

20. EVALUIERUNGSBERICHT 2024

Materialienband



KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2024	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 IM JAHR 2024.....	 37
ABB. 2.01: ACI-5-JAHRES-PASSAGIERPROGNOSE 2019/2028.....	38
ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2024	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 – 2000/2012–2024.....	40
TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2012–2024.....	40
TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2024	41
TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2024 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16)	42
TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2024 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34).....	43

ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2024 OSTWIND	44
ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2024 WESTWIND	44
ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2024 WINDSTILLE.....	45

KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN 46

TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2024 – ERFÜLLUNGSGRAD DER ATC-VEREINBARUNGEN	47
TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2024	47
TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE – DETAILANALYSE.....	48
TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2024 – GESAMTERGEBNIS STARTS.....	48
TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2024 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN.....	49
ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2024	49
TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2024	50
TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2023/2024.....	50
TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2011–2024	51
ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2020 UND 2024.....	51
ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR 2017–2024	52
ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2024	52
TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN.....	53
IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2017/2024	53
TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN – ENTWICKLUNG 2022–2024.....	53

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND 54

TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2024.....	55
TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ) NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2024.....	56
TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2024	57
TAB. 4.04: MESSPLAN 2024.....	58
TAB. 4.05: MESSPLAN 2025.....	59
TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2023/2024 TAG/NACHT	60
TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2012 – 2024.....	60
TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000/2012 – 2024.....	61
TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2023/2024 FÜR DAS GESAMTJAHR	61
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2024.....	62
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2024.....	63
KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI WESTWIND 2024	64

KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB BEI OSTWIND 2024	65
TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2023/2024	66
TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2023/2024	67
TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2023–2024	68
TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2023/2024	68
TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2019–2024	69
TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2019–2024	69
TAB. 4.16: VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN INNERHALB DER 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE AUFGETEILT NACH WESTWIND UND NACH OSTWIND IM JAHR 2024 GEGENÜBER 2023	70
TAB. 4.17: VERGLEICH MESSUNG - RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2024 (BZW. 12 MONATE)	71
TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2023/2024	72
ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2023/2024	72
ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2023/2024	73
ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2023/2024	73
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2023/2024	74
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN	75
ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2024	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 2024	78
KAPITEL 6 – GLOSSAR	79

KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2024

Die Dokumentation „Evaluierungsgrundlagen 2024“ stellt in weiterer Folge die Regeln und Vereinbarungen dar, die für die Steuerung des Flugverkehrs im Jahr 2024 maßgeblich waren, die als Basis für die Erstellung des Evaluierungsberichts für das Jahr 2024 dienten und zum Jahresende 2024 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 Sicherheitsanforderungen, bei besonderen Wetterverhältnissen und Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29.

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

1.3.3. Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich einen continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000 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. 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 Anforderungen die Transition-arrivals nur teilweise oder auch gar nicht freizugeben.

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

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

(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai

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

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

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

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

(Prot_AK Evaluierung_161122_endg_SNr59.doc, Top 5 d))

1.4. LANDUNGEN PISTE 29

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

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

1.4.2. Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich ein continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000 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. 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; Beschluss-text_L34&Sichtanflüge_07-05-2013.pdf, Pkt. 3. Teil 1 sowie Pkt. 4.1. und Pkt. 4.2)) – siehe dazu auch Pkt. 4.1.4.

1.5.13. Für den Landeanflug auf Piste 34 sind die in Blg./IV: eingezeichneten, standardisierten Anflug-routen („Transition-arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des continuous-descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die transition-arrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen 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 07:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, besondere Wetterverhältnisse bzw. Nicht-verfügbarkeit 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/ASBIP2C und der nach Süden verlängerten Mittellinie der Piste 16/34 auf der SID AGMIM2C/ASBIP2C bleiben. Ausgenommen sind Flüge aufgrund von Sicherheitserfordernissen und besonderen Wetterverhältnissen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.10. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. XIV. sowie Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung (des Berichtsjahres) im Materialienband des Evaluierungsberichts des Vereins Dialogforum Flughafen Wien für das jeweilige Berichtsjahr. Ab dem Jahr 2018 ist der Vergleich zwischen den Näherungswerten für das Jahr 2005 und der realen Befliegung der Abflugrouten aufgrund der Veränderungen nur mehr teilweise möglich (vgl. dazu auch Pkt. 2.1.), weshalb die Details zur Belegung der Abflugrouten für das jeweilige Berichtsjahr gesondert in der Tabelle 2.04 absolut und in Prozent ausgewiesen werden.

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

2.5. STARTS PISTE 34

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

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

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

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

2.5.3. Die Piste 34 wird für Starts zwischen 21:00 Uhr bis 07:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen

sind Sicherheitserfordernisse, die Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 und besondere Wetterbedingungen.
(Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ Version 27. Mai 2003 i.d.F.v. 15. Mai 2005, Kap. VI., Pkt. 5., Abs. e))

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

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

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

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

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

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

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

2.5.7. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. XIV. sowie Tabelle 2.04 – Pisten- und SID-Belegung (des Berichtsjahres) im Materialienband des Evaluierungsberichts des Verein Dialogforum Flughafen Wien für das jeweilige Berichtsjahr. Ab dem Jahr 2018 ist der Vergleich zwischen den Näherungswerten für das Jahr 2005 und der realen Befliegung der Abflugrouten aufgrund der Veränderungen nur mehr teilweise möglich (vgl. dazu auch Pkt. 2.1.), weshalb die Details zur Belegung der Abflugrouten für das jeweilige Berichtsjahr gesondert in der Tabelle 2.04 absolut und in Prozent ausgewiesen werden.

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

3. Abflugkorridore

3.1. BREITE DER KORRIDORE

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

ein weiteres Prozent aller Luftfahrzeuge mit jeweils 0,5 nm festgelegt.

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

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

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

3.2. LÄNGE DER KORRIDORE

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

(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 10.000 ft über dem Meeresspiegel betragen muss.

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

3.4. AUSNAHMEN

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

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

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

3.4.2. Die Austro Control kann täglich (insgesamt) bis zu 10 Flügen, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, gestatten, die vereinbarten Korridore bereits früher zu verlassen. Darüber hinaus sind weitere Abweichungen nur aus Sicherheitserfordernissen, die Abstandhaltung zwischen Luftfahrzeugen sowie besondere Wetterbedingungen – insbesondere Gewittersituationen – zulässig.

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

3.4. SICHTABFLÜGE

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

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

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

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

4. Sichtanflüge

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

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

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

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

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

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

4.1.4. Alle Sichtanflüge (Jets und Props), die in der Zeit von 0-24 Uhr aus dem Südosten, Osten und Norden auf die Piste 34 erfolgen, müssen spätestens bei einer Entfernung von fünf nautischen Meilen von der Piste auf der verlängerten Pistenmittellinie ausgerichtet sein.

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

4.1.5. Hinsichtlich der Sichtanflugstrecke auf Piste 16 wird vereinbart, dass über die Umsetzung der Sichtanflugstrecke neu verhandelt wird, wenn die dafür notwendigen Voraussetzungen gegeben sind. In diesem

Fall ist über Pkt. 1.3.5 neu zu verhandeln, wenn diese Vereinbarung der Umsetzung entgegensteht.

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

4.1.6. Von den Vereinbarungen zu den Punkten 4.1.2 und 4.1.3 sind Flüge aufgrund von 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. Bodenlärm

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

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

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

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

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

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

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

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

Um zu erreichen, dass bei möglichst vielen Landungen der Idle-reverse (Schubumkehr im Leerlauf, d.h. ohne zusätzlichen lärmverursachenden Schub) angewandt wird, wurde in die Aeronautical Information Publication aufgenommen, dass bei Landungen in Wien, soweit dies möglich ist, das Idle-revers-Prozedere angewandt

wird und dass in der Regel keine Anweisungen gegeben werden, die bewirken sollen, dass ein Luftfahrzeug durch stärkeres Bremsen mittels Umkehrschub die Piste schneller verlassen kann.

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

8. Ambulanzflüge

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

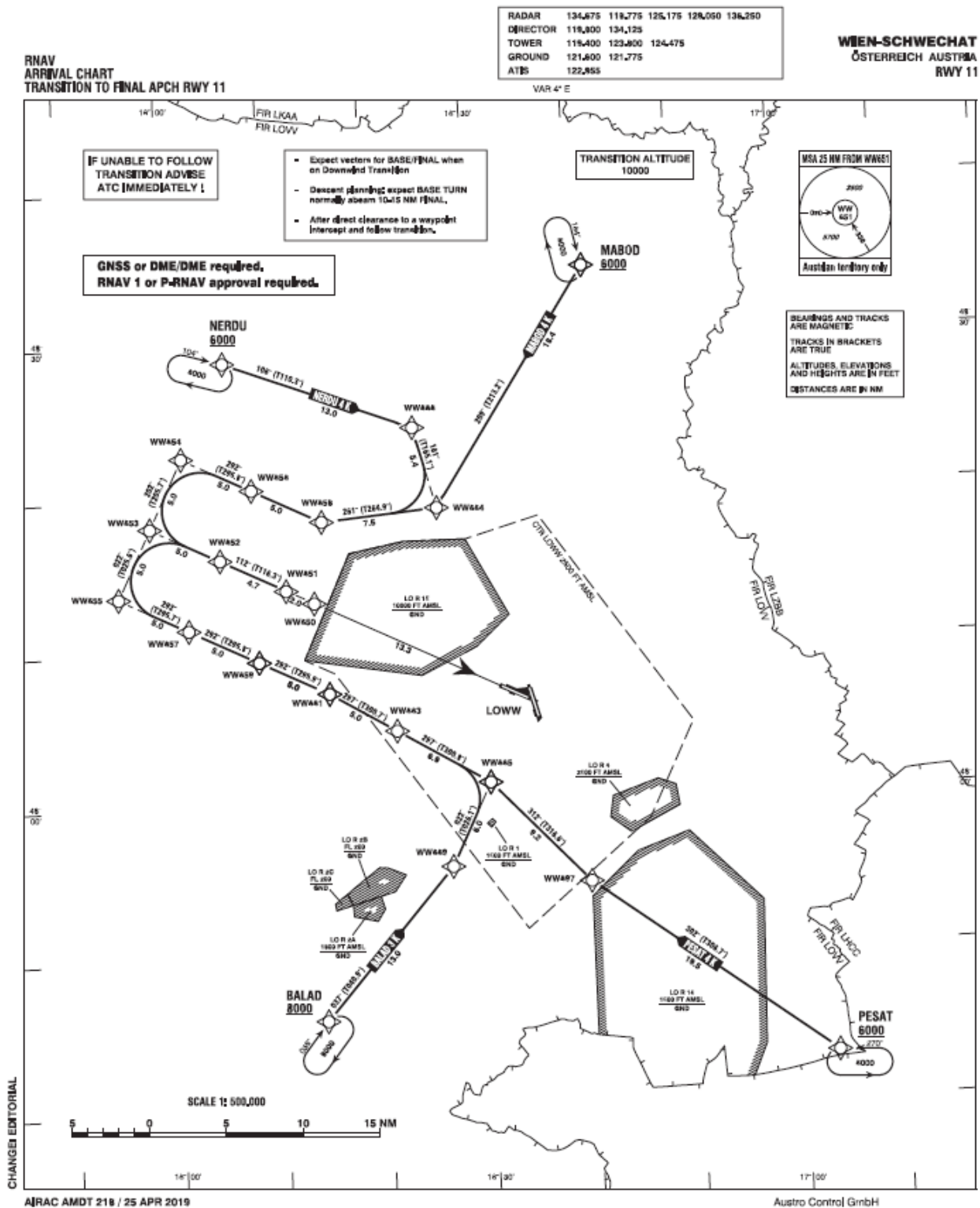
9.1. Unter dem Begriff „Sicherheitserfordernisse“ werden Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Luftraumes (Felixdorf Gunfiring, ...), Luftfahrtveranstaltungen (Airshows, ...), Einsatzflüge des Militärs und/oder der Polizei, kurzfristig notwendige Anweisungen um Abstände zwischen Luftfahrzeugen sicher 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

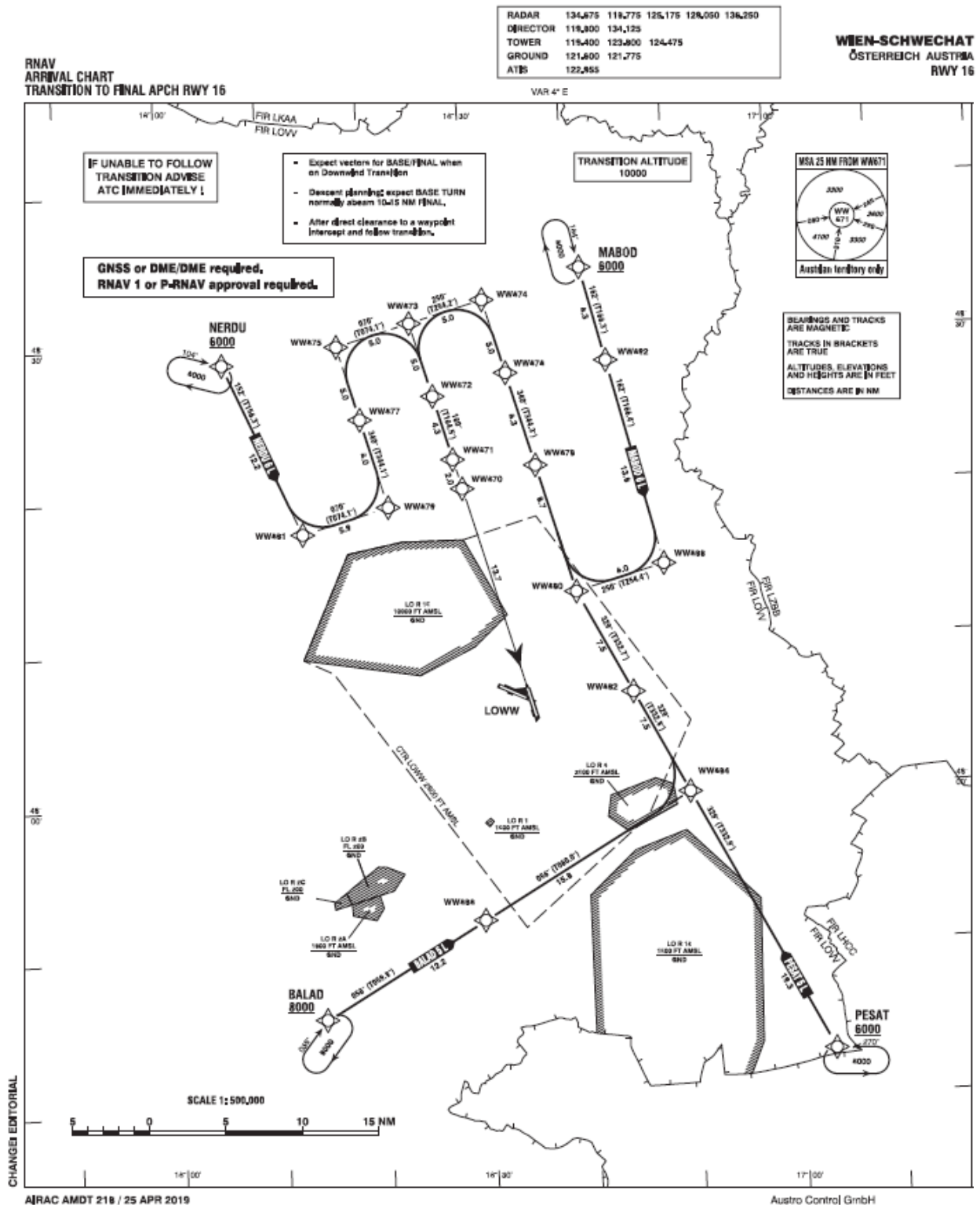


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE II: Transition-Arrivals Piste 16

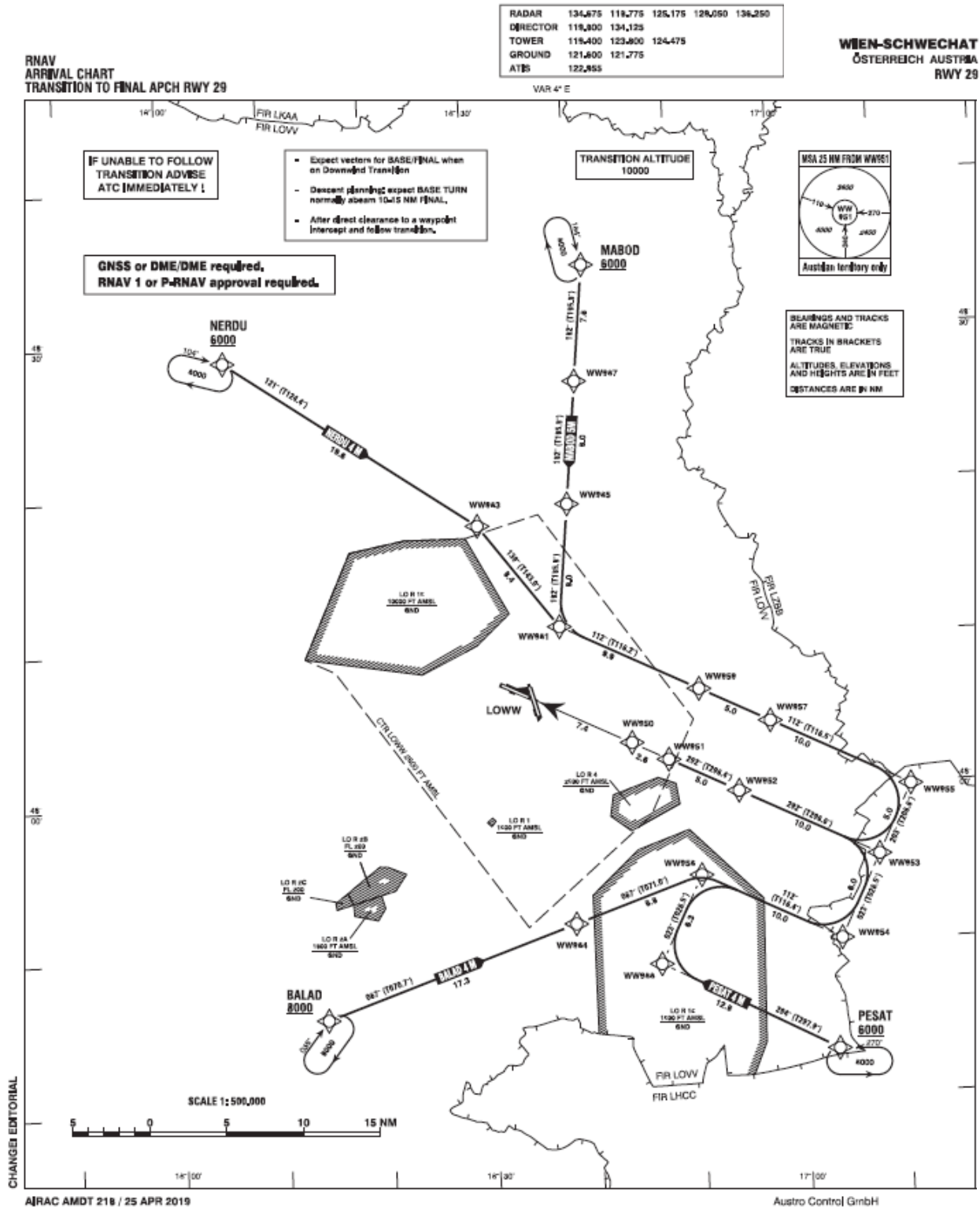


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE III: Transition-Arrivals Piste 29

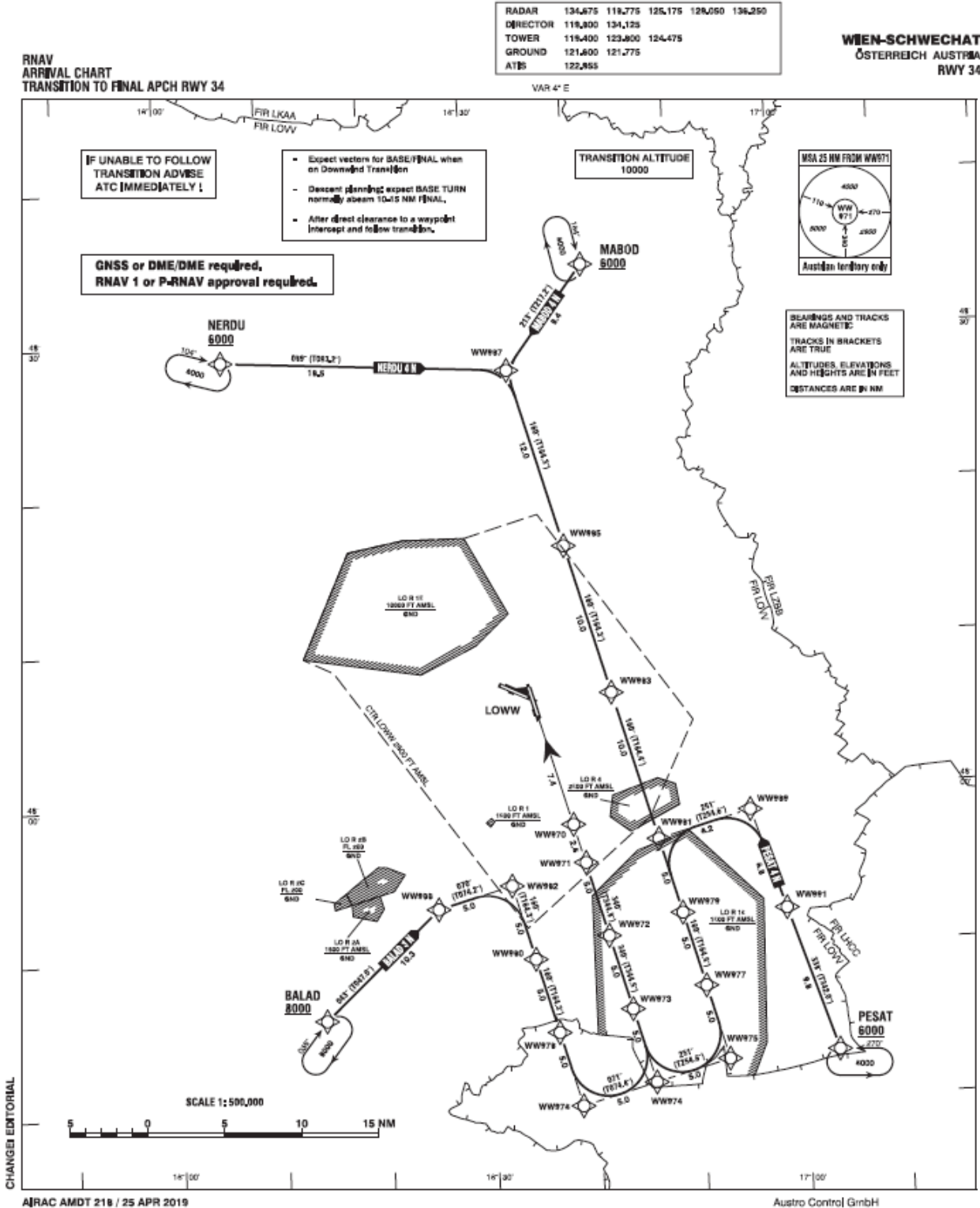


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE IV: Transition-Arrivals Piste 34

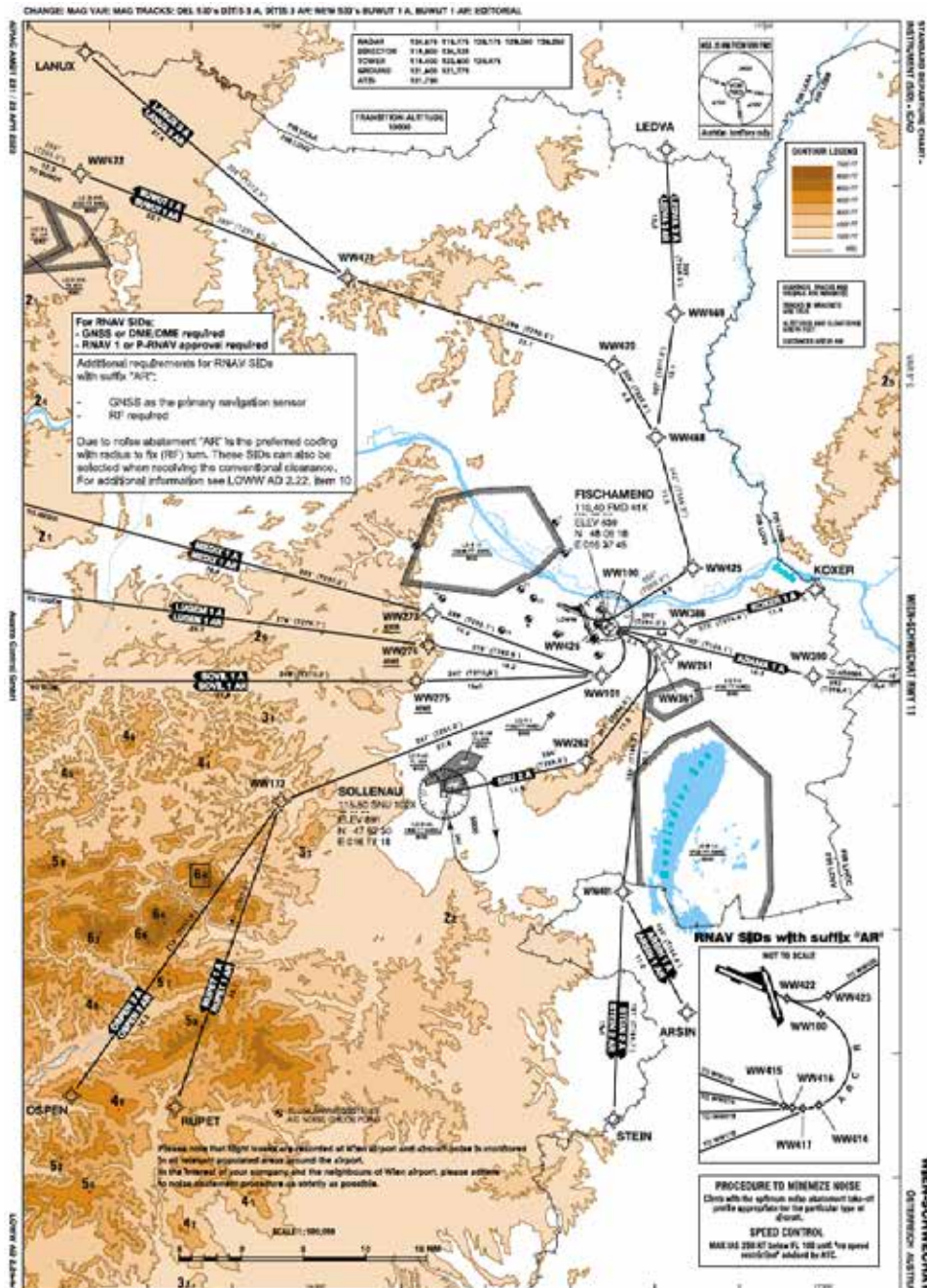


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE V: Abflugstrecken Piste 11 TAG

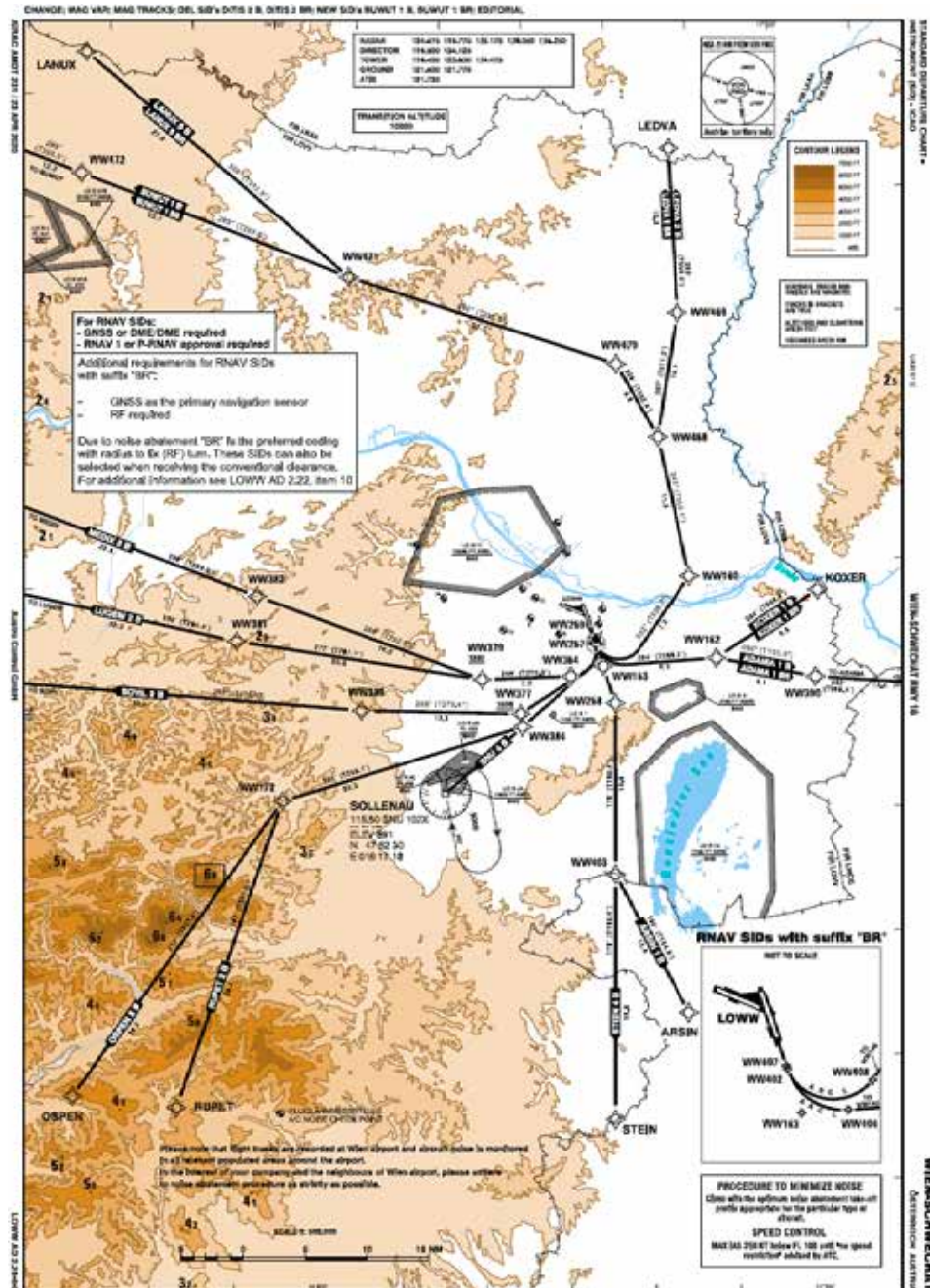


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE VI: Abflugstrecken Piste 16 TAG

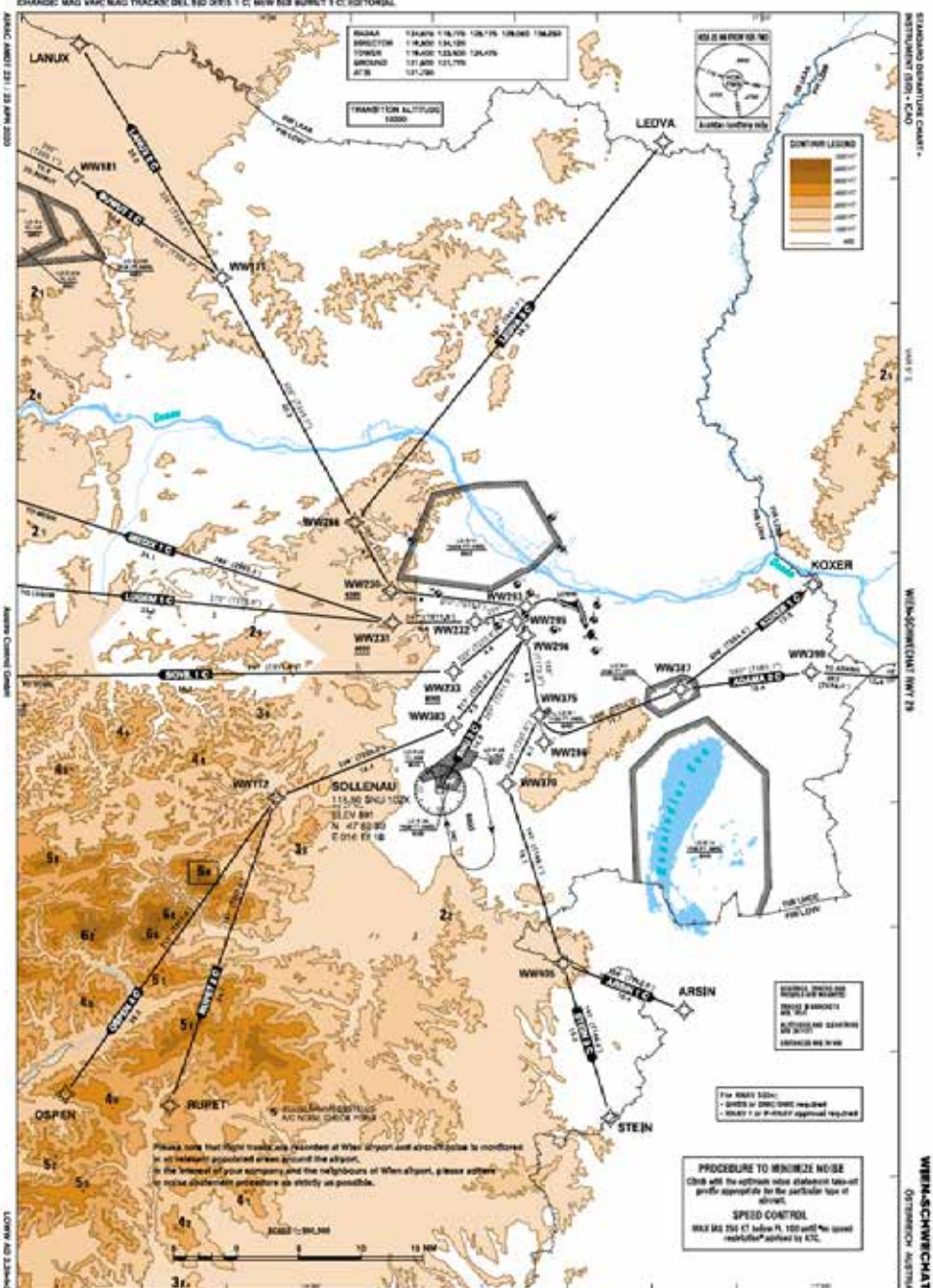


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE VII: Abflugstrecken Piste 29 TAG

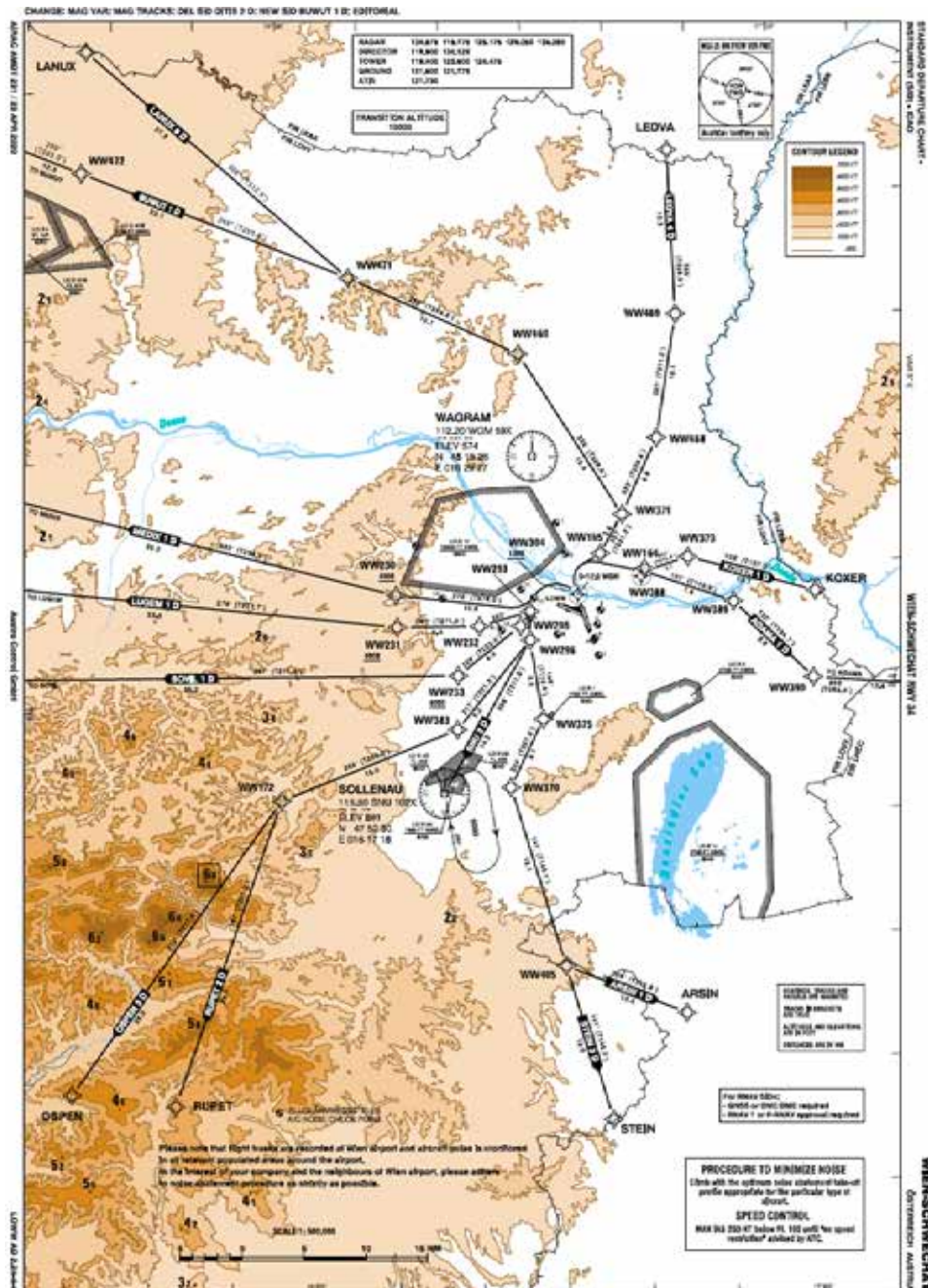


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE VIII: Abflugstrecken Piste 34 TAG

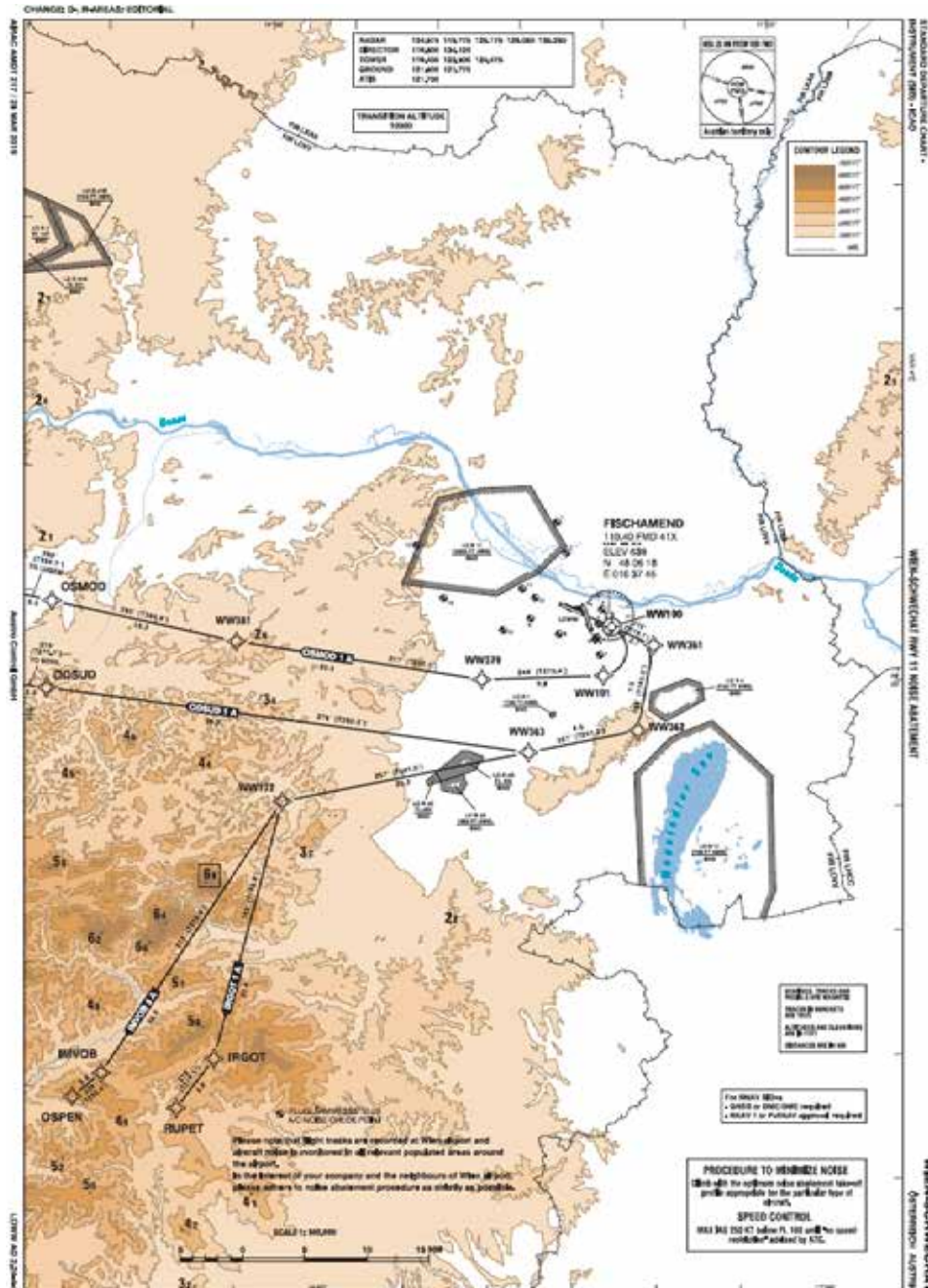


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2025)

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

BEILAGE IX: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

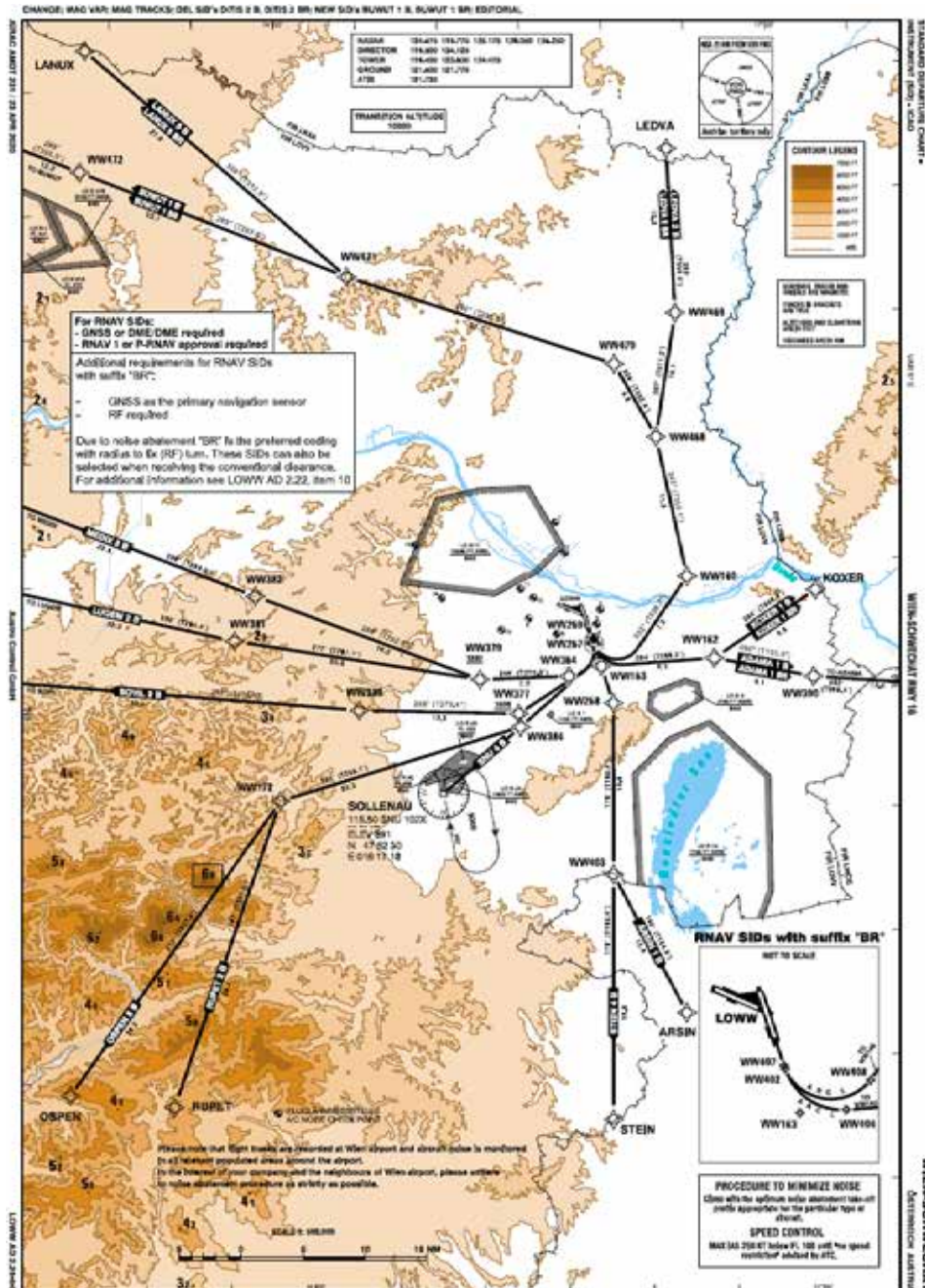
Quelle: ACG (2025)

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

Anmerkung: Tagflugrouten, die auch als Nachtflugstrecken bei Starts von Piste 11 genutzt werden siehe Beilage V. **Nachtflugregelung:** Grundsätzlich gilt, dass alle Starts zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr über

Piste 11 (SO-Wind) bzw. Piste 29 (Westwind und Windstille) erfolgen. Nur bei Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 wird die Piste 16/34 genutzt (Schneeräumung, Pistensperren).

BEILAGE X: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

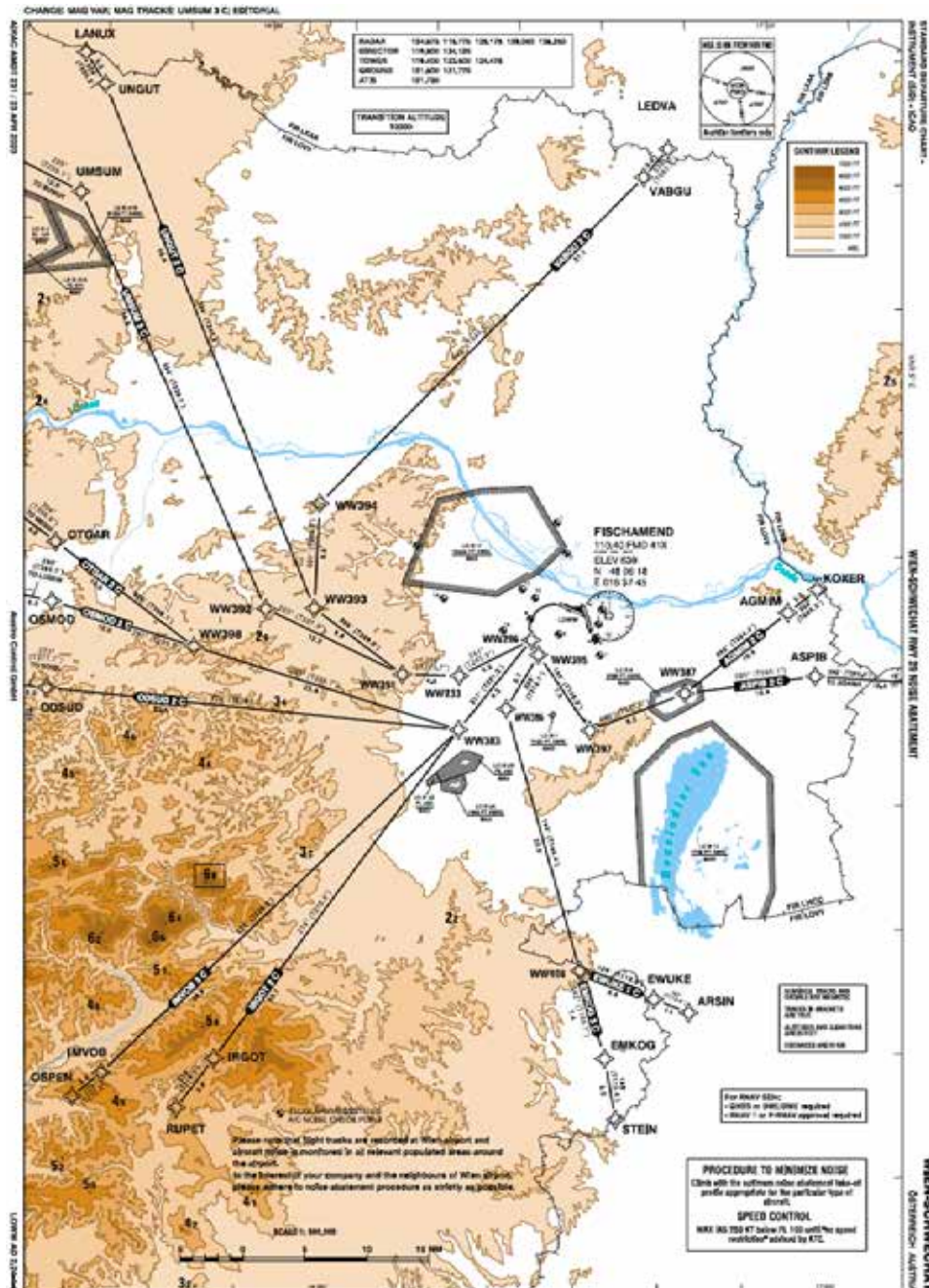
Quelle: ACG (2025)

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

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

wird die Piste 16/34 genutzt (Schneeräumung, Pisten-sperren).

BEILAGE XI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

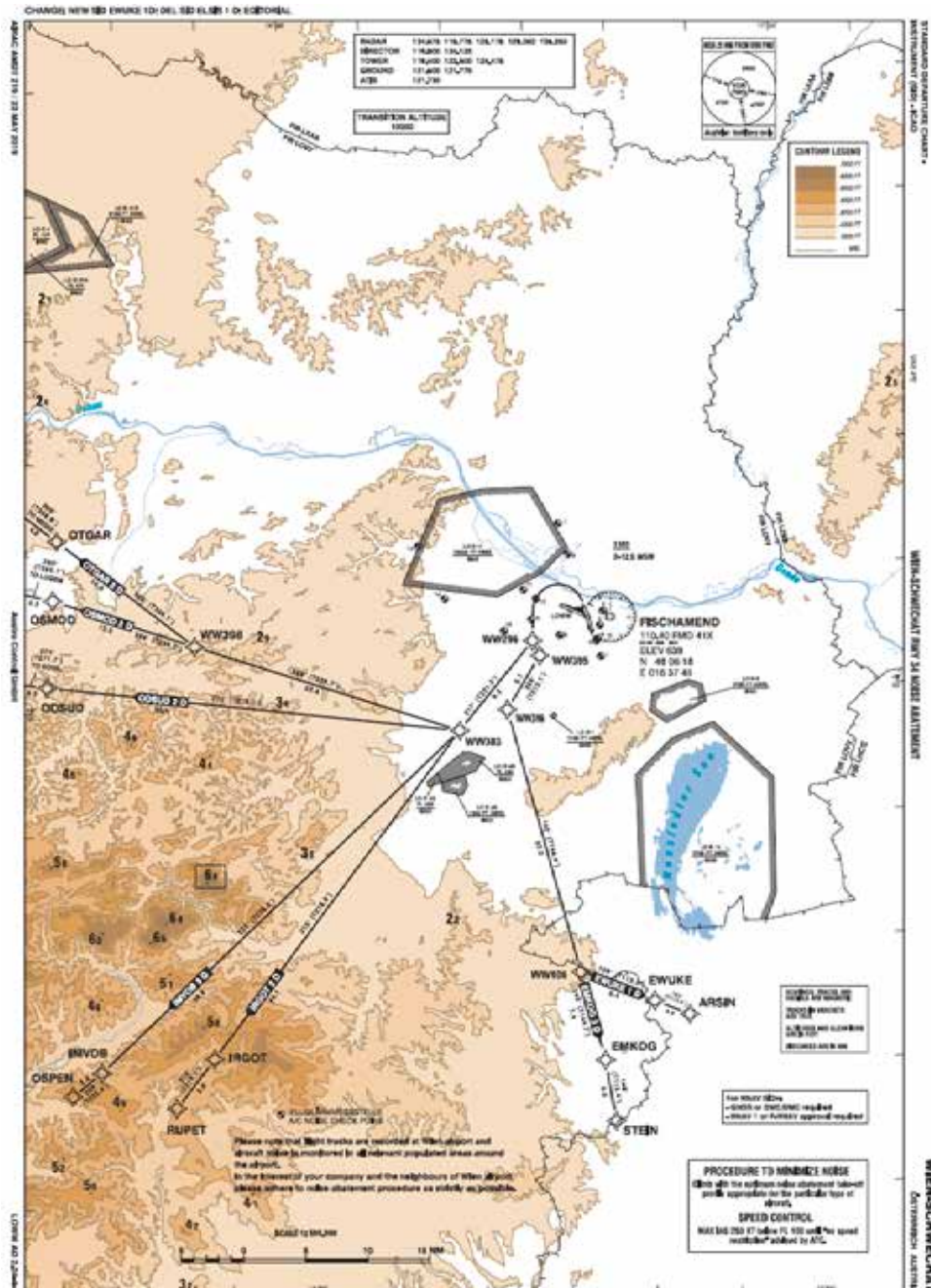
Quelle: ACG (2025)

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

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

wird die Piste 16/34 genutzt (Schneeräumung, Pisten-sperren).

BEILAGE XII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34 NACHT



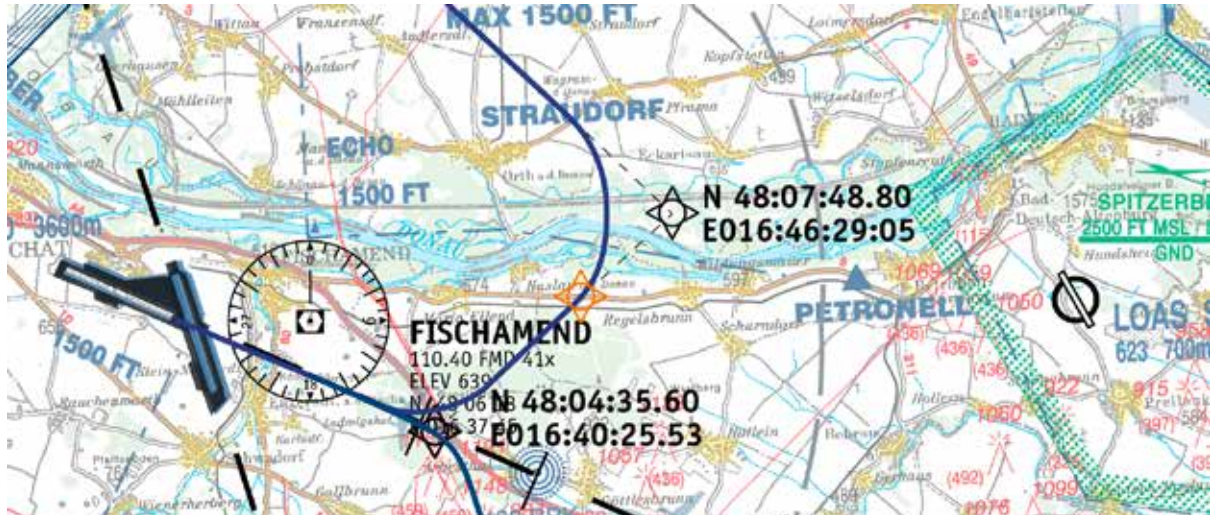
Koordinatenformat: WGS84, Quelle: ACG (2025)

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, Pistensperren).

BEILAGE XIII: WAY-POINT SICHTANFLUGSTRECKE PISTE 29



Quelle: FWAG (2025)

BEILAGE XIV: SID-BELEGUNG

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

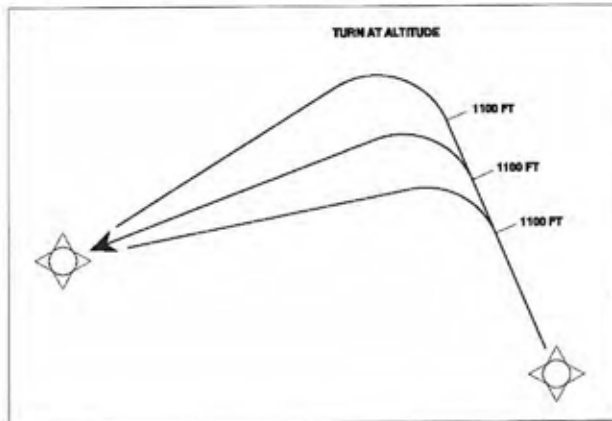
Abflugrouten		2003	2005	2016	2017
Piste 11	LANUX1A/ KOVEL1A/ DITIS1A/ WGM1A	0,9%	0,9%	0,2%	0,3%
	MOTIX1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	LUGIM1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
	SITNI3A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	OSPEN1A/ UMBIL2A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	SNU2A	0,6%	0,6%	0,3%	0,7%
	SASAL1A/ STEIN1A	0,5%	0,5%	0,2%	0,0%
	ABL0M2A/KOXAR1A/ ADAMA1A	0,6%	0,6%	0,3%	0,4%
	MIKOV2A / LEDVA1A	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Piste 16	LANUX4B/ KOVEL4B/ DITIS1B/ WGM7B	3,5%	3,5%	3,9%	3,0%
	MOTIX3B	3,1%	3,1%	1,4%	1,3%
	LUGIM3B	1,5%	1,5%	1,0%	0,9%
	SITNI5B	4,5%	4,5%	2,5%	2,2%
	OSPEN3B/ UMBIL4B	3,7%	3,7%	2,6%	2,0%
	SNU4B	0,3%	0,3%	0,3%	0,0%
	SASAL3B/ STEIN3B	3,3%	3,3%	3,6%	2,8%
	ABL0M5B/ KOXAR1B/ ADAMA1B	2,0%	2,0%	4,9%	4,2%
	MIKOV4B / LEDVA1B	0,1%	0,1%	0,7%	0,7%
Piste 29	LANUX2C/ KOVEL2C/ DITIS1C	11,4%	6,9%	9,7%	9,0%
	MIKOV4C / LEDVA3C	0,1%	0,1%	0,7%	0,9%
	MOTIX1C	8,3%	8,3%	4,2%	4,8%
	LUGIM1C	4,4%	4,4%	3,7%	4,4%
	SITNI6C/ SITNI4X	13,3%	13,3%	10,4%	10,3%
	OSPEN2C/ UMBIL4C	11,5%	11,5%	10,8%	9,7%
	SNU2C	4,3%	4,3%	7,7%	12,5%
	SASAL2C/ STEIN2C	4,9%	9,0%	12,5%	11,3%
	ABL0M3C/ KOXAR1C/ ADAMA1C	2,7%	2,7%	5,1%	4,4%
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 (2025)

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 2024 sind in Tabelle 2.04 – Piste- und SID-Belegung 2024 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)

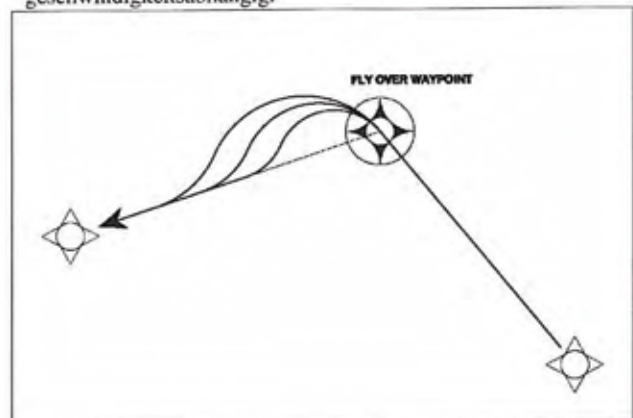
Betrifft: FMS/RNAV Verfahren; Informationen über Fragen der Verfahrensplanung hinsichtlich Limitierungen/Einschränkungen in Bezug auf die Codierbarkeit im ARINC 424 Format für die Flight Management Systeme.

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:

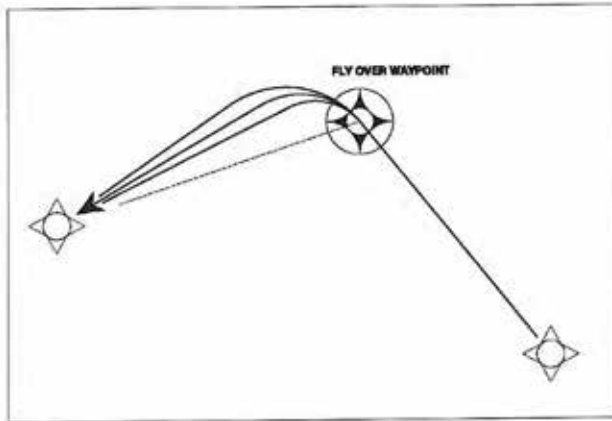
Der Kurvenflug wird vom FMS beim Passieren des Waypoints so eingeleitet, dass die Maschine auf dem nächsten nominellen Track ausrollt. Der Radius des Kurvenfluges ist geschwindigkeitsabhängig.



Bellage zum Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ 27. Mai 2003

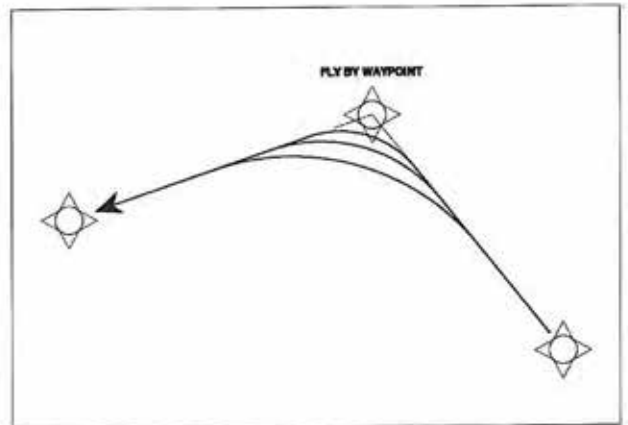
2.2) ARINC 424 Codierung als „DF“ Leg (Direct to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

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 verlaubarten 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 beflogen werden. Erfolgt dies nicht, muss sich die ACG dafür nicht rechtfertigen.

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

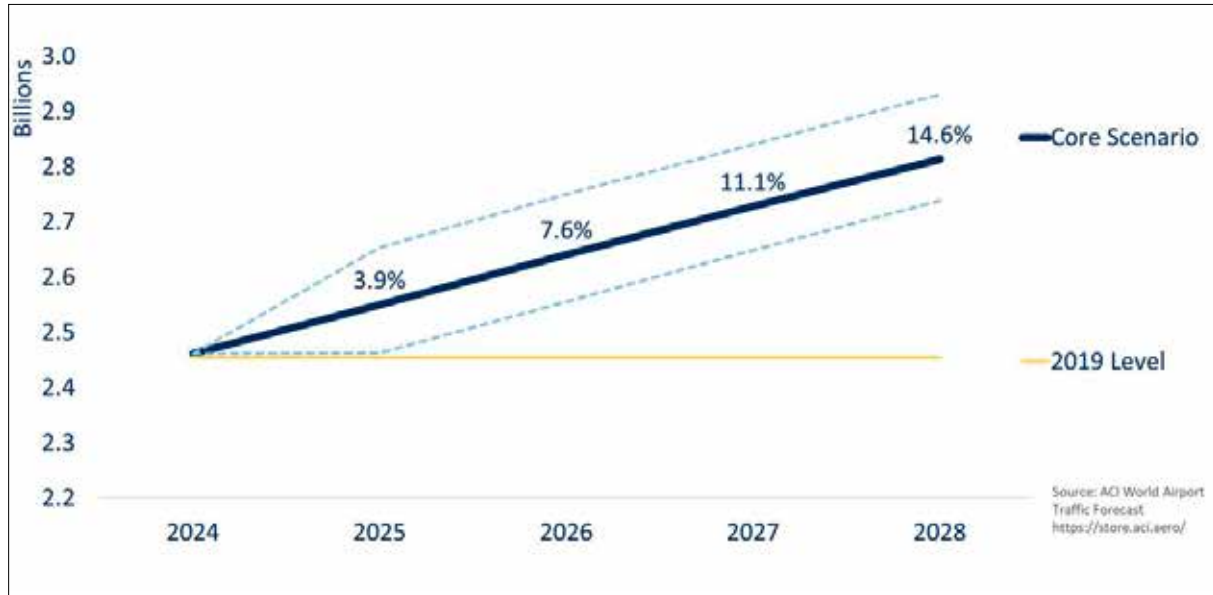
STARTS PISTE 29

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

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

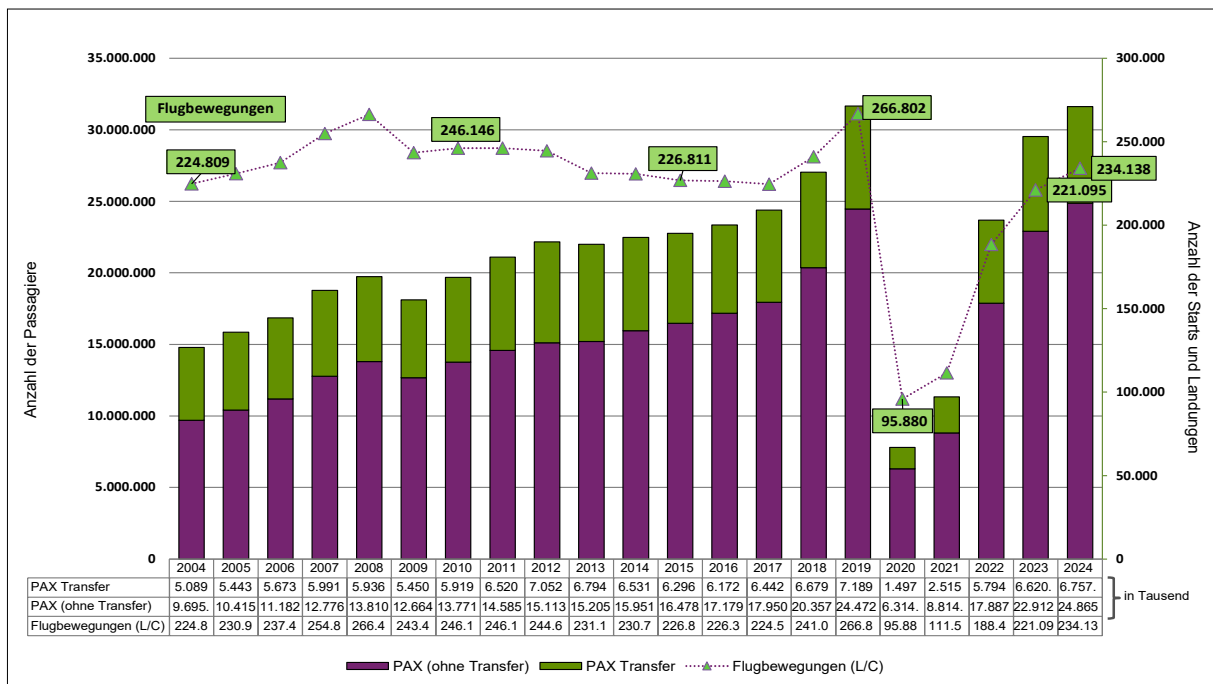
KAPITEL 2 – FLUGVERKEHR NATIONAL/INTERNATIONAL IM JAHR 2024

ABB. 2.01: ACI-5-JAHRES-PASSAGIERPROGNOSE 2019/2028



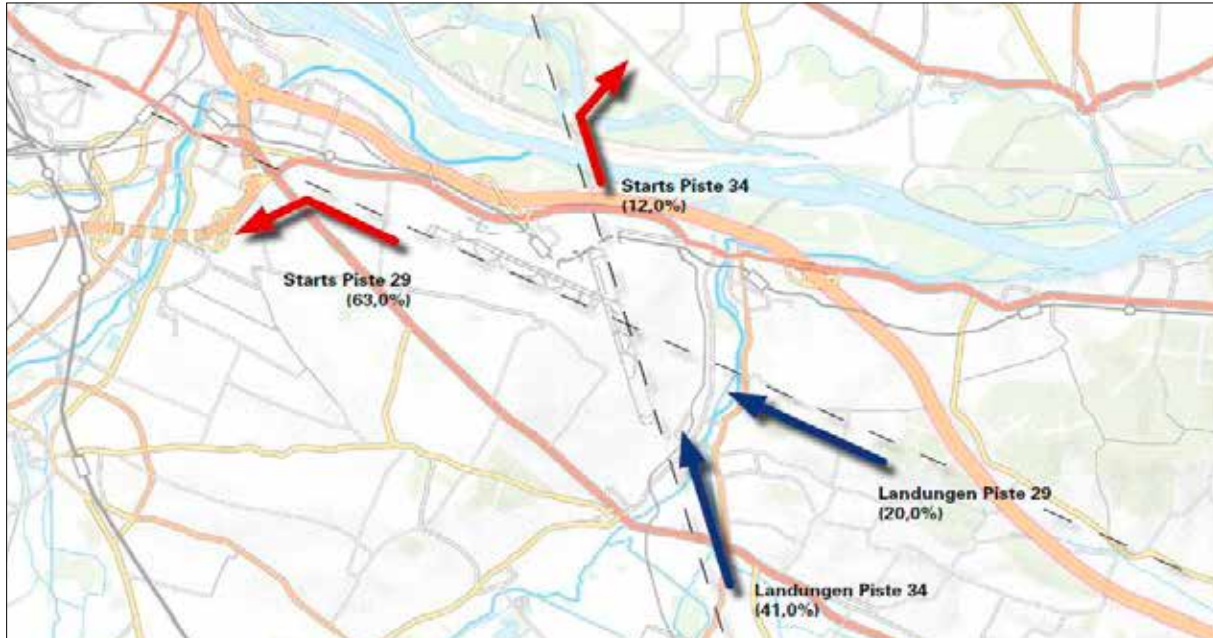
Quelle: ACI-Europe/FWAG (2025)

ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2024



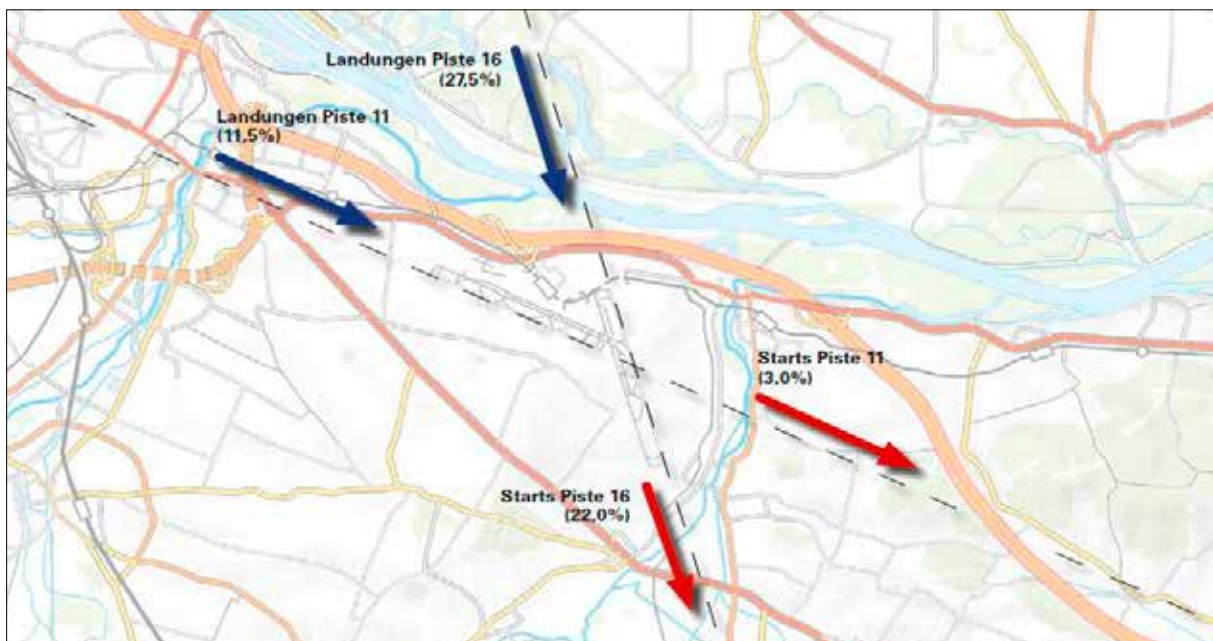
Quelle: FWAG (2025)

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: FWAG (2025)

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: FWAG (2025)

TAB. 2.01: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000/2012–2024

Flugbewe- gungen L/C	TAG 06:00 - 22:00													
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Landungen														
Piste 11	14.061	12.801	13.736	16.600	13.894	12.215	10.963	18.964	19.302	4.498	6.333	11.853	13.358	19.284
Piste 29	12.858	9.375	10.227	31.570	8.387	6.066	7.564	6.839	7.778	5.817	6.976	7.876	9.525	9.366
Piste 16	22.923	31.437	26.147	8.155	28.403	29.583	25.929	27.309	30.077	14.625	10.921	20.517	26.389	26.381
Piste 34	35.481	58.423	54.826	48.006	52.027	54.801	57.942	55.691	61.467	17.812	25.166	42.225	47.707	47.938
Starts														
Piste 11	4.559	827	1.921	1.350	1.497	1.046	1.069	2.167	1.664	843	644	1.264	935	1.540
Piste 29	62.392	79.021	73.262	25.710	68.141	68.435	68.973	68.405	83.369	30.120	33.329	62.080	73.273	68.042
Piste 16	21.553	21.133	20.114	69.578	22.059	21.486	17.976	26.462	27.584	9.989	10.755	16.802	21.066	29.440
Piste 34	428	15.066	13.794	12.269	15.591	16.186	17.344	15.157	12.103	4.169	6.282	7.277	8.567	9.622
GESAMT TAG	174.255	228.083	214.027	213.238	209.999	209.818	207.760	220.994	243.344	87.873	100.406	169.894	200.820	211.613

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2012–2024

Flugbewe- gungen L/C	NACHT 22:00 - 06:00													
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Landungen														
Piste 11	334	24	326	34	3	1	0	1	18	0	4	1	14	23
Piste 29	5.553	7.700	7.944	7.484	7.121	6.118	7.400	8.050	9.734	3.453	4.710	8.069	9.149	8.354
Piste 16	1.894	2.391	1.937	3.331	3.415	3.272	2.434	3.557	4.780	1.725	1.521	3.431	4.326	5.665
Piste 34	135	179	444	209	151	1.145	54	93	247	5	145	235	78	62
Starts														
Piste 11	816	400	847	893	842	518	727	1.124	940	501	539	737	616	1.187
Piste 29	3.258	5.523	5.334	5.365	5.091	4.225	6.098	6.979	7.414	2.317	4.120	5.770	5.941	6.782
Piste 16	150	238	79	129	107	608	92	122	207	13	32	135	138	427
Piste 34	77	109	240	98	79	686	3	83	114	1	88	133	7	25
GESAMT NACHT	12.217	16.564	17.151	17.543	16.809	16.573	16.808	20.009	23.454	8.015	11.159	18.511	20.269	22.525

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2024

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN						
Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert)	01.01.-31.12.2024				Jahres- zielwert	Differenz Ist/Soll*)
	TAG	ABEND	NACHT	SUMME		
	06:00-19:00h	19:00-22:00h	22:00-06:00h	IST	SOLL	
Landungen						
Piste 11	14,5%	2,3%	0,0%	16,8%	11,5%	-5,3%
Piste 29	4,7%	3,2%	7,0%	14,8%	20,0%	5,2%
Piste 16	16,1%	6,2%	4,7%	27,0%	27,5%	0,5%
Piste 34	35,3%	6,0%	0,1%	41,3%	41,0%	-0,3%
Summe ARR	70,6%	17,7%	11,8%	100,0%	100,0%	
Starts						
Piste 11	1,0%	0,6%	1,0%	2,6%	3,0%	0,4%
Piste 29	48,1%	10,3%	5,6%	64,0%	63,0%	-1,0%
Piste 16	22,1%	2,9%	0,3%	25,4%	22,0%	-3,4%
Piste 34	7,6%	0,5%	0,0%	8,1%	12,0%	3,9%
Summe DEP	78,8%	14,2%	7,0%	100,0%	100,0%	
Gesamtsumme	74,7%	15,9%	9,4%	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.-31.12.2024			
	TAG	ABEND	NACHT	SUMME
	06:00-19:00h	19:00-22:00h	22:00-06:00h	IST
Landungen				
Piste 11	18.004	2.828	28	20.860
Piste 29	5.812	3.957	8.625	18.394
Piste 16	19.955	7.694	5.848	33.497
Piste 34	43.732	7.431	67	51.230
Summe ARR	87.503	21.910	14.568	123.981
Starts				
Piste 11	1.239	698	1.237	3.174
Piste 29	59.590	12.737	6.989	79.316
Piste 16	27.413	3.600	431	31.444
Piste 34	9.439	576	27	10.042
Summe DEP	97.681	17.611	8.684	123.976
Gesamtsumme	185.184	39.521	23.252	247.957

*) 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 (2025)

TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2024 ABSOLUT (PISTEN 11 UND 16)

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung		kumuliert 01.01.-31.12.2024		Näherungswert
		Anzahl	Anteil in %	2005
DEP 11	ADAMA1A	441	0,4%	n. v.
	ARSIN1A	620	0,5%	n. v.
	BUWUT1A	124	0,1%	n. v.
	IMVOB3A	207	0,2%	n. v.
	IRGOT1A	231	0,2%	n. v.
	KOXER1A	74	0,1%	n. v.
	LANUX3A	352	0,3%	n. v.
	LEDVA3A	193	0,2%	n. v.
	LUGEM1A	16	0,0%	n. v.
	MEDIX1A	342	0,3%	n. v.
	ODSUD1A	124	0,1%	n. v.
	OSMOD1A	79	0,1%	n. v.
	OSPEN2A	28	0,0%	n. v.
	RUPET1A	51	0,0%	n. v.
	SNU2A	0	0,0%	n. v.
	SOVIL1A	70	0,1%	n. v.
	STEIN2A	222	0,2%	n. v.
	SUMME DEP 11	3.174	2,6%	3,0%
DEP 16	ADAMA1B	3826	3,1%	n. v.
	ARSIN1B	4665	3,8%	n. v.
	BUWUT1B	1870	1,5%	n. v.
	KOXER1B	500	0,4%	n. v.
	LANUX5B	2670	2,2%	n. v.
	LEDVA2B	2066	1,7%	n. v.
	LUGEM2B	1485	1,2%	n. v.
	MEDIX2B	3783	3,1%	n. v.
	OSPEN5B	3242	2,6%	n. v.
	RUPET2B	2785	2,2%	n. v.
	SNU4B	4	0,0%	n. v.
	SOVIL2B	2586	2,1%	n. v.
	STEIN4B	1962	1,6%	n. v.
	SUMME DEP 16	31.444	25,4%	22,0%

ERLÄUTERUNG:

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

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

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

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

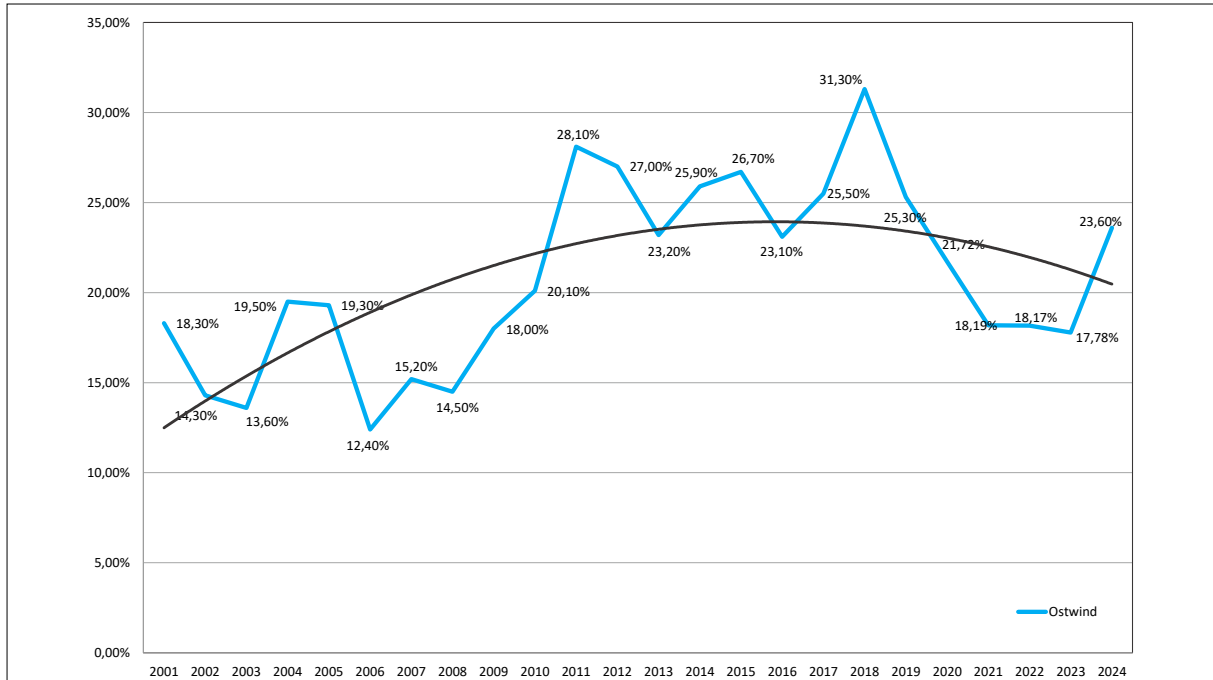
Quelle: FWAG (2025)

TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2024 ABSOLUT (PISTEN 29 UND 34)

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung		kumuliert 01.01.-31.12.2024		Näherungswert
		Anzahl	Anteil in %	2005
DEP 29	ADAMA2C	3761	3,0%	n. v.
	AGMIM2C	364	0,3%	n. v.
	ARSIN1C	9032	7,3%	n. v.
	ASPIB2C	2074	1,7%	n. v.
	BUWUT1C	4883	3,9%	n. v.
	EMKOG3C	1369	1,1%	n. v.
	EWUKE1C	3464	2,8%	n. v.
	IMVOB3C	1496	1,2%	n. v.
	IRGOT2C	1498	1,2%	n. v.
	KOXER1C	501	0,4%	n. v.
	LANUX2C	4398	3,5%	n. v.
	LEDVA3C	2070	1,7%	n. v.
	LUGEM1C	4041	3,3%	n. v.
	MEDIX1C	7621	6,1%	n. v.
	ODSUD2C	798	0,6%	n. v.
	OSMOD2C	463	0,4%	n. v.
	OSPEN4C	8482	6,8%	n. v.
	OTGAR2C	1544	1,2%	n. v.
	RUPET2C	6821	5,5%	n. v.
	SITNI4C	0	0,0%	n. v.
	SNU2C	11	0,0%	n. v.
	SOVIL1C	7068	5,7%	n. v.
	STEIN3C	3863	3,1%	n. v.
	UMSUM3C	799	0,6%	n. v.
	UNGUT2C	1686	1,4%	n. v.
	VABGU2C	1085	0,9%	n. v.
	WGM8C	124	0,1%	n. v.
	SUMME DEP 29		79.316	64,0%
DEP 34	ADAMA1D	2636	2,1%	n. v.
	ARSIN1D	31	0,0%	n. v.
	BUWUT1D	2664	2,1%	n. v.
	EMKOG3D	1	0,0%	n. v.
	EWUKE1D	12	0,0%	n. v.
	IMVOB3D	2	0,0%	n. v.
	IRGOT2D	1	0,0%	n. v.
	KOXER1D	476	0,4%	n. v.
	LANUX6D	2788	2,2%	n. v.
	LEDVA4D	1343	1,1%	n. v.
	LUGEM1D	7	0,0%	n. v.
	MEDIX1D	5	0,0%	n. v.
	ODSUD2D	1	0,0%	n. v.
	OSMOD2D	1	0,0%	n. v.
	OSPEN3D	19	0,0%	n. v.
	OTGAR2D	1	0,0%	n. v.
	RUPET2D	15	0,0%	n. v.
	SNU2D	2	0,0%	n. v.
	SOVIL1D	24	0,0%	n. v.
	STEIN3D	13	0,0%	n. v.
	SUMME DEP 34		10.042	8,1%
GESAMT DEP 11, 16, 29, 34		123.976	91,7%	100,0%

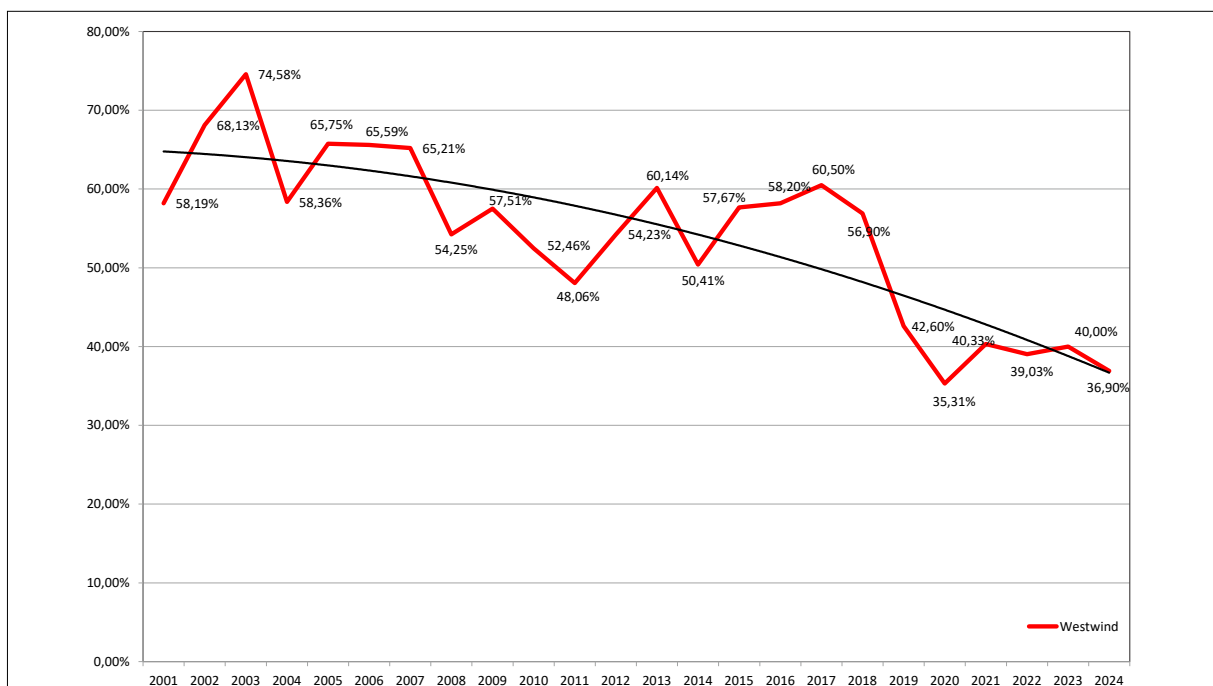
Quelle: FWAG (2025)

ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2024 OSTWIND



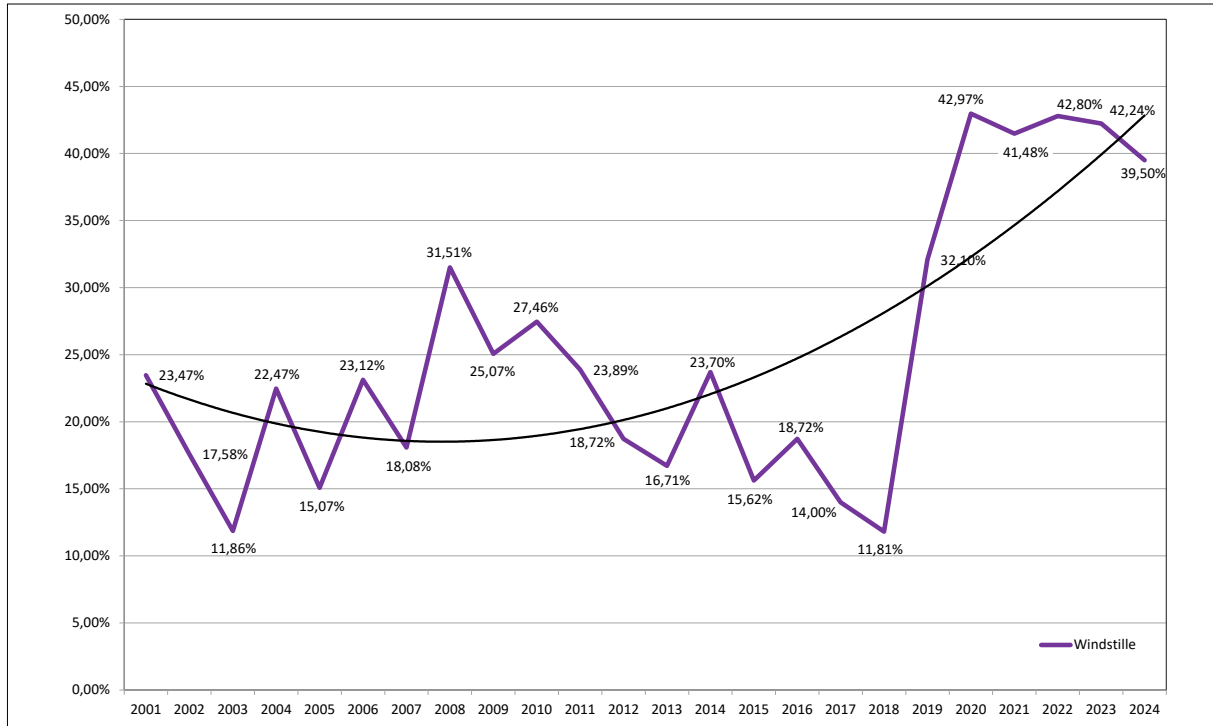
Quelle: ACG (2025)

ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2024 WESTWIND



Quelle: ACG (2025)

ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2024 WINDSTILLE



Quelle: ACG (2025)

Anmerkung: Bei den Abbildungen 2.05.01, 2.05.02 und 2.05.03 wurden halbstündige Werte des 10-Minuten-Mittels des Hauptwindsensors WMA 16 in LOWW für das Jahr 2024 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 2024 – ERFÜLLUNGSRADE DER ATC-VEREINBARUNGEN

Prüfgegenstand	Anflüge / Landungen 2024 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															123.981
Anflüge < 3/6 nm exkl. CAPs*	91	106	103	77	89	116	127	104	80	69	89	102	1.153	99,07%	0,93%
Piste 11	5	3	7	3	2	6	6	1	5	6	4	3	51		
Piste 29	19	18	13	16	20	23	31	22	14	8	9	17	210		
Piste 16	31	47	35	21	39	50	34	47	43	29	40	45	461		
Piste 34	36	38	48	37	28	37	56	34	18	26	36	37	431		

Prüfgegenstand	Abflüge / Starts 2024 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															123.976
Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %														98,53%	
Korridore Starts < 6 Tfs.	151	115	192	316	622	717	447	608	445	313	226	229	4.381		3,53%
Piste 11	9	9	21	15	17	18	8	3	25	27	28	5	185		
Piste 29	97	68	111	246	388	518	355	515	299	180	127	177	3.081		
Piste 16	29	26	52	37	201	150	62	61	113	94	57	33	915		
Piste 34	16	12	8	18	16	31	22	29	8	12	14	14	200		
Abweichungen SID (Wetter)														1466	1,18%
Abweichungen SID (Ambulanz)														1.093	0,88%
Sonstige														1.822	1,47%

Quelle: ACG (2025)

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 2024

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2024	Anzahl 2024	Anzahl 2023	Veränderung 2023 / 2024	
	Prozent von gesamt		absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	16,8%	20.860	14.559	6.301	43,3%
Piste 29	20,0%	14,8%	18.394	19.457	- 1.063	-5,5%
Piste 16	27,5%	27,0%	33.497	32.420	1.077	3,3%
Piste 34	41,0%	41,3%	51.230	51.107	123	0,2%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	123.981	117.543	6.438	5,5%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	2,6%	3.174	1.913	1.261	65,9%
Piste 29	63,0%	64,0%	79.316	84.334	- 5.018	-6,0%
Piste 16	22,0%	25,4%	31.444	22.391	9.053	40,4%
Piste 34	12,0%	8,1%	10.042	8.915	1.127	12,6%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	123.976	117.553	6.423	5,5%
Flugbewegungen gesamt			247.957	235.096	12.861	5,5%

Quelle: FWAG/ACG (2025)

TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE – DETAILANALYSE

Diese Tabelle wurde wegen Optimierung von Tabelle 3.01 gestrichen.

TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2024 – GESAMTERGEBNIS STARTS

Starts / Abflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Abflüge Piste 11	2.748	13,53%
Abflüge Piste 16*	803	3,95%
Abflüge Piste 29	16.718	82,31%
Abflüge Piste 34*	43	0,21%
Abflüge gesamt Nacht	20.312	100,00%
Abweichung gemäß Teilvertrag	1.063	5,23%
davon		
innerhalb der 10min-Regelung	322	1,98%
Wetterverhältnisse und Pistensperren	640	3,15%
Ambulanz- sowie Überprüfungsflüge und Sicherheitserfordernisse	101	0,50%

Anmerkung: TV (Teilvertrag)

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

Quelle: FWAG/ACG (2025)

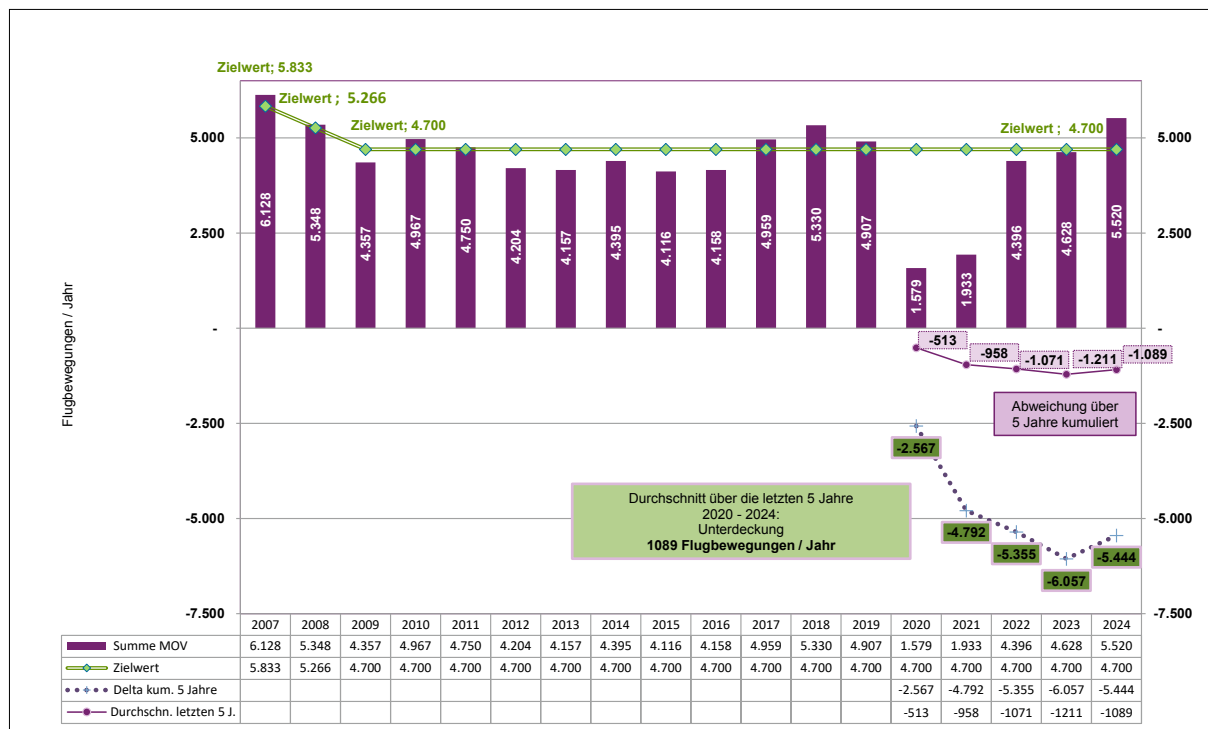
**TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2024 –
GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN**

Landungen / Anflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Anflüge Piste 11*	39	0,15%
Anflüge Piste 16	10.550	41,20%
Anflüge Piste 29	14.900	58,18%
Anflüge Piste 34*	120	0,47%
Anflüge gesamt Nacht	25.609	100,00%
Abweichung gemäß Teilvertrag	157	0,61%
davon		
innerhalb der 10min-Regelung	50	0,20%
Wetterverhältnisse und Pistensperren	69	0,27%
Ambulanz- sowie Überprüfungsflüge und Sicherheitserfordernisse	38	0,15%

Anmerkung: TV (Teilvertrag)

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

Quelle: FWAG/ACG (2025)

ABB. 3.01: ZIELWERTERREICHUNG IN DER NACHTKERNZEIT 2007–2024


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

Quelle: SCA/FWAG (2025)

TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSYSTEM 2024

Anflüge / Landungen	Anzahl	in % v. insgesamt
Anflüge Gesamt	123.981	100,00%
Anflüge < 3 nm/6 nm	1.153	0,93%

Anmerkung: Ausnahmen vom Regelwerk laut ACG-Anweisung

Quelle: FWAG/ACG (2025)

TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2023/2024

Piste	kein CDA		Level Flight mit Geschwind.Reduktion		CDA		SUMME	
	Anzahl	in % v. ges.	Anzahl	in % v. ges.	Anzahl	in % v. ges.	Anzahl	in % v. ges.
Landungen 2024								
Piste 11	17	0,1%	1	0,0%	10	0,1%	28	0,2%
Piste 29	4.755	32,7%	718	4,9%	3.144	21,6%	8.617	59,3%
Piste 16	3.016	20,7%	448	3,1%	2.367	16,3%	5.831	40,1%
Piste 34	31	0,2%	6	0,0%	30	0,2%	67	0,5%
GESAMT	7.819	53,8%	1.173	8,1%	5.551	38,2%	14.543	100,0%
Landungen 2023								
Piste 11	7	0,0%	6	0,0%	1	0,0%	14	0,1%
Piste 29	3.181	22,6%	2.916	20,7%	3.388	24,1%	9.485	67,4%
Piste 16	1.582	11,2%	1.038	7,4%	1.865	13,3%	4.485	31,9%
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%

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

Anteil bezogen auf die Pistenrichtung

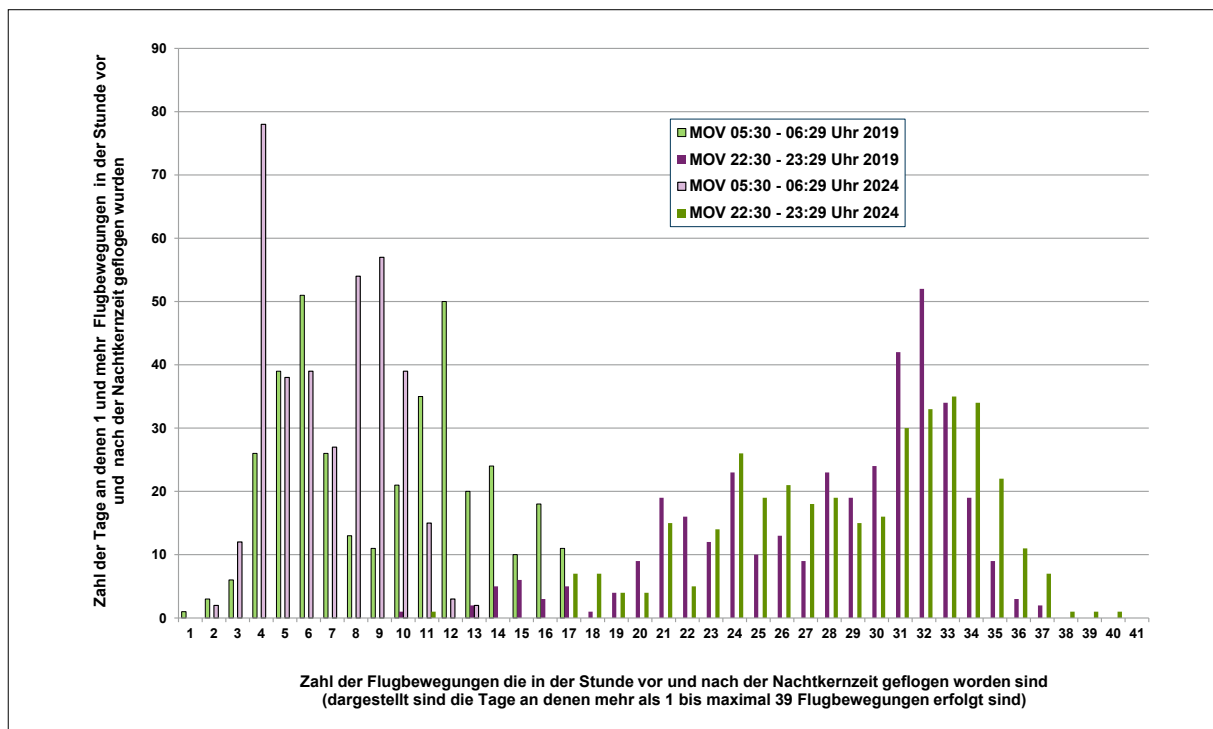
Quelle: FWAG/ACG (2025)

TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2011–2024

Monate	Piste 29 ohne WGM8C *) <i>Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %</i>	Piste 34 inkl. WGM8C **) <i>Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %</i>	Jahr	Piste 29 ohne WGM8C ^{*)} <i>Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %</i>	Piste 34 inkl. WGM8C ^{**)} <i>Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %</i>
Jänner	63,9%	36,1%	2011	69,2%	30,8%
Februar	62,9%	37,1%	2012	65,2%	34,9%
März	48,7%	51,3%	2013	64,2%	35,8%
April	50,0%	50,0%	2014	66,0%	34,0%
Mai	59,7%	40,3%	2015	57,4%	42,6%
Juni	61,8%	38,2%	2016	58,1%	41,9%
Juli	54,0%	46,0%	2017	54,3%	45,7%
August	59,6%	40,4%	2018	59,3%	40,7%
September	81,6%	18,4%	2019	65,6%	34,4%
Oktober	70,9%	29,1%	2020	64,1%	35,9%
November	70,0%	30,0%	2021	53,9%	46,1%
Dezember	64,1%	35,9%	2022	65,3%	34,7%
Gesamtjahr 2024	62,1%	37,9%	2023	65,6%	34,4%

*) 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 (2025)

ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2020 UND 2024

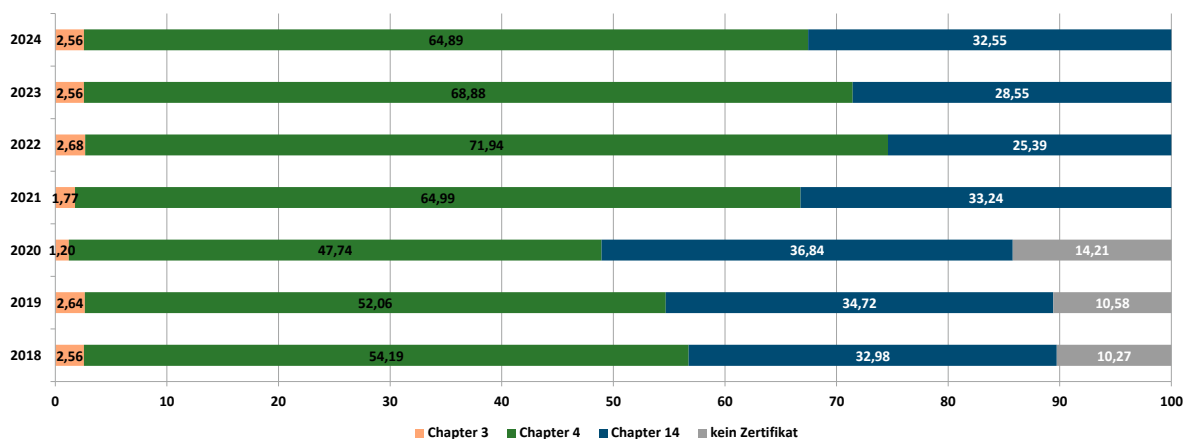
Quelle: FWAG (2025)

ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDP-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR 2017–2024



Quelle: FWAG (2025)

ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2024



Quelle: FWAG (2025)

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 lautereren „Kapitel 3“ Flugzeuge. Wird ein entsprechendes Zertifikat mit den tatsächlichen Lärmwerten später nachgereicht, so wird die entsprechende Chapteteilung rückwirkend auch für zurückliegende Jahre (ab 2021) aktualisiert.

**TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN
IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2017/2024**

EPNdB der einzelnen Luftfahrzeuge mit Zertifikat*	Veränderung						
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023	2023 / 2024
EPNdB (MW) / Flugbewegung	0,01%	0,03%	-0,25%	-18,40%	-3,86%	2,96%	21,37%
EPNdB (MW) / MTOW	-1,59%	-2,66%	-1,81%	-20,93%	-2,16%	2,25%	18,86%
EPNdB (MW) / Sitzplatz	-2,41%	-3,95%	9,74%	-24,03%	-11,32%	0,47%	20,10%
EPNdB (MW) / Passagier	-3,62%	-5,05%	44,67%	-28,97%	-28,66%	-3,12%	19,67%

* ab 2021 Alle Flugzeuge mit Zertifikat

Quelle: FWAG (2025)

EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel)

Quelle: Wikipedia, die freie Enzyklopädie

Effektives wahrgenommenes Geräusch in Dezibel (EPNdB) ist ein Maß für die relative Lautstärke eines Vorbeiflugs eines einzelnen Flugzeugs. Für Start-, Überflug- und Landephase werden separate Bewertungen angegeben, die die integrierte Summe der Lautheit über den Zeitraum darstellen, in dem der Fluglärm innerhalb von 10 dB des maximalen Lärms liegt (normalerweise am nächstgelegenen Punkt). Es wird definiert in Anhang 16 [1] [2] des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt und in Teil 36 der US- amerikanischen Luftfahrtvorschriften. [3]Die Skalierung ist so, dass die EPNdB-Bewertung die integrierte Lautstärke über einen Zeitraum von zehn Sekunden darstellt; EPNdB von 100 dB bedeutet, dass das Ereignis die gleiche integrierte Lautstärke hat wie ein 100-Sekunden-Sound von zehn Sekunden. Die EPNdB-Bewertung eines Flugzeugs wird verwendet, um zu schätzen, wie viel ein bestimmter Flugzeugbetrieb zur Lärmbelastung eines Flughafens in einer Gemeinde beiträgt, was anhand der durchschnittlichen Tag-Nacht-Schallpegelmetrik geschätzt wird. Ausführliche Informationen zur Messung der akustischen Signatur von Flugzeugen zur Erfüllung der Anforderungen von Anhang 16 finden sich in ICAO-Dokument 9501 [4] und IEC 61265. [5] Es ist eine Datenerfassung in Terzbändern erforderlich, gefolgt von einer Verarbeitung, um einen Logarithmus zu erhalten -skalierter Wert in Dezibel relativ zu einem Schalldruck von 20 Mikropascal, ungefähr der Hörschwelle.

**TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN –
ENTWICKLUNG 2022–2024**

Turbinentests	Jahr 2024		Jahr 2023		Jahr 2022	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Meldungen FBL	460	-	1363	-	457	-
AUA Maintenance	844	100,0%	766	100,0%	652	100,0%
davon mit Silencer	0	0,0%	0	0,0%	3	0,5%
davon ohne Silencer	844	100,0%	766	100,0%	649	99,5%
mit Leerlaufleistung	596	70,6%	498	65,0%	447	68,6%
mit mittlerer Schubstellung	124	14,7%	128	16,7%	92	14,1%
mit Startschub	124	14,7%	140	18,3%	113	17,3%
mit Startschub auf Silencer	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Anmerkung: Triebwerksprobeläufe finden teilweise am Werfvorfeld und teilweise auf zugewiesenen Positionen statt.

Quelle: AUA, FWAG (2025)

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND

**TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL
AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2024**

Messpunkt	Tages-Leq	Nacht-Leq	energ. gemittelte Max-Pegel Landungen				energ. gemittelte Max-Pegel Starts			
			Piste 11	Piste 29	Piste 16	Piste 34	Piste 11	Piste 29	Piste 16	Piste 34
Wien - Donaustadt	-	-	-	-	67,6	-	-	-	-	68,9
Groß-Enzersdorf	-	-	-	-	72,3	-	-	69,8	-	71,0
Fischamend	-	59,2	-	61,7	62,9	-	64,5	-	65,6	-
Kleinneusiedl	-	78,8	-	73,4	73,4	-	75,5	-	70,8	72,2
Enzersdorf / Fischa	-	-	-	-	71,6	-	69,6	-	76,9	-
Schwadorf	-	-	-	-	72,8	-	-	-	76,1	-
Margarethen / Moos	-	-	-	-	78,5	-	67,9	-	74,6	-
Rauchenwarth	-	-	-	63,9	-	-	67,4	65,2	67,3	62,9
Zwölfaxing (keine Messung seit Jänner 2022)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schwechat	79,0	-	-	-	-	-	-	72,9	-	-
Wien - Simmering	73,9	-	-	-	-	-	-	71,8	-	-
Himberg	-	-	-	-	-	-	64,3	70,1	-	-
Karlsdorf	-	59,4	-	61,5	62,0	-	66,3	-	63,2	-
Wien - Liesing	64,9	-	-	-	-	-	-	65,2	-	-
Maria Lanzendorf	-	-	-	-	-	-	-	69,5	-	-

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

Schwarz: Nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ)
NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2024

Nr.	ORT	Adresse (Bemerkungen)	Messzeitraum	alle Angaben in dB(A)											
				Westwind (Pisten 29 und 34)			Windstille (Pisten 29 und 34)			Östliche Winde (Pisten 11 und 16)			gesamter Messzeitraum		
				Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag	Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag	Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag	Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag
				LEQ			LEQ			LEQ			LEQ		
1	Deutsch Wagram	Kornegasse	März	36,0	28,8	35,2	24,0	40,3	40,1	40,3	36,3	37,3	36,5	36,7	35,0
2	Götzendorf	Feldgasse	März	30,9	32,0	31,2	-	38,0	-	37,5	26,4	41,7	44,6	41,2	37,9
3	Ebergsing	Schloßniggstraße	April	30,1	35,8	31,7	37,1	34,8	32,2	34,0	35,6	34,4	37,1	32,4	35,9
4	Aderklaa	Kapelle	April	31,1	31,0	31,1	31,3	45,6	45,8	45,7	23,6	39,8	42,7	38,1	41,3
5	Wienerherberg	Seegasse	April	13,3	-	12,6	17,6	-	24,7	20,2	-	39,9	35,1	34,3	30,4
6	Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai	43,2	40,4	42,9	-	55,1	54,9	55,0	31,6	51,4	54,6	50,8	52,8
7	Münchendorf	Babenberger See	Mai	47,9	47,1	47,8	39,2	46,2	44,6	45,9	33,2	44,0	43,4	46,5	45,3
8	Velm	Kienerssee	Mai	46,0	44,7	45,9	38,1	44,9	42,7	44,4	32,0	42,0	40,8	44,6	43,0
9	Moosbrunn	Klaranlage	Juni	48,3	48,1	48,0	36,1	45,9	45,5	45,8	27,3	44,3	42,8	47,0	44,9
10	Reisenberg	Hutweide	Juni	43,2	40,9	42,9	34,1	40,1	37,5	39,7	32,3	45,6	41,9	43,8	41,0
11	Raichenwarth	Wasserturmriedlung	Juni	31,3	31,4	31,3	38,1	21,8	39,2	31,7	31,8	24,3	26,5	28,9	33,0
12	Sarasdorf	Aufeld	Juli	-	31,6	23,5	13,8	36,5	34,6	35,9	-	40,8	36,2	34,1	33,7
13	Lanzendorf	Buchengasse	Juli	54,0	53,3	53,9	31,6	54,6	51,1	53,8	33,1	49,7	47,3	53,7	52,3
14	Trautmannsdorf	Friedhof	Juli	20,3	-	19,6	-	40,1	37,5	39,4	-	44,9	40,8	38,1	36,0
15	Stixneusiedl	Sportplatz	August	29,9	24,9	29,4	13,9	42,8	39,9	42,3	14,9	50,2	44,5	44,4	39,7
16	Bruck/Leitha	Lingingstraße	August	39,2	46,3	41,5	47,3	45,6	46,5	45,8	45,5	42,0	34,6	41,8	45,3
17	Wilflensdorf	Feuerwehr	August	32,4	32,5	32,4	33,1	-	-	-	31,3	23,2	-	30,3	29,5
18	Pamdorf	Friedhof	September	39,9	42,6	40,5	40,0	34,3	36,8	35,1	38,8	20,9	-	36,7	38,9
19	Velm	Kindergarten	September	50,1	48,9	49,9	45,1	50,9	47,9	50,2	42,9	42,4	41,8	48,0	46,4
20	Sommerein	Wenzelberg	September	43,0	40,7	42,6	33,5	35,8	37,1	36,1	32,1	43,4	38,9	42,8	39,6
21	Pachfurth	Sportplatz	Oktober	29,7	32,4	30,2	37,7	36,1	37,9	36,5	34,0	39,3	36,6	36,9	35,9
22	Gerasdorf	Föhnhain	Oktober	22,7	20,5	22,4	24,9	34,7	34,0	34,5	23,6	31,3	36,0	30,3	33,7
23	Oggau	Freibad Parkplatz	Oktober	43,8	41,9	43,5	28,2	20,9	-	20,1	27,8	24,4	24,9	40,3	37,6
24	Mitterndorf	Brunnwiesengasse	November	44,8	42,7	44,5	31,8	43,2	42,1	43,0	24,0	44,3	39,9	44,3	41,6
25	Seyring	Friedhof	November	27,2	28,5	27,5	11,7	46,2	45,3	46,0	22,2	41,6	45,8	41,3	43,7

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2024

Nr.	ORT	Adresse (Bemerkungen)	Messzeitraum	STARTS				LANDUNGEN						
				RWY 11	RWY 16	RWY 29	RWY 34	RWY 11	RWY 16	RWY 29	RWY 34			
				alle Angaben in dB(A)										
1	Deutsch Wagram	Kornegasse	März	58,0	62,0	60,9	63,5	-	66,0	61,8	-	-		
2	Götzendorf	Feldgasse	März	61,7	63,1	66,7	-	61,5	60,4	60,4	62,8	-		
3	Ebergassing	Schloisniggstraße	April	63,9	62,3	63,3	-	61,9	59,3	-	64,6	-		
4	Aderklaa	Kapelle	April	-	-	-	61,3	-	63,6	59,2	62,1	-		
5	Wienerherberg	Seegasse	April	61,2	63,1	61,0	-	-	58,7	57,0	-	-		
6	Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai	-	-	64,5	66,6	-	68,1	-	63,0	-		
7	Münchendorf	Babenberger See	Mai	56,0	64,7	67,0	62,5	-	-	-	62,0	-		
8	Velm	Kienrsee	Mai	-	64,1	65,7	60,6	60,8	-	55,8	62,4	-		
9	Moosbrunn	Kläranlage	Juni	-	64,2	65,9	62,6	60,6	-	-	63,5	-		
10	Reisenberg	Hutweide	Juni	-	64,3	62,7	63,4	-	60,2	56,2	64,0	-		
11	Raichenwarth	Wasserturmsiedlung	Juni	67,8	-	66,8	-	-	60,5	-	-	-		
12	Sarasdorf	Aufeld	Juli	59,9	62,2	55,9	-	-	-	64,3	73,2	-		
13	Lanzendorf	Buchengasse	Juli	-	-	73,1	-	-	-	-	-	-		
14	Trautmannsdorf	Friedhof	Juli	63,0	64,2	55,9	-	-	-	-	69,5	-		
15	Stixneusiedl	Sportplatz	August	-	67,9	57,9	-	-	67,9	57,9	-	-		
16	Bruck/Leitha	Lingingstraße	August	-	64,0	-	-	-	-	64,8	62,1	-		
17	Wilfleinsdorf	Feuerwehr	August	-	61,9	56,6	-	-	-	62,7	63,0	-		
18	Pamdorf	Friedhof	September	-	60,7	57,6	-	-	64,6	62,7	64,2	-		
19	Velm	Kindergarten	September	57,5	62,4	66,1	-	61,3	57,1	-	-	-		
20	Sommerein	Wenzelberg	September	61,0	60,0	62,5	63,1	58,4	63,3	59,8	-	-		
21	Pachfurth	Sportplatz	Oktober	63,5	63,0	-	-	-	62,6	62,0	62,4	-		
22	Gerasdorf	Föhrenhain	Oktober	-	60,9	-	62,3	66,6	62,2	59,5	-	-		
23	Oggau	Freibad Parkplatz	Oktober	58,1	59,1	61,1	-	-	-	60,1	63,9	-		
24	Mitterndorf	Brunnwiesengasse	November	56,1	63,5	64,9	-	62,2	59,4	-	65,1	-		
25	Seyring	Friedhof	November	-	-	-	62,3	-	63,5	61,2	61,7	-		

Anmerkung: Nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen
Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.04: MESSPLAN 2024

ORT	MESSPUNKT	MESS-MONAT
Deutsch Wagram	Korngasse	März
Götzendorf	Feldgasse	März
Ebergassing	Schloissniggstraße	April
Aderklaa	Kapelle	April
Wienerherberg	Seegasse	April
Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai
Münchendorf	Babenberger See	Mai
Velm	Kienersee	Mai
Moosbrunn	Kläranlage	Juni
Reisenberg	Hutweide	Juni
Rauchenwarth	Wasserturmsiedlung	Juni
Sarasdorf	Aufeld	Juli
Lanzendorf	Buchengasse	Juli
Trautmannsdorf	Friedhof	Juli
Stixneusiedl	Sportplatz	August
Bruck/Leitha	Lingingstraße	August
Wilfleinsdorf	Feuerwehr	August
Parndorf	Friedhof	September

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.05: MESSPLAN 2025

ORT	MESSPUNKT	MESS-MONAT
Schönau/Donau	Biotop	April
Probstdorf	Spielplatz	April
Wittau	Sportplatz	April
Orth/ Donau	Am Rosenhügel	Mai
Parndorf	Seeresidenz	Mai
Wien 14	Spallartgasse	Mai
Pellendorf	Teinlgasse	Juni
Wr. Neudorf	Westroyweg	Juni
Gramatneusiedl	Weingartenfeld	Juli
Brunn am Geb./Maria Enzersdorf	Mitteräckerstraße	Juli
Gallbrunn	Berggasse/Transformator	August
Haslau	Baumgasse	August
Maria Ellend	Fasangasse	August
Göttlesbrunn/ Arbesthal	Ganswiese	September
Sommerein	Wenzelberg	September
Bedermannsdorf	Perlasgasse	September
Mannersdorf	Hochleiten	Oktober

Quelle: FWAG (2025)

**TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR –
VERGLEICH 2023/2024 TAG/NACHT**

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00		NACHT 22:00 - 06:00		DIFFERENZ	
	2023	2024	2023	2024	TAG	NACHT
Landungen						
Piste 11	13.358	19.284	14	23	44,4%	64,3%
Piste 29	9.525	9.366	9.149	8.354	-1,7%	-8,7%
Piste 16	26.389	26.381	4.326	5.665	0,0%	31,0%
Piste 34	47.707	47.938	78	62	0,5%	-20,5%
Starts						
Piste 11	935	1.540	616	1.187	64,7%	92,7%
Piste 29	73.273	68.042	5.941	6.782	-7,1%	14,2%
Piste 16	21.066	29.440	138	427	39,8%	209,4%
Piste 34	8.567	9.622	7	25	12,3%	257,1%
GESAMT	200.820	211.613	20.269	22.525	5,4%	11,1%

Quelle: FWAG (2025)

**TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ
NACH MESSSTELLEN 2000/2012 – 2024**

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00														DIFFERENZ zu 2023
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
	alle Angaben in dB														
Wien-Donaustadt	45,2	49,6	48,7	49,8	49,1	49,0	48,2	48,6	48,9	45,1	43,9	46,7	48,7	47,8	-0,9
Groß-Enzersdorf	52,0	54,0	53,0	54,2	53,7	54,1	53,6	53,6	53,9	50,2	50,2	52,3	53,6	53,9	0,3
Fischamend	46,4	33,2	33,9	33,4	35,1	35,5	36,8	36,3	35,4	33,6	34,0	34,3	33,0	35,3	2,2
Kleinneusiedl	-	54,4	54,7	53,9	53,8	52,5	53,6	52,7	52,6	51,7	52,8	53,8	54,7	54,1	-0,6
Enzersdorf/Fischa	57,5	56,7	56,3	57,7	56,8	56,8	56,0	57,6	57,7	52,4	53,6	55,7	56,8	57,7	1,0
Schwadorf	58,5	56,2	55,9	57,2	56,6	56,7	55,7	57,4	57,3	51,8	52,4	54,4	54,7	57,2	2,6
Margarethen/Moos	60,3	61,9	61,6	61,5	61,8	62,2	62,3	63,3	63,4	57,8	58,9	61,7	62,0	62,4	0,3
Rauchenwarth	43,7	29,7	29,6	29,5	27,9	28,2	30,3	30,1	28,5	26,9	26,4	26,6	28,2	27,9	-0,3
Zwölfaxing 1)	55,6	54,5	54,5	54,6	54,1	54,3	54,5	54,5	55,3	50,9	51,5	54,2	55,3	55,3	0,0
Schwechat	-	55,3	55,6	56,7	55,5	55,2	54,9	57,0	57,1	49,7	52,6	55,6	55,8	57,4	1,7
Wien-Simmering	53,5	50,8	51,2	52,5	51,3	50,9	50,6	53,7	54,0	46,7	48,4	51,1	51,4	53,1	1,7
Himberg	-	45,7	46,3	46,1	46,0	45,5	45,5	45,0	45,0	39,2	41,2	44,2	44,5	44,5	0,0
Karlsdorf	-	37,8	38,5	38,4	41,2	42,7	41,7	45,6	46,0	41,4	41,1	42,4	42,7	44,1	1,4
Maria Lanzendorf	45,0	47,8	47,6	47,7	46,3	46,4	47,6	42,2	42,0	35,4	37,2	41,2	43,1	42,5	-0,6
Wien 23	-	36,8	41,9	42,8	41,9	42,2	42,0	47,0	48,0	42,6	43,9	46,8	46,9	46,2	-0,7

Anmerkung: 1) Messpunkt ersatzweise per simulierter Lärmberechnung seit Jänner 2022

Quelle: FWAG (2025)

**TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH
MESSSTELLEN 2000/2012 – 2024**

Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00														DIFFERENZ zu 2023
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
	alle Angaben in dB														
Wien-Donaustadt	39,6	43,1	41,9	44,6	44,5	44,0	42,2	44,1	45,2	40,4	39,8	42,8	44,2	45,0	0,8
Groß-Enzersdorf	46,2	47,1	45,9	48,5	48,5	48,3	46,8	48,1	49,1	44,4	44,7	47,4	48,3	50,0	1,8
Fischamend	42,0	36,0	36,9	38,1	38,2	37,6	38,1	38,5	37,3	33,8	35,4	35,9	35,2	37,2	2,0
Kleinneusiedl	-	57,5	57,4	57,4	57,0	56,0	56,9	56,3	56,7	52,3	54,3	56,8	57,3	56,4	-0,9
Enzersdorf/Fischa	42,8	41,9	38,3	39,4	38,3	45,9	36,4	38,7	40,5	28,3	33,6	38,8	38,7	42,5	3,8
Schwadorf	43,6	41,1	37,9	37,5	38,2	45,6	35,9	37,8	39,5	27,1	31,9	37,5	36,4	42,2	5,8
Margarethen/Moos	43,8	42,8	44,7	42,6	40,7	49,1	35,9	39,8	42,4	27,5	39,4	42,2	39,3	41,7	2,4
Rauchenwarth	37,8	28,0	27,1	29,2	28,2	27,4	34,4	32,8	32,4	28,8	32,0	33,9	32,4	32,8	0,3
Zwölfaxing 1)	43,7	43,2	42,4	43,6	43,4	42,8	42,9	43,3	43,2	38,4	39,8	43,6	44,4	45,1	0,7
Schwechat	-	37,9	43,9	37,4	34,6	35,7	36,1	35,6	35,0	28,8	32,3	34,2	36,9	37,1	0,2
Wien-Simmering	43,0	30,1	39,0	29,4	21,1	26,9	26,2	24,5	28,0	19,2	23,2	20,2	29,1	28,7	-0,4
Himberg	-	33,2	34,5	32,8	31,6	28,8	32,1	27,3	26,8	22,2	26,1	26,8	29,1	29,1	0,0
Karlsdorf	-	38,2	39,0	39,9	40,8	40,8	41,3	42,4	42,2	37,9	38,3	40,3	40,3	41,2	0,9
Maria Lanzendorf	22,5	23,6	19,0	20,8	19,5	22,3	19,8	14,1	7,9	7,7	10,6	7,9	13,5	15,3	1,9
Wien 23	-	16,5	17,4	14,5	5,3	15,1	11,7	21,2	18,1	17,2	15,4	19,0	16,2	20,0	3,8

Anmerkung: 1) Messpunkt ersatzweise per simulierter Lärmberechnung seit Jänner 2022

Quelle: FWAG (2025)

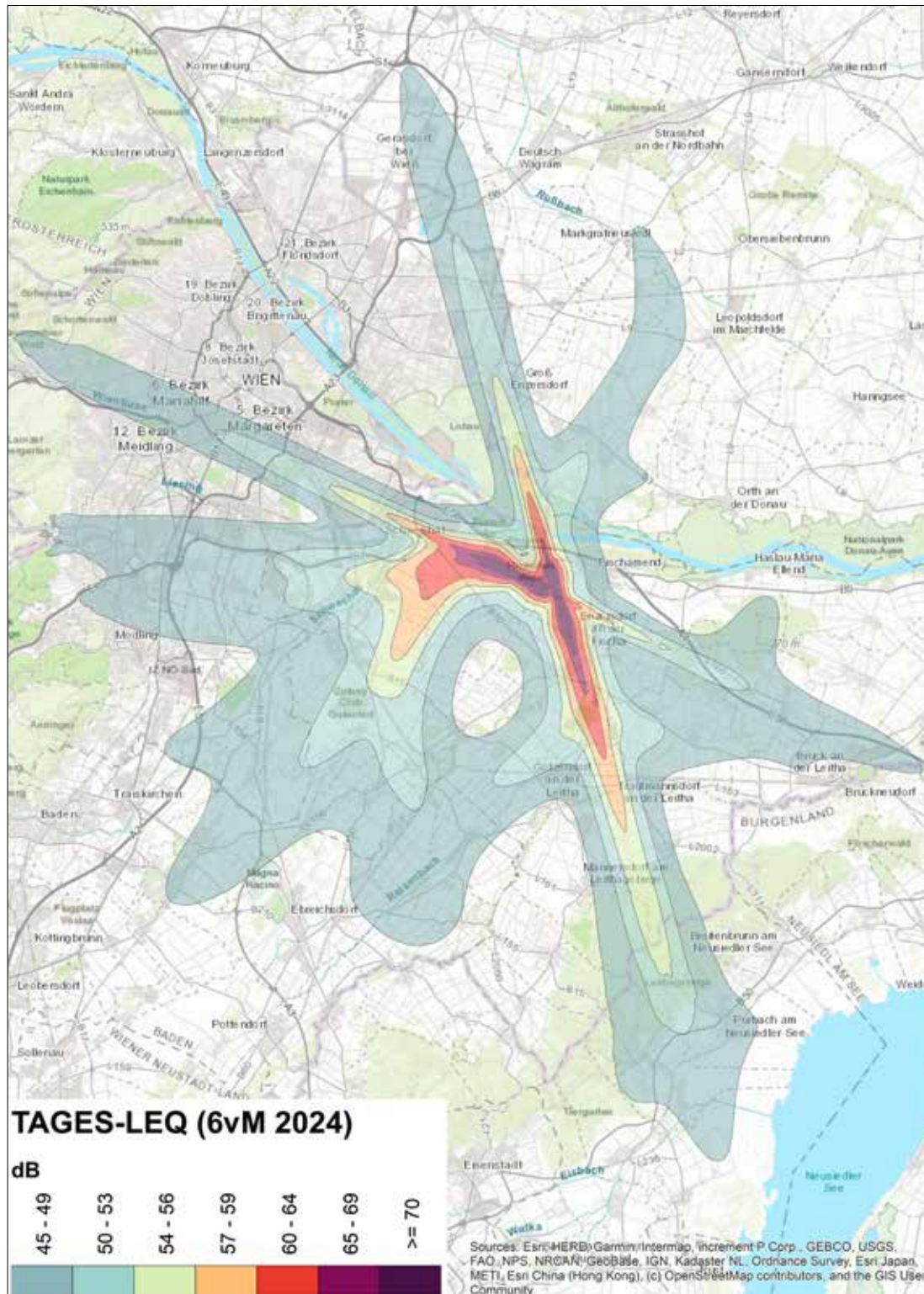
**TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN
LÄRMMESSSTELLEN 2023/2024 FÜR DAS GESAMTJAHR**

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00		
	2023	2024	Differenz zu 2023
	alle Angaben in dB		
Wien-Donaustadt	48,7	47,8	-0,9
Groß-Enzersdorf	53,6	53,9	0,3
Fischamend	33,0	35,3	2,2
Kleinneusiedl	54,7	54,1	-0,6
Enzersdorf/Fischa	56,8	57,7	1,0
Schwadorf	54,7	57,2	2,6
Margarethen/Moos	62,0	62,4	0,3
Rauchenwarth	28,2	27,9	-0,3
Zwölfaxing 1)	55,3	55,3	0,0
Schwechat	55,8	57,4	1,7
Wien-Simmering	51,4	53,1	1,7
Himberg	44,5	44,5	0,0
Karlsdorf	42,7	44,1	1,4
Wien 23	43,1	42,5	-0,6
Maria Lanzendorf	46,9	46,2	-0,7

Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00		
	2023	2024	Differenz zu 2023
	alle Angaben in dB		
Wien-Donaustadt	44,2	45,0	0,8
Groß-Enzersdorf	48,3	50,0	1,8
Fischamend	35,2	37,2	2,0
Kleinneusiedl	57,3	56,4	-0,9
Enzersdorf/Fischa	38,7	42,5	3,8
Schwadorf	36,4	42,2	5,8
Margarethen/Moos	39,3	41,7	2,4
Rauchenwarth	32,4	32,8	0,3
Zwölfaxing 1)	44,4	45,1	0,7
Schwechat	36,9	37,1	0,2
Wien-Simmering	29,1	28,7	-0,4
Himberg	29,1	29,1	0,0
Karlsdorf	40,3	41,2	0,9
Wien 23	13,5	15,3	1,9
Maria Lanzendorf	16,2	20,0	3,8

Quelle: FWAG (2025)

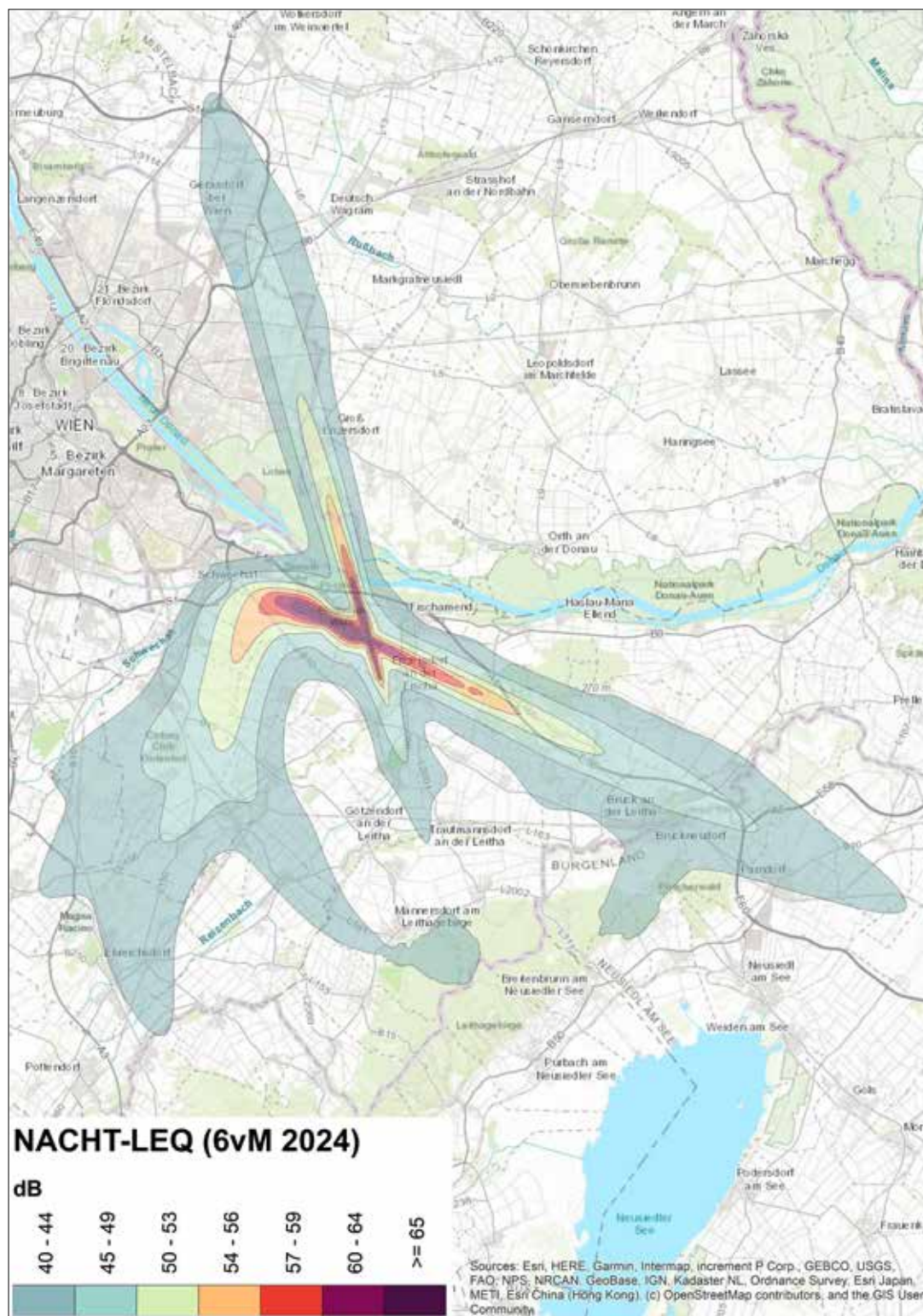
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2024



Anmerkung: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Tag-Abflugrouten 2024

Quelle: FWAG (2025)

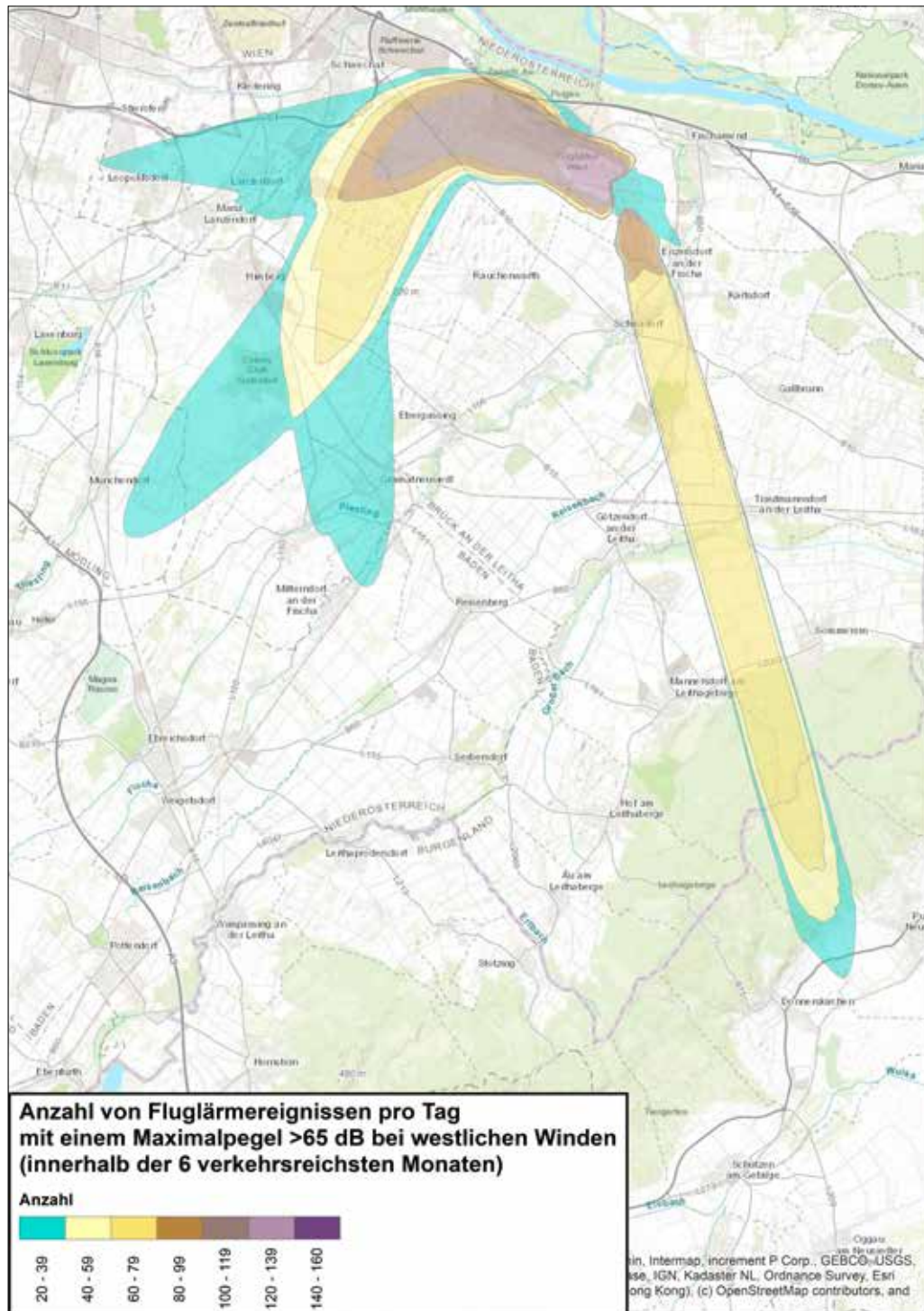
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2024



Anmerkung: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Nacht-Abflugrouten 2024

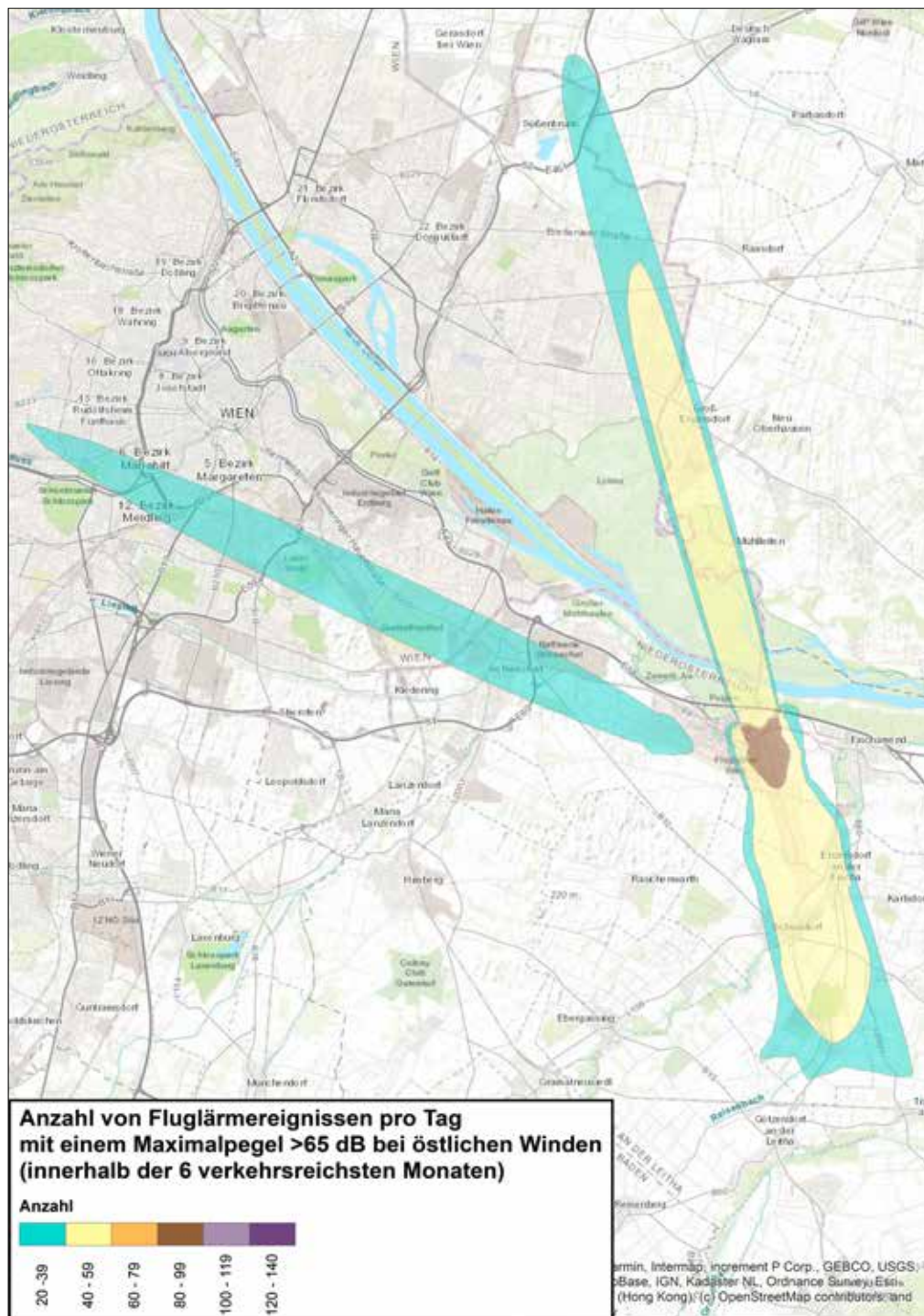
Quelle: FWAG (2025)

KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI WESTWIND 2024



Anmerkung: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschallpegel
in den sechs verkehrsreichsten Monaten bei Westwind
Quelle: FWAG (2025)

KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB BEI OSTWIND 2024



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

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2023/2024

[illegible]

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2023/2024

NACHT-LEQ	Ortschaft	Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der 6vM 2023						Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der 6vM 2024						Veränderungen von 2023 auf 2024 (6vM) ¹⁾							
		40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	>= 60.0	SUMME
Aderklaa		98	0	0	0	0	0	98	201	0	0	0	0	0	201	103	0	0	0	0	103
Arbathal		0	2	513	0	0	0	515	0	1	514	0	0	0	515	0	-1	1	0	0	0
Bruck an der Leitha		4.744	2.296	0	0	0	0	7.041	4.635	2.416	0	0	0	0	7.050	-110	119	0	0	0	10
Bruckneudorf		2.724	0	0	0	0	0	2.724	2.725	0	0	0	0	0	2.725	0	0	0	0	0	0
Deutsch Brodersdorf		0	0	0	0	0	0	0	65	0	0	0	0	0	65	65	0	0	0	0	65
Ebergassing		3.268	0	0	0	0	0	3.268	3.268	0	0	0	0	0	3.268	0	0	0	0	0	0
Ebreichsdorf		1.492	0	0	0	0	0	1.492	2.924	0	0	0	0	0	2.924	1.432	0	0	0	0	1.432
Enzersdorf an der Fischa		1.577	456	9	0	0	0	2.042	1.111	1.012	13	0	0	0	2.136	-466	556	4	0	0	94
Fischamend Dorf		830	16	0	0	0	0	846	934	28	0	0	0	0	962	104	12	0	0	0	115
Fischamend Markt		2.670	99	0	1	0	0	2.770	3.337	246	0	1	0	0	3.584	667	148	0	0	0	814
Gerasdorf		103	0	0	0	0	0	103	456	0	0	0	0	0	456	353	0	0	0	0	353
Gottesbrunn		0	643	292	0	0	0	934	0	573	361	0	0	0	934	0	-70	70	0	0	0
Gramatneusiedl		3.470	37	0	0	0	0	3.507	3.288	255	0	0	0	0	3.542	-182	217	0	0	0	35
Großenzersdorf		647	3.529	2.401	0	0	0	6.577	442	2.624	3.544	0	0	0	6.609	-205	-905	1.142	0	0	33
Gutenhof		0	32	0	0	0	0	32	0	32	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0
Himberg		4.271	8	0	0	0	0	4.279	4.816	89	0	0	0	0	4.905	546	80	0	0	0	626
Höflein		362	0	0	0	0	0	362	473	0	0	0	0	0	473	112	0	0	0	0	112
Kapellereifeld		3.021	0	0	0	0	0	3.021	3.023	0	0	0	0	0	3.023	2	0	0	0	0	2
Kleinsiedl		40	376	323	146	71	0	957	0	391	315	169	81	0	957	-40	15	-3	23	0	2
Mannersdorf am Leithagebirge		646	0	0	0	0	0	646	701	0	0	0	0	0	701	56	0	0	0	0	56
Mannswörth		339	0	173	0	0	0	512	444	0	173	0	0	0	617	105	0	0	0	0	105
Margarethen am Moos		471	0	0	0	0	0	471	1.202	164	0	0	0	0	1.365	731	164	0	0	0	894
Mitterdorf		598	0	0	0	0	0	598	598	0	0	0	0	0	598	0	0	0	0	0	0
Moosbrunn		1.724	6	0	0	0	0	1.730	986	774	0	0	0	0	1.761	-738	769	0	0	0	31
Mühlleiten		69	241	1	0	0	0	311	22	275	14	0	0	0	311	-47	34	13	0	0	0
Münchendorf		298	0	0	0	0	0	298	2.601	0	0	0	0	0	2.601	2.302	0	0	0	0	2.302
Neudorf bei Parndorf		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pachfurth		683	0	0	0	0	0	683	684	0	0	0	0	0	684	2	0	0	0	0	1
Pamdorf		4.073	0	0	0	0	0	4.073	3.610	0	0	0	0	0	3.610	-462	0	0	0	0	-462
Pellendorf		640	0	0	0	0	0	640	693	0	0	0	0	0	693	53	0	0	0	0	53
Pischelsdorf		139	0	0	0	0	0	139	139	0	0	0	0	0	139	0	0	0	0	0	0
Raasdorf		2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Rannersdorf		1.610	0	0	0	0	0	1.610	2.213	0	0	0	0	0	2.213	603	0	0	0	0	603
Raichenwarth		576	0	0	0	0	0	576	713	0	0	0	0	0	713	136	0	0	0	0	136
Reisenberg		753	0	0	0	0	0	753	876	0	0	0	0	0	876	123	0	0	0	0	123
Schranawand		199	0	0	0	0	0	199	201	0	0	0	0	0	201	2	0	0	0	0	2
Schwarbach		195	0	0	0	0	0	195	1.246	121	0	0	0	0	1.366	1.051	121	0	0	0	1.171
Schwechat		3.364	163	0	2	0	0	3.530	5.016	563	0	2	0	0	5.581	1.652	399	0	0	0	2.051
Seyring		1.717	0	0	0	0	0	1.717	1.875	0	0	0	0	0	1.875	158	0	0	0	0	158
Stallingerfeld		2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Trautmannsdorf		0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	40	40	0	0	0	0	40
Unterlanzendorf		1	0	0	0	0	0	1	52	0	0	0	0	0	52	52	0	0	0	0	52
Unterwaltersdorf		2.421	0	0	0	0	0	2.421	2.604	0	0	0	0	0	2.604	183	0	0	0	0	183
Velm		1.545	0	0	0	0	0	1.545	462	1.083	0	0	0	0	1.545	-1.083	1.083	0	0	0	0
Wampersdorf		0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3
Weigelsdorf		1	0	0	0	0	0	1	67	0	0	0	0	0	67	66	0	0	0	0	66
Wien, 22.		9.530	9.156	0	0	0	0	18.686	10.889	9.144	1.801	0	0	0	21.835	1.359	-12	1.801	0	0	3.149
Wilflingsdorf		0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	3
Zwölfaxing		1.041	685	0	0	0	0	1.725	819	913	0	0	0	0	1.732	-221	228	0	0	0	7
Gesamtergebnis		61.954	17.745	3.711	149	71	0	83.631	70.460	20.704	6.734	172	81	0	98.151	8.506	2.959	3.023	23	14.520	17.4%

TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2023–2024

IFR- Flugbewegungen	TAG (06-22 Uhr)		NACHT (22-06 Uhr)		DIF. 2024/2023(%)	
	2023	2024	2023	2024	Tag	Nacht
LANDUNGEN						
Piste 11	9.863	12.493	14	25	26,7%	78,6%
Piste 29	3.909	4.374	5.322	5.318	11,9%	-0,1%
Piste 16	16.415	15.920	3.200	3.798	-3,0%	18,7%
Piste 34	28.021	28.383	47	53	1,3%	12,8%
STARTS						
Piste 11	766	973	444	710	27,0%	59,9%
Piste 29	41.382	39.861	3.618	4.490	-3,7%	24,1%
Piste 16	15.254	18.675	124	363	22,4%	192,7%
Piste 34	5.205	5.283	5	19	1,5%	280,0%
GESAMT	120.815	125.962	12.774	14.776	4,3%	15,7%

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

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2023/2024

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	
	Zahl der betroffenen Personen (Basis 2021)						
JAHR 2023	546.740	75.814	15.694	2.020	536	2	640.805
JAHR 2024	556.613	133.449	14.488	4.569	655	2	709.776
DIFF. zu 2023	9.873	57.635	-1.206	2.549	119	1	68.971
Diff. In %	1,8%	76,0%	-7,7%	126,2%	22,3%	-	10,8%
Jahre	Nacht-LEQ-Klassen nach dB von/bis						SUMME
	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	
	Zahl der betroffenen Personen (Basis 2021)						
JAHR 2023	61.954	17.745	3.711	149	71	0	83.631
JAHR 2024	70.460	20.704	6.734	172	81	0	98.151
DIFF. zu 2023	8.506	2.959	3.023	23	10	0	14.520
Diff. In %	13,7%	16,7%	81,4%	15,2%	13,7%	-	17,4%

Anmerkung: Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Cnossos-AT, Lärmberechnungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021. Aus Vergleichbarkeitsgründen werden die Jahre 2019 bis 2023 rückwirkend mit dem Bevölkerungsfile 2021 nachgerechnet. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2021.

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2019–2024

Tages-LEQ-Klassen															
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	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	
2019	586.569	611.827	75.862	81.749	13.228	16.651	3.013	3.064	376	613	1	0	16.618	20.328	
2020	107.819	115.141	20.178	24.503	3.580	3.792	702	796	139	234	0	0	4.421	4.822	
2021	179.569	189.499	18.631	21.507	5.511	7.073	1.020	1.068	234	399	1	0	6.767	8.540	
2022	226.151	239.761	27.640	30.084	8.356	10.756	1.524	1.514	339	556	4	3	10.223	12.829	
2023	527.365	546.740	73.467	75.814	12.338	15.694	1.680	2.020	331	536	2	2	14.350	18.251	
2024	-	556.613	-	133.449	-	14.488	-	4.569	-	655	-	2	-	19.714	
Änderung 2023 / 2024:	1.8%		76.0%		-7.7%		126.2%		22.3%		-		8.0%		

Anmerkung: Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Crosso-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. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate. Aus Vergleichbarkeitsgründen werden die Jahre 2019 bis 2023 rückwirkend mit dem Bevölkerungsfile 2021 nachgerechnet.

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2019–2024

Nacht-LEQ-Klassen															
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	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2016	Bevölkerung aus 2021	
2019	68.134	73.399	22.371	24.359	2.443	2.726	157	154	86	81	1	2	2.688	2.963	
2020	18.963	20.889	6.624	7.063	304	368	135	127	19	19	0	0	457	514	
2021	35.025	38.282	5.326	5.743	720	687	165	160	56	52	0	0	940	898	
2022	42.569	45.899	11.887	13.129	988	931	203	216	123	116	11	44	1.325	1.307	
2023	49.843	61.954	14.695	17.745	2.832	3.711	119	149	71	71	0	2	3.023	3.934	
2024	-	70.460	-	20.704	-	6.734	-	172	-	81	-	0	-	6.987	
Änderung 2023 / 2024:	13,7%		16,7%		81,4%		15,2%		13,7%		-		77,6%		

Anmerkung: Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Crosso-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. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate. Aus Vergleichbarkeitsgründen werden die Jahre 2019 bis 2023 rückwirkend mit dem Bevölkerungsfile 2021 nachgerechnet.

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.16: VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN INNERHALB DER 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE AUFGETEILT NACH WESTWIND UND NACH OSTWIND IM JAHR 2024 GEGENÜBER 2023

IFR Flugbewegungen Ostwind				IFR Flugbewegungen Westwind			
ABSOLUT	2023 (6vM)	2024 (6vM)	DIFFERENZ	ABSOLUT	2023 (6vM)	2024 (6vM)	DIFFERENZ
LANDUNGEN				LANDUNGEN			
Piste 11	9.877	12.522	2.645	Piste 29	9.232	9.690	458
Piste 16	19.615	19.717	102	Piste 34	28.068	28.435	367
GESAMT	29.492	32.239	2.747	GESAMT	37.300	38.125	825
STARTS				STARTS			
Piste 11	1.210	1.683	473	Piste 29	45.000	44.351	-649
Piste 16	15.378	19.038	3.660	Piste 34	5.210	5.302	92
GESAMT	16.588	20.721	4.133	GESAMT	50.210	49.653	-557
IFR Flugbewegungen Ostwind				IFR Flugbewegungen Westwind			
IN PROZENT	2023 (6vM)	2024 (6vM)	DIFFERENZ	IN PROZENT	2023 (6vM)	2024 (6vM)	DIFFERENZ
LANDUNGEN				LANDUNGEN			
Piste 11	33,5%	38,8%		Piste 29	24,8%	25,4%	
Piste 16	66,5%	61,2%		Piste 34	75,2%	74,6%	
GESAMT	100,0%	100,0%		GESAMT	100,0%	100,0%	
STARTS				STARTS			
Piste 11	7,3%	8,1%		Piste 29	89,6%	89,3%	
Piste 16	92,7%	91,9%		Piste 34	10,4%	10,7%	
GESAMT	100,0%	100,0%		GESAMT	100,0%	100,0%	

Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.17: VERGLEICH MESSUNG - RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2024 (BZW. 12 MONATE)

Tages-Leq (in dB) 2024 (6vM)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	47,4	52,0	4,6
Groß-Enzersdorf	54,3	54,9	0,6
Fischamend	34,9	44,8	9,9
Kleinneusiedl	53,0	56,9	3,9
Enzersdorf/Fischa	58,3	60,7	2,4
Schwadorf	58,4	60,8	2,4
Margarethen/Moos	62,8	63,0	0,2
Rauchenwarth	27,2	44,7	17,5
Zwölfaxing	-	55,6	-
Schwechat	58,2	58,1	-0,1
Wien-Simmering	53,6	54,9	1,3
Himberg	44,6	49,5	4,9
Karlsdorf	44,0	48,5	4,5
Wien 23	43,6	46,6	3,0
Maria Lanzendorf	46,2	50,2	4,0

Nacht-Leq (in dB) 2024 (6vM)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	45,3	48,9	3,6
Groß-Enzersdorf	50,9	51,8	0,9
Fischamend	37,2	41,9	4,7
Kleinneusiedl	56,7	59,1	2,4
Enzersdorf/Fischa	44,4	46,8	2,4
Schwadorf	44,4	46,1	1,7
Margarethen/Moos	43,8	45,2	1,4
Rauchenwarth	32,4	41,6	9,2
Zwölfaxing	-	45,9	-
Schwechat	38,9	40,8	1,9
Wien-Simmering	31,6	34,6	3,0
Himberg	28,9	39,8	10,9
Karlsdorf	41,4	43,8	2,4
Wien 23	17,0	25,9	8,9

Tages-Leq (in dB) 2024 (12M)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	47,8	51,5	3,7
Groß-Enzersdorf	53,9	54,4	0,5
Fischamend	35,3	44,5	9,2
Kleinneusiedl	54,1	57,1	3,0
Enzersdorf/Fischa	57,7	60,0	2,3
Schwadorf	57,2	60,2	3,0
Margarethen/Moos	62,4	62,6	0,2
Rauchenwarth	27,9	44,4	16,5
Zwölfaxing	-	55,3	-
Schwechat	57,4	57,4	0,0
Wien-Simmering	53,1	54,2	1,1
Himberg	44,5	49,3	4,8
Karlsdorf	44,1	48,0	3,9
Wien 23	42,5	45,9	3,4
Maria Lanzendorf	46,2	50,1	3,9

Nacht-Leq (in dB) 2024 (12M)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	45,0	47,8	2,8
Groß-Enzersdorf	50,0	50,7	0,7
Fischamend	37,2	41,2	4,0
Kleinneusiedl	56,4	58,3	1,9
Enzersdorf/Fischa	42,5	44,8	2,3
Schwadorf	42,2	44,0	1,8
Margarethen/Moos	41,7	43,1	1,4
Rauchenwarth	32,8	40,8	8,0
Zwölfaxing	-	45,1	-
Schwechat	37,1	39,1	2,0
Wien-Simmering	28,7	32,2	3,5
Himberg	29,1	39,0	9,9
Karlsdorf	41,2	43,0	1,8
Wien 23	15,3	24,8	9,5

Anmerkung: Pegelangaben in dB, Berechnungsmethode Crossos-AT, keine Messung in Zwölfaxing im Jahr 2024

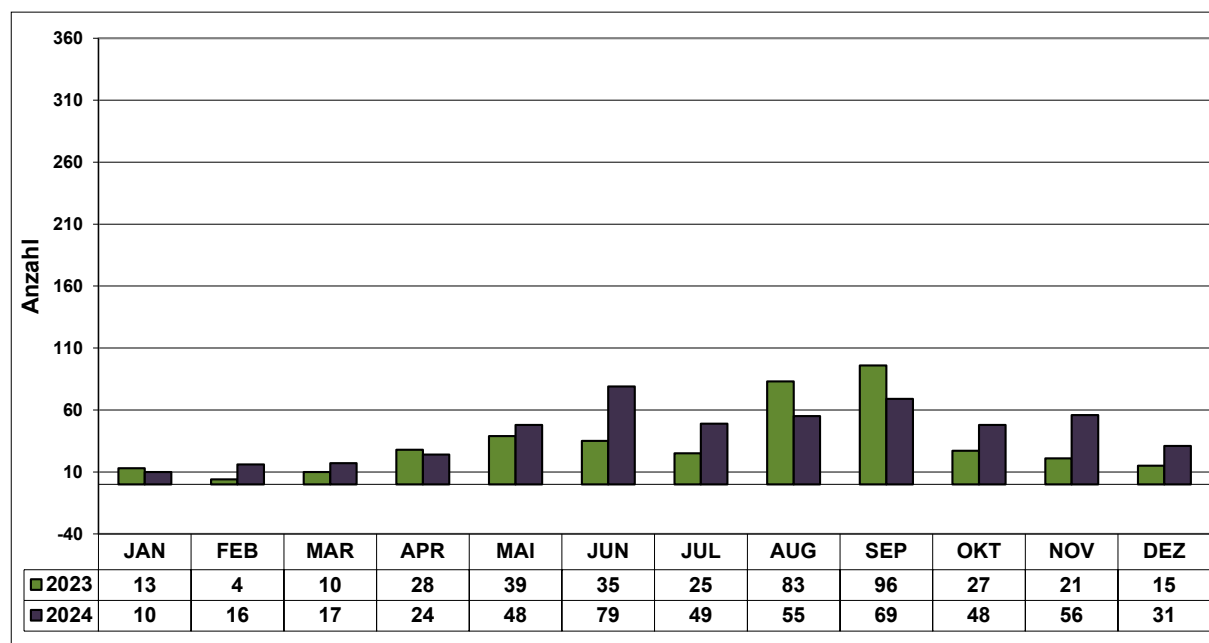
Quelle: FWAG (2025)

TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2023/2024

Region	Jahr 2023*	Jahr 2024*
GESAMT	1.412	2.126
Wien	1.016	1.624
NÖ + BGLD	377	497
anonym	19	5
Telefon	927	1.224
Web	467	899
Mailbox	0	0
weitergeleitete Mails	18	2
Schriftlich	0	1

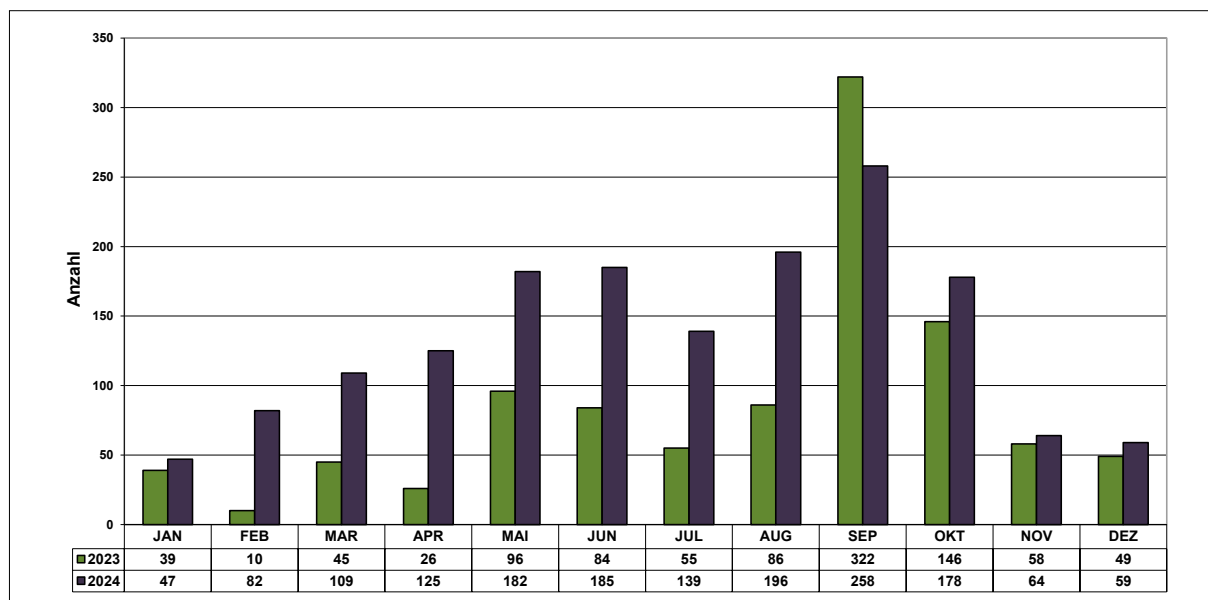
Anmerkung: * Massenmails werden pro Person und Tag nur einmal gezählt

Quelle: FWAG (2025)

ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2023/2024

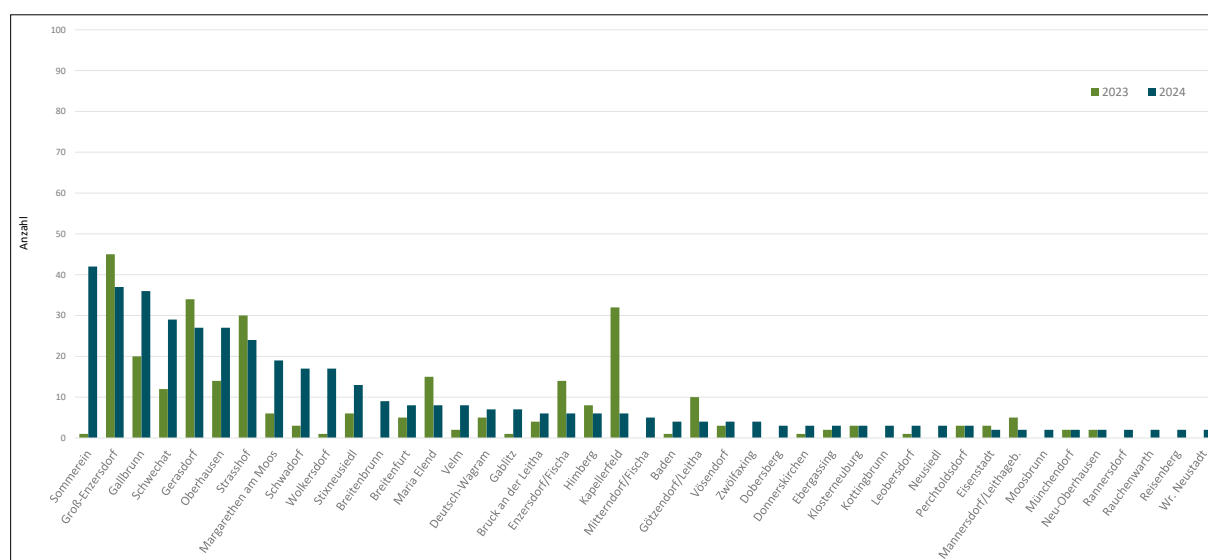
Quelle: FWAG (2025)

ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2023/2024



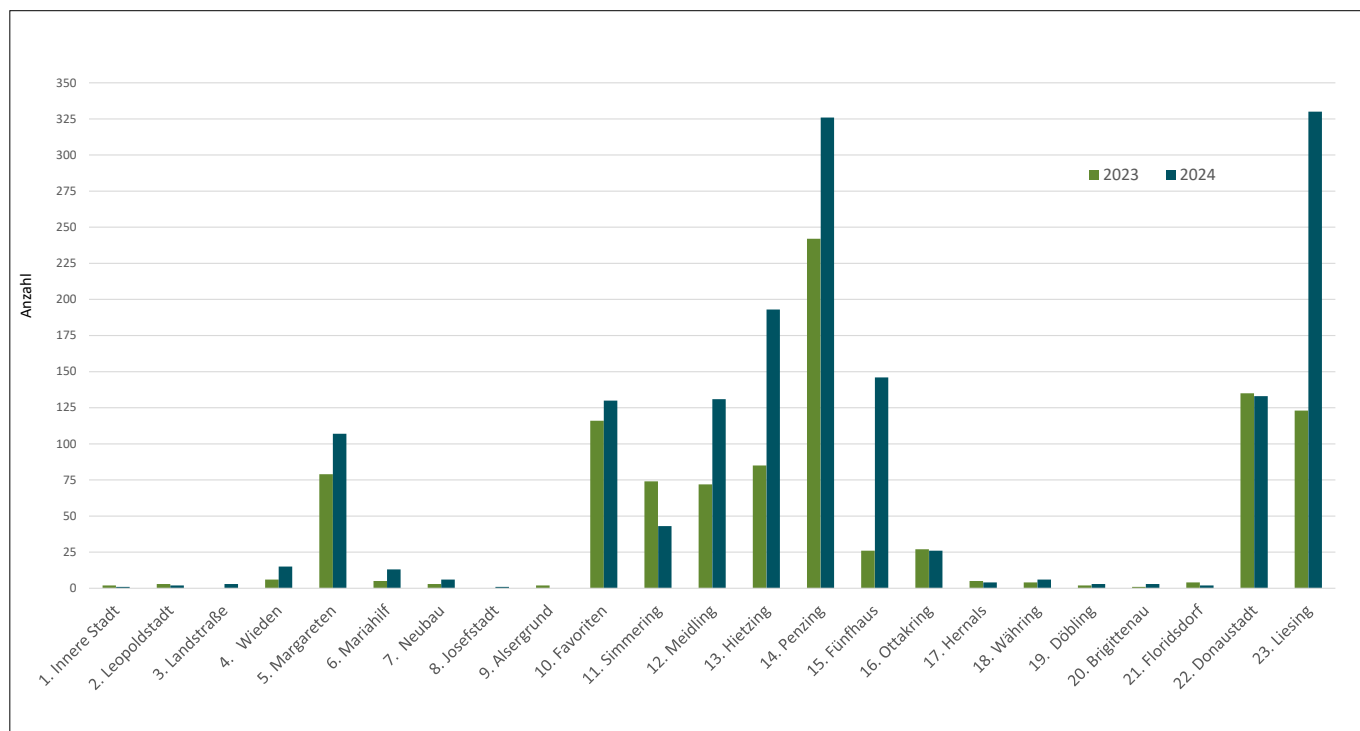
Quelle: FWAG (2025)

ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2023/2024



Quelle: FWAG (2025)

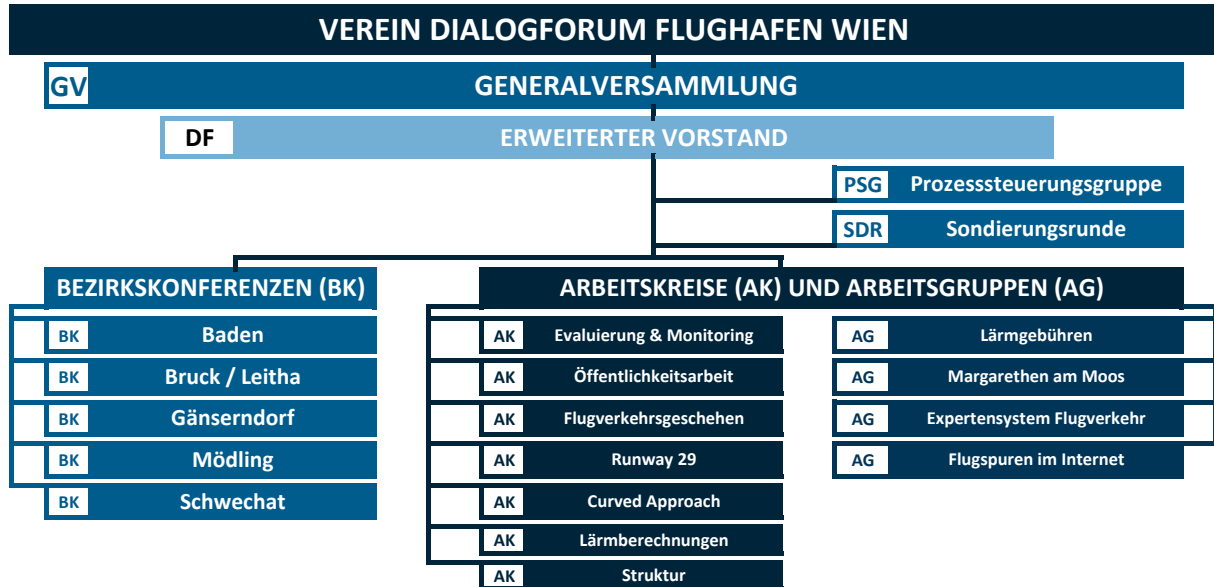
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2023/2024



Quelle: FWAG (2025)

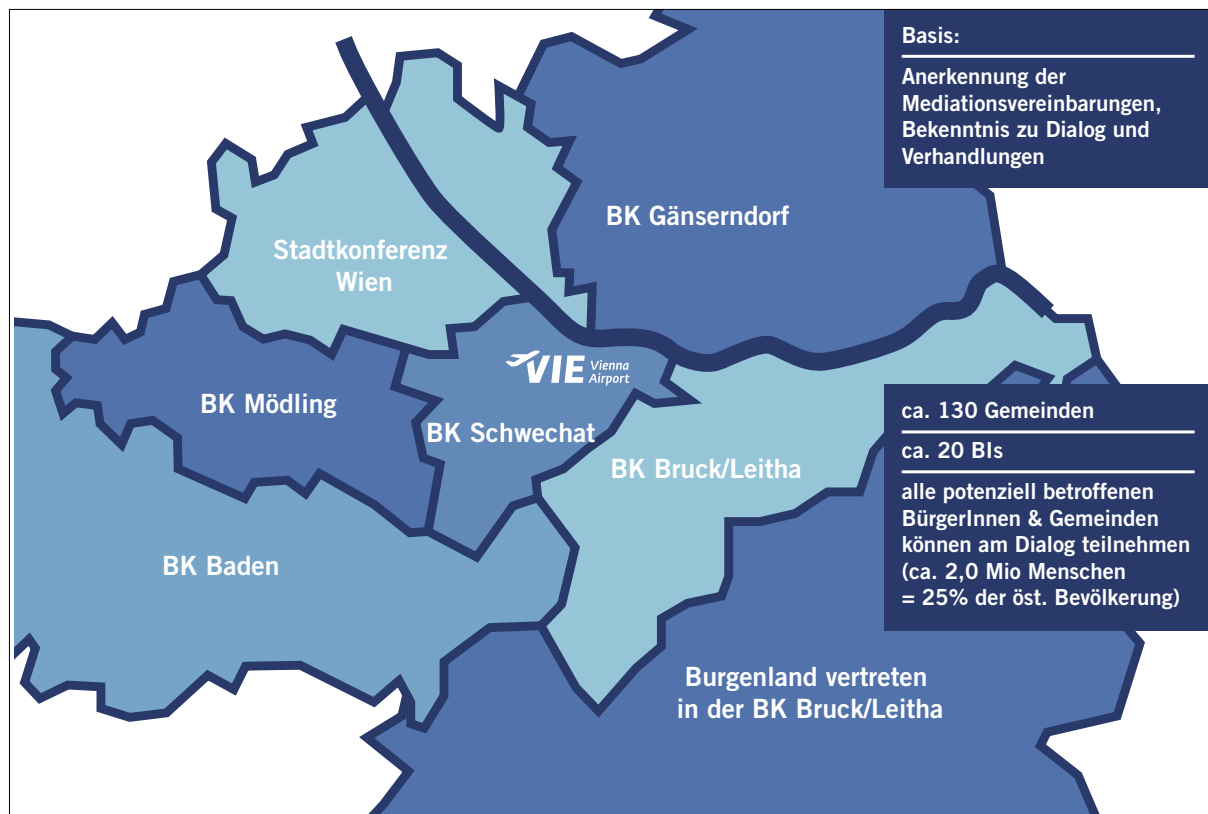
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN

ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2024



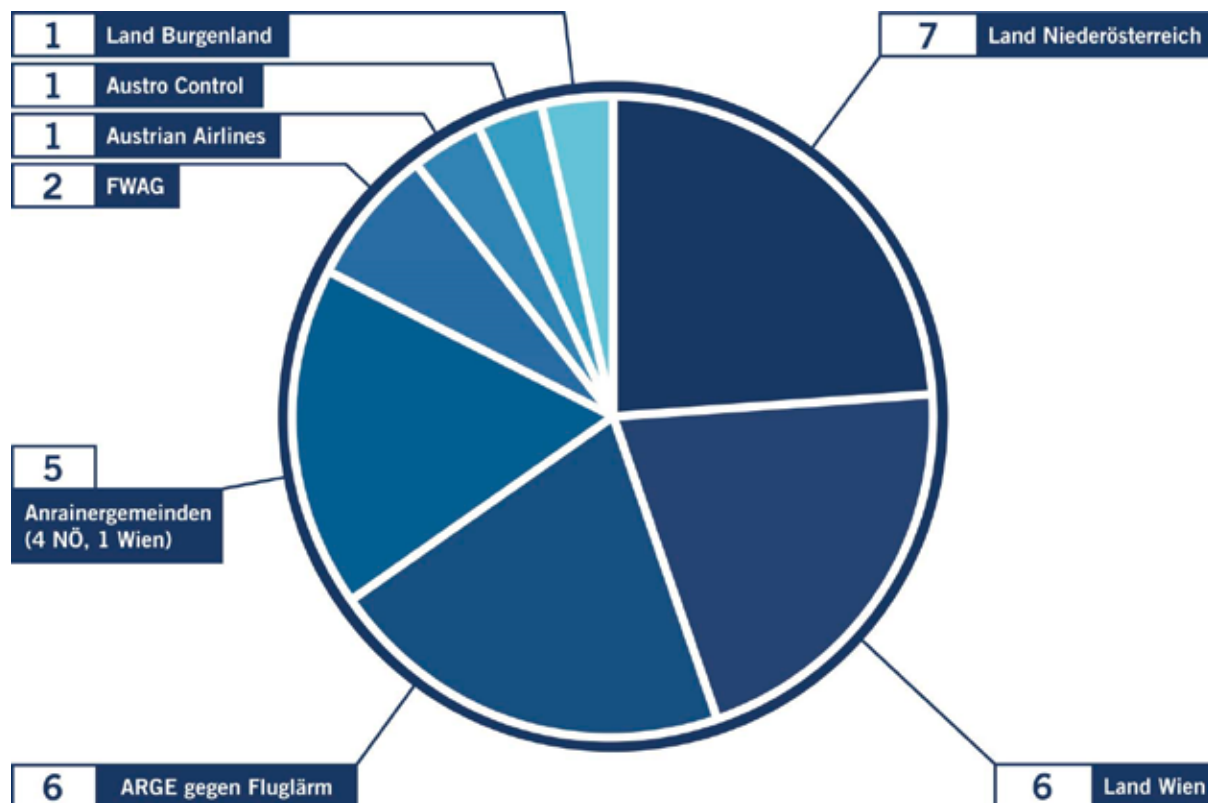
Quelle: Dialogforum (2025)

ABB. 5.02: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – BEZIRKSKONFERENZEN



Quelle: Dialogforum (2025)

ABB. 5.03: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – STIMMRECHTE



Quelle: Dialogforum (2025)

TAB. 5.01: SITZUNGSSTATISTIK DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2024

Sitzungstyp	Zahl	Sitzungs- stunden	Teilnehmer ^{*)}	Arbeits- stunden
Bezirkskonferenz	10	42,0	128	538
Stadtkonferenz Wien	0	0,0	0	0
Arbeitsausschusssitzungen / Sondersitzungen	24	60,0	288	720
Arbeitskreissitzungen	13	39,0	236	708
Arbeitsgruppensitzungen	5	12,5	34	85
Dialogforumssitzungen	4	12,0	149	447
Generalversammlung	0	0,0	0	0
Berichtsjahr 2024 gesamt	56	165,5	835	2.468

Quelle: Dialogforum (2025)

KAPITEL 6 – GLOSSAR

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

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

Begriff	Bedeutung/Definition	Bemerkung
Instrumentenlandesystem	Eine bodenseitige Funknavigationsanlage für exaktes Navigieren im Endanflug zur Landebahn. Besteht aus dem Landekurssender (definiert die verlängerte Pistenmittellinie), dem Gleitwegsender (definiert konstanten Anflugwinkel zum Aufsetzpunkt) und einem Entfernungsangabe-System.	Abkürzung: ILS International strikt genormt, wobei speziell die Steilheit des Gleitweges limitiert ist. 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 Prozent-Anzahl der aktuellen Flugwege zu liegen kommen soll. Bei SIDs auch Festlegung einer Höhe, oberhalb der nicht mehr von „einzuhaltendem Korridor“ gesprochen wird.	Kann generell nur für jene Navigationsabschnitte zur Anwendung kommen, bei denen die Navigationsverantwortung beim Pilot liegt. Nicht definierbar bei Radarführung durch ACG.
Low Drag – Low Power	Wenig Widerstand – wenig Schub Je weniger aerodynamische Widerstände beim Flugzeug (Vorflügel, Landeklappen, Bremsklappen, Fahrwerk) ausgefahren sind, umso weniger Schub ist für das Einhalten einer gewissen Geschwindigkeit notwendig. Sowohl „Low Drag“ als auch „Low Power“ werden im Endanflug bis 300 m über Boden angestrebt.	Je nach Flugzeugtype, Gewicht und Wind sehr unterschiedliches Gleitverhalten der Flugzeuge. Dadurch auch unterschiedliche Notwendigkeit zur Verwendung dieser Widerstände und des Schubs zur Erreichung des angestrebten vertikalen Flugweges und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit.
Mediation	Konfliktregelungsprozess, der in den USA entwickelt wurde.	Wesentliche Voraussetzungen sind gegenseitiger Respekt der Beteiligten vor den Ansichten des jeweils anderen und der Wille zum Erarbeiten gemeinsamer Lösungen.
Mediationsforum	Gremium aller am Mediationsverfahren beteiligten Verfahrensparteien	

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

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

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

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: **Verein Dialogforum Flughafen Wien**, Postfach 3, 1300 Wien

Tel: +43 1 7007 25250, Fax: +43 1 7007 5 22800, E-Mail: office@dialogforum.at, www.dialogforum.at

Gestaltung & Prepress: Max Schinko, Fotos: Flughafen Wien, Martin Steiger Fotograf

Für den Inhalt verantwortlich: MMag. Juliana Ghasemipour, September 2025

Der Materialienband 2024 steht ebenso wie der Evaluierungsbericht 2024 auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) einer breiten Öffentlichkeit als Download im PDF-Format zur Verfügung.