzersdorf	52,3	53,6	1,2	Groß-Enzersdorf	47,4	48,3	0,9		
Fischamend	34,3	33,0	-1,2	Fischamend	35,9	35,2	-0,7		
Kleinneusiedl	53,8	54,7	0,9	Kleinneusiedl	56,8	57,3	0,5		
Enzersdorf/Fischa	55,7	56,8	1,1	Enzersdorf/Fischa	38,8	38,7	-0,1		
Schwadorf	54,4	54,7	0,2	Schwadorf	37,5	36,4	-1,2		
Margarethen/Moos	61,7	62,0	0,3	Margarethen/Moos	42,2	39,3	-3,0		
Rauchenwarth	26,6	28,2	1,6	Rauchenwarth	33,9	32,4	-1,4		
Zwölfaxing	54,2	55,3	1,0	Zwölfaxing	43,6	44,4	0,8		
Schwechat	55,6	55,8	0,2	Schwechat	34,2	36,9	2,7		
Wien-Simmering	51,1	51,4	0,3	Wien-Simmering	20,2	29,1	9,0		
Himberg	44,2	44,5	0,3	Himberg	26,8	29,1	2,3		
Karlsdorf	42,4	42,7	0,4	Karlsdorf	40,3	40,3	-0,1		
Wien 23	41,2	43,1	1,9	Wien 23	7,9	13,5	5,6		
Maria Lanzendorf	46,8	46,9	0,1	Maria Lanzendorf	19,0	16,2	-2,8		

Quelle: FWAG (2024)

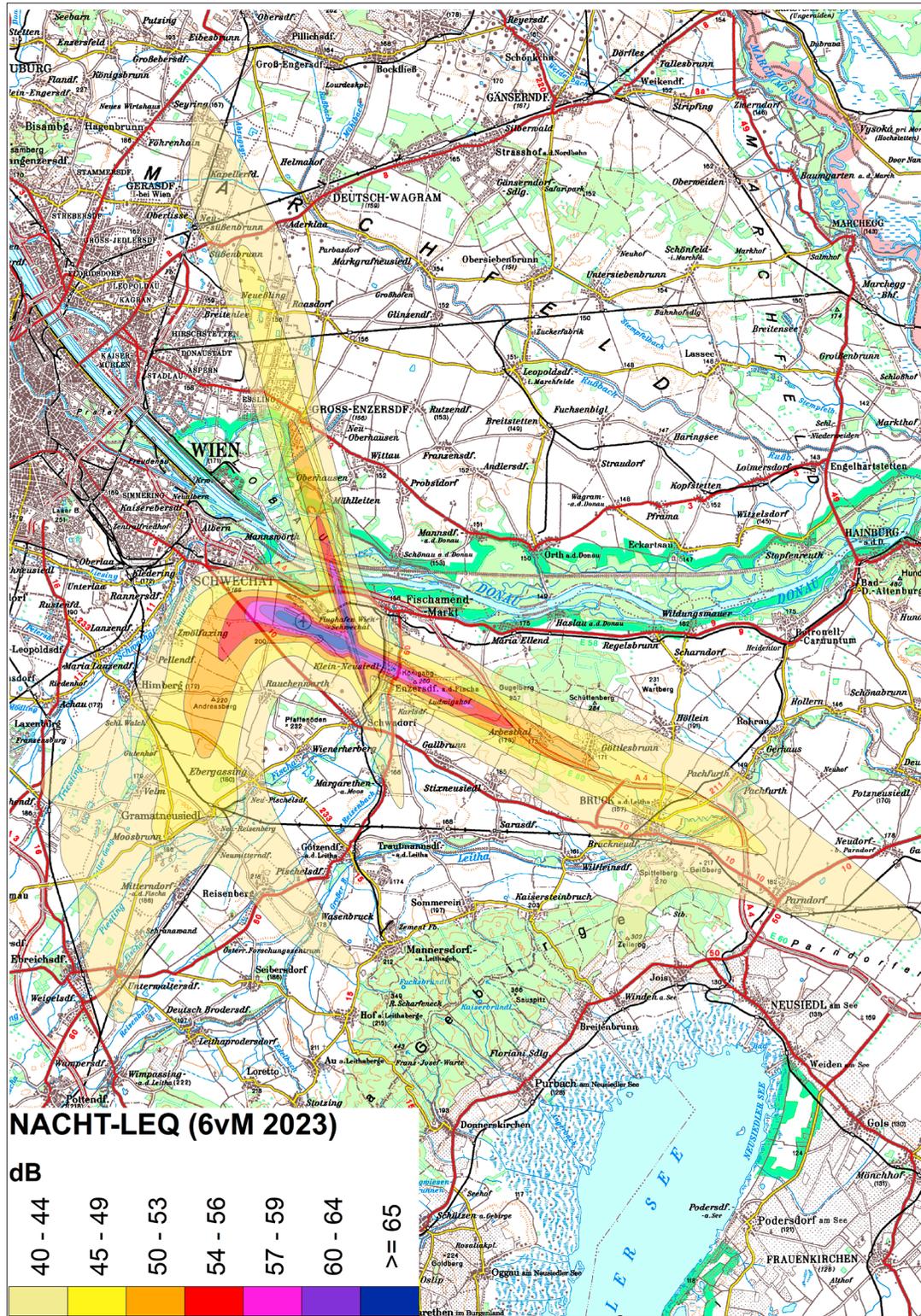
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2023



Anmerkungen: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Tag-Abflugrouten 2023

Quelle: FWAG (2024)

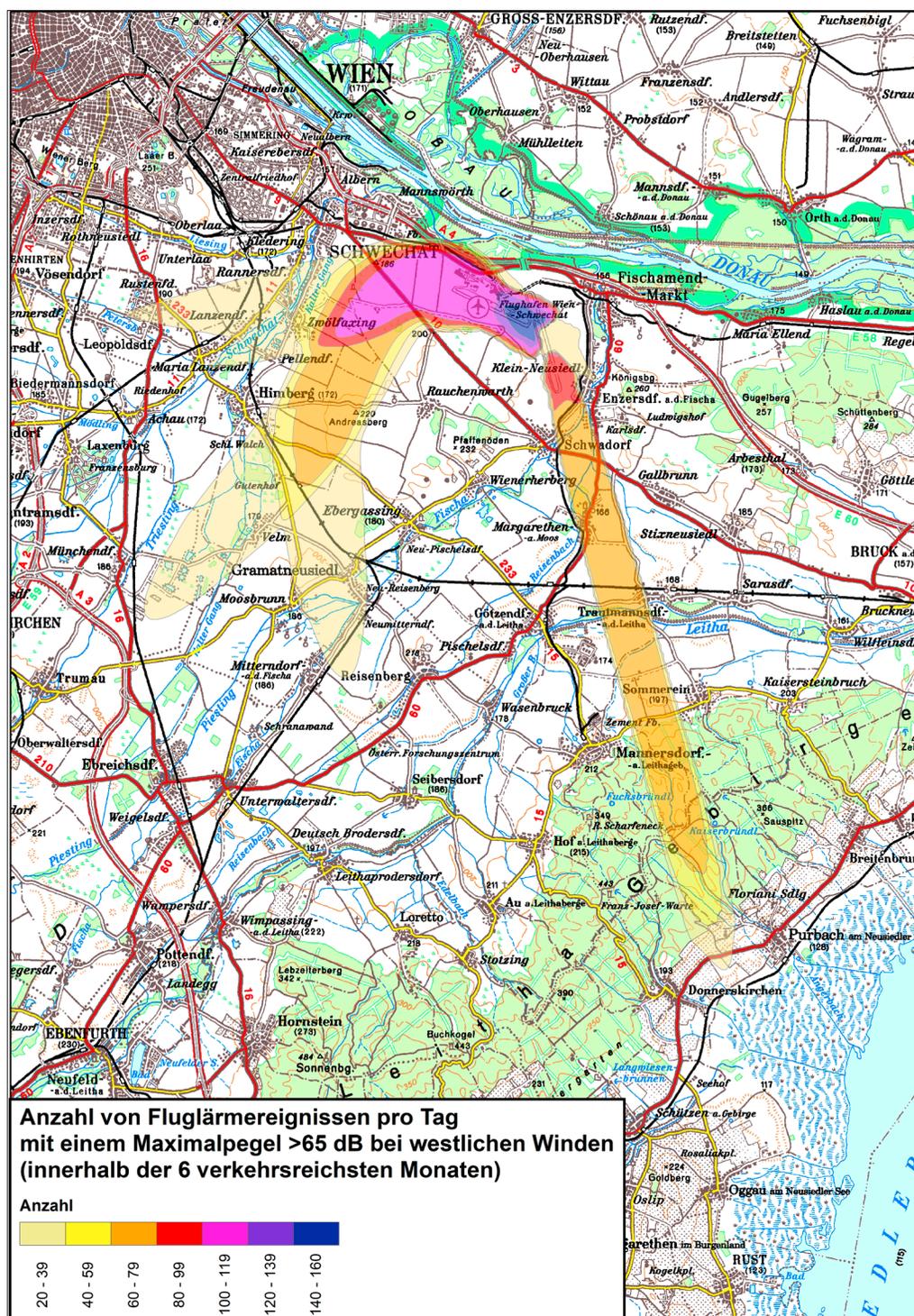
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2023



Anmerkungen: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Nacht-Abflugrouten 2023

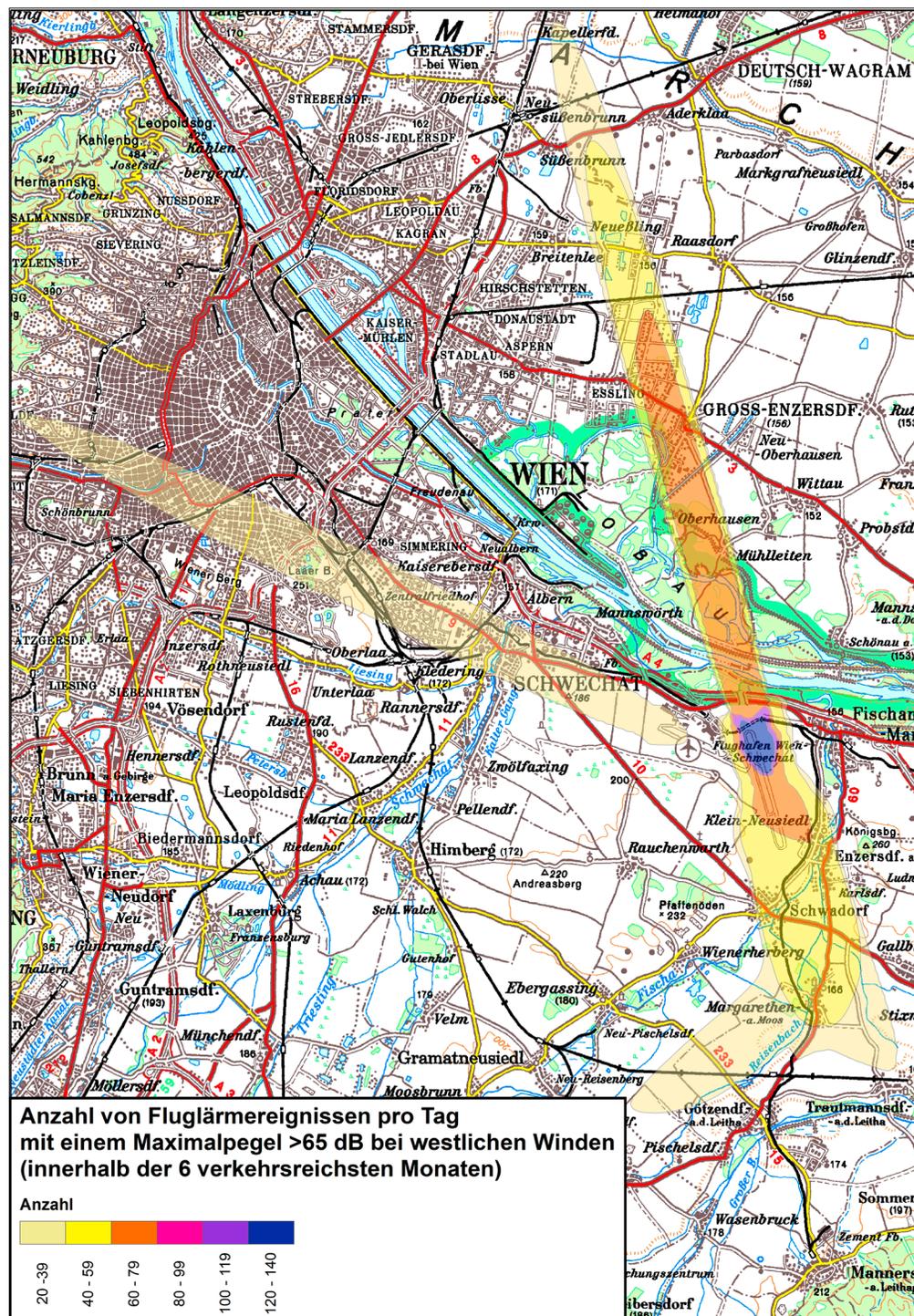
Quelle: FWAG (2024)

KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI WESTWIND 2023



Anmerkung: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschallpegel in den sechs verkehrsreichsten Monaten bei Westwind
 Quelle: FWAG (2024)

KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI OSTWIND 2023



Anmerkung: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschallpegel in den sechs verkehrsreichsten Monaten bei Ostwind
 Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBSACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2022/2023

TAGES-LEQ Ortschaft	Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der övM 2022						Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der övM 2023						Veränderungen von 2022 auf 2023 (öVM) ¹⁾								
	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	60.0 - 64.9	>= 65.0	SUMME	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	60.0 - 64.9	>= 65.0	SUMME	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	60.0 - 64.9	>= 65.0	SUMME
Achau	115	0	0	0	0	0	115	1.353	0	0	0	0	0	1.353	1.238	0	0	0	0	0	128
Aderflaa	523	0	0	0	0	0	523	49	0	0	0	0	0	49	49	0	0	0	0	0	49
Abersthal	145	0	0	0	0	0	145	523	61	0	0	0	0	584	0	61	0	0	0	0	61
Biedemansdorf	0	0	0	0	0	0	0	1.628	0	0	0	0	0	1.628	1.484	0	0	0	0	0	144
Bruck an der Leitha	0	0	0	0	0	0	0	1.636	0	0	0	0	0	1.636	1.636	0	0	0	0	0	0
Brunn am Gebirge	0	0	0	0	0	0	0	11.710	0	0	0	0	0	11.710	11.710	0	0	0	0	0	0
Donnerskirchen	0	0	0	0	0	0	0	1.735	0	0	0	0	0	1.735	1.735	0	0	0	0	0	0
Ebengassing	32	0	0	0	0	0	32	2.334	0	0	0	0	0	2.334	2.302	0	0	0	0	0	32
Erzersdorf an der Fischa	375	684	738	227	25	2	2.050	2.050	1.757	980	346	103	2	5.239	1.674	1.074	243	121	78	0	3.189
Fischamend	4.147	435	0	0	0	0	4.581	4.419	232	0	0	0	0	4.651	272	-203	0	0	0	0	-349
Franzensdorf	740	0	0	0	0	0	740	172	0	0	0	0	0	172	172	0	0	0	0	0	0
Gallbrunn	0	0	0	0	0	0	0	2.817	108	0	0	0	0	2.925	2.817	108	0	0	0	0	108
Gerasdorf	0	0	0	0	0	0	0	2.817	0	0	0	0	0	2.817	2.817	0	0	0	0	0	0
Gießhübl	0	0	0	0	0	0	0	444	0	0	0	0	0	444	444	0	0	0	0	0	0
Glinzdorf	663	0	0	0	0	0	663	199	0	0	0	0	0	199	199	0	0	0	0	0	0
Göttlesbrunn	110	0	0	0	0	0	110	878	0	0	0	0	0	878	225	0	0	0	0	0	225
Götzendorf an der Leitha	2.986	141	0	0	0	0	3.127	3.126	2.832	0	0	0	0	430	320	2.691	0	0	0	0	320
Gramatneusiedl	1.794	3.532	50	0	0	0	5.676	5.714	5.072	1.976	0	0	0	12.672	3.921	1.239	1.927	0	0	0	2.832
Groß-Enzersdorf	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0	12
Guntramsdorf	0	0	0	0	0	0	0	41	41	0	0	0	0	82	41	0	0	0	0	0	41
Gutenhof	1.521	0	0	0	0	0	1.521	1.521	0	0	0	0	0	1.521	0	0	0	0	0	0	0
Hennersdorf	5.138	173	0	0	0	0	5.311	5.310	1.648	0	0	0	0	6.958	172	1.475	0	0	0	0	1.647
Hirnberg	603	0	0	0	0	0	603	603	0	0	0	0	0	603	0	0	0	0	0	0	0
Kledering	0	0	0	0	0	0	0	900	900	872	277	48	0	2.997	900	899	361	-59	-4	0	2.097
Klein-Neusiedl	0	1	511	336	52	0	1.714	1.714	1.714	705	0	0	0	4.132	1.713	117	588	0	0	0	2.418
Lanzendorf	0	1.597	117	0	0	0	1.714	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2
Laxenburg	4.919	128	0	0	0	0	5.047	5.046	2.225	0	0	0	0	7.271	127	2.097	0	0	0	0	2.224
Leopoldsdorf	613	0	0	0	0	0	613	965	0	0	0	0	0	965	352	0	0	0	0	0	352
Mannersdorf am Leithagebirge	1.589	37	0	264	1	0	1.891	1.607	265	265	0	0	0	2.401	18	228	265	0	-1	0	510
Mannswörth	0	71	381	415	201	0	1.068	1.068	1.068	954	464	163	0	3.717	1.068	997	573	49	-38	0	2.649
Margarethen am Moos	0	0	0	0	0	0	0	7.670	1.009	0	0	0	0	7.670	7.670	0	0	0	0	0	0
Maria-Enzersdorf	1.981	124	0	0	0	0	2.105	2.105	1.009	0	0	0	0	3.113	124	884	0	0	0	0	1.008
Markgratneusiedl	2.317	0	0	0	0	0	2.317	2.464	120	0	0	0	0	2.584	147	120	0	0	0	0	19
Mitterndorf an der Fischa	1.672	0	0	0	0	0	1.672	1.720	8	0	0	0	0	1.728	48	8	0	0	0	0	56
Mörsbrunn	69	249	0	0	0	0	318	318	311	55	0	0	0	684	249	62	55	0	0	0	366
Mühlleiten	1.122	0	0	0	0	0	1.122	2.957	65	0	0	0	0	3.022	1.835	65	0	0	0	0	1.900
Münchenndorf	54	0	0	0	0	0	54	230	0	0	0	0	0	230	176	0	0	0	0	0	176
Oberhausen	0	0	0	0	0	0	0	2.380	0	0	0	0	0	2.380	2.380	0	0	0	0	0	0
Oberwatzenndorf	0	0	0	0	0	0	0	687	687	0	0	0	0	687	687	0	0	0	0	0	0
Pellendorf	0	0	0	0	0	0	0	7.874	0	0	0	0	0	7.874	7.874	0	0	0	0	0	0
Pernoldsdorf	0	0	0	0	0	0	0	127	0	0	0	0	0	127	127	0	0	0	0	0	0
Pfaffenbrunn	728	0	0	0	0	0	728	738	0	0	0	0	0	738	10	0	0	0	0	0	10
Probsdorf	541	0	0	0	0	0	541	2.634	0	0	0	0	0	2.634	2.293	0	0	0	0	0	341
Purtsch am Neusiedler See	438	2.323	371	0	0	0	3.151	3.150	2.769	739	0	0	0	6.919	2.893	467	368	0	0	0	2.293
Rammersdorf	689	0	0	0	0	0	689	355	0	0	0	0	0	355	-333	0	0	0	0	0	-333
Raasdorf	285	0	0	0	0	0	285	1.632	37	0	0	0	0	1.669	1.336	37	0	0	0	0	1.373
Ruzendorf	0	0	0	0	0	0	0	315	0	0	0	0	0	315	315	0	0	0	0	0	0
Sarasdorf	0	0	0	0	0	0	0	146	0	0	0	0	0	146	146	0	0	0	0	0	0
Schönbach an der Donau	170	0	0	0	0	0	170	167	0	0	0	0	0	167	3	0	0	0	0	0	3
Schwarndorf	280	1.082	546	155	58	2	2.043	2.043	1.507	633	174	16	0	4.372	1.763	505	87	19	-42	0	2.329
Schwarzenat	1.461	6.081	3.989	87	3	0	11.640	11.652	9.860	4.699	237	3	0	26.411	10.171	3.780	670	180	0	0	14.701
Schwarzenbrunn	0	0	0	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	143	143	0	0	0	0	0	0
Schwarzenbrunn	0	0	0	0	0	0	0	1.426	236	15	0	0	0	1.677	1.486	0	0	0	0	0	191
Söllndorf	1.009	74	14	0	0	0	1.097	1.426	236	15	0	0	0	1.677	417	162	1	0	0	0	1.006
Soyring	0	0	0	0	0	0	0	659	0	0	0	0	0	659	569	90	0	0	0	0	69
Stammersdorf	312	485	106	35	0	0	939	965	682	254	81	0	0	1.982	653	197	148	46	0	0	1.044
Stammersdorf an der Leitha	0	0	0	0	0	0	0	3.827	0	0	0	0	0	3.827	3.827	0	0	0	0	0	0
Stranitz	0	0	0	0	0	0	0	1.237	1.149	0	0	0	0	2.386	6	1.149	0	0	0	0	1.155
Trumau	2.314	0	0	0	0	0	2.314	6.755	0	0	0	0	0	6.755	4.441	0	0	0	0	0	2.314
Urfeld	0	0	0	0	0	0	0	894	0	0	0	0	0	894	894	0	0	0	0	0	0
Vasendorf	0	0	0	0	0	0	0	4.618	0	0	0	0	0	4.618	4.618	0	0	0	0	0	0
Wien 3. Bezirk	23.452	0	0	0	0	0	23.452	46.931	0	0	0	0	0	46.931	23.479	0	0	0	0	0	23.479
Wien 4. Bezirk	0	0	0	0	0	0	0	16.998	0	0	0	0	0	16.998	16.998	0	0	0	0	0	0
Wien 5. Bezirk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wien 6. Bezirk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wien 7. Bezirk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Anmerkung: *) Angegeben werden die Differenzen zwischen den beiden Szenarien, wobei grüne Zahlen eine Verbesserung, rote eine Verschlechterung in der jeweiligen Zone gegenüber dem Vergleichsjahr darstellen. Zu beachten ist, dass innerhalb einer Zone deshalb mehr Personen aufscheinen können, weil die nächsthöhere Zone mit einer entsprechenden Anzahl entlastet wurde. Grüne bzw. rote «0» resultieren aus der Differenz hinter dem Komma, die hier nicht dargestellt ist. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2016. Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Crossover-AT.

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBSACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2022/2023

NACHTLEQ Ortschaft	Personenanzahl in den Fluglärzonen der 6VM 2022				Personenanzahl in den Fluglärzonen der 6VM 2023				Veränderungen von 2022 auf 2023 (6VM ¹)					
	40.0-44.9	45.0-49.9	50.0-54.9	55.0-59.9	40.0-44.9	45.0-49.9	50.0-54.9	55.0-59.9	40.0-44.9	45.0-49.9	50.0-54.9	55.0-59.9	>= 60.0	SUMME
Aderklaa	0	0	0	0	124	0	0	0	124	0	0	0	0	124
Arneßthal	44	479	0	0	523	509	0	0	1.594	523	479	29	0	1.031
Bruck a.d. Leitha	4.400	2.368	0	0	6.769	1.941	0	0	8.710	2.370	428	0	0	1.942
Eckersdorf	2.692	0	0	0	2.692	0	0	0	2.692	0	0	0	0	2.692
Ehrendorf	3.106	0	0	0	3.106	0	0	0	3.112	-4	0	0	0	-2
Ehrendorf	1.893	0	0	0	1.893	0	0	0	1.847	46	0	0	0	46
Enzersdorf an der Fischa	1.476	467	8	0	1.950	296	1	0	2.255	-1.336	0	0	0	-1.336
Fischamend	3.252	103	1	0	3.356	201	0	0	3.936	452	-171	-7	0	275
Gottesbrunn	0	292	586	0	878	314	0	0	2.070	878	586	-272	0	1.192
Grasdorf	2.779	0	0	0	2.779	0	0	0	2.926	146	0	0	0	146
Gramatneusiedl	2.829	146	0	0	2.975	45	0	0	3.019	146	-102	0	0	44
Groß-Enzersdorf	1.207	4.469	3	0	5.679	5.326	2.079	0	13.136	4.524	857	2.076	0	7.457
Gutehof	0	41	0	0	41	0	0	0	82	41	0	0	0	41
Höflein	276	0	0	0	276	0	0	0	595	319	0	0	0	319
Hilflein	3.974	9	0	0	4.134	10	0	0	4.143	160	0	0	0	160
Klein-Neusiedl	8	409	248	152	84	900	423	140	1.717	892	420	175	-11	1.410
Mannersdorf	173	0	0	0	173	0	0	0	3	-170	0	0	0	-170
Mannswörth	426	1	264	0	692	264	0	0	1.179	225	264	0	0	488
Margarethen am Moos	616	132	0	0	748	0	0	0	167	-132	0	0	0	-132
Mitterndorf an der Fischa	551	0	0	0	551	0	0	0	536	15	0	0	0	15
Mosbrunn	1.562	75	0	0	1.638	0	0	0	1.639	-1	0	0	0	-1
Mühlbach	149	14	0	0	163	0	0	0	163	0	0	0	0	0
Mühlbach	419	0	0	0	419	38	0	0	280	143	164	92	0	344
Mühlbach	642	0	0	0	642	3	0	0	646	-139	0	0	0	-139
Parmdorf	3.420	0	0	0	3.420	0	0	0	3.124	295	0	0	0	295
Pellendorf	596	0	0	0	596	0	0	0	553	43	0	0	0	43
Pischelsdorf	127	0	0	0	127	0	0	0	127	0	0	0	0	0
Rannersdorf	960	0	0	0	960	0	0	0	1.383	423	0	0	0	423
Raichenwarth	635	0	0	0	635	0	0	0	574	61	0	0	0	61
Reisenberg	906	0	0	0	906	0	0	0	714	-192	0	0	0	-192
Schranawand	195	0	0	0	195	0	0	0	195	0	0	0	0	0
Schwaradorf	288	6	0	0	294	169	0	0	169	-119	-6	0	0	-125
Schwechat	2.672	1	0	3	2.676	3.128	0	0	3.128	456	-1	0	-3	452
Seyring	0	0	0	0	0	1.594	0	0	1.594	1.594	0	0	0	1.594
Sommerlein	14	0	0	0	14	0	0	0	0	-14	0	0	0	-14
Trautmannsdorf a.d. Leitha	80	0	0	0	80	0	0	0	0	-80	0	0	0	-80
Unterwaltersdorf	2.647	0	0	0	2.647	0	0	0	2.585	62	0	0	0	62
Velim	878	389	0	0	1.267	1.237	0	0	1.237	389	-369	0	0	0
Wieselbrunn	97	0	0	0	97	0	0	0	97	0	0	0	0	0
Wieselbrunn	873	5.956	0	0	6.829	7.866	0	0	23.520	7.652	1.898	0	0	9.441
Zweifbrunn	1.221	458	0	0	1.679	400	0	0	2.079	458	0	0	0	458
Gesamtergebnis	55.849	15.485	1.589	165	73.165	75.208	18.933	3.632	143	17	1	1	1	24.787
										34,7%	22,4%	128,5%	-7,4%	-79,5%

Anmerkung: *) Angegeben werden die Differenzen zwischen den beiden Szenarien, wobei grüne Zahlen eine Verbesserung, rote eine Verschlechterung in der jeweiligen Zone gegenüber dem Vergleichsjahr darstellen. Zu beachten ist, dass innerhalb einer Zone deshalb mehr Personen aufscheinen können, weil die nächsthöhere Zone mit einer entsprechenden Anzahl entlastet wurde. Grüne bzw. rote «0» resultieren aus der Differenz hinter dem Komma, die hier nicht dargestellt ist. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2016. Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Cnossos-AT.

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2022–2023

IFR- Flugbewegungen	TAG (06-22 Uhr)		NACHT (22-06 Uhr)		DIF. 2022/2023(%)	
	2022	2023	2022	2023	Tag	Nacht
LANDUNGEN						
Piste 11	7.111	9.863	2	14	38,7%	600,0%
Piste 29	3.986	3.909	5.521	5.322	-1,9%	-3,6%
Piste 16	12.216	16.415	2.061	3.200	34,4%	55,3%
Piste 34	29.656	28.021	245	47	-5,5%	-80,8%
STARTS						
Piste 11	777	766	384	444	-1,4%	15,6%
Piste 29	41.287	41.382	3.692	3.618	0,2%	-2,0%
Piste 16	9.810	15.254	117	124	55,5%	6,0%
Piste 34	4.588	5.205	138	5	13,4%	-96,4%
GESAMT	109.431	120.815	12.160	12.774	10,4%	5,0%

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

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2022/2023

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 2022	226.151	27.640	8.356	1.524	339	4	264.014
JAHR 2023	615.182	87.817	14.350	2.013	333	2	719.696
DIFF. zu 2022	389.031	60.177	5.994	489	-6	-2	455.682
Diff. In %	172,0%	217,7%	71,7%	32,1%	-1,9%	-	172,6%
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 2022	55.849	15.485	1.589	155	85	0	73.165
JAHR 2023	75.206	18.953	3.632	143	17	1	97.952
DIFF. zu 2022	19.358	3.468	2.043	-11	-67	1	24.787
Diff. In %	34,7%	22,4%	128,5%	-7,4%	-79,5%	-	33,9%

Anmerkung: Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Cnossos-AT, Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2016.

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2017–2023

Tages-LEQ-Klassen (Bevölkerung aus 2016)															
Beobachtungszone					relevante Zonen entsprechend Vereinbarungen										
Jahr	45.0 - 49.9		50.0 - 53.9		54.0 - 56.9		57.0 - 59.9		60.0 - 64.9		>= 65.0		Summe ab 54.0		
Berechnungs Vorschrift	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	
2017	225.733		29.922		7.726		1.652		453		5			9.836	
2018	301.457		33.686		9.120		2.673		579		6			12.378	
2019	358.779	586.572	44.217	75.860	11.344	13.228	3.883	3.013	694	374	7	4	15.928	16.619	
2020	107.819	180.696	20.178	23.173	3.580	2.946	702	306	139	88	0	0	4.421	3.340	
2021	179.569	307.067	18.631	21.647	5.511	5.073	1.020	451	234	168	0	0	6.766	5.692	
2022	226.151	452.453	27.640	37.977	8.356	8.316	1.524	1.378	339	222	4	1	10.223	9.917	
2023	-	615.182	-	87.817	-	14.350	-	2.013	-	333	-	2	-	16.698	
Anderung 2022 / 2023:		36,0%		131,2%		72,6%		46,1%		50,2%		90,5%		68,4%	

Anmerkung: Seit 2023 erfolgt die Berechnung der Lärmzonen auf Basis von Cnossos-AT (Lärmbewertungsmethode für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021). Bei der verwendeten Software (Soundplan 8.2) handelt es sich um ein in Europa anerkanntes Schallausbreitungsprogramm. Für Vergleichszwecke wurden die AzB-Lärmzonen der Jahre 2019 bis 2022 rückwirkend mit Cnossos-AT nachgerechnet und sind in dieser Tabelle dargestellt. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2016.

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2017–2023

Nacht-LEQ-Klassen (Bevölkerung aus 2016)															
Beobachtungszone					relevante Zonen entsprechend Vereinbarungen										
Jahr	40.0 - 44.9		45.0 - 49.9		50.0 - 53.9		54.0 - 56.9		57.0 - 59.9		>= 60.0		Summe		
Berechnungs Vorschrift	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	Berechnung: AzB	Berechnung: Cnossos-AT	
2017	38.493		7.419		899		176		91		1			1.167	
2018	46.234		12.600		921		197		111		6			1.235	
2019	48.688	68.134	16.145	22.371	1.176	2.443	206	157	123	86	12	1	1.517	2.689	
2020	21.796	27.446	7.870	10.406	640	430	231	104	44	7	0	0	915	541	
2021	35.025	39.642	5.326	9.097	720	982	165	133	56	27	0	0	940	1.142	
2022	42.569	55.853	11.887	15.441	988	1.633	203	155	123	84	11	0	1.325	1.871	
2023	-	75.206	-	18.953	-	3.632	-	143	-	17	-	1	-	3.793	
Anderung 2021 / 2022:		34,7%		22,7%		122,4%		-7,5%		-79,7%		-		102,7%	

Anmerkung: Seit 2023 erfolgt die Berechnung der Lärmzonen auf Basis von Cnossos-AT (Lärmbewertungsmethode für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021). Bei der verwendeten Software (Soundplan 8.2) handelt es sich um ein in Europa anerkanntes Schallausbreitungsprogramm. Für Vergleichszwecke wurden die AzB-Lärmzonen der Jahre 2019 bis 2022 rückwirkend mit Cnossos-AT nachgerechnet und sind in dieser Tabelle dargestellt. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2016.

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.16: IFR-FLUGBEWEGUNGEN IN DEN 90 STÄRKSTEN TAGEN MIT WESTWIND UND DEN 45 STÄRKSTEN TAGEN MIT SÜDWIND – VERGLEICH 2022/2023

IFR Flugbewegungen Ostwind				IFR Flugbewegungen Westwind			
ABSOLUT	2022 (6vM)	2023 (6vM)	DIFFERENZ	ABSOLUT	2022 (6vM)	2023 (6vM)	DIFFERENZ
LANDUNGEN				LANDUNGEN			
Piste 11	7.113	9.877	2.764	Piste 29	9.507	9.232	-275
Piste 16	14.277	19.615	5.338	Piste 34	29.901	28.068	-1.833
GESAMT	21.390	29.492	8.102	GESAMT	39.408	37.300	-2.108
STARTS				STARTS			
DEP 11	1.161	1.210	49	Piste 29	44.979	45.000	21
DEP 16	9.927	15.378	5.451	Piste 34	4.726	5.210	484
GESAMT	11.088	16.588	5.500	GESAMT	49.705	50.210	505
IFR Flugbewegungen Ostwind				IFR Flugbewegungen Westwind			
IN PROZENT	2022 (6vM)	2023 (6vM)	DIFFERENZ	IN PROZENT	2022 (6vM)	2023 (6vM)	DIFFERENZ
LANDUNGEN				LANDUNGEN			
Piste 11	33,3%	33,5%		Piste 29	24,1%	24,8%	
Piste 16	66,7%	66,5%		Piste 34	75,9%	75,2%	
GESAMT	100,0%	100,0%		GESAMT	100,0%	100,0%	
STARTS				STARTS			
DEP 11	10,5%	7,3%		Piste 29	90,5%	89,6%	
DEP 16	89,5%	92,7%		Piste 34	9,5%	10,4%	
GESAMT	100,0%	100,0%		GESAMT	100,0%	100,0%	

Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.17: VERGLEICH LEQ-MESSUNG UND LEQ-RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2023 (TAG/NACHT)

Tages-Leq (in dB) 2023 (6vM)			
Messpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	48,9	52,0	3,1
Groß-Enzersdorf	54,1	54,8	0,7
Fischamend	32,6	44,4	11,8
Kleinneusiedl	53,7	56,3	2,6
Enzersdorf/Fischa	57,9	60,2	2,3
Schwadorf	55,8	60,2	4,4
Margarethen/Moos	62,4	62,9	0,5
Rauchenwarth	27,2	45,0	17,8
Zwölfaxing	-	55,8	-
Schwechat	57,0	57,1	0,1
Wien-Simmering	52,5	53,9	1,4
Himberg	44,2	49,4	5,2
Karlsdorf	43,2	48,0	4,8
Wien 23	43,8	46,3	2,5
Maria Lanzendorf	46,8	50,7	3,9

Tages-Leq (in dB) 2023 (12M)			
Messpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	48,7	51,3	2,6
Groß-Enzersdorf	53,6	54,2	0,6
Fischamend	33,0	43,8	10,8
Kleinneusiedl	54,7	56,9	2,2
Enzersdorf/Fischa	56,8	59,1	2,3
Schwadorf	54,7	59,2	4,5
Margarethen/Moos	62,0	62,4	0,4
Rauchenwarth	28,2	44,8	16,6
Zwölfaxing	-	55,3	-
Schwechat	55,8	56,0	0,2
Wien-Simmering	51,4	52,7	1,3
Himberg	44,5	49,4	4,9
Karlsdorf	42,7	47,0	4,3
Wien 23	43,1	46,0	2,9
Maria Lanzendorf	46,9	50,7	3,8

Nacht-Leq (in dB) 2023 (6vM)			
Messpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	45,4	48,0	2,6
Groß-Enzersdorf	49,6	50,9	1,3
Fischamend	35,3	41,0	5,7
Kleinneusiedl	57,8	59,0	1,2
Enzersdorf/Fischa	40,9	43,1	2,2
Schwadorf	38,6	42,1	3,5
Margarethen/Moos	40,8	42,0	1,2
Rauchenwarth	31,7	41,2	9,5
Zwölfaxing	-	45,7	-
Schwechat	38,8	39,6	0,8
Wien-Simmering	32,0	32,9	0,9
Himberg	28,4	39,1	10,7
Karlsdorf	40,3	42,8	2,5
Wien 23	15,5	24,2	8,7
Maria Lanzendorf	19,0	34,4	15,4

Nacht-Leq (in dB) 2023 (12M)			
Messpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	44,2	46,5	2,3
Groß-Enzersdorf	48,3	49,5	1,2
Fischamend	35,2	40,2	5,0
Kleinneusiedl	57,3	58,6	1,3
Enzersdorf/Fischa	38,7	41,4	2,7
Schwadorf	36,4	40,3	3,9
Margarethen/Moos	39,3	40,5	1,2
Rauchenwarth	32,4	40,6	8,2
Zwölfaxing	-	44,4	-
Schwechat	36,9	38,2	1,3
Wien-Simmering	29,1	31,0	1,9
Himberg	29,1	38,7	9,6
Karlsdorf	40,3	42,1	1,8
Wien 23	13,5	23,7	10,2
Maria Lanzendorf	16,2	33,9	17,7

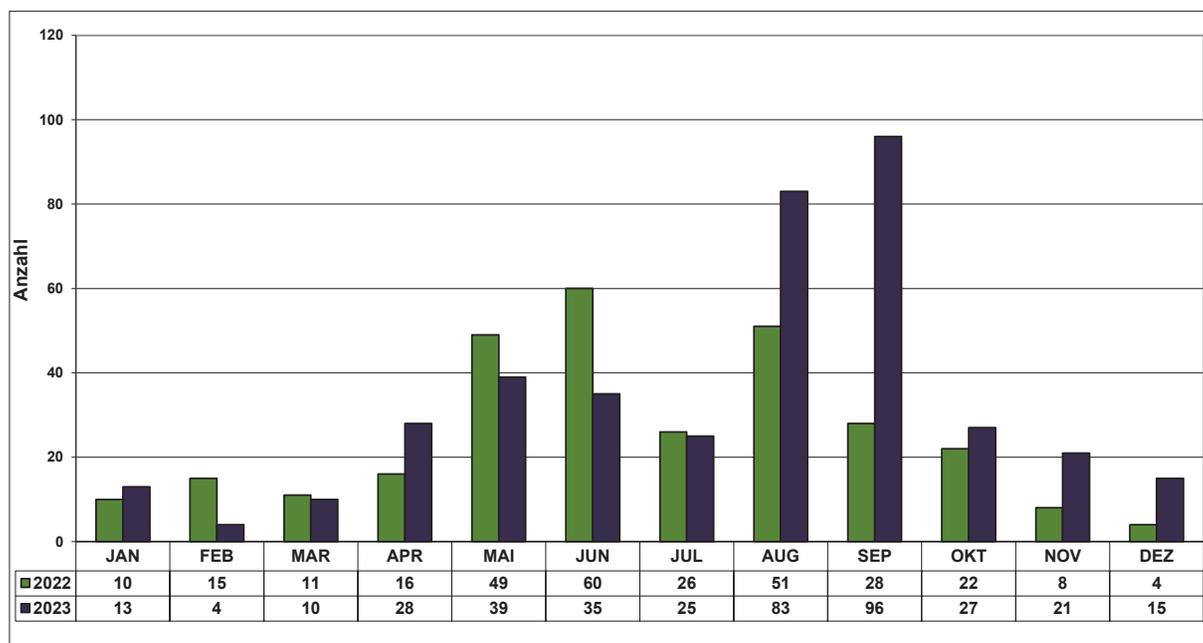
Anmerkung: Pegelangaben in dB, Berechnungsmethode Cnossos-AT, keine Messung in Zwölfaxing im Jahr 2023
 Quelle: FWAG (2024)

TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2022/2023

Region	Jahr 2022*	Jahr 2023*	Veränderung
GESAMT	983	1.412	429
Wien	683	1.016	333
NÖ + BGLD	290	377	87
anonym	10	19	9
Telefon	744	927	183
Web	225	467	242
Mailbox	0	0	0
weitergeleitete Mails	14	18	4
Schriftlich	0	0	0

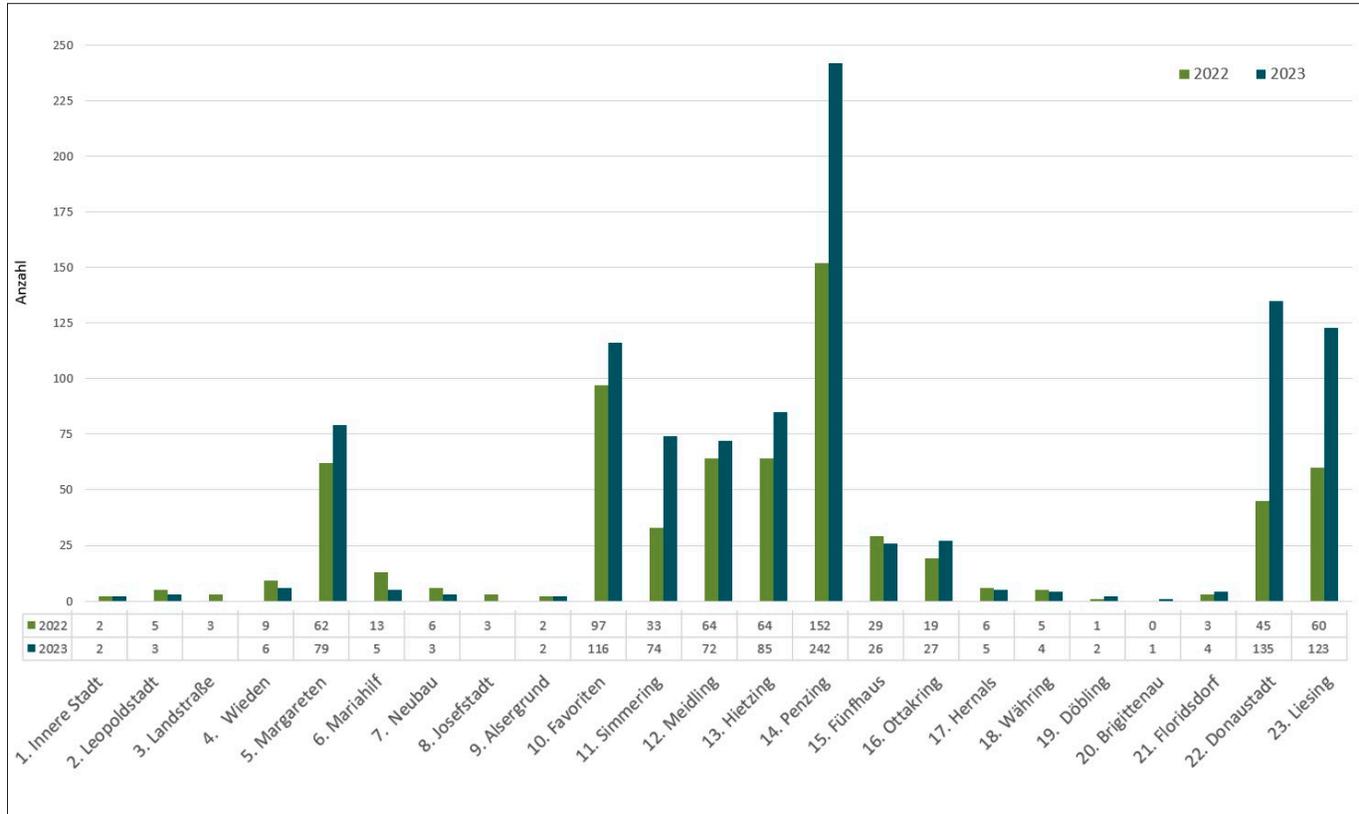
Quelle: FWAG (2024)

ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2022/2023



Quelle: FWAG (2024)

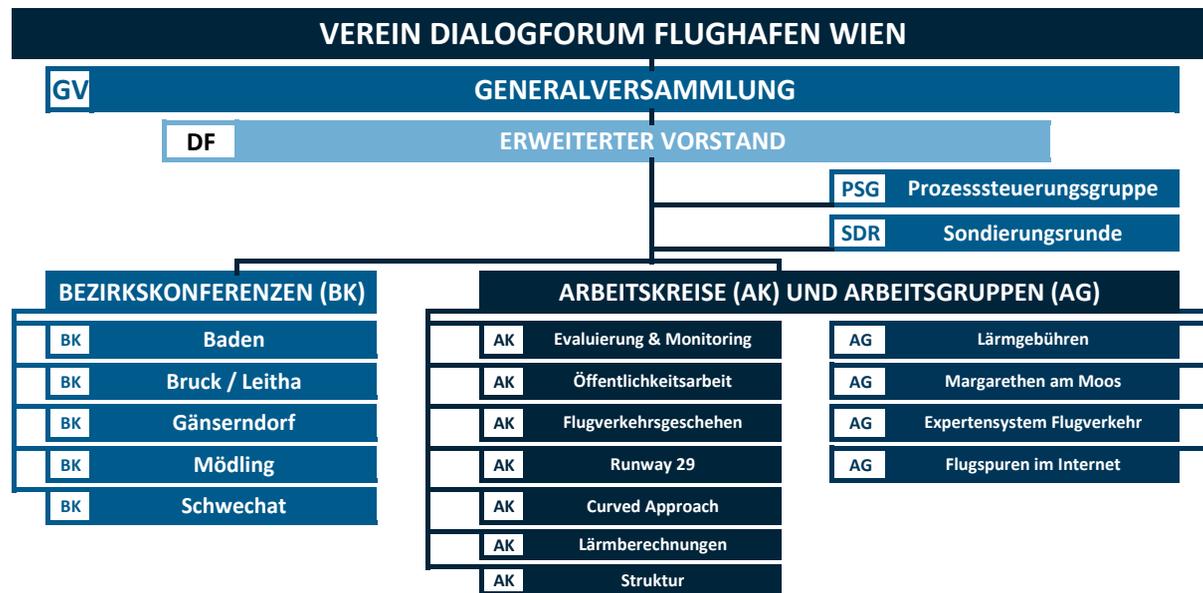
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2022/2023



Quelle: FWAG (2024)

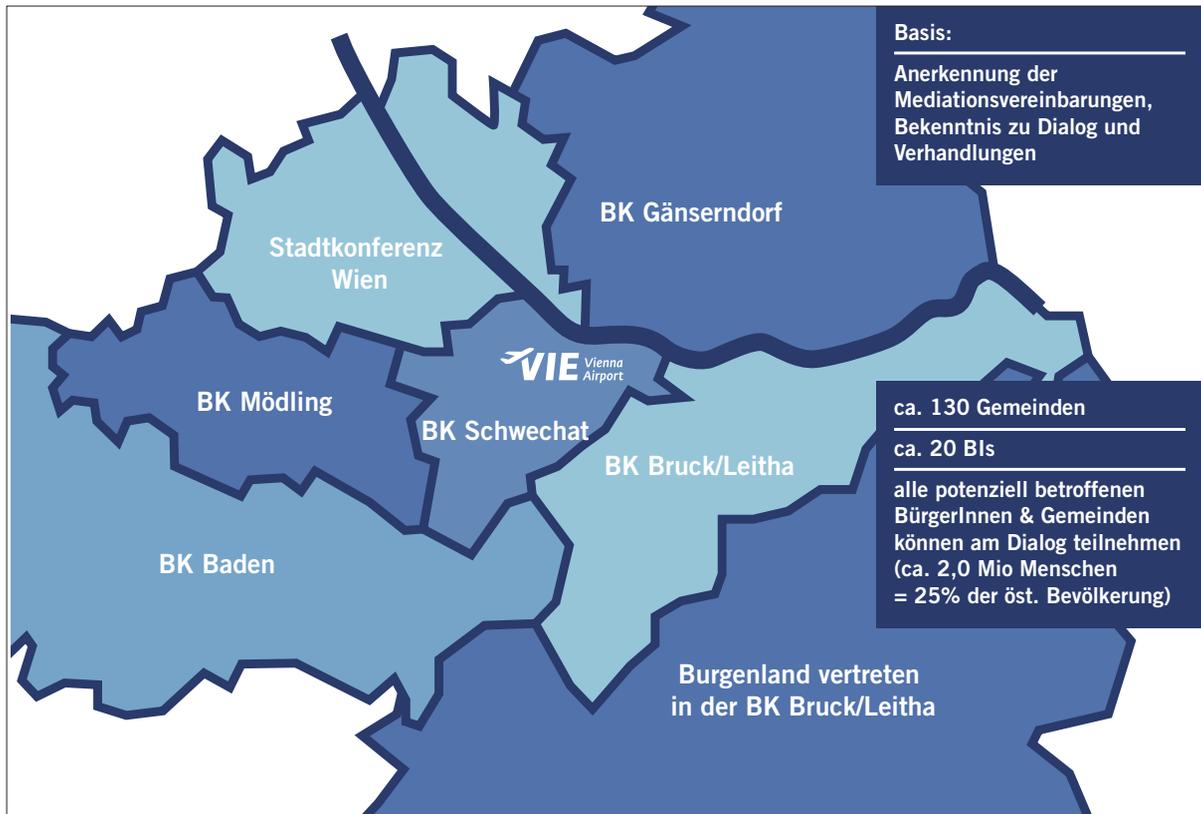
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN

ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2023



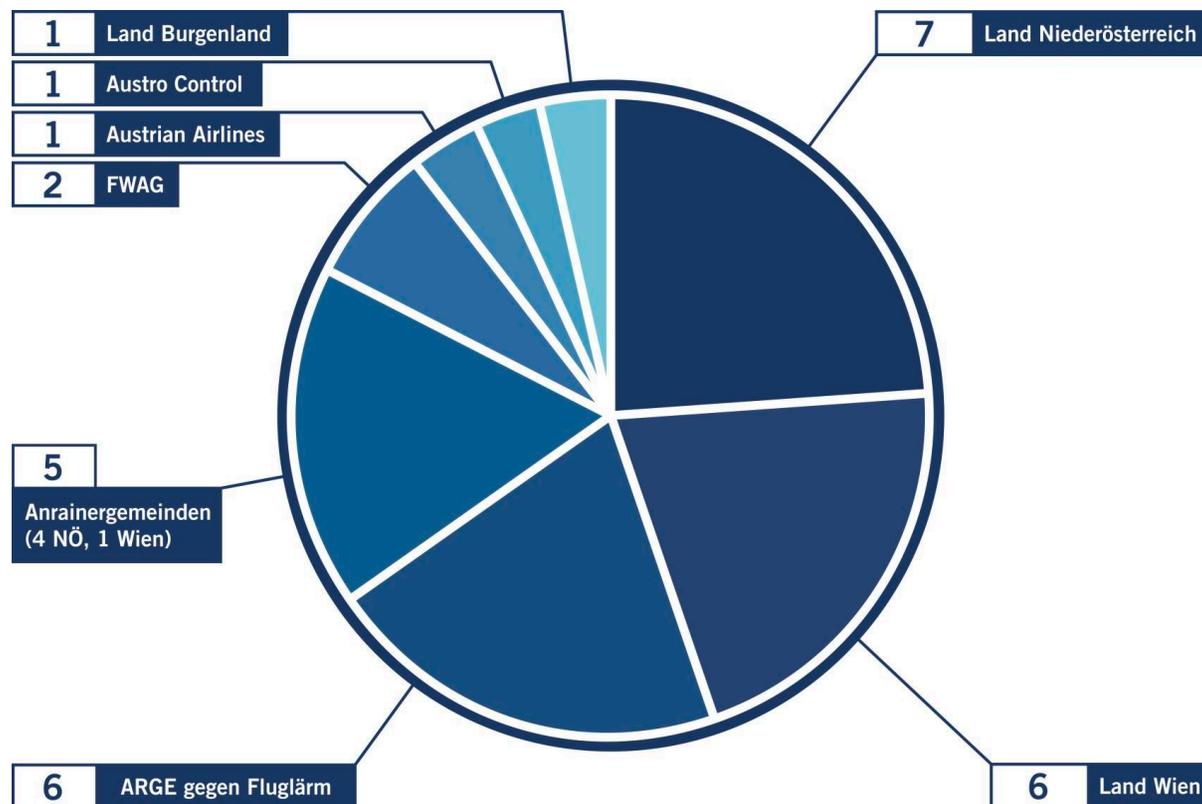
Quelle: Dialogforum (2024)

ABB. 5.02: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – BEZIRKSKONFERENZEN



Quelle: Dialogforum (2024)

ABB. 5.03: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – STIMMRECHTE



Quelle: Dialogforum (2024)

TAB. 5.01: SITZUNGSSTATISTIK DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2023

Sitzungstyp	Zahl	Sitzungsstunden	Teilnehmer ^{*)}	Arbeitsstunden
Bezirkskonferenz	10	42,0	128	538
Stadtkonferenz Wien	0	0,0	0	0
<i>Arbeitsausschusssitzungen / Sondersitzungen</i>	18	45,0	216	540
Arbeitskreissitzungen	14	42,0	236	708
<i>Arbeitsgruppensitzungen</i>	0	0,0	0	0
Dialogforumssitzungen	4	16,0	121	484
Generalversammlung	1	2,0	34	68
Berichtsjahr 2023 gesamt	47	147,0	735	2.299

Quelle: Dialogforum (2024)



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**

Instrumentenlandesystem

Bedeutung/Definition

Eine bodenseitige Funknavigationsanlage für exaktes Navigieren im Endanflug zur Landebahn. Besteht aus dem Landekurssender (definiert die verlängerte Pistenmittellinie), dem Gleitwegsender (definiert konstanten Anflugwinkel zum Aufsetzpunkt) und einem Entfernungsangabe-System.

Bemerkung

Abkürzung: ILS
International strikt genormt, wobei speziell die Steilheit des Gleitweges limitiert ist. Landekurssender 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 Prozentanzahl 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, Oktober 2024

Der Materialienband 2023 steht ebenso wie der Evaluierungsbericht 2023 auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) einer breiten Öffentlichkeit als Download im PDF-Format zur Verfügung.