

21. EVALUIERUNGSBERICHT 2025

Materialienband



KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2025	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 2025.....	37
ABB. 2.01: ACI-PASSAGIERPROGNOSE 2025–2053.....	38
ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2025	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 – 2000/2012–2025.....	40
TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2012–2025.....	40
TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2025	41
TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2025 ABSOLUT UND IN PROZENT (PISTEN 11 UND 16)	42
TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2025 ABSOLUT UND IN PROZENT (PISTEN 29 UND 34).....	43

ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2025 OSTWIND	44
ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2025 WESTWIND	44
ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2025 WINDSTILLE.....	45

KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN 46

TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2025 – ERFÜLLUNGSGRAD DER ATC-VEREINBARUNGEN.....	47
TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2025.....	47
TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE – DETAILANALYSE.....	48
TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2025 – GESAMTERGEBNIS STARTS.....	48
TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2025 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN.....	49
ABB. 3.01: EINHALTUNG DER NACHTKERNZEIT 2007–2025	49
TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2025	50
TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2024/2025.....	50
TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2012–2025.....	51
ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2019 UND 2025.....	51
ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDB-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR 2017–2025	52
ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2025	52
TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2017/2025.....	53
TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN – ENTWICKLUNG 2023–2025.....	53

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND..... 54

TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2025.....	55
TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ) NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2025.....	56
TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2025.....	57
TAB. 4.04: MESSPLAN 2025 (DURCHGEFÜHRTE MESSUNGEN).....	58
TAB. 4.05: MESSPLAN 2026 (GEPLANTE MESSUNGEN).....	59
TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2024/2025 TAG/NACHT	60
TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH FIXEN MESSSTELLEN 2000/2012–2025	60
TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH FIXEN MESSSTELLEN 2000/2012–2025	61
TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ AN DEN FIXEN MESSSTELLEN 2024/2025 FÜR DAS GESAMTJAHR	61
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2025.....	62
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2025.....	63
KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB SPITZENSCHALL BEI WESTWIND 2025.....	64
KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 DB SPITZENSCHALL BEI OSTWIND 2025	65

TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2024/2025	66
TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2024/2025	67
TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN – VERGLEICH TAG/NACHT 2024/2025	68
TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2024/2025	68
TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2019–2025	69
TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2019–2025	69
TAB. 4.16: VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN INNERHALB DER 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE AUFGETEILT NACH WESTWIND UND NACH OSTWIND IM JAHR 2025 GEGENÜBER 2024	70
TAB. 4.17: VERGLEICH MESSUNG – RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2025 (BZW. 12 MONATE)	71
TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2024/2025	72
ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2024/2025	72
ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2024/2025	73
ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2024/2025	73
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2024/2025	74
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN	75
ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2025	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 2025	78
KAPITEL 6 – GLOSSAR	79

KAPITEL 1 – EVALUIERUNGSGRUNDLAGEN 2025

Die Dokumentation „Evaluierungsgrundlagen 2025“ stellt in weiterer Folge die Regeln und Vereinbarungen dar, die für die Steuerung des Flugverkehrs im Jahr 2025 maßgeblich waren, die als Basis für die Erstellung des Evaluierungsberichts für das Jahr 2025 dienten und zum Jahresende 2025 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 Flughafeniveau, 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 Sicherheitsanforderungen und besonderen Wetterverhältnissen ausgenommen.

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

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

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

5. Nachtflugregelung

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

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

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

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

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

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

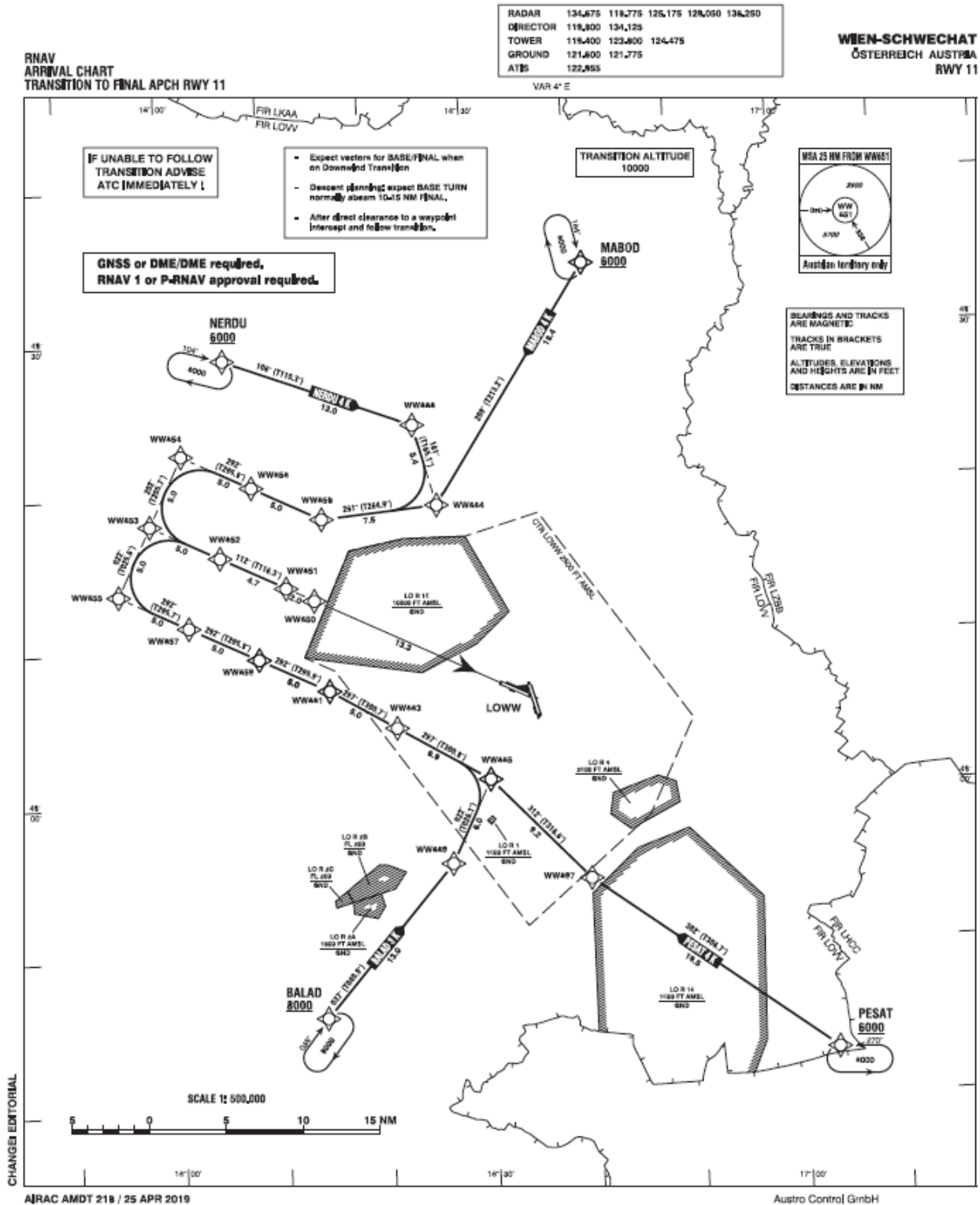
9.1. Unter dem Begriff „Sicherheitserfordernisse“ werden Einschränkungen in der Nutzbarkeit des Luftraumes (Felixdorf Gunfiring, ...), Luftfahrtveranstaltungen (Airshows, ...), Einsatzflüge des Militärs und/oder der Polizei, kurzfristig notwendige Anweisungen um Abstände zwischen Luftfahrzeugen sicher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

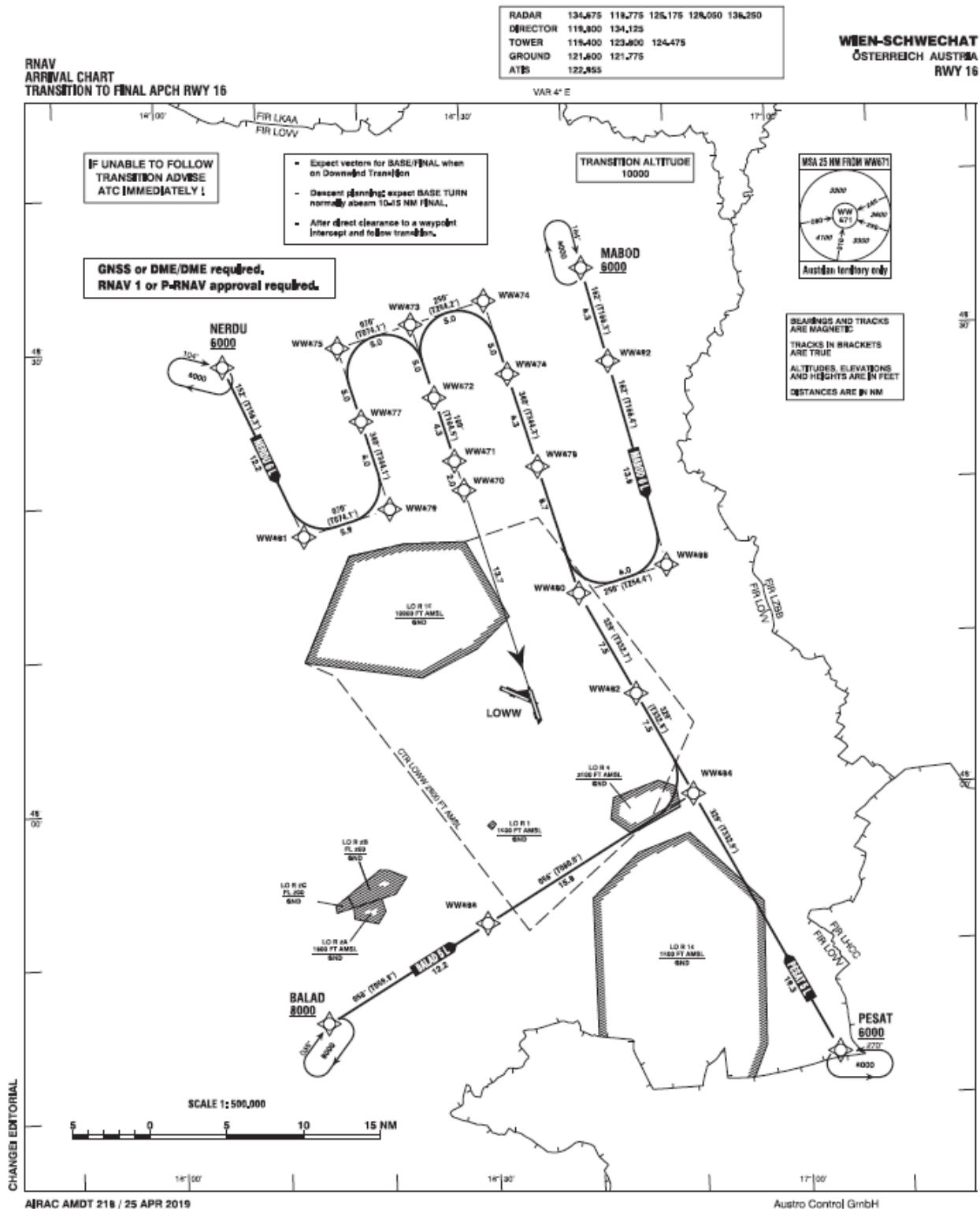


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

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

BEILAGE II: Transition-Arrivals Piste 16

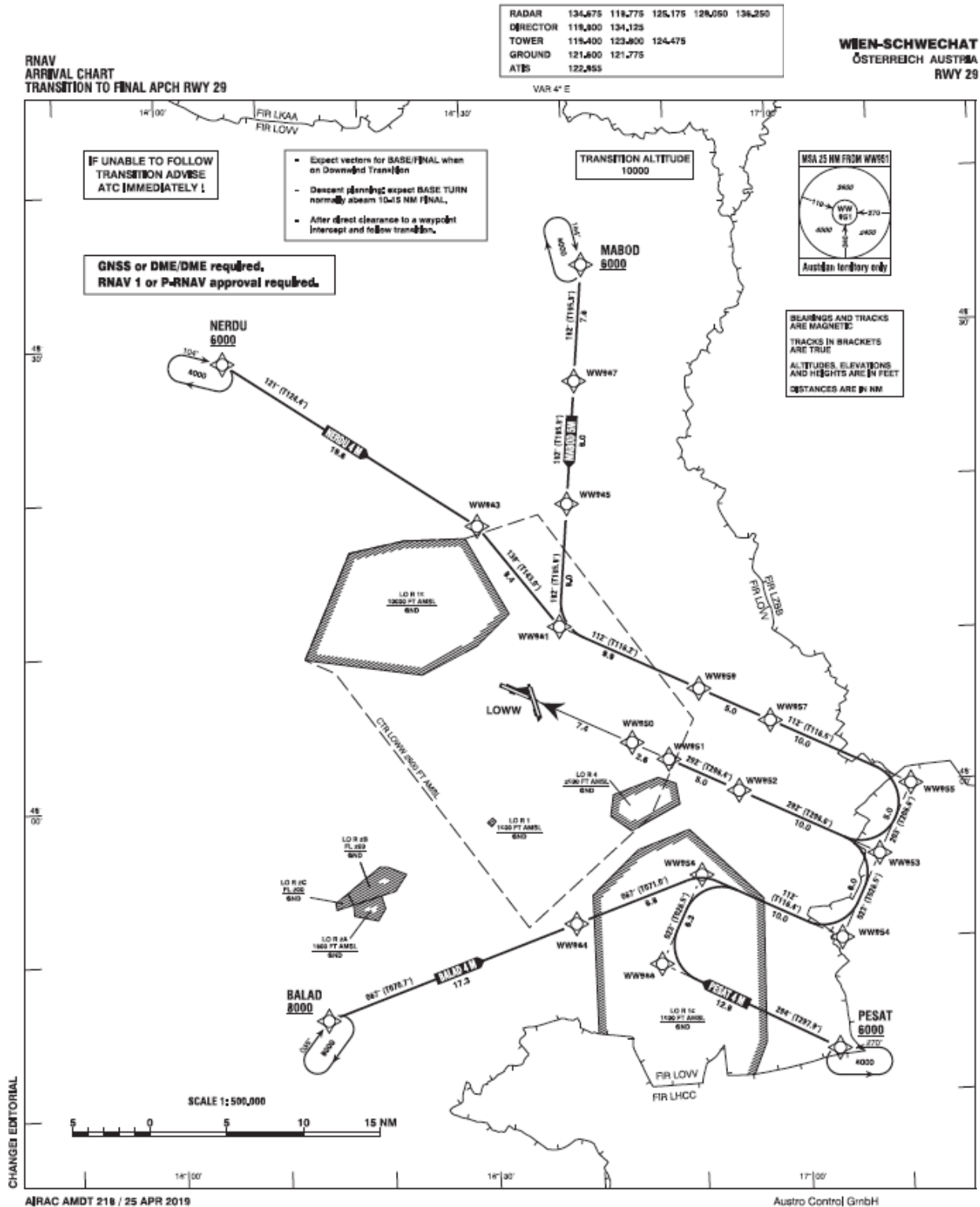


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

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

BEILAGE III: Transition-Arrivals Piste 29

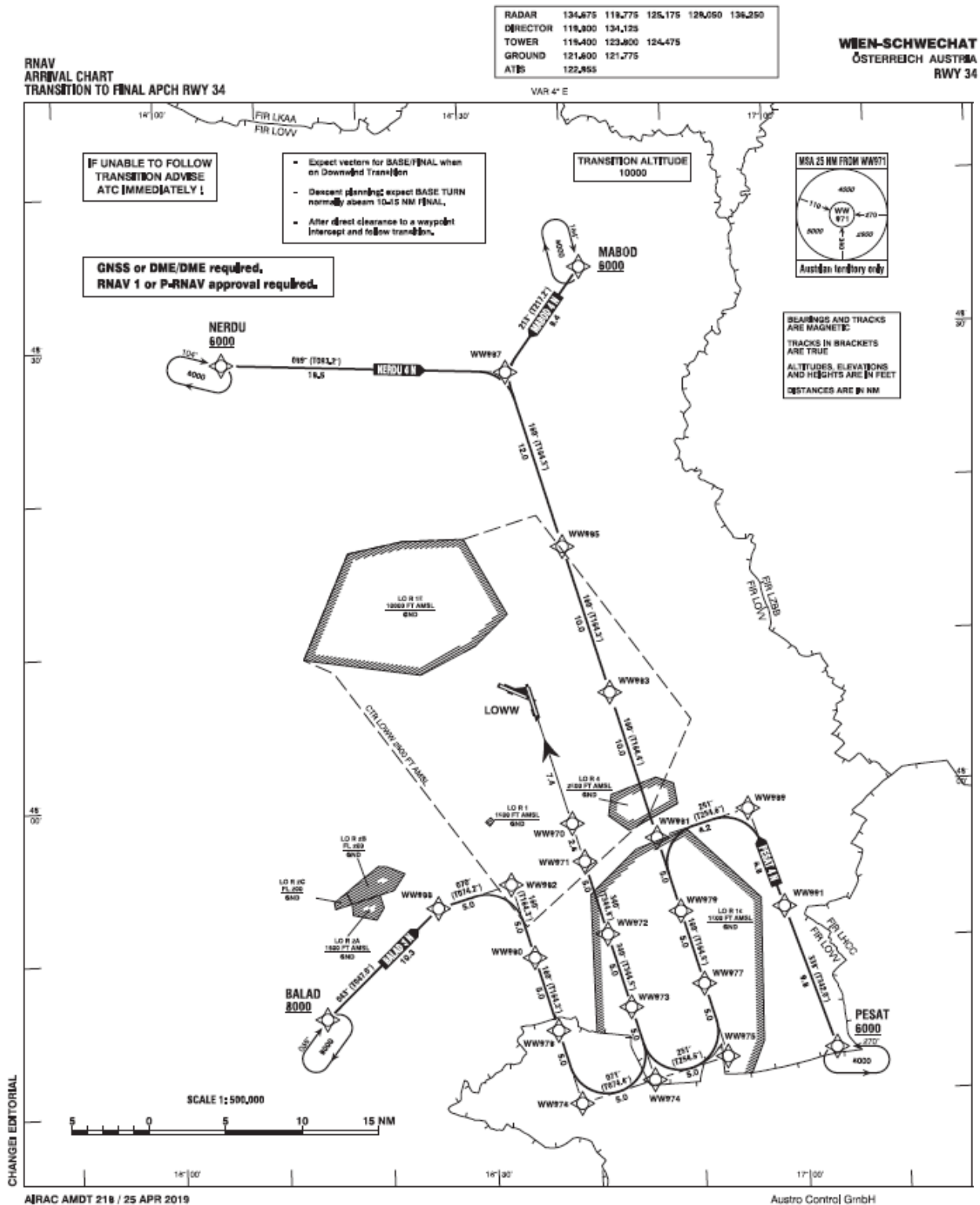


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

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

BEILAGE IV: Transition-Arrivals Piste 34

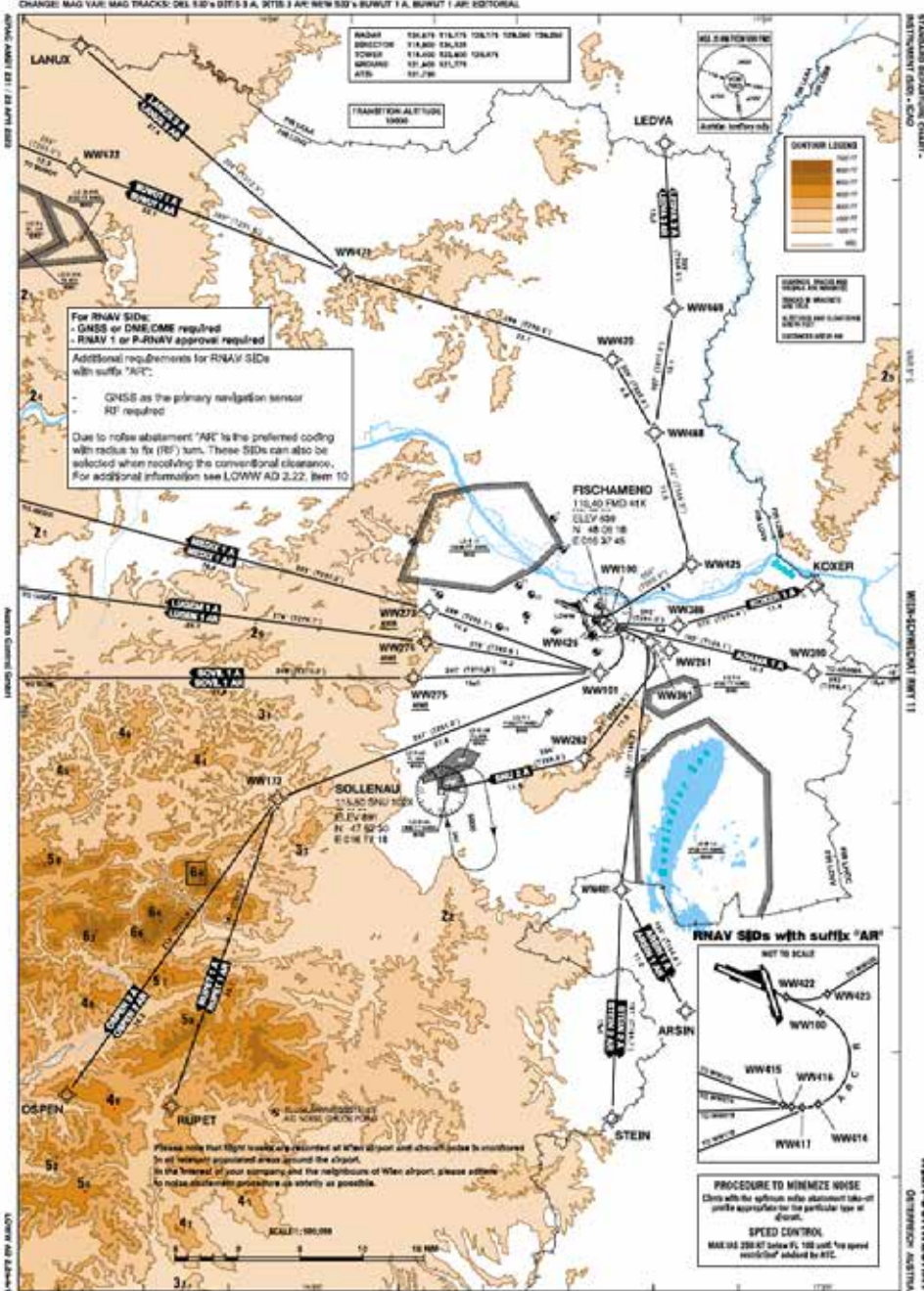


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

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

BEILAGE V: Abflugstrecken Piste 11 TAG

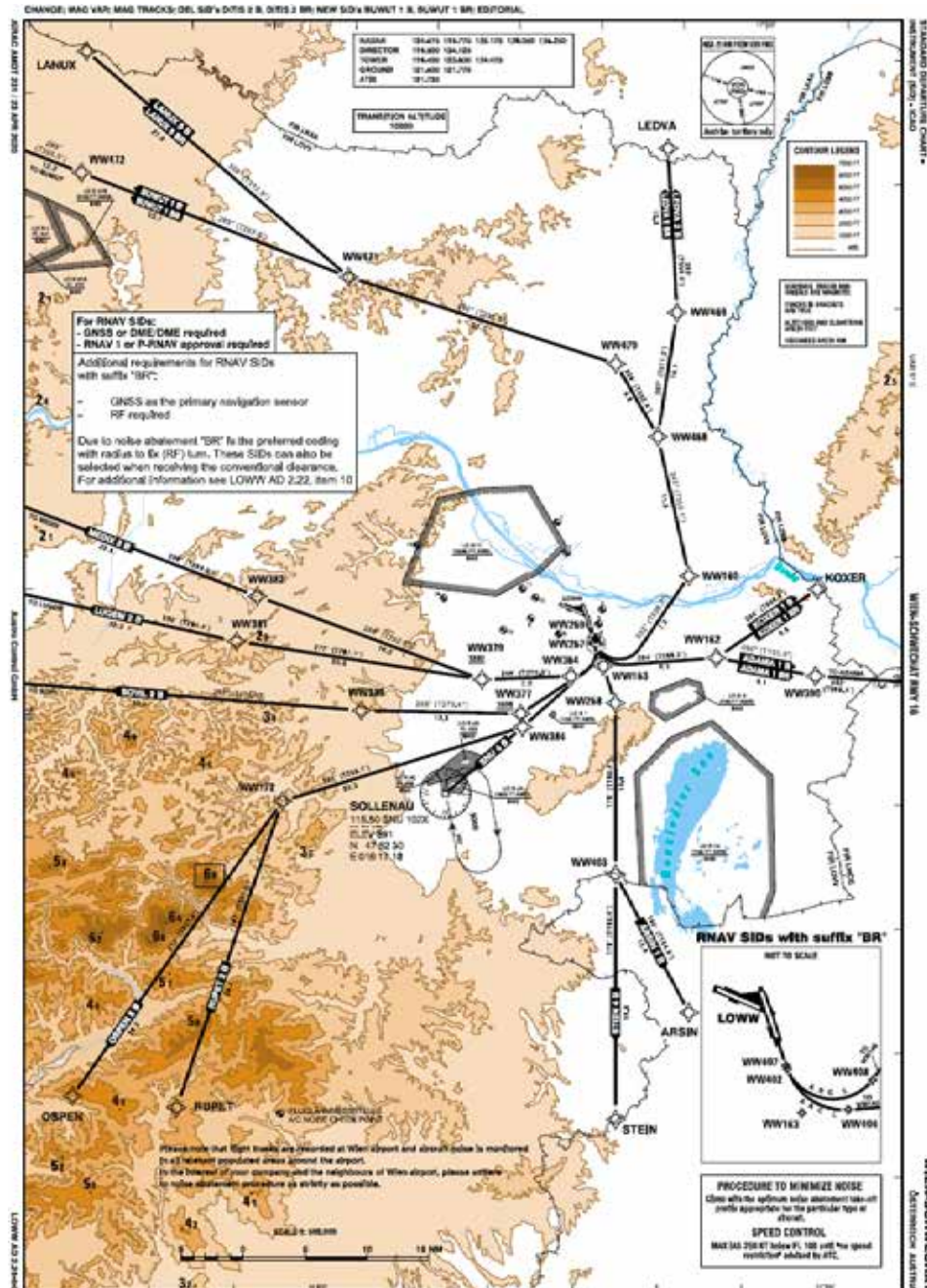


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

[https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/
aim_services/geodatenportal](https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal)

BEILAGE VI: Abflugstrecken Piste 16 TAG

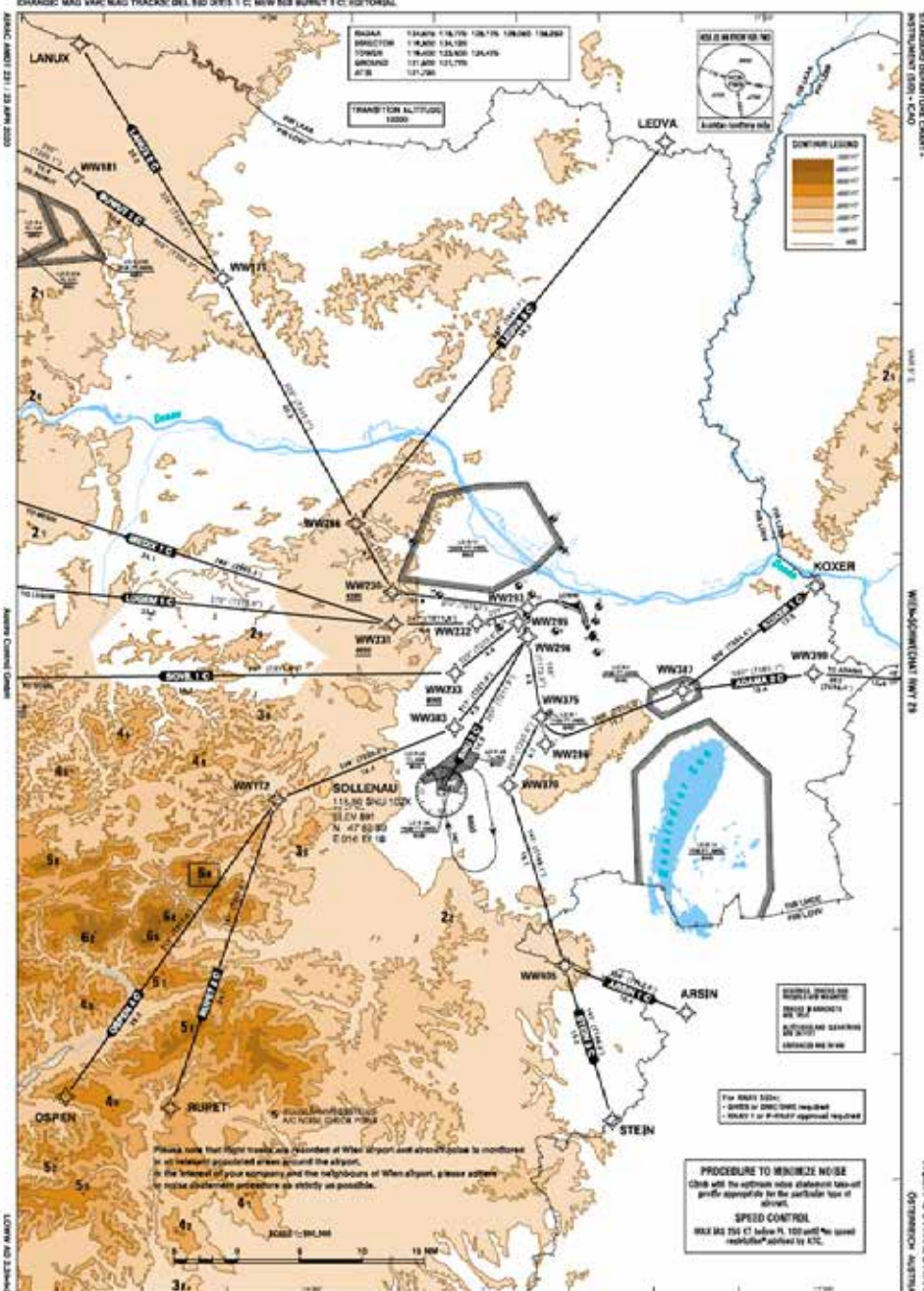


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

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

BEILAGE VII: Abflugstrecken Piste 29 TAG

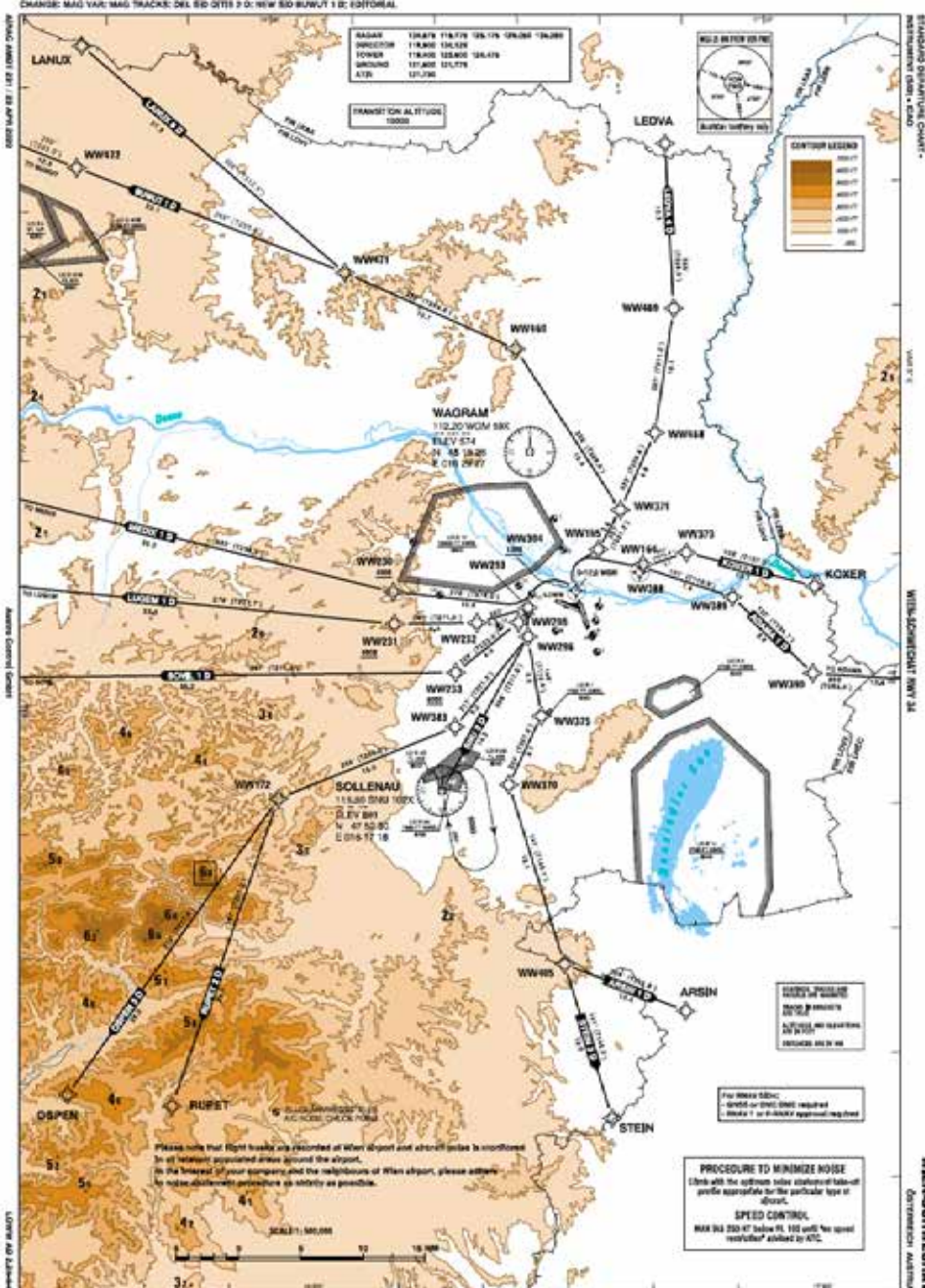


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

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

BEILAGE VIII: Abflugstrecken Piste 34 TAG

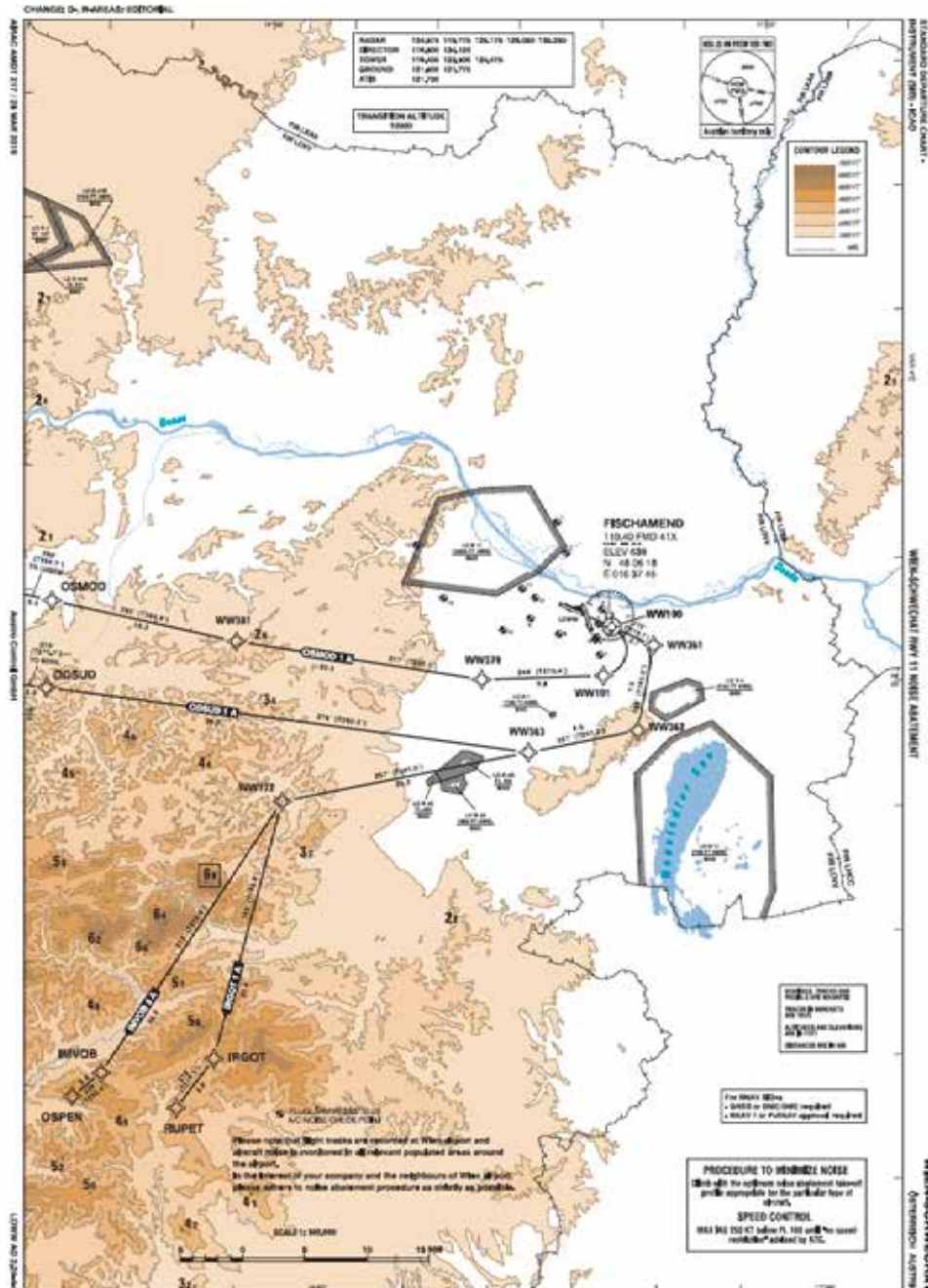


Koordinatenformat: WGS84

Quelle: ACG (2026)

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

BEILAGE IX: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11 NACHT



Koordinatenformat: WGS84

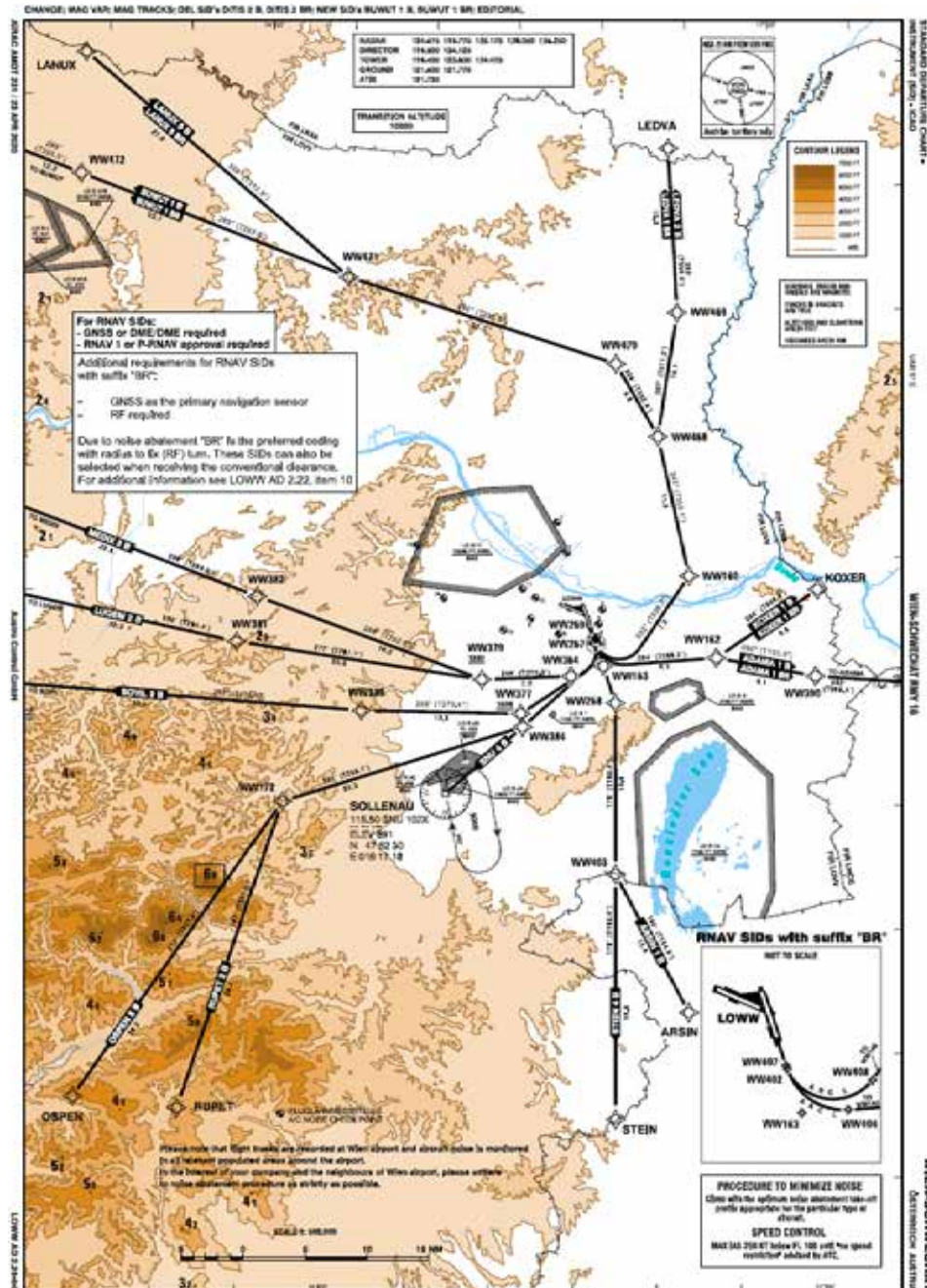
Quelle: ACG (2026)

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

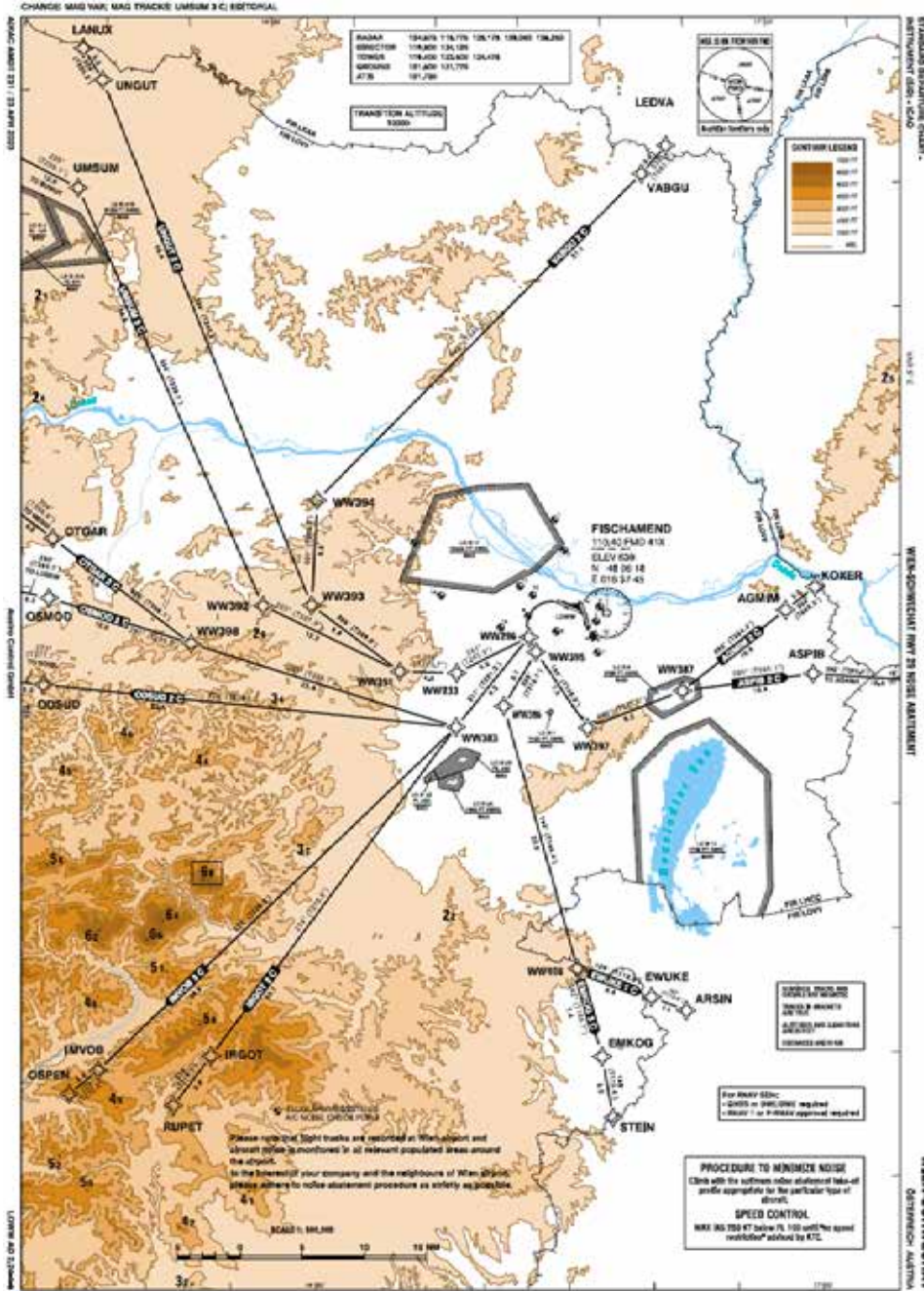
Quelle: ACG (2026)

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

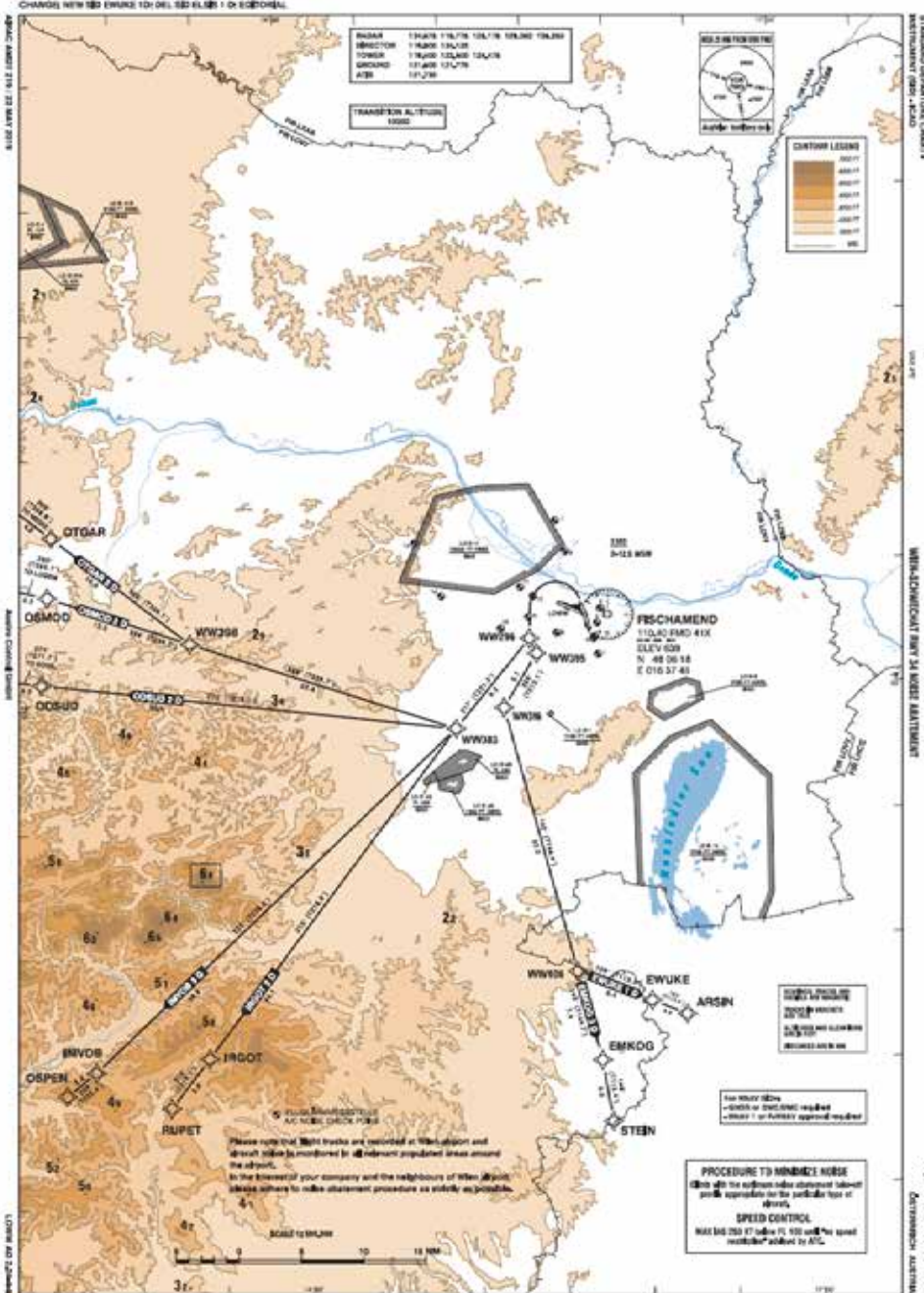
Quelle: ACG (2026)

[https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/
aim_services/geodatenportal](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 (2026)

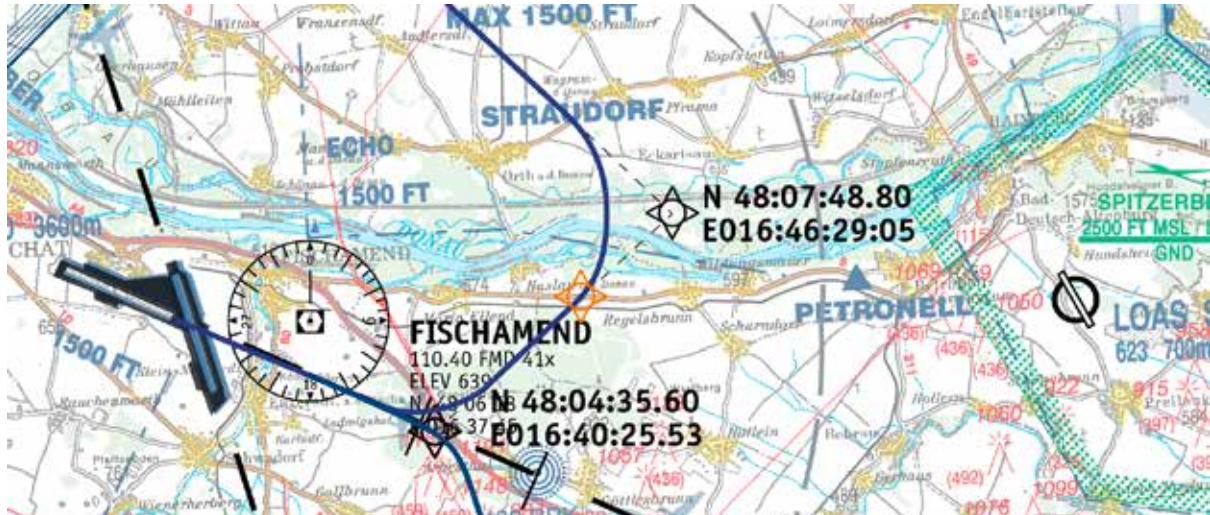
https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_services/geodatenportal

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: ACG (2026)

BEILAGE XIV: SID-BELEGUNG

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

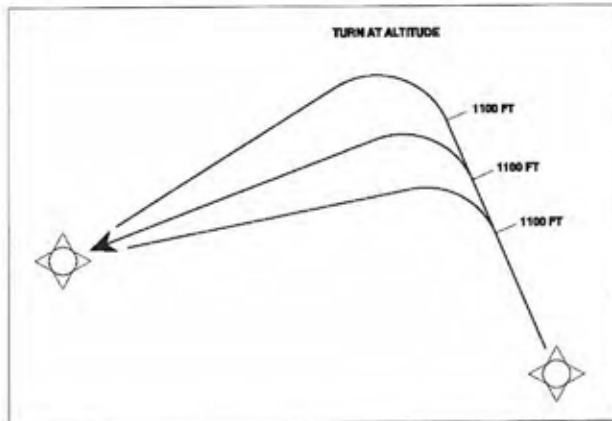
Abflugrouten		2003	2005	2016	2017
Piste 11	LANUX1A/ KOVEL1A/ DITIS1A/ WGM1A	0,9%	0,9%	0,2%	0,3%
	MOTIX1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	LUGIM1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
	SITNI3A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	OSPEN1A/ UMBIL2A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	SNU2A	0,6%	0,6%	0,3%	0,7%
	SASAL1A/ STEIN1A	0,5%	0,5%	0,2%	0,0%
	ABL0M2A/ KOXAR1A/ 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 (2026)

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 2025 sind in Tabelle 2.04 – Piste- und SID-Belegung 2025 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)

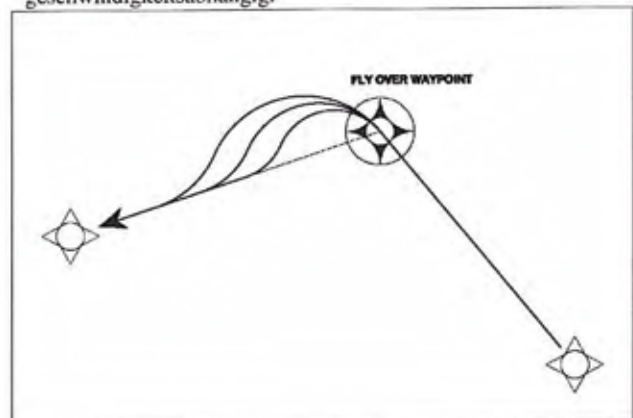
Betrifft: FMS/RNAV Verfahren; Informationen über Fragen der Verfahrensplanung hinsichtlich Limitierungen/Einschränkungen in Bezug auf die Codierbarkeit im ARINC 424 Format für die Flight Management Systeme.

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:

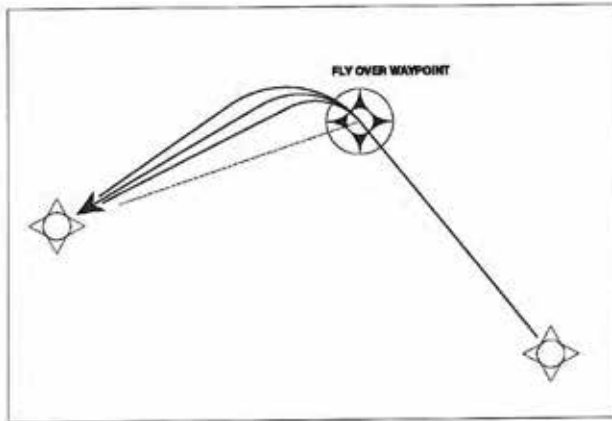
Der Kurvenflug wird vom FMS beim Passieren des Waypoints so eingeleitet, dass die Maschine auf dem nächsten nominellen Track ausrollt. Der Radius des Kurvenfluges ist geschwindigkeitsabhängig.



Bellage zum Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ 27.Mai 2003

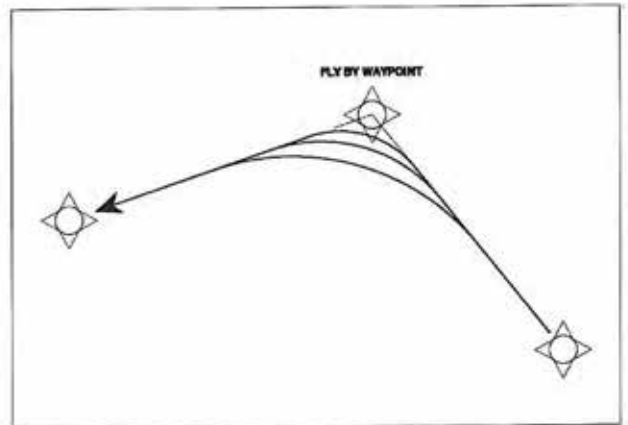
2.2) ARINC 424 Codierung als „DF“ Leg (Direct to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

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.

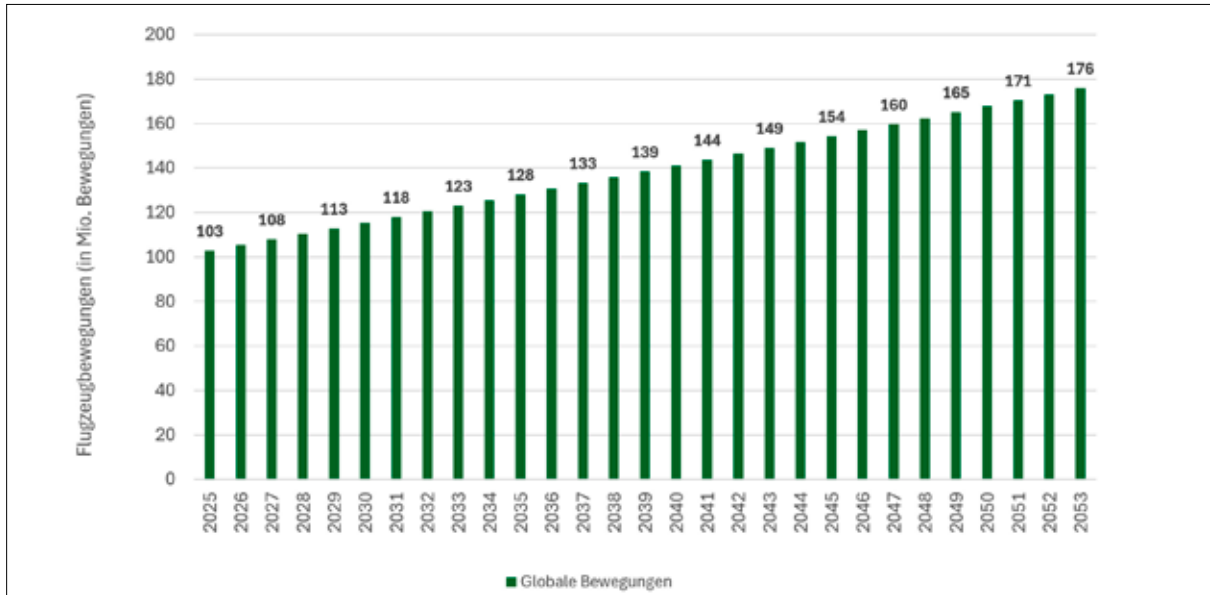
STARTS PISTE 29

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 2025

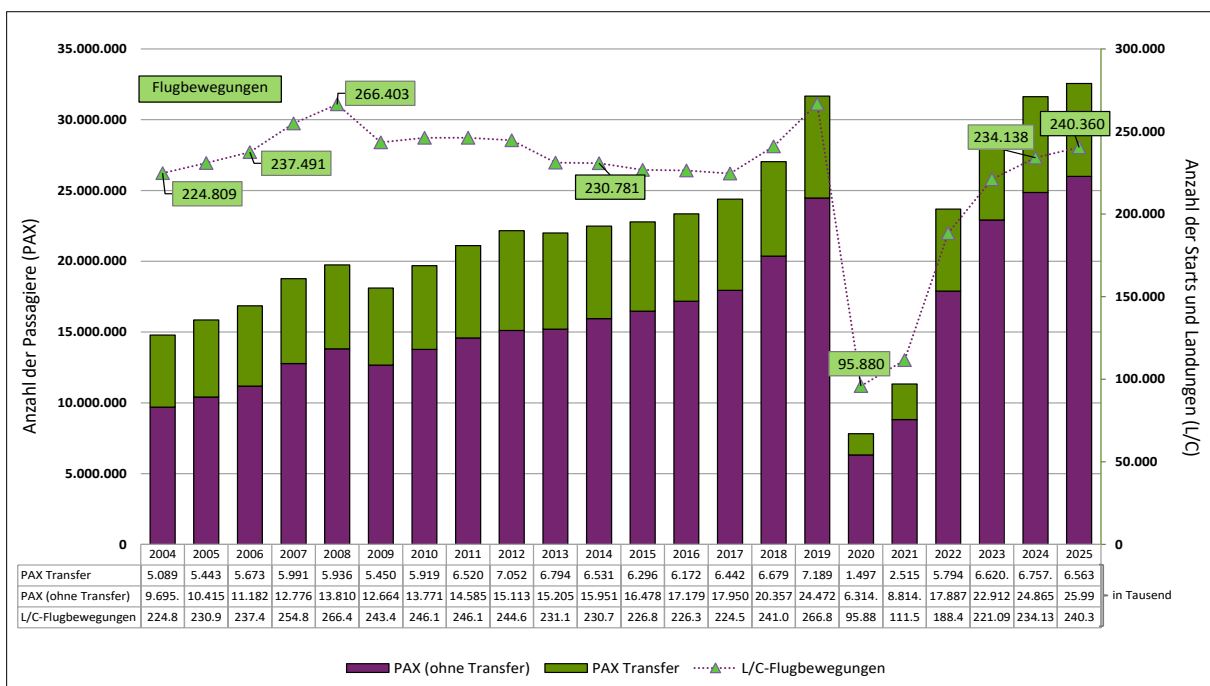
ABB. 2.01: ACI-PASSAGIERPROGNOSE 2025–2053



ACI-Global: ~ 2% Wachstum/Jahr bis 2053, ACI-Europe: 1,4% Wachstum/Jahr bis 2053

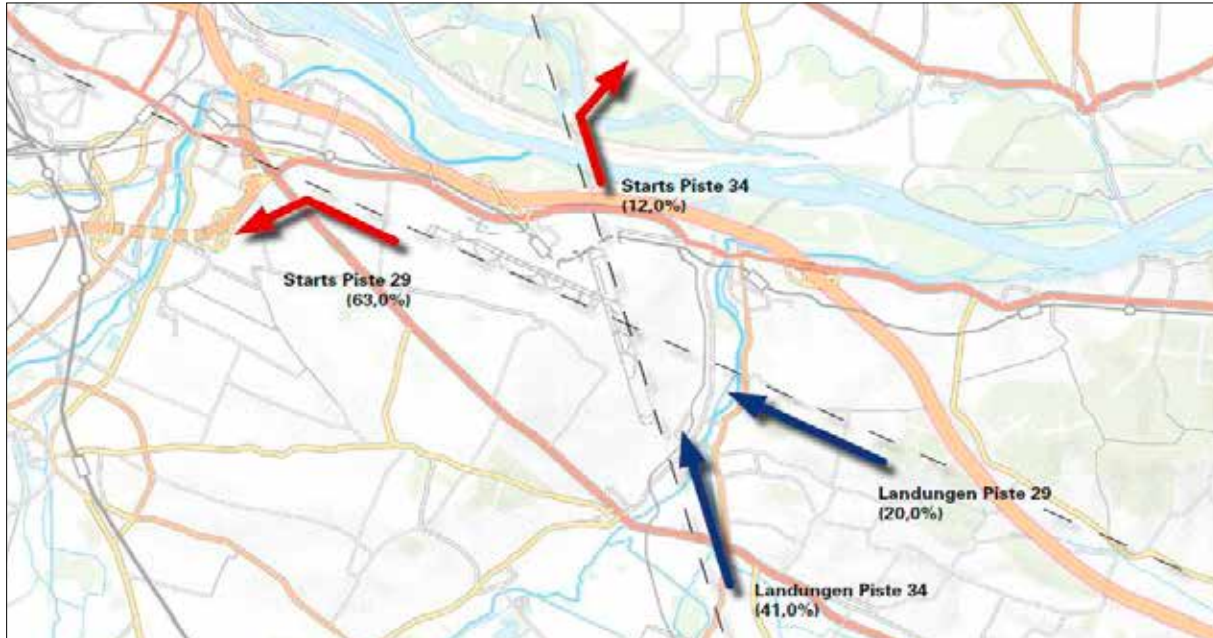
Quelle: ACI World Airport Traffic Forecasts 2025–2053 (2025)

ABB. 2.02: FLUGVERKEHRSENTWICKLUNG AM FLUGHAFEN WIEN – 2004/2025



Quelle: FWAG (2026)

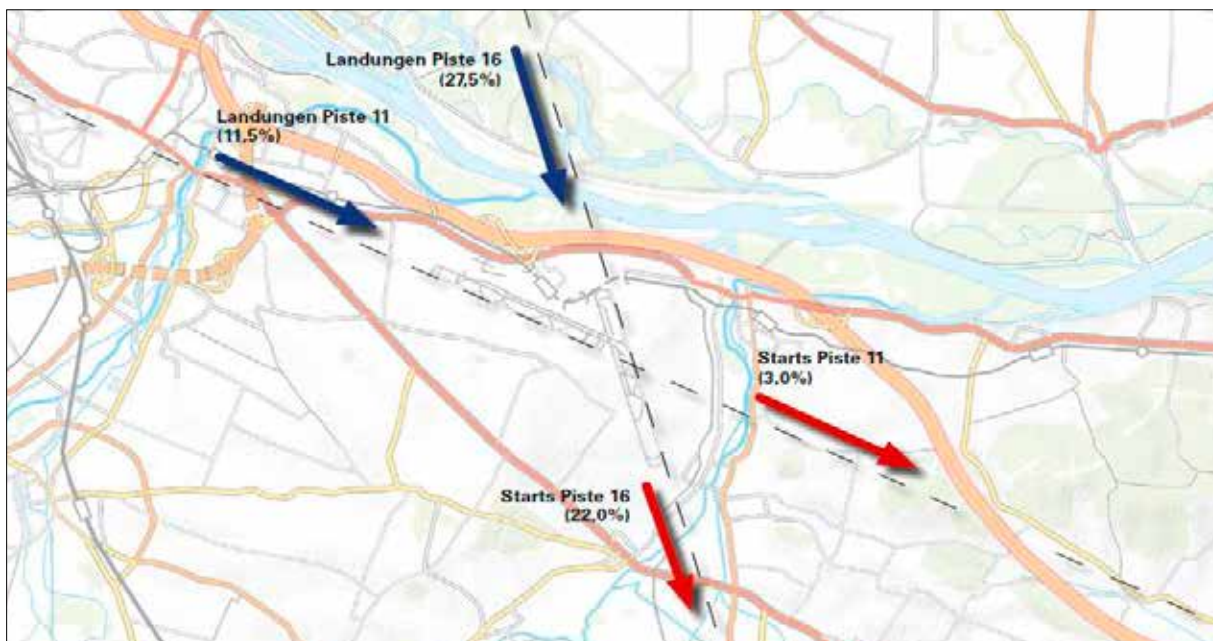
ABB. 2.03: PISTENNUTZUNG BEI WESTWIND UND WINDSTILLE – TAG



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

Quelle: FWAG (2026)

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 (2026)

TAB. 2.01: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000/2012–2025

Flugbewe- gungen L/C	TAG 06:00 - 22:00														
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	18.975
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	8.196
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	24.587
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	55.704
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	1.467
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	75.877
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	25.919
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	9.155
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	219.880

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 2.02: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000/2012–2025

Flugbewe- gungen L/C	NACHT 22:00 - 06:00														
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Landungen															
Piste 11	334	24	326	34	3	1	0	1	18	0	4	1	14	23	8
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	8.053
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	4.307
Piste 34	135	179	444	209	151	1.145	54	93	247	5	145	235	78	62	347
Starts															
Piste 11	816	400	847	893	842	518	727	1.124	940	501	539	737	616	1.187	860
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	6.374
Piste 16	150	238	79	129	107	608	92	122	207	13	32	135	138	427	441
Piste 34	77	109	240	98	79	686	3	83	114	1	88	133	7	25	90
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	20.480

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 2.03: PISTENBELEGUNG 2025

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN						
Flugbewegungen je Pistenrichtung (kumuliert)	01.01.-31.12.2025				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	13,9%	2,1%	0,0%	16,0%	11,5%	-4,5%
Piste 29	3,2%	3,5%	6,6%	13,3%	20,0%	6,7%
Piste 16	15,0%	5,3%	3,5%	23,9%	27,5%	3,6%
Piste 34	39,7%	6,9%	0,3%	46,9%	41,0%	-5,9%
Summe ARR	71,9%	17,8%	10,4%	100,0%	100,0%	
Starts						
Piste 11	0,9%	0,4%	0,7%	2,1%	3,0%	0,9%
Piste 29	52,9%	10,4%	5,2%	68,4%	63,0%	-5,4%
Piste 16	19,2%	2,4%	0,4%	21,9%	22,0%	0,1%
Piste 34	7,1%	0,4%	0,1%	7,6%	12,0%	4,4%
Summe DEP	80,0%	13,6%	6,3%	100,0%	100,0%	
Gesamtsumme	75,9%	15,7%	8,4%	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.-31.12.2025			
	TAG	ABEND	NACHT	SUMME
	06:00-19:00h	19:00-22:00h	22:00-06:00h	IST
Landungen				
Piste 11	17.615	2.686	11	20.312
Piste 29	4.088	4.383	8.335	16.806
Piste 16	19.036	6.742	4.448	30.226
Piste 34	50.308	8.700	357	59.365
Summe ARR	91.047	22.511	13.151	126.709
Starts				
Piste 11	1.192	568	903	2.663
Piste 29	66.969	13.187	6.565	86.721
Piste 16	24.279	2.980	460	27.719
Piste 34	8.959	543	93	9.595
Summe DEP	101.399	17.278	8.021	126.698
Gesamtsumme	192.446	39.789	21.172	253.407

*) 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 (2026)

**TAB. 2.04.01: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2025
ABSOLUT UND IN PROZENT (PISTEN 11 UND 16)**

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung		kumuliert 01.01.-31.12.2025		Näherungswert
		Anzahl	Anteil in %	2005
DEP 11	ADAMA1A	419	0,3%	n. v.
	ARSIN2A	542	0,4%	n. v.
	ARSIN1E	3	0,0%	n. v.
	BUWUT2A	128	0,1%	n. v.
	BUWUT1E	11	0,0%	n. v.
	IMVOB3A	204	0,2%	n. v.
	IRGOT1A	130	0,1%	n. v.
	KOXER1A	106	0,1%	n. v.
	LANUX4A	194	0,2%	n. v.
	LANUX1E	3	0,0%	n. v.
	LEDVA4A	151	0,1%	n. v.
	LEDVA1E	2	0,0%	n. v.
	LUGEM2A	26	0,0%	n. v.
	LUGEM1E	12	0,0%	n. v.
	MEDIX2A	286	0,2%	n. v.
	MEDIX1E	2	0,0%	n. v.
	ODSUD1A	112	0,1%	n. v.
	OSMOD1A	46	0,0%	n. v.
	OSPEN3A	46	0,0%	n. v.
	OSPEN1E	5	0,0%	n. v.
	RUPET2A	41	0,0%	n. v.
	SOVIL2A	56	0,0%	n. v.
	SOVIL1E	1	0,0%	n. v.
	STEIN3A	137	0,1%	
	SUMME DEP 11		2.663	2,1%
DEP 16	ADAMA2B	3188	2,5%	n. v.
	ADAMA1F	128	0,1%	n. v.
	ARSIN1B	4584	3,6%	n. v.
	BUWUT2B	1935	1,5%	n. v.
	BUWUT1F	25	0,0%	n. v.
	KOXER2B	541	0,4%	n. v.
	KOXER1F	12	0,0%	n. v.
	LANUX6B	2283	1,8%	n. v.
	LANUX1F	27	0,0%	n. v.
	LEDVA3B	1743	1,4%	n. v.
	LEDVA1F	14	0,0%	n. v.
	LUGEM2B	1424	1,1%	n. v.
	MEDIX2B	3141	2,5%	n. v.
	OSPEN5B	3071	2,4%	n. v.
	RUPET2B	1980	1,6%	n. v.
	SOVIL2B	2116	1,7%	n. v.
	STEIN4B	1507	1,2%	n. v.
	SUMME DEP 16		27.719	21,9%

Quelle: FWAG (2026)

Erläuterung:

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

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

... 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.

Anmerkung: SIDs mit Endungen E bzw. F bezeichnen RF-Turns (Abflugrouten mit fixen Kurvenradien).

**TAB. 2.04.02: PISTEN- UND SID-BELEGUNG 2025
ABSOLUT UND IN PROZENT (PISTEN 29 UND 34)**

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
Abflugstrecken je Pistenrichtung		kumuliert 01.01.-31.12.2025		Näherungswert
		Anzahl	Anteil in %	2005
DEP 29	ADAMA2C	4535	3,6%	n. v.
	AGMIM2C	590	0,5%	n. v.
	ARSIN1C	12238	9,7%	n. v.
	ASPIB2C	2460	1,9%	n. v.
	BUWUT1C	7543	6,0%	n. v.
	EMKOG3C	913	0,7%	n. v.
	EWUKE1C	4254	3,4%	n. v.
	IMVOB3C	1612	1,3%	n. v.
	IRGOT2C	1102	0,9%	n. v.
	KOXER1C	684	0,5%	n. v.
	LANUX2C	5110	4,0%	n. v.
	LEDVA3C	2257	1,8%	n. v.
	LUGEM1C	3693	2,9%	n. v.
	MEDIX1C	7357	5,8%	n. v.
	ODSUD2C	904	0,7%	n. v.
	OSMOD2C	330	0,3%	n. v.
	OSPEN4C	9952	7,9%	n. v.
	OTGAR2C	1380	1,1%	n. v.
	RUPET2C	6253	4,9%	n. v.
	SOVIL1C	6324	5,0%	n. v.
	STEIN3C	4062	3,2%	n. v.
	UMSUM3C	990	0,8%	n. v.
	UNGUT2C	1170	0,9%	n. v.
	VABGU2C	858	0,7%	n. v.
	WGM8C	150	0,1%	n. v.
	DEP 34	SUMME DEP 29	86.721	68,4%
ADAMA1D		2611	2,1%	n. v.
ARSIN1D		71	0,1%	n. v.
BUWUT1D		2232	1,8%	n. v.
EMKOG3D		7	0,0%	n. v.
EWUKE1D		49	0,0%	n. v.
IMVOB3D		5	0,0%	n. v.
IRGOT2D		8	0,0%	n. v.
KOXER1D		475	0,4%	n. v.
LANUX6D		2581	2,0%	n. v.
LEDVA4D		1439	1,1%	n. v.
LUGEM1D		4	0,0%	n. v.
MEDIX1D		15	0,0%	n. v.
ODSUD2D		1	0,0%	n. v.
OSMOD2D		5	0,0%	n. v.
OSPEN3D		37	0,0%	n. v.
OTGAR2D		5	0,0%	n. v.
RUPET2D		21	0,0%	n. v.
SNU2D		0	0,0%	n. v.
SOVIL1D		14	0,0%	n. v.
STEIN3D		15	0,0%	n. v.
SUMME DEP 34		9.595	7,6%	12,0%
GESAMT DEP 11, 16, 29, 34		126.698	100,0%	100,0%

Quelle: FWAG (2026)

Erläuterung:

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

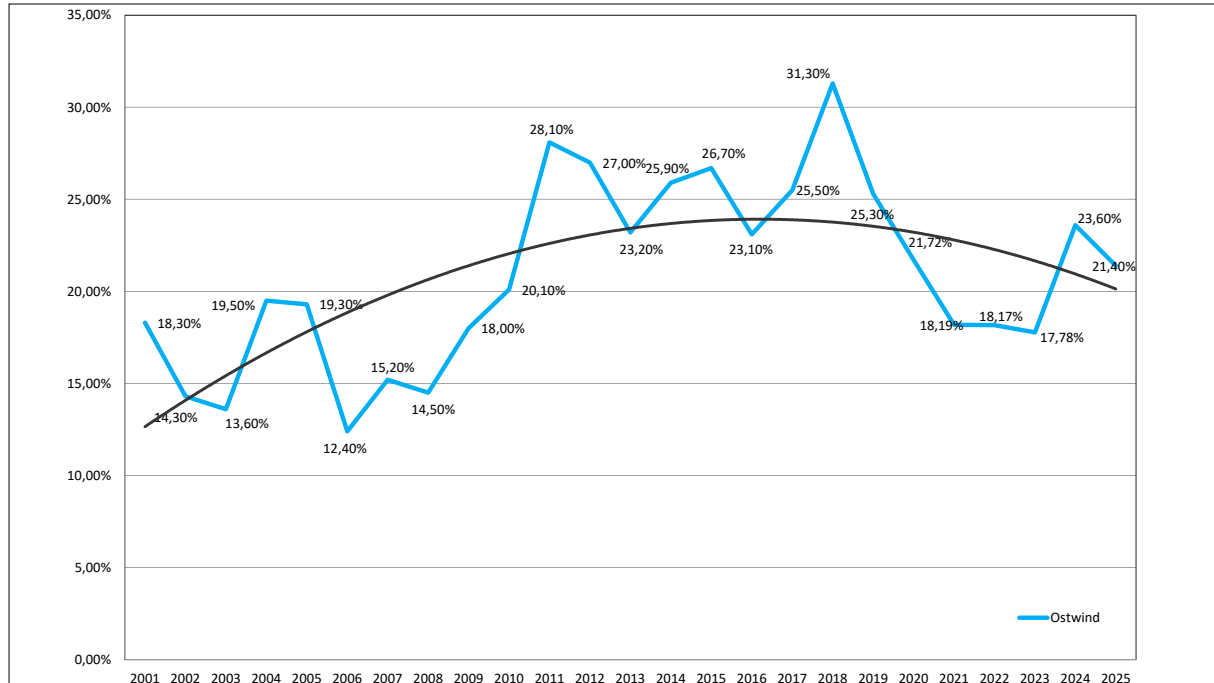
... Nachtabflugrouten, die ausschließlich in der Zeit von 21:00h - 07:00h loc freigegeben werden dürfen

... 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!)

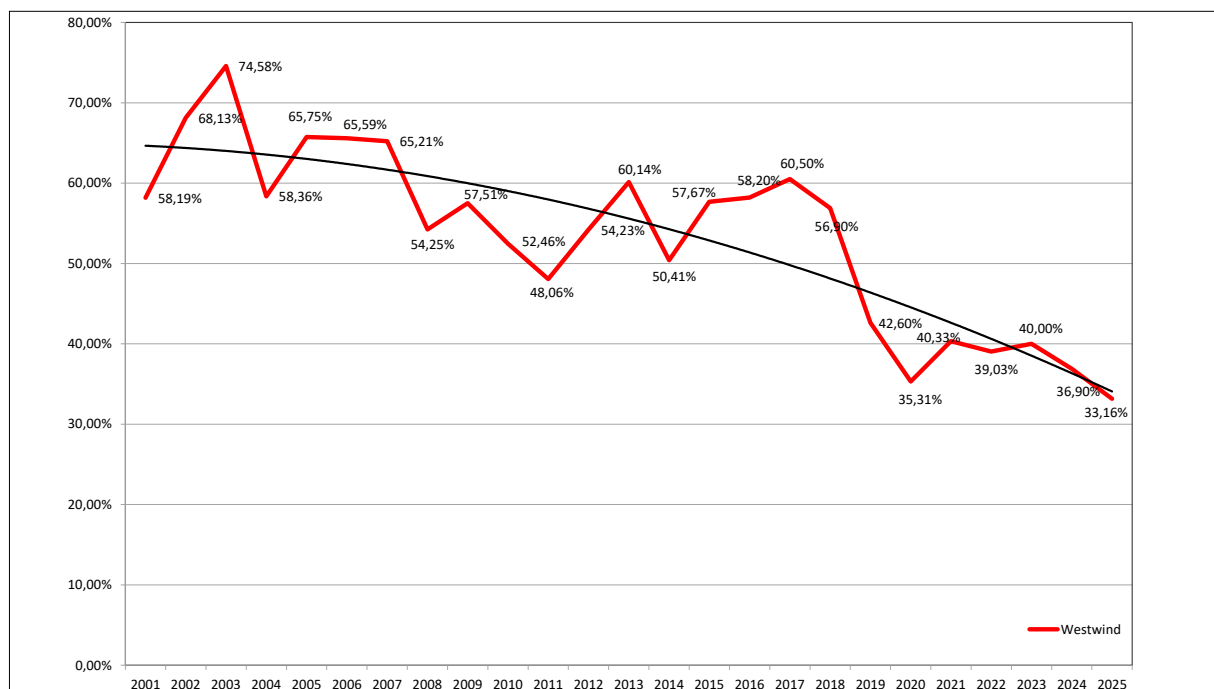
n.v. ... Nicht verfügbar, da SID im Jahr 2005 nicht existent.

ABB. 2.05.01: WINDENTWICKLUNG 2001–2025 OSTWIND



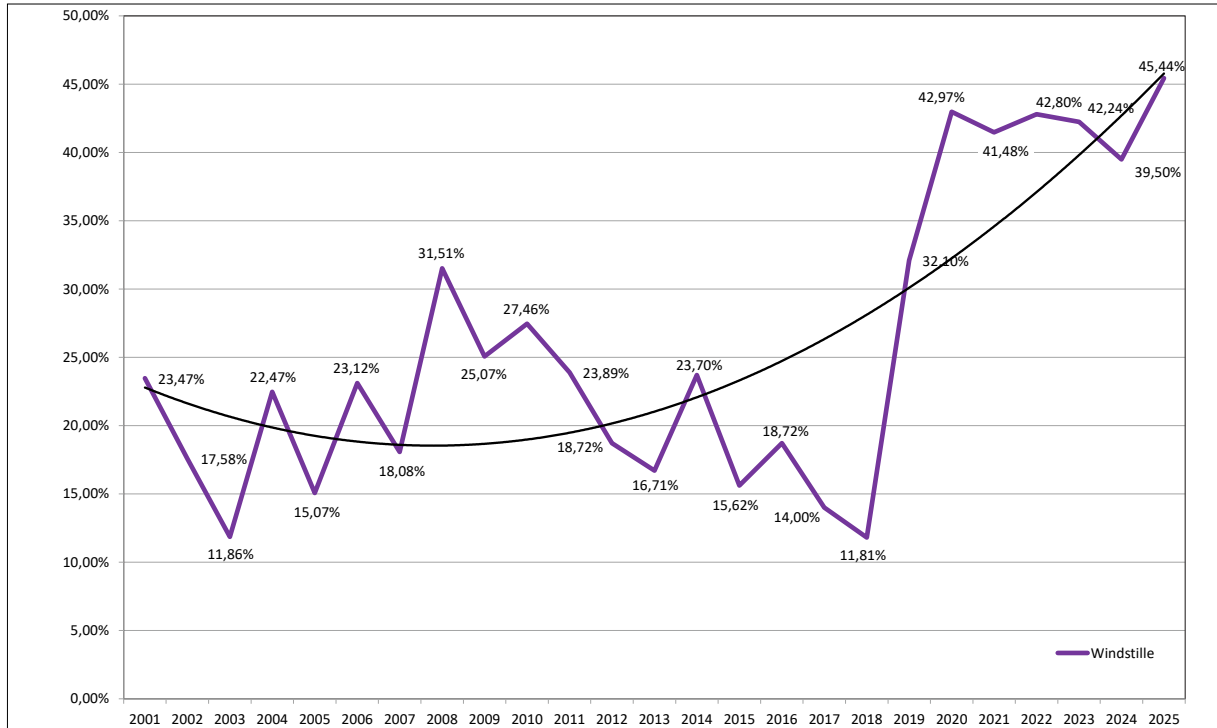
Quelle: ACG (2026)

ABB. 2.05.02: WINDENTWICKLUNG 2001–2025 WESTWIND



Quelle: ACG (2026)

ABB. 2.05.03: WINDENTWICKLUNG 2001–2025 WINDSTILLE



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 2025 verwendet. „Ostwind“ steht für eine Windrichtung von 10 Grad bis 180 Grad, „Westwind“ für 190 bis 360 Grad.

Quelle: ACG (2026)

KAPITEL 3 – UMSETZUNG DER VEREINBARUNGEN

**TAB. 3.01: FLUGVERKEHR IM JAHR 2025 –
ERFÜLLUNGSGRAD DER ATC-VEREINBARUNGEN**

Prüfgegenstand	Anflüge / Landungen 2025 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															126.709
Anflüge < 3/6 nm exkl. CAPs*	73	73	102	112	102	150	144	148	110	104	76	47	1.241	99,02%	0,98%
Piste 11	2	5	10	8	3	3	7	12	8	7	6	1	72		
Piste 29	9	20	28	47	17	23	33	29	32	24	11	14	287		
Piste 16	36	21	25	24	28	67	61	58	19	34	28	18	419		
Piste 34	26	27	39	33	54	57	43	49	51	39	31	14	463		
Prüfgegenstand	Abflüge / Starts 2025 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															126.698
Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %														98,41%	
Korridore Starts < 6 bzw. 8 T ft	176	178	330	373	543	564	968	560	428	352	274	343	5.089		4,02%
Piste 11	9	26	22	9		7	7	7	18	14	13	14	146		
Piste 29	103	82	222	270	477	480	826	430	310	252	183	257	3.892		
Piste 16	56	59	73	64	15	40	99	87	76	60	66	56	751		
Piste 34	8	11	13	30	51	37	36	36	24	26	12	16	300		
Abweichungen SID (Wetter)														1817	1,43%
Abweichungen SID (Ambulanz)														1.262	1,00%
Sonstige														2.010	1,59%

Erläuterung: * Prop-Anflüge mit weniger als 3 nm Endanflug, Jet-Anflüge mit weniger als 6 nm Endanflug.

Lärmoptimierte gekurvte Anflüge (CAPs werden nicht angeführt).

Quelle: ACG (2026)

**TAB. 3.02: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG –
ERREICHUNG DER ZIELWERTE 2025**

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2025	Anzahl 2025	Anzahl 2024	Veränderung 2024 / 2025	
	Prozent von gesamt		absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	16,0%	20.312	20.860	- 548	-2,6%
Piste 29	20,0%	13,3%	16.806	18.394	- 1.588	-8,6%
Piste 16	27,5%	23,9%	30.226	33.497	- 3.271	-9,8%
Piste 34	41,0%	46,9%	59.365	51.230	8.135	15,9%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	126.709	123.981	2.728	2,2%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	2,1%	2.663	3.174	- 511	-16,1%
Piste 29	63,0%	68,4%	86.721	79.316	7.405	9,3%
Piste 16	22,0%	21,9%	27.719	31.444	- 3.725	-11,8%
Piste 34	12,0%	7,6%	9.595	10.042	- 447	-4,5%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	126.698	123.976	2.722	2,2%
Flugbewegungen gesamt			253.407	247.957	5.450	2,2%

Quelle: FWAG/ACG (2026)

TAB. 3.03: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE – DETAILANALYSE

Diese Tabelle wurde wegen Optimierung von Tabelle 3.01 gestrichen.

TAB. 3.04: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2025 – GESAMTERGEBNIS STARTS

Starts / Abflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Abflüge Piste 11	2.212	11,14%
Abflüge Piste 16*	882	4,44%
Abflüge Piste 29	16.609	83,64%
Abflüge Piste 34*	154	0,78%
Abflüge gesamt Nacht	19.857	100,00%
Abweichung gemäß Teilvertrag	1.398	7,04%
davon		
innerhalb der 10min-Regelung	388	1,95%
Wetterverhältnisse und Pistensperren	951	4,79%
Ambulanz- sowie Überprüfungsflüge und Sicherheitserfordernisse	59	0,30%

Anmerkung: TV (Teilvertrag)

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

Quelle: FWAG/ACG (2026)

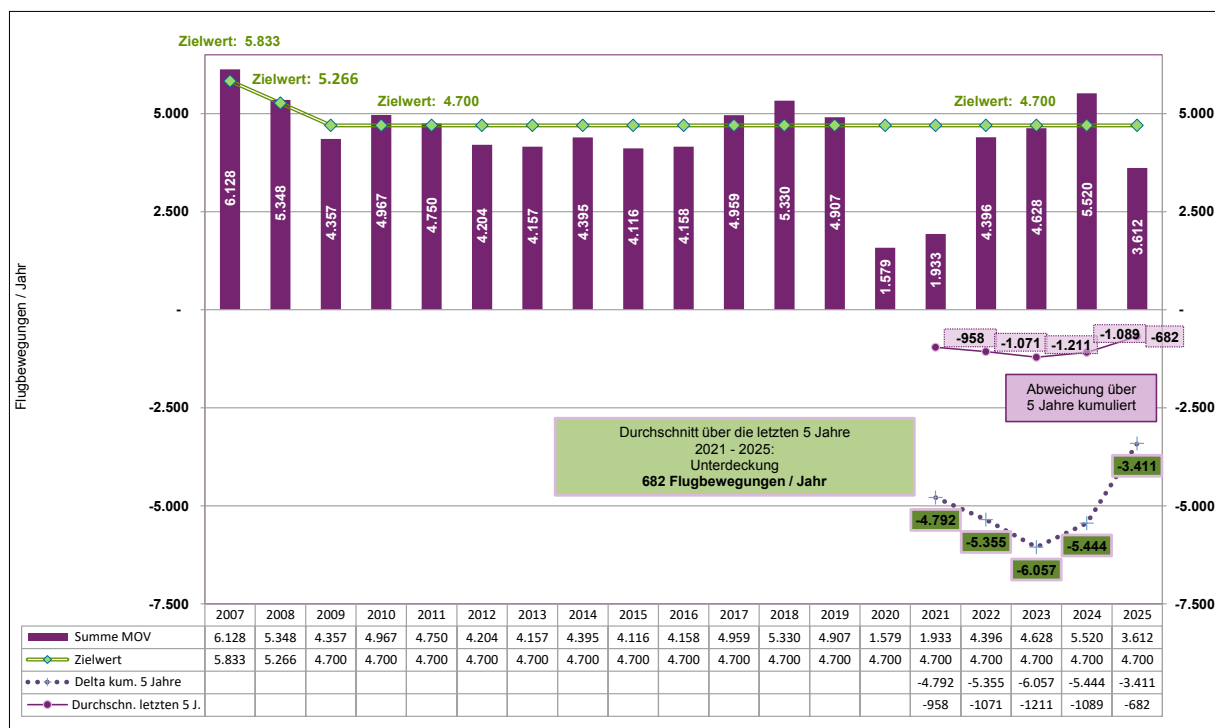
**TAB. 3.05: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2025 –
GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN**

Landungen / Anflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Anflüge Piste 11*	35	0,14%
Anflüge Piste 16	8.743	35,10%
Anflüge Piste 29	15.315	61,49%
Anflüge Piste 34*	813	3,26%
Anflüge gesamt Nacht	24.906	100,00%
Abweichung gemäß Teilvertrag	848	3,40%
davon		
innerhalb der 10min-Regelung	105	0,42%
Wetterverhältnisse und Pistensperren	724	2,91%
Ambulanz- sowie Überprüfungsflüge und Sicherheitserfordernisse	19	0,08%

Anmerkung: TV (Teilvertrag)

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

Quelle: FWAG/ACG (2026)

ABB. 3.01: EINHALTUNG DER NACHTKERNZEIT 2007–2025


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

Quelle: SCA/FWAG (2026)

TAB. 3.06: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2025

Anflüge / Landungen	Anzahl	in % v. insgesamt
Anflüge Gesamt	126.709	100,00%
Anflüge < 3nm/6nm	1.241	0,98%

Anmerkung: Ausnahmen vom Regelwerk laut ACG-Anweisung.

Quelle: FWAG/ACG (2026)

**TAB. 3.07: CONTINUOUS-DESCENT APPROACHES (CDA) NACHT
(22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – 2024/2025**

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 2025								
Piste 11	6	0,0%	0	0,0%	5	0,0%	11	0,1%
Piste 29	4.662	35,4%	714	5,4%	2.958	22,5%	8.334	63,4%
Piste 16	2.369	18,0%	377	2,9%	1.703	12,9%	4.449	33,8%
Piste 34	195	1,5%	22	0,2%	140	1,1%	357	2,7%
GESAMT	7.232	55,0%	1.113	8,5%	4.806	36,5%	13.151	100,0%
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%

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

Anteil bezogen auf die Pistenrichtung

Quelle: FWAG/ACG (2026)

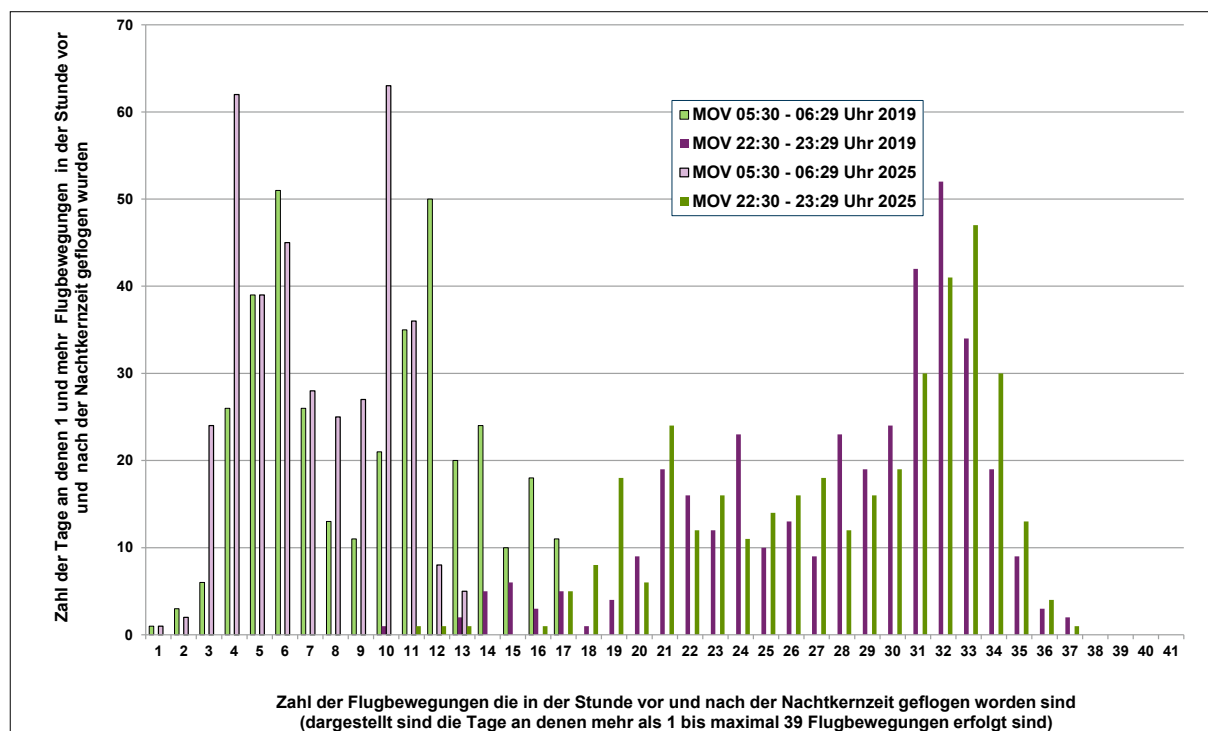
TAB. 3.08: ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER STARTS VON DEN PISTEN 29 UND 34 AUF ABFLUGSTRECKEN RICHTUNG NORDEN 2012–2025

Monate 2025	Piste 29 ohne WGM8C *) <i>Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %</i>	Piste 34 inkl. WGM8C **)	Jahr	Piste 29 ohne WGM8C *) <i>Anteil Starts zu Destinationen Richtung Norden in %</i>	Piste 34 inkl. WGM8C **)
Jänner	79,3%	20,7%	2012	65,2%	34,9%
Februar	61,6%	38,4%	2013	64,2%	35,8%
März	56,5%	43,5%	2014	66,0%	34,0%
April	59,3%	40,7%	2015	57,4%	42,6%
Mai	62,3%	37,7%	2016	58,1%	41,9%
Juni	71,4%	28,6%	2017	54,3%	45,7%
Juli	77,3%	22,7%	2018	59,3%	40,7%
August	68,7%	31,3%	2019	65,6%	34,4%
September	68,3%	31,7%	2020	64,1%	35,9%
Oktober	66,4%	33,6%	2021	53,9%	46,1%
November	76,1%	23,9%	2022	65,3%	34,7%
Dezember	87,4%	12,6%	2023	65,6%	34,4%
Gesamtjahr 2025	70,0%	30,0%	2024	62,1%	37,9%

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

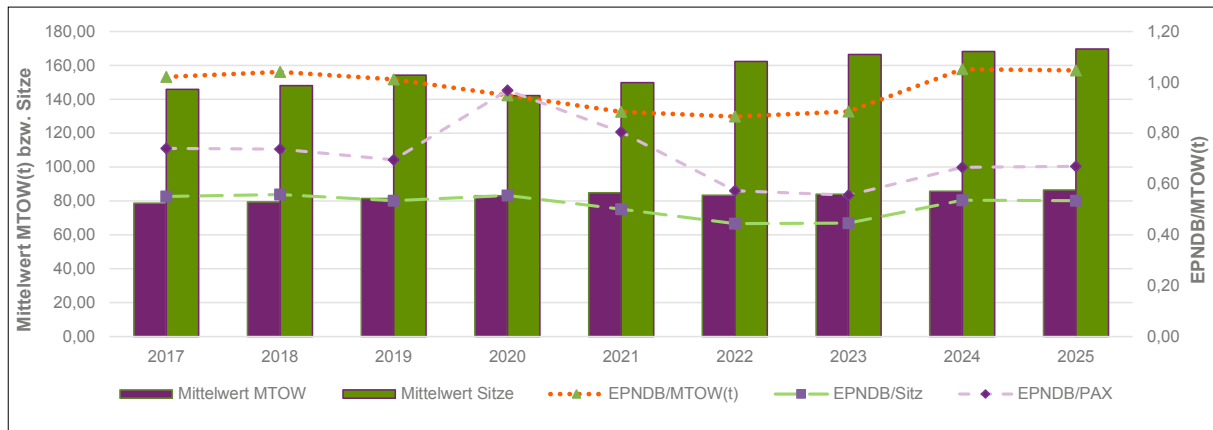
Anmerkung: Die Entlastung der Piste 29 auf die Piste 34 kann im Rahmen der 40% Regelung nur vorgenommen werden, wenn die Piste 34 aufgrund der Windrichtung auch in Betrieb sein kann. Quelle: FWAG (2026)

ABB. 3.02: EINHALTUNG DER 48-MOVEMENT-REGELUNG – VERGLEICH DER JAHRE 2019 UND 2025



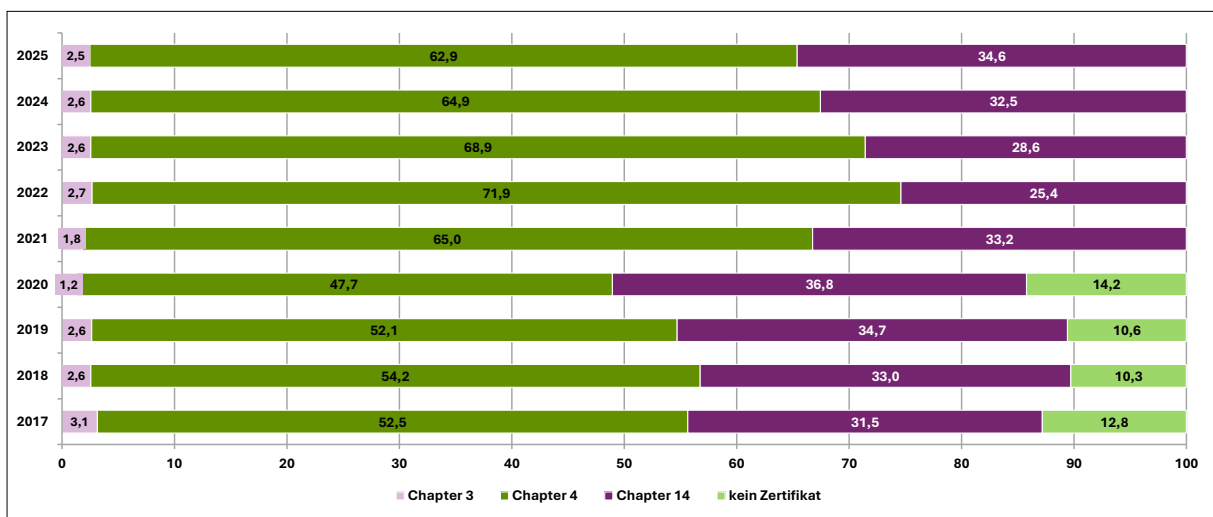
Quelle: FWAG (2026)

ABB. 3.03: ENTWICKLUNG EPNDB-BEZOGENER INDIKATOREN IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR 2017–2025



Quelle: FWAG (2026)

ABB. 3.04: ANTEILE DER FLUGZEUGE AM FLUGHAFEN WIEN NACH ICAO-CHAPTER 2025



Quelle: FWAG (2026)

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

**TAB. 3.09: ENTWICKLUNG VON KENNZAHLEN
IM KONTEXT LÄRMGEBÜHR – 2017/2025**

EPNdB der einzelnen Luftfahrzeuge mit Zertifikat*	Veränderung							
	2017 / 2018	2018 / 2019	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023	2023 / 2024	2024 / 2025
EPNdB (MW) / Flugbewegung	0,01%	0,03%	-0,25%	-18,40%	-3,86%	2,96%	21,37%	0,52%
EPNdB (MW) / MTOW	-1,59%	-2,66%	-1,81%	-20,93%	-2,16%	2,25%	18,86%	-33,60%
EPNdB (MW) / Sitzplatz	-2,41%	-3,95%	9,74%	-24,03%	-11,32%	0,47%	20,10%	-0,38%
EPNdB (MW) / Passagier	-3,62%	-5,05%	44,67%	-28,97%	-28,66%	-3,12%	19,67%	0,53%

* ab 2021 alle Flugzeuge mit Zertifikat

Quelle: FWAG (2026)

EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel)

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.

Quelle: Wikipedia, die freie Enzyklopädie

**TAB. 3.10: TRIEBWERKSLÄUFE AM FLUGHAFEN WIEN –
ENTWICKLUNG 2023–2025**

Turbinentests	Jahr 2025		Jahr 2024		Jahr 2023	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Meldungen High Power Runs	497	-	460	-	425	-
AUA Maintenance	935	100,0%	844	100,0%	766	100,0%
davon mit Silencer	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
davon ohne Silencer	935	100,0%	844	100,0%	766	100,0%
mit Leerlaufleistung	684	73,2%	596	70,6%	498	65,0%
mit mittlerer Schubstellung	133	14,2%	124	14,7%	128	16,7%
mit Startschub	118	12,6%	124	14,7%	140	18,3%
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 (2026)

KAPITEL 4 – AUSWIRKUNGEN DES FLUGVERKEHRS AUF DAS UMLAND

**TAB. 4.01: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL
AN DEN FIXEN LÄRMMESSSTELLEN 2025**

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	-	-	-	-	67,1	-	-	-	-	67,1
Groß-Enzersdorf	-	-	-	-	72,1	-	-	68,5	-	70,2
Fischamend	-	60,3	-	63,1	62,4	-	64,6	-	65,1	-
Kleinneusiedl	-	77,9	-	74,1	74,9	-	74,7	-	69,9	71,8
Enzersdorf / Fischa	-	-	-	-	71,4	-	68,8	-	76,6	-
Schwadorf	-	-	-	-	72,1	-	-	-	76,4	-
Margarethen / Moos	-	-	-	-	78,5	-	-	-	74,3	-
Rauchenwarth	-	-	-	-	-	-	68,8	64,6	70,1	63,5
Zwölfaxing	-	-	-	-	-	-	-	75,4	-	71,7
Schwechat	-	78,9	-	-	-	-	-	72,7	-	71,4
Wien - Simmering	-	73,5	-	-	-	-	-	70,8	-	-
Himberg	-	-	-	-	-	-	-	70,2	-	-
Karlsdorf	-	-	60,8	62,5	63,5	-	66,2	-	63,3	-
Wien - Liesing	-	64,7	-	-	-	-	-	64,7	-	62,4
Maria Lanzendorf	-	-	-	-	-	-	-	69,7	-	-

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

Schwarz: nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen

Quelle: FWAG (2026)

**TAB. 4.02: ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL (LEQ)
NACH TAGESABSCHNITTEN IN DB(A) 2025**

Nr.	ORT	Adresse (Bemerkungen)	Messzeitraum	alle Angaben in dB(A)															
				Westwind (Pisten 29 und 34)				Windstille (Pisten 29 und 16)				Östliche Winde (Pisten 11 und 16)				gesamter Messzeitraum			
				Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag	Nacht (22-06)	Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag	Nacht (22-06)	Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag	Nacht (22-06)	Tag (06-19)	Abend (19-22)	16h-Tag	Nacht (22-06)
1	Wittau	Sportplatz	April	48,9	43,6	48,3	19,7	23,4	20,9	23,0	16,3	25,0	-	24,1	24,3	46,7	41,3	46,0	20,8
2	Schönau/Donau	Biopop	April	46,0	39,8	45,3	-	26,5	28,9	27,3	-	25,1	26,6	25,4	27,2	43,8	37,5	43,1	21,5
3	Orth/Donau	Am Rosenhügel	Mai	40,0	31,8	39,3	27,1	31,5	32,6	31,7	29,6	32,7	29,7	31,6	-	39,4	31,7	38,7	28,4
4	Sommerein	Waldgasse	Mai	51,8	50,0	51,5	35,0	40,8	39,9	40,6	33,6	43,8	41,9	43,3	32,8	50,7	48,6	50,4	34,2
5	Pellendorf	Teichgasse	Mai	51,4	49,5	51,1	38,6	50,2	46,4	48,7	36,7	44,6	-	42,4	*	51,1	48,6	50,7	37,9
6	Sarasdorf	Aufeld/Spielplatz	Juni	23,2	-	22,4	-	35,8	26,5	34,7	-	41,4	38,0	40,9	35,9	34,9	30,8	34,4	27,7
7	Wr. Neudorf	Nestroyweg	Juni	42,3	37,2	41,8	26,6	39,9	34,2	39,0	12,7	34,4	31,4	33,9	22,8	41,3	36,0	40,7	23,3
8	Probsdorf	Spielplatz	Juni	48,0	42,1	47,4	21,1	26,5	39,2	34,1	33,6	18,1	26,3	21,2	13,9	46,3	40,7	45,7	30,4
9	Gramatneusiedl	Hauergasse	Juli	49,3	46,3	48,9	43,2	46,9	44,7	46,5	38,9	43,0	42,4	42,9	42,1	48,4	45,6	48,0	42,2
10	Ebreichsdorf	Wasserstrasse	Juli	32,8	35,0	33,3	38,3	33,4	26,3	32,6	35,2	35,2	33,5	34,9	36,5	33,4	34,0	33,5	37,3
11	Brunn am Geb./Mar	Mitterrackerstraße	Juli	39,8	35,1	39,2	26,0	38,0	32,5	37,3	-	33,8	24,6	33,1	21,1	38,8	34,1	38,2	23,8
12	Galbrunn	Berggasse/Transformator	August	27,5	18,7	26,9	22,3	42,6	36,8	41,8	15,0	50,1	46,5	49,5	37,5	44,5	42,1	44,1	32,5
13	Haslau	Baumgasse	August	31,1	31,4	31,2	-	26,5	30,2	27,6	15,2	36,5	30,2	35,6	24,2	32,9	30,8	32,6	19,5
14	Maria Ellend	Fasangasse	August	29,0	28,6	29,0	-	28,0	25,3	27,5	14,6	35,2	28,2	34,3	18,6	31,5	28,0	31,0	14,9
15	Gottesbrunn/Arbes	Ganswiese	September	44,7	50,1	46,1	51,4	48,5	51,1	49,3	47,9	41,3	32,9	40,3	38,7	44,8	48,4	45,7	48,3
16	Parndorf	Seeresidenzen	September	35,9	38,1	36,3	40,7	39,8	39,9	39,8	38,4	18,7	26,1	21,7	29,7	35,4	36,8	35,7	37,9
17	Biedermannsdorf	Perlasgasse	September	42,9	40,8	42,6	-	43,4	40,2	42,7	15,5	34,4	32,4	34,0	19,8	41,8	39,1	41,4	16,1
18	Mannersdorf	Hochleiten	Oktober	47,4	45,8	47,1	36,4	41,3	31,2	40,6	35,4	48,3	43,4	47,8	39,3	47,2	45,0	46,9	36,8
19	Hof/Leithageb.	Am Gipfelberg	Oktober	35,5	36,0	35,6	31,7	33,0	-	32,2	30,0	21,0	24,1	21,7	28,7	34,0	34,4	34,1	30,8
20	Purbach	Friedhofgasse	Oktober	46,5	43,9	46,1	31,8	35,4	29,7	34,9	30,1	20,5	30,7	24,4	27,1	44,5	42,4	44,2	30,8

Anmerkung: Jährliche Änderung der Messstandorte in Abstimmung mit den Gemeinden und entsprechend deren Wünschen.

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.03: ERFASSTE GEMITTELTE MAXIMALPEGEL MOBILE LÄRMMESSUNGEN 2025

Nr.	ORT	Adresse	Zeitraum	STARTS				LANDUNGEN			
				RWY 11	RWY 29	RWY 16	RWY 34	RWY 11	RWY 29	RWY 16	RWY 34
				alle Angaben in dB(A)							
1	Wittau	Sportplatz	April	-	66,2	61,7	70,1	-	59,4	60,6	61,6
2	Schönau/Donau	Biotop	April	-	68,8	62,0	67,6	-	-	60,0	63,0
3	Orth/ Donau	Am Rosenhügel	Mai	-	-	61,0	63,8	-	59,2	60,7	63,1
4	Sommerein	Waldgasse	Mai	-	58,7	65,2	-	-	61,2	-	64,1
5	Pellendorf	Teichgasse	Mai	-	66,7	-	59,8	-	-	-	-
6	Sarasdorf	Aufeld/Spielplatz	Juni	-	60,7	62,4	-	-	-	62,5	65,7
7	Wr. Neudorf	Nestroyweg	Juni	-	64,3	-	-	62,5	-	-	58,6
8	Probstdorf	Spielplatz	Juni	-	62,0	60,8	69,8	-	58,8	64,2	61,1
9	Gramatneusiedl	Hauergasse	Juli	61,6	66,1	63,5	-	-	-	58,5	61,1
10	Ebreichsdorf	Wasserstrasse	Juli	-	61,3	61,1	-	61,8	-	-	61,0
11	Brunn am Geb./Mai	Mitteräckerstraße	Juli	55,9	63,1	57,6	-	62,7	-	-	62,1
12	Gallbrunn	Berggasse/Transforme	August	63,1	62,0	64,0	-	-	-	61,5	61,1
13	Haslau	Baumgasse	August	63,7	-	63,2	-	-	66,2	60,9	62,8
14	Maria Ellend	Fasangasse	August	68,7	-	63,1	-	-	-	61,9	62,9
15	Göttlesbrunn/ Arbes	Ganswiese	September	65,1	-	66,7	-	-	69,5	-	65,5
16	Parndorf	Seeresidenzen	September	-	58,4	59,8	-	-	63,4	-	59,2
17	Biedermannsdorf	Perlasgasse	September	55,7	64,8	-	-	62,6	-	-	-
18	Mannersdorf	Hochleiten	Oktober	62,0	61,4	66,8	-	-	63,9	56,2	63,3
19	Hof/ Leithageb.	Am Gipfelberg	Oktober	60,3	61,4	59,1	-	-	59,5	-	65,5
20	Purbach	Friedhofgasse	Oktober	58,6	60,5	60,2	-	-	61,7	-	65,0

Anmerkung: Jährliche Änderung der Messstandorte in Abstimmung mit den Gemeinden und entsprechend deren Wünschen.

Nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen.

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.04: MESSPLAN 2025 (DURCHGEFÜHRTE MESSUNGEN)

ORT	MESSPUNKT	MESSZEITRAUM
Wittau	Sportplatz	April
Schönau/Donau	Biotop	April
Orth/ Donau	Am Rosenhügel	Mai
Sommerein	Waldgasse	Mai
Pellendorf	Teichgasse	Mai
Sarasdorf	Aufeld/Spielplatz	Juni
Wr. Neudorf	Nestroyweg	Juni
Probstdorf	Spielplatz	Juni
Gramatneusiedl	Hauergasse	Juli
Ebreichsdorf	Wasserstrasse	Juli
Brunn am Geb./Maria Enzersdorf	Mitteräckerstraße	Juli
Gallbrunn	Berggasse/Transformator	August
Haslau	Baumgasse	August
Maria Ellend	Fasangasse	August
Göttlesbrunn/ Arbesthal	Ganswiese	September
Parndorf	Seeresidenzen	September
Biedermannsdorf	Perlasgasse	September
Mannersdorf	Hochleiten	Oktober
Hof/ Leithageb.	Am Gipfelberg	Oktober
Purbach	Friedhofgasse	Oktober

Anmerkung: Jährliche Änderung der Messstandorte in Abstimmung mit den Gemeinden und entsprechend deren Wünschen.

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.05: MESSPLAN 2026 (GEPLANTE MESSUNGEN)

ORT	MESSPUNKT	MESSZEITRAUM
Raasdorf	Buchengasse	April
Ebergassing	Schloissnigstrasse	April
Aderklaa	Kirche	April
Mühlleiten	Parkplatz in der Au	Mai
Lanzendorf	Ing.-Karl-Strycek-Straße	Mai
Götzendorf	Ofnerweg	Mai
Trautmannsdorf	Badensee West	Juni
Strasshof	Friedhof	Juni
Velm	Kiener See 1	Juni
Gießhübl	Parkplatz Kuhweide	Juli
Leopoldsdorf	Siedlergasse	Juli
Sommerein	Waldgasse	Juli
Bruck/ Leitha	Lingingstraße	August
Stixneusiedl	Sportplatz	August
Wilfleinsdorf	Freiwillige Feuerwehr	August
Hennersdorf	Walter Kreuter Gasse	September
Mitterndorf	Brunnwiesengasse	September
Gerasdorf	Föhrenhain	Oktober
Pachfurth	Untere Sportplatzgasse	Oktober
Donnerskirchen	In den Weingärten	Oktober

Anmerkung: Jährliche Änderung der Messstandorte in Abstimmung mit den Gemeinden und entsprechend deren Wünschen.

Quelle: FWAG (2026)

**TAB. 4.06: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR –
VERGLEICH 2024/2025 TAG/NACHT**

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00		NACHT 22:00 - 06:00		DIFFERENZ	
	2024	2025	2024	2025	TAG	NACHT
Landungen						
Piste 11	19.284	18.975	23	8	-1,6%	-65,2%
Piste 29	9.366	8.196	8.354	8.053	-12,5%	-3,6%
Piste 16	26.381	24.587	5.665	4.307	-6,8%	-24,0%
Piste 34	47.938	55.704	62	347	16,2%	459,7%
Starts						
Piste 11	1.540	1.467	1.187	860	-4,7%	-27,5%
Piste 29	68.042	75.877	6.782	6.374	11,5%	-6,0%
Piste 16	29.440	25.919	427	441	-12,0%	3,3%
Piste 34	9.622	9.155	25	90	-4,9%	260,0%
GESAMT	211.613	219.880	22.525	20.480	3,9%	-9,1%

Quelle: FWAG (2026)

**TAB. 4.07: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ
NACH FIXEN MESSSTELLEN 2000/2012–2025**

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00															DIFFERENZ zu 2024
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
	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	46,0	-1,7
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	53,4	-0,5
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	34,9	-0,4
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	52,9	-1,2
Enzersdorf/Fischta	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	56,9	-0,8
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	57,2	0,0
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	62,7	0,4
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	28,6	0,7
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	56,1	0,8
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	57,2	-0,2
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	52,8	-0,3
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	44,1	-0,5
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	42,3	-1,8
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	43,4	0,9
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	46,3	0,1

Anmerkung: 1) Messpunkt ersatzweise per simulierter Lärmberechnung (Jänner 2022 bis März 2025).

Jahreswerte an den fixen Lärmmessstellen.

Quelle: FWAG (2026)

**TAB. 4.08: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ
NACH FIXEN MESSSTELLEN 2000/2012–2025**

Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00															DIFFERENZ zu 2024
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
	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	43,1	-1,1
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	48,9	0,6
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	35,6	0,4
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	55,3	-2,0
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	42,9	4,2
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	42,9	6,5
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	44,4	5,1
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	33,7	1,2
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	44,2	-0,2
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	36,4	-0,5
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	28,3	-0,8
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	25,6	-3,5
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	38,3	-1,9
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	12,6	-0,8
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	18,3	2,1

Anmerkung: 1) Messpunkt ersatzweise per simulierter Lärmberechnung (Jänner 2022 bis März 2025).

Jahreswerte an den fixen Lärmmessstellen.

Quelle: FWAG (2026)

**TAB. 4.09: ENTWICKLUNG TAGES- UND NACHT-LEQ
AN DEN FIXEN MESSSTELLEN 2024/2025 FÜR DAS GESAMTJAHR**

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00		
	2024	2025	Differenz zu 2024
	alle Angaben in dB		
Wien-Donaustadt	47,8	46,0	-1,7
Groß-Enzersdorf	53,9	53,4	-0,5
Fischamend	35,3	34,9	-0,4
Kleinneusiedl	54,1	52,9	-1,2
Enzersdorf/Fischa	57,7	56,9	-0,8
Schwadorf	57,2	57,2	0,0
Margarethen/Moos	62,4	62,7	0,4
Rauchenwarth	27,9	28,6	0,7
Zwölfaxing 1)	55,3	56,1	0,8
Schwechat	57,4	57,2	-0,2
Wien-Simmering	53,1	52,8	-0,3
Himberg	44,5	44,1	-0,5
Karlsdorf	44,1	42,3	-1,8
Wien 23	42,5	43,4	0,9
Maria Lanzendorf	46,2	46,3	0,1

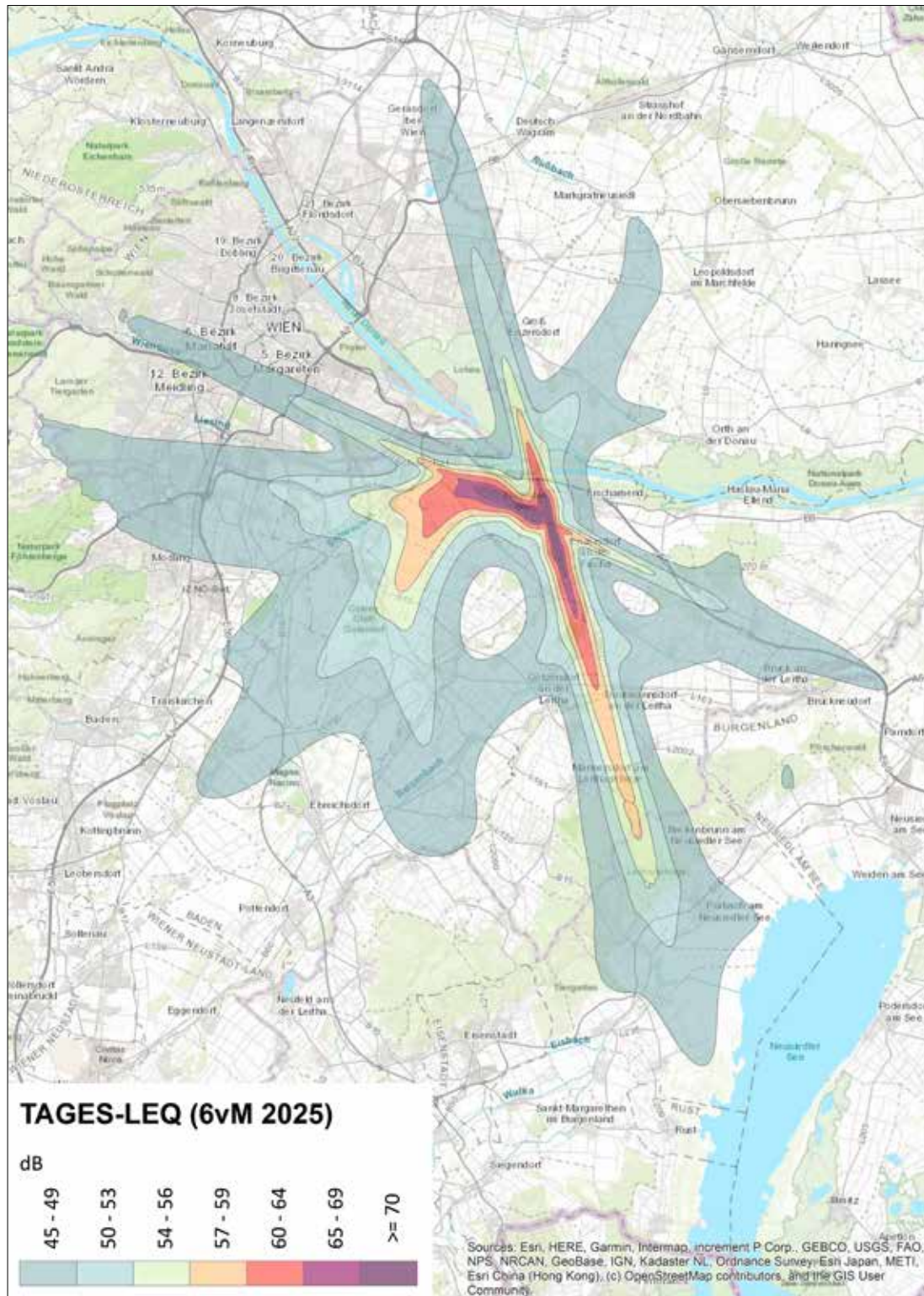
Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00		
	2024	2025	Differenz zu 2024
	alle Angaben in dB		
Wien-Donaustadt	45,0	43,1	-1,9
Groß-Enzersdorf	50,0	48,9	-1,2
Fischamend	37,2	35,6	-1,6
Kleinneusiedl	56,4	55,3	-1,0
Enzersdorf/Fischa	42,5	42,9	0,4
Schwadorf	42,2	42,9	0,6
Margarethen/Moos	41,7	44,4	2,7
Rauchenwarth	32,8	33,7	0,9
Zwölfaxing 1)	45,1	44,2	-0,9
Schwechat	37,1	36,4	-0,7
Wien-Simmering	28,7	28,3	-0,4
Himberg	29,1	25,6	-3,5
Karlsdorf	41,2	38,3	-2,8
Wien 23	15,3	12,6	-2,7
Maria Lanzendorf	20,0	18,3	-1,7

Anmerkung: 1) Messpunkt ersatzweise per simulierter Lärmberechnung (Jänner 2022 bis März 2025).

Jahreswerte an den fixen Lärmmessstellen.

Quelle: FWAG (2026)

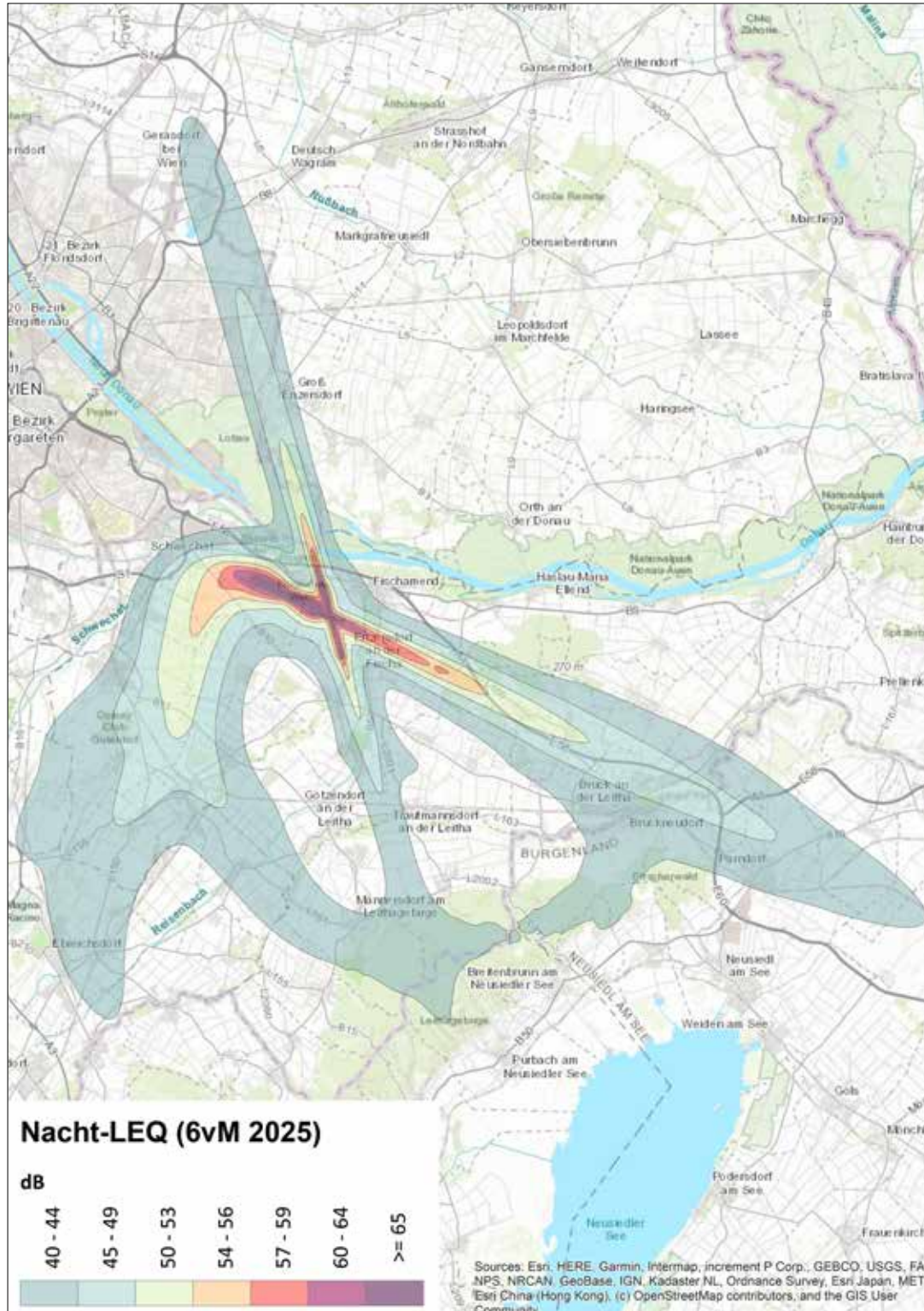
KARTE 4.01: TAGES-LEQ 2025



Anmerkung: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Tag-Abflugrouten 2025

Quelle: FWAG (2026)

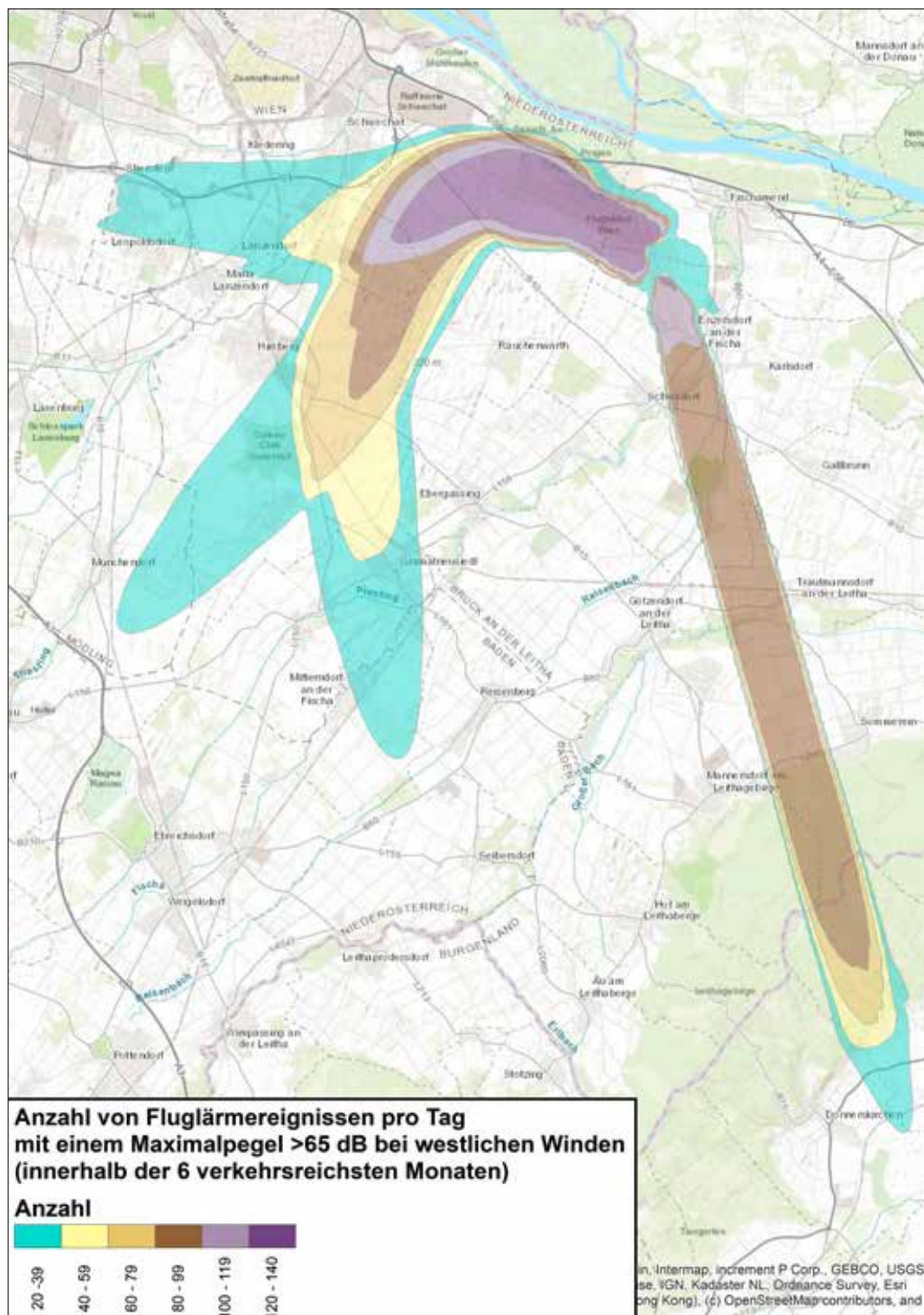
KARTE 4.02: NACHT-LEQ 2025



Anmerkung: Berechnungsbasis IFR-Starts und Landungen, Nacht-Abflugrouten 2025

Quelle: FWAG (2026)

KARTE 4.03: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB SPITZENSCHALL BEI WESTWIND 2025

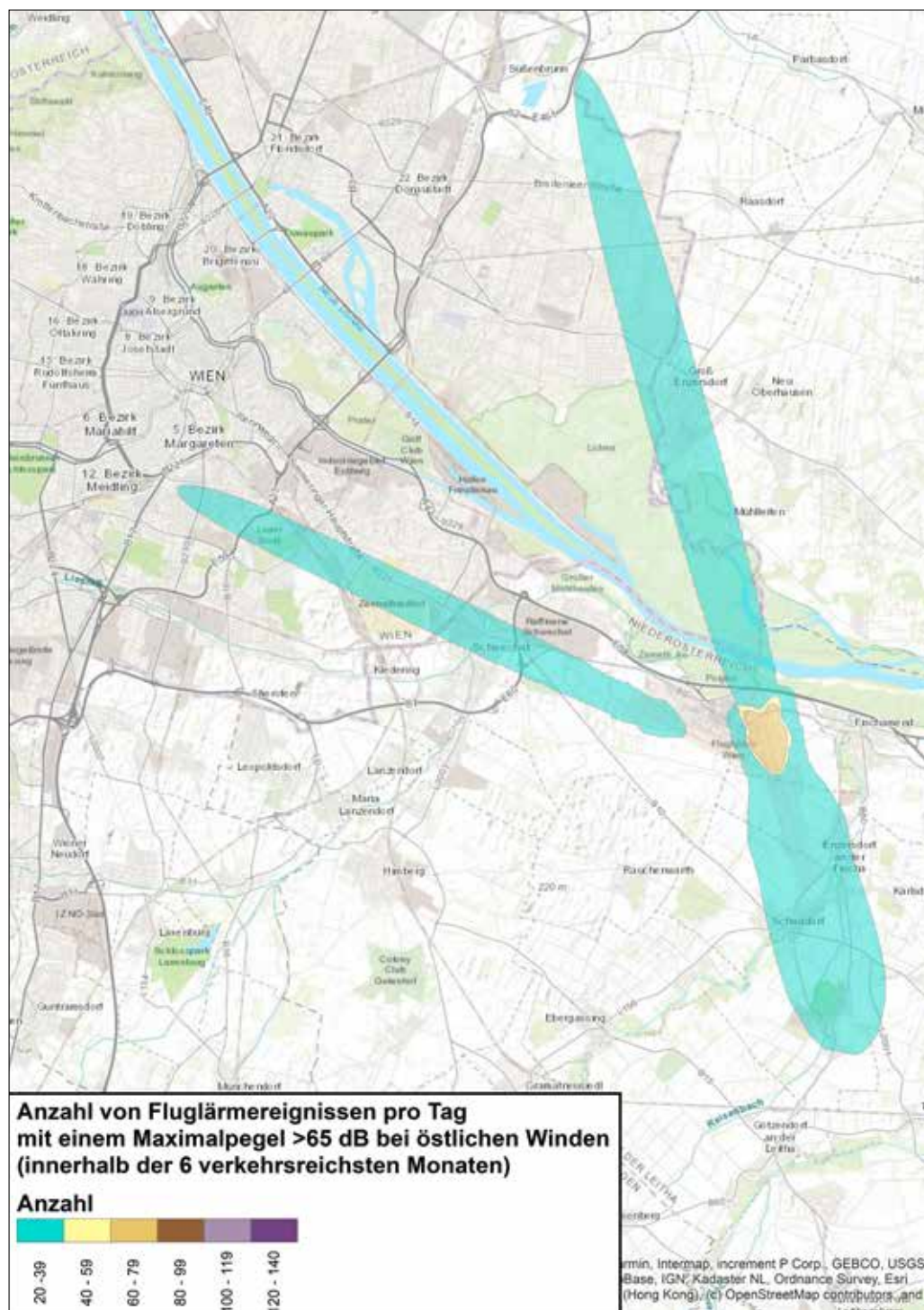


Anmerkung: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschallpegel

in den sechs verkehrsreichsten Monaten bei Westwind

Quelle: FWAG (2026)

KARTE 4.04: ZAHL DER ÜBERFLÜGE MIT MEHR ALS 65 dB SPITZENSCHALL BEI OSTWIND 2025



Anmerkung: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschallpegel

in den sechs verkehrsreichsten Monaten bei Ostwind

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.10: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN TAG – VERGLEICH 2024/2025

TAGES-LEO	Ortschaft	Personenanzahl in den Flugzeugen der GVM 2024										Veränderungen von 2024 auf 2023 (6m*)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
		45.0 - 49.9	50.0 - 54.9	55.0 - 59.9	60.0 - 64.9	65.0 - 69.9	70.0 - 74.9	75.0 - 79.9	80.0 - 84.9	85.0 - 89.9	90.0 - 94.9	95.0 - 99.9	100.0 - 104.9	105.0 - 109.9	110.0 - 114.9	115.0 - 119.9	120.0 - 124.9	125.0 - 129.9	130.0 - 134.9	135.0 - 139.9	140.0 - 144.9	145.0 - 149.9	150.0 - 154.9	155.0 - 159.9	160.0 - 164.9	165.0 - 169.9	170.0 - 174.9	175.0 - 179.9	180.0 - 184.9	185.0 - 189.9	190.0 - 194.9	195.0 - 199.9	200.0 - 204.9	205.0 - 209.9	210.0 - 214.9	215.0 - 219.9	220.0 - 224.9	225.0 - 229.9	230.0 - 234.9	235.0 - 239.9	240.0 - 244.9	245.0 - 249.9	250.0 - 254.9	255.0 - 259.9	260.0 - 264.9	265.0 - 269.9	270.0 - 274.9	275.0 - 279.9	280.0 - 284.9	285.0 - 289.9	290.0 - 294.9	295.0 - 299.9	300.0 - 304.9	305.0 - 309.9	310.0 - 314.9	315.0 - 319.9	320.0 - 324.9	325.0 - 329.9	330.0 - 334.9	335.0 - 339.9	340.0 - 344.9	345.0 - 349.9	350.0 - 354.9	355.0 - 359.9	360.0 - 364.9	365.0 - 369.9	370.0 - 374.9	375.0 - 379.9	380.0 - 384.9	385.0 - 389.9	390.0 - 394.9	395.0 - 399.9	400.0 - 404.9	405.0 - 409.9	410.0 - 414.9	415.0 - 419.9	420.0 - 424.9	425.0 - 429.9	430.0 - 434.9	435.0 - 439.9	440.0 - 444.9	445.0 - 449.9	450.0 - 454.9	455.0 - 459.9	460.0 - 464.9	465.0 - 469.9	470.0 - 474.9	475.0 - 479.9	480.0 - 484.9	485.0 - 489.9	490.0 - 494.9	495.0 - 499.9	500.0 - 504.9	505.0 - 509.9	510.0 - 514.9	515.0 - 519.9	520.0 - 524.9	525.0 - 529.9	530.0 - 534.9	535.0 - 539.9	540.0 - 544.9	545.0 - 549.9	550.0 - 554.9	555.0 - 559.9	560.0 - 564.9	565.0 - 569.9	570.0 - 574.9	575.0 - 579.9	580.0 - 584.9	585.0 - 589.9	590.0 - 594.9	595.0 - 599.9	600.0 - 604.9	605.0 - 609.9	610.0 - 614.9	615.0 - 619.9	620.0 - 624.9	625.0 - 629.9	630.0 - 634.9	635.0 - 639.9	640.0 - 644.9	645.0 - 649.9	650.0 - 654.9	655.0 - 659.9	660.0 - 664.9	665.0 - 669.9	670.0 - 674.9	675.0 - 679.9	680.0 - 684.9	685.0 - 689.9	690.0 - 694.9	695.0 - 699.9	700.0 - 704.9	705.0 - 709.9	710.0 - 714.9	715.0 - 719.9	720.0 - 724.9	725.0 - 729.9	730.0 - 734.9	735.0 - 739.9	740.0 - 744.9	745.0 - 749.9	750.0 - 754.9	755.0 - 759.9	760.0 - 764.9	765.0 - 769.9	770.0 - 774.9	775.0 - 779.9	780.0 - 784.9	785.0 - 789.9	790.0 - 794.9	795.0 - 799.9	800.0 - 804.9	805.0 - 809.9	810.0 - 814.9	815.0 - 819.9	820.0 - 824.9	825.0 - 829.9	830.0 - 834.9	835.0 - 839.9	840.0 - 844.9	845.0 - 849.9	850.0 - 854.9	855.0 - 859.9	860.0 - 864.9	865.0 - 869.9	870.0 - 874.9	875.0 - 879.9	880.0 - 884.9	885.0 - 889.9	890.0 - 894.9	895.0 - 899.9	900.0 - 904.9	905.0 - 909.9	910.0 - 914.9	915.0 - 919.9	920.0 - 924.9	925.0 - 929.9	930.0 - 934.9	935.0 - 939.9	940.0 - 944.9	945.0 - 949.9	950.0 - 954.9	955.0 - 959.9	960.0 - 964.9	965.0 - 969.9	970.0 - 974.9	975.0 - 979.9	980.0 - 984.9	985.0 - 989.9	990.0 - 994.9	995.0 - 999.9	1000.0 - 1004.9	1005.0 - 1009.9	1010.0 - 1014.9	1015.0 - 1019.9	1020.0 - 1024.9	1025.0 - 1029.9	1030.0 - 1034.9	1035.0 - 1039.9	1040.0 - 1044.9	1045.0 - 1049.9	1050.0 - 1054.9	1055.0 - 1059.9	1060.0 - 1064.9	1065.0 - 1069.9	1070.0 - 1074.9	1075.0 - 1079.9	1080.0 - 1084.9	1085.0 - 1089.9	1090.0 - 1094.9	1095.0 - 1099.9	1100.0 - 1104.9	1105.0 - 1109.9	1110.0 - 1114.9	1115.0 - 1119.9	1120.0 - 1124.9	1125.0 - 1129.9	1130.0 - 1134.9	1135.0 - 1139.9	1140.0 - 1144.9	1145.0 - 1149.9	1150.0 - 1154.9	1155.0 - 1159.9	1160.0 - 1164.9	1165.0 - 1169.9	1170.0 - 1174.9	1175.0 - 1179.9	1180.0 - 1184.9	1185.0 - 1189.9	1190.0 - 1194.9	1195.0 - 1199.9	1200.0 - 1204.9	1205.0 - 1209.9	1210.0 - 1214.9	1215.0 - 1219.9	1220.0 - 1224.9	1225.0 - 1229.9	1230.0 - 1234.9	1235.0 - 1239.9	1240.0 - 1244.9	1245.0 - 1249.9	1250.0 - 1254.9	1255.0 - 1259.9	1260.0 - 1264.9	1265.0 - 1269.9	1270.0 - 1274.9	1275.0 - 1279.9	1280.0 - 1284.9	1285.0 - 1289.9	1290.0 - 1294.9	1295.0 - 1299.9	1300.0 - 1304.9	1305.0 - 1309.9	1310.0 - 1314.9	1315.0 - 1319.9	1320.0 - 1324.9	1325.0 - 1329.9	1330.0 - 1334.9	1335.0 - 1339.9	1340.0 - 1344.9	1345.0 - 1349.9	1350.0 - 1354.9	1355.0 - 1359.9	1360.0 - 1364.9	1365.0 - 1369.9	1370.0 - 1374.9	1375.0 - 1379.9	1380.0 - 1384.9	1385.0 - 1389.9	1390.0 - 1394.9	1395.0 - 1399.9	1400.0 - 1404.9	1405.0 - 1409.9	1410.0 - 1414.9	1415.0 - 1419.9	1420.0 - 1424.9	1425.0 - 1429.9	1430.0 - 1434.9	1435.0 - 1439.9	1440.0 - 1444.9	1445.0 - 1449.9	1450.0 - 1454.9	1455.0 - 1459.9	1460.0 - 1464.9	1465.0 - 1469.9	1470.0 - 1474.9	1475.0 - 1479.9	1480.0 - 1484.9	1485.0 - 1489.9	1490.0 - 1494.9	1495.0 - 1499.9	1500.0 - 1504.9	1505.0 - 1509.9	1510.0 - 1514.9	1515.0 - 1519.9	1520.0 - 1524.9	1525.0 - 1529.9	1530.0 - 1534.9	1535.0 - 1539.9	1540.0 - 1544.9	1545.0 - 1549.9	1550.0 - 1554.9	1555.0 - 1559.9	1560.0 - 1564.9	1565.0 - 1569.9	1570.0 - 1574.9	1575.0 - 1579.9	1580.0 - 1584.9	1585.0 - 1589.9	1590.0 - 1594.9	1595.0 - 1599.9	1600.0 - 1604.9	1605.0 - 1609.9	1610.0 - 1614.9	1615.0 - 1619.9	1620.0 - 1624.9	1625.0 - 1629.9	1630.0 - 1634.9	1635.0 - 1639.9	1640.0 - 1644.9	1645.0 - 1649.9	1650.0 - 1654.9	1655.0 - 1659.9	1660.0 - 1664.9	1665.0 - 1669.9	1670.0 - 1674.9	1675.0 - 1679.9	1680.0 - 1684.9	1685.0 - 1689.9	1690.0 - 1694.9	1695.0 - 1699.9	1700.0 - 1704.9	1705.0 - 1709.9	1710.0 - 1714.9	1715.0 - 1719.9	1720.0 - 1724.9	1725.0 - 1729.9	1730.0 - 1734.9	1735.0 - 1739.9	1740.0 - 1744.9	1745.0 - 1749.9	1750.0 - 1754.9	1755.0 - 1759.9	1760.0 - 1764.9	1765.0 - 1769.9	1770.0 - 1774.9	1775.0 - 1779.9	1780.0 - 1784.9	1785.0 - 1789.9	1790.0 - 1794.9	1795.0 - 1799.9	1800.0 - 1804.9	1805.0 - 1809.9	1810.0 - 1814.9	1815.0 - 1819.9	1820.0 - 1824.9	1825.0 - 1829.9	1830.0 - 1834.9	1835.0 - 1839.9	1840.0 - 1844.9	1845.0 - 1849.9	1850.0 - 1854.9	1855.0 - 1859.9	1860.0 - 1864.9	1865.0 - 1869.9	1870.0 - 1874.9	1875.0 - 1879.9	1880.0 - 1884.9	1885.0 - 1889.9	1890.0 - 1894.9	1895.0 - 1899.9	1900.0 - 1904.9	1905.0 - 1909.9	1910.0 - 1914.9	1915.0 - 1919.9	1920.0 - 1924.9	1925.0 - 1929.9	1930.0 - 1934.9	1935.0 - 1939.9	1940.0 - 1944.9	1945.0 - 1949.9	1950.0 - 1954.9	1955.0 - 1959.9	1960.0 - 1964.9	1965.0 - 1969.9	1970.0 - 1974.9	1975.0 - 1979.9	1980.0 - 1984.9	1985.0 - 1989.9	1990.0 - 1994.9	1995.0 - 1999.9	2000.0 - 2004.9	2005.0 - 2009.9	2010.0 - 2014.9	2015.0 - 2019.9	2020.0 - 2024.9	2025.0 - 2029.9	2030.0 - 2034.9	2035.0 - 2039.9	2040.0 - 2044.9	2045.0 - 2049.9	2050.0 - 2054.9	2055.0 - 2059.9	2060.0 - 2064.9	2065.0 - 2069.9	2070.0 - 2074.9	2075.0 - 2079.9	2080.0 - 2084.9	2085.0 - 2089.9	2090.0 - 2094.9	2095.0 - 2099.9	2100.0 - 2104.9	2105.0 - 2109.9	2110.0 - 2114.9	2115.0 - 2119.9	2120.0 - 2124.9	2125.0 - 2129.9	2130.0 - 2134.9	2135.0 - 2139.9	2140.0 - 2144.9	2145.0 - 2149.9	2150.0 - 2154.9	2155.0 - 2159.9	2160.0 - 2164.9	2165.0 - 2169.9	2170.0 - 2174.9	2175.0 - 2179.9	2180.0 - 2184.9	2185.0 - 2189.9	2190.0 - 2194.9	2195.0 - 2199.9	2200.0 - 2204.9	2205.0 - 2209.9	2210.0 - 2214.9	2215.0 - 2219.9	2220.0 - 2224.9	2225.0 - 2229.9	2230.0 - 2234.9	2235.0 - 2239.9	2240.0 - 2244.9	2245.0 - 2249.9	2250.0 - 2254.9	2255.0 - 2259.9	2260.0 - 2264.9	2265.0 - 2269.9	2270.0 - 2274.9	2275.0 - 2279.9	2280.0 - 2284.9	2285.0 - 2289.9	2290.0 - 2294.9	2295.0 - 2299.9	2300.0 - 2304.9	2305.0 - 2309.9	2310.0 - 2314.9	2315.0 - 2319.9	2320.0 - 2324.9	2325.0 - 2329.9	2330.0 - 2334.9	2335.0 - 2339.9	2340.0 - 2344.9	2345.0 - 2349.9	2350.0 - 2354.9	2355.0 - 2359.9	2360.0 - 2364.9	2365.0 - 2369.9	2370.0 - 2374.9	2375.0 - 2379.9	2380.0 - 2384.9	2385.0 - 2389.9	2390.0 - 2394.9	2395.0 - 2399.9	2400.0 - 2404.9	2405.0 - 2409.9	2410.0 - 2414.9	2415.0 - 2419.9	2420.0 - 2424.9	2425.0 - 2429.9	2430.0 - 2434.9	2435.0 - 2439.9	2440.0 - 2444.9	2445.0 - 2449.9	2450.0 - 2454.9	2455.0 - 2459.9	2460.0 - 2464.9	2465.0 - 2469.9	2470.0 - 2474.9	2475.0 - 2479.9	2480.0 - 2484.9	2485.0 - 2489.9	2490.0 - 2494.9	2495.0 - 2499.9	2500.0 - 2504.9	2505.0 - 2509.9	2510.0 - 2514.9	2515.0 - 2519.9	2520.0 - 2524.9	2525.0 - 2529.9	2530.0 - 2534.9	2535.0 - 2539.9	2540.0 - 2544.9	2545.0 - 2549.9	2550.0 - 2554.9	2555.0 - 2559.9	2560.0 - 2564.9	2565.0 - 2569.9	2570.0 - 2574.9	2575.0 - 2579.9	2580.0 - 2584.9	2585.0 - 2589.9	2590.0 - 2594.9	2595.0 - 2599.9	2600.0 - 2604.9	2605.0 - 2609.9	2610.0 - 2614.9	2615.0 - 2619.9	2620.0 - 2624.9	2625.0 - 2629.9	2630.0 - 2634.9	2635.0 - 2639.9	2640.0 - 2644.9	2645.0 - 2649.9	2650.0 - 2654.9	2655.0 - 2659.9	2660.0 - 2664.9	2665.0 - 2669.9	2670.0 - 2674.9	2675.0 - 2679.9	2680.0 - 2684.9	2685.0 - 2689.9	2690.0 - 2694.9	2695.0 - 2699.9	2700.0 - 2704.9	2705.0 - 2709.9	2710.0 - 2714.9	2715.0 - 2719.9	2720.0 - 2724.9	2725.0 - 2729.9	2730.0 - 2734.9	2735.0 - 2739.9	2740.0 - 2744.9	2745.0 - 2749.9	2750.0 - 2754.9	2755.0 - 2759.9	2760.0 - 2764.9	2765.0 - 2769.9	2770.0 - 2774.9	2775.0 - 2779.9	2780.0 - 2784.9	2785.0 - 2789.9	2790.0 - 2794.9	2795.0 - 2799.9	2800.0 - 2804.9	2805.0 - 2809.9	2810.0 - 2814.9	2815.0 - 2819.9	2820.0 - 2824.9	2825.0 - 2829.9	2830.0 - 2834.9	2835.0 - 2839.9	2840.0 - 2844.9	2845.0 - 2849.9	2850.0 - 2854.9	2855.0 - 2859.9	2860.0 - 2864.9	2865.0 - 2869.9	2870.0 - 2874.9	2875.0 - 2879.9	2880.0 - 2884.9	2885.0 - 2889.9	2890.0 - 2894.9	2895.0 - 2899.9	2900.0 - 2904.9	2905.0 - 2909.9	2910.0 - 2914.9	2915.0 - 2919.9	2920.0 - 2924.9	2925.0 - 2929.9	2930.0 - 2934.9	2935.0 - 2939.9	2940.0 - 2944.9	2945.0 - 2949.9	2950.0 - 2954.9	2955.0 - 2959.9	2960.0 - 2964.9	2965.0 - 2969.9	2970.0 - 2974.9	2975.0 - 2979.9	2980.0 - 2984.9	2985.0 - 2989.9	2990.0 - 2994.9	2995.0 - 2999.9	3000.0 - 3004.9	3005.0 - 3009.9	3010.0 - 3014.9	3015.0 - 3019.9	3020.0 - 3024.9	3025.0 - 3029.9	3030.0 - 3034.9	3035.0 - 3039.9	3040.0 - 3044.9	3045.0 - 3049.9	3050.0 - 3054.9	3055.0 - 3059.9	3060.0 - 3064.9	3065.0 - 3069.9	3070.0 - 3074.9	3075.0 - 3079.9	3080.0 - 3084.9	3085.0 - 3089.9	3090.0 - 3094.9	3095.0 - 3099.9	3100.0 - 3104.9	3105.0 - 3109.9	3110.0 - 3114.9	3115.0 - 3119.9	3120.0 - 3124.9	3125.0 - 3129.9	3130.0 - 3134.9	3135.0 - 3139.9	3140.0 - 3144.9	3145.0 - 3149.9	3150.0 - 3154.9	3155.0 - 3159.9	3160.0 - 3164.9	3165.0 - 3169.9	3170.0 - 3174.9	3175.0 - 3179.9	3180.0 - 3184.9	3185.0 - 3189.9	3190.0 - 3194.9	3195.0 - 3199.9	3200.0 - 3204.9	3205.0 - 3209.9	3210.0 - 3214.9	3215.0 - 3219.9	3220.0 - 3224.9	3225.0 - 3229.9	3230.0 - 3234.9	3235.0 - 3239.9	3240.0 - 3244.9	3245.0 - 3249.9	3250.0 - 3254.9	3255.0 - 3259.9	3260.0 - 3264.9	3265.0 - 3269.9	3270.0 - 3274.9	3275.0 - 3279.9	3280.0 - 3284.9	3285.0 - 3289.9	3290.0 - 3294.9	3295.0 - 3299.9	3300.0 - 3304.9	3305.0 - 3309.9	3310.0 - 3314.9	3315.0 - 3319.9	3320.0 - 3324.9	3325.0 - 3329.9	3330.0 - 3334.9	3335.0 - 3339.9	3340.0 - 3344.9	3345.0 - 3349.9	3350.0 - 3354.9	3355.0 - 3359.9	3360.0 - 3364.9	3365.0 - 3369.9	3370.0 - 3374.9	3375.0 - 3379.9

Zur Erklärung: *) Angegeben werden die Differenzen zwischen den beiden Szenarien, wobei grüne Zahlen eine Verbesserung, rote eine Verschlechterung in der jeweiligen Zone gegenüber dem Vergleichsjahr darstellen. Zu beachten ist, dass innerhalb einer Zone deshalb mehr Personen aufscheinen können, weil die nächst höhere Zone mit einer entsprechenden Anzahl entlastet wurde. Grüne bzw. rote »0« resultieren aus der Differenz hinter dem Komma, die hier nicht dargestellt ist. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2025. Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Crossover-AT.

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.11: ANZAHL DER PERSONEN IN BEOBACHTUNGS- UND FLUGLÄRMZONEN NACHT – VERGLEICH 2024/2025

Ortschaft	NACHT-LEQ										Veränderungen von 2024 auf 2025 (6vM) ¹⁾										
	Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der 6vM 2024										Personenanzahl in den Fluglärmmzonen der 6vM 2025										
	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 54.9	55.9 - 59.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 54.9	55.9 - 59.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 54.9	55.9 - 59.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME
Aderklaa	234	0	0	0	0	0	234	18	0	0	0	0	0	18	-217	0	0	0	0	0	-217
Arbetsthal	0	1	503	0	0	0	505	0	1	504	0	0	0	505	0	0	0	0	0	0	0
Bruck an der Leitha	4.827	2.732	0	0	0	0	7.559	4.615	2.945	0	0	0	0	7.559	-212	212	0	0	0	0	0
Bruckneudorf	2.791	0	0	0	0	0	2.791	2.788	3	0	0	0	0	2.791	-3	3	0	0	0	0	0
Deutsch Brodersdorf	67	0	0	0	0	0	67	46	0	0	0	0	0	46	-21	0	0	0	0	0	-21
Ebergsassing	3.610	0	0	0	0	0	3.610	3.530	80	0	0	0	0	3.610	-80	80	0	0	0	0	0
Ebreichsdorf	2.917	0	0	0	0	0	2.917	2.485	0	0	0	0	0	2.485	-432	0	0	0	0	0	-432
Enzersdorf an der Fischa	1.145	1.029	15	0	0	0	2.190	1.393	786	11	0	0	0	2.190	248	-243	-4	0	0	0	0
Fischamend	4.318	295	0	1	0	0	4.613	2.463	51	0	1	0	0	2.515	-1.855	-243	0	0	0	-2.098	
Gerasdorf	436	0	0	0	0	0	436	75	0	0	0	0	0	75	-361	0	0	0	0	-361	
Göttlesbrunn	0	599	386	0	0	0	984	0	336	648	0	0	0	984	0	-263	263	0	0	0	0
Gramatneusiedl	3.315	228	0	0	0	0	3.543	2.624	1.081	0	0	0	0	3.705	-691	853	0	0	0	162	
Großenzersdorf	524	2.672	3.673	0	0	0	6.869	1.568	5.206	1	0	0	0	6.775	1.044	2.534	-3.672	0	0	-94	0
Gutenhof	0	41	0	0	0	0	41	0	41	0	0	0	0	41	0	0	0	0	0	0	0
Himberg	5.047	116	0	0	0	0	5.163	3.933	4	0	0	0	0	3.937	-1.114	-113	0	0	0	-1.227	
Höflein	469	0	0	0	0	0	469	43	0	0	0	0	0	43	-425	0	0	0	0	-425	
Kapellerfeld	2.988	0	0	0	0	0	2.988	2.559	0	0	0	0	0	2.559	-429	0	0	0	0	-429	0
Kleinneusiedl	0	386	305	166	66	0	924	0	415	324	130	54	0	924	0	29	19	-36	0	0	3.382
Mannersdorf/Leithageb.	683	0	0	0	0	0	683	4.065	0	0	0	0	0	4.065	3.382	0	0	0	0	3.382	0
Mannswörth	451	0	114	0	0	0	565	412	0	114	0	0	0	526	-39	0	0	0	0	-39	0
Margarethen am Moos	1.284	192	0	0	0	0	1.476	888	611	0	0	0	0	1.499	-395	419	0	0	0	23	0
Mitterndorf	603	0	0	0	0	0	603	652	0	0	0	0	0	652	49	0	0	0	0	49	0
Moosbrunn	1.005	765	0	0	0	0	1.770	1.048	759	0	0	0	0	1.807	43	-6	0	0	0	37	0
Mühlleiten	23	268	13	0	0	0	304	182	122	0	0	0	0	304	159	-146	-13	0	0	0	-2.447
Münchendorf	2.746	0	0	0	0	0	2.746	299	0	0	0	0	0	299	-2.447	0	0	0	0	-2.447	0
Pachfurth	694	0	0	0	0	0	694	686	3	0	0	0	0	689	-8	3	0	0	0	-5	0
Pandorf	3.742	0	0	0	0	0	3.742	5.354	0	0	0	0	0	5.354	1.611	0	0	0	0	1.611	0
Pellendorf	689	0	0	0	0	0	689	620	0	0	0	0	0	620	-70	0	0	0	0	-70	0
Pischelsdorf	132	0	0	0	0	0	132	133	0	0	0	0	0	133	1	0	0	0	0	1	0
Raasdorf	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	-3	0	0	0	0	-3	0
Rannersdorf	2.243	0	0	0	0	0	2.243	1.435	0	0	0	0	0	1.435	-808	0	0	0	0	-808	0
Raichenwarth	731	0	0	0	0	0	731	739	0	0	0	0	0	739	7	0	0	0	0	7	0
Reisenberg	852	0	0	0	0	0	852	1.102	0	0	0	0	0	1.102	250	0	0	0	0	250	0
Schranawand	203	0	0	0	0	0	203	203	0	0	0	0	0	203	0	0	0	0	0	0	0
Schwadof	1.349	120	0	0	0	0	1.469	1.285	150	1	0	0	0	1.435	-65	30	1	0	0	-34	0
Schwechat	5.247	551	0	2	0	0	5.800	3.168	109	0	2	0	0	3.279	-2.079	-442	0	0	0	-2.521	0
Seyring	1.825	0	0	0	0	0	1.825	69	0	0	0	0	0	69	-1.757	0	0	0	0	-1.757	0
Sommerein	0	0	0	0	0	0	0	86	0	0	0	0	0	86	0	0	0	0	0	0	0
Stallgerfeld	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0	-2	0
Trautmannsdorf	39	0	0	0	0	0	39	259	0	0	0	0	0	259	221	0	0	0	0	221	0
Unterlanzendorf	48	0	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	-48	0	0	0	0	-48	0
Unterwaltersdorf	2.895	0	0	0	0	0	2.895	2.895	0	0	0	0	0	2.895	0	0	0	0	0	0	0
Veim	616	1.149	0	0	0	0	1.765	1.385	380	0	0	0	0	1.765	769	-769	0	0	0	0	0
Wampersdorf	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	-3	0	0	0	0	-3	0
Weigelsdorf	63	0	0	0	0	0	63	6	0	0	0	0	0	6	-57	0	0	0	0	-57	0
Wien, 22.	13.258	9.570	1.876	0	0	0	24.704	9.592	6.079	0	0	0	0	15.671	-3.666	-3.491	-1.876	0	0	-9.033	0
Wilflensdorf	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	-3	0	0	0	0	-3	0
Zwölfaxing	781	920	0	0	0	0	1.701	984	709	0	0	0	0	1.693	203	-211	0	0	0	-8	0
Gesamtergebnis	74.904	21.634	6.886	169	66	0	103.659	65.685	19.871	1.603	133	54	0	87.346	-9.219	-1.763	-5.283	-36	0	-16.313	-15.7%

Anmerkung: als „Beobachtungszone“ gilt die Fluglärmmzone mit einem Tages-LEQ von 45 dB <= 54 dB, als „Fluglärmmzonen“, werden die Zonen mit einem Tages-LEQ von <54 Dezibel bezeichnet; es erfolgt der Vergleich der 6 verkehrsreichsten Monate 2025 mit jenen aus 2024 – Nacht; Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2025

Quelle: FWAG (2026)

**TAB. 4.12: IFR-FLUGBEWEGUNGEN NACH PISTENRICHTUNGEN –
VERGLEICH TAG/NACHT 2024/2025**

IFR- Flugbewegungen	TAG (06-22 Uhr)		NACHT (22-06 Uhr)		DIF. 2025/2024(%)		DIF. 2025/2024	
	2024	2025	2024	2025	Tag	Nacht	Tag	Nacht
LANDUNGEN								
Piste 11	12.493	7.994	25	2	-36,0%	-92,0%	-4.499	-23
Piste 29	4.374	5.072	5.318	5.486	16,0%	3,2%	698	168
Piste 16	15.920	12.042	3.798	2.015	-24,4%	-46,9%	-3.878	-1.783
Piste 34	28.383	37.887	53	357	33,5%	573,6%	9.504	304
STARTS								
Piste 11	973	362	710	155	-62,8%	-78,2%	-611	-555
Piste 29	39.861	48.087	4.490	4.327	20,6%	-3,6%	8.226	-163
Piste 16	18.675	11.531	363	413	-38,3%	13,8%	-7.144	50
Piste 34	5.283	5.890	19	93	11,5%	389,5%	607	74
GESAMT	125.962	128.865	14.776	12.848	2,3%	-13,0%	2.903	-1.928

Anmerkung: Zahl der IFR-Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten,
in Prozent und absoluten Zahlen

Quelle: FWAG (2026)

**TAB. 4.13: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-LÄRMZONEN (TAG/NACHT) –
VERGLEICH 2024/2025**

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 2025)						
JAHR 2024	580.341	139.562	14.991	4.654	726	2	740.275
JAHR 2025	585.078	54.745	12.838	1.714	621	2	654.997
DIFF. zu 2024	4.737	-84.816	-2.154	-2.940	-105	0	-85.279
Diff. In %	0,8%	-60,8%	-14,4%	-63,2%	-14,5%	-	-11,5%
Jahre	Nacht-LEQ-Klassen nach dB von/bis						SUMME
	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	
	Zahl der betroffenen Personen (Basis 2025)						
JAHR 2024	74.904	21.634	6.886	169	66	0	103.659
JAHR 2025	65.685	19.871	1.603	133	54	0	87.346
DIFF. zu 2024	-9.219	-1.763	-5.283	-36	-12	0	-16.313
Diff. In %	-12,3%	-8,1%	-76,7%	-21,2%	-17,9%	-	-15,7%

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. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2025.

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.14: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG) – VERGLEICH 2019–2025

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 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	
2019	611.827		81.749		16.651		3.064		613		0		20.328	0	
2020	115.141		24.503		3.792		796		234		0		4.822	0	
2021	189.499		21.507		7.073		1.068		399		0		8.540	0	
2022	239.761		30.084		10.756		1.514		556		3		12.829	0	
2023	546.740		75.814		15.694		2.020		536		2		18.251	0	
2024	556.613	580.341	133.449	139.562	14.488	14.991	4.569	4.654	655	726	2	2	19.714	20.373	
2025		585.078		54.745		12.838		1.714		621		2	0	15.174	
Änderung 2024 / 2025:		0.8%		-60.8%		-14.4%		-63.2%		-14.5%		-		-25.5%	

Anmerkung: Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Cnossos-AT (Lärmbewertungsmethode für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021). Bei der verwendeten Software (Soundplan 8.2) handelt es sich um ein in Europa anerkanntes Schallausbreitungsprogramm. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate. Aus Vergleichbarkeitsgründen wird das Jahr 2024 rückwirkend mit dem Bevölkerungsfile 2025 nachgerechnet.

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.15: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (NACHT) – VERGLEICH 2019–2025

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 ab 50.0		
Berechnungs Vorschrift	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	Bevölkerung aus 2021	Bevölkerung aus 2025	
2019	73.399		24.359		2.726		154		81		2		2.963		
2020	20.889		7.063		368		127		19		0		514		
2021	38.282		5.743		687		160		52		0		898		
2022	45.899		13.129		931		216		116		44		1.307		
2023	61.954		17.745		3.711		149		71		2		3.934		
2024	70.460	74.904	20.704	21.634	6.734	6.886	172	169	81	66	0	0	6.987	7.121	
2025		65.685		19.871		1.603		133		54		0	0	1.790	
Änderung 2024 / 2025:		-12.3%		-8.1%	-76.7%		-21.2%		-17.9%		-		-74.9%		

Anmerkung: Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von Cnossos-AT (Lärmbewertungsmethode für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021). Bei der verwendeten Software (Soundplan 8.2) handelt es sich um ein in Europa anerkanntes Schallausbreitungsprogramm. Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate. Aus Vergleichbarkeitsgründen wird das Jahr 2024 rückwirkend mit dem Bevölkerungsfile 2025 nachgerechnet.

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.16: VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN INNERHALB DER 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE AUFGETEILT NACH WESTWIND UND NACH OSTWIND IM JAHR 2025 GEGENÜBER 2024

IFR Flugbewegungen		Ostwind			IFR Flugbewegungen		Westwind		
ABSOLUT	2024 (6vM)	2025 (6vM)	DIFFERENZ		ABSOLUT	2024 (6vM)	2025 (6vM)	DIFFERENZ	
LANDUNGEN					LANDUNGEN				
Piste 11	12.522	7.996	-4.526		Piste 29	9.690	10.556	866	
Piste 16	19.717	14.057	-5.660		Piste 34	28.435	38.246	9.811	
GESAMT	32.239	22.053	-10.186		GESAMT	38.125	48.802	10.677	
STARTS					STARTS				
Piste 11	1.683	517	-1.166		Piste 29	44.351	52.414	8.063	
Piste 16	19.038	11.944	-7.094		Piste 34	5.302	5.983	681	
GESAMT	20.721	12.461	-8.260		GESAMT	49.653	58.397	8.744	
IFR Flugbewegungen		Ostwind			IFR Flugbewegungen		Westwind		
IN PROZENT	2024 (6vM)	2025 (6vM)	DIFFERENZ		IN PROZENT	2024 (6vM)	2025 (6vM)	DIFFERENZ	
LANDUNGEN					LANDUNGEN				
Piste 11	38,8%	36,3%			Piste 29	25,4%	21,6%		
Piste 16	61,2%	63,7%			Piste 34	74,6%	78,4%		
GESAMT	100,0%	100,0%			GESAMT	100,0%	100,0%		
STARTS					STARTS				
Piste 11	8,1%	4,1%			Piste 29	89,3%	89,8%		
Piste 16	91,9%	95,9%			Piste 34	10,7%	10,2%		
GESAMT	100,0%	100,0%			GESAMT	100,0%	100,0%		

Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.17: VERGLEICH MESSUNG – RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2025 (BZW. 12 MONATE)

Tages-Leq (in dB) 2025 (6vM)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	45,8	50,7	4,9
Groß-Enzersdorf	53,1	53,6	0,5
Fischamend	32,1	44,1	12,0
Kleinneusiedl	53,3	57,2	3,9
Enzersdorf/Fischa	56,4	59,7	3,3
Schwadorf	56,8	59,7	2,9
Margarethen/Moos	63,6	63,8	0,2
Rauchenwarth	29,7	45,6	15,9
Zwölfaxing	56,6	57,5	0,9
Schwechat	56,0	56,6	0,6
Wien-Simmering	51,7	53,1	1,4
Himberg	44,5	49,5	5,0
Karlsdorf	39,9	47,1	7,2
Wien 23	44,3	47,6	3,3
Maria Lanzendorf	46,6	50,4	3,8

Nacht-Leq (in dB) 2025 (6vM)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	42,3	46,0	3,7
Groß-Enzersdorf	48,2	48,9	0,7
Fischamend	31,1	39,7	8,6
Kleinneusiedl	56,1	59,2	3,1
Enzersdorf/Fischa	45,4	47,2	1,8
Schwadorf	45,4	46,7	1,3
Margarethen/Moos	47,3	48,3	1,0
Rauchenwarth	34,3	41,9	7,6
Zwölfaxing	45,1	45,9	0,8
Schwechat	36,1	39,1	3,0
Wien-Simmering	26,4	30,8	4,4
Himberg	26,6	38,6	12,0
Karlsdorf	34,7	42,4	7,7
Wien 23	14,7	24,6	9,9
Maria Lanzendorf	20,8	34,2	13,4

Tages-Leq (in dB) 2025 (12M)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	46,0	51,2	5,2
Groß-Enzersdorf	53,4	54,1	0,7
Fischamend	34,9	44,4	9,5
Kleinneusiedl	52,9	56,9	4,0
Enzersdorf/Fischa	56,9	59,8	2,9
Schwadorf	57,2	59,8	2,6
Margarethen/Moos	62,7	63,1	0,4
Rauchenwarth	28,6	44,9	16,3
Zwölfaxing	56,1	56,9	0,8
Schwechat	57,2	57,8	0,6
Wien-Simmering	52,8	54,3	1,5
Himberg	44,1	49,1	5,0
Karlsdorf	42,3	47,6	5,3
Wien 23	43,4	47,0	3,6
Maria Lanzendorf	46,3	50,1	3,8

Nacht-Leq (in dB) 2025 (12M)			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff.Messw.
Wien-Donaustadt	43,1	46,8	3,7
Groß-Enzersdorf	48,9	49,7	0,8
Fischamend	35,6	40,4	4,8
Kleinneusiedl	55,3	58,4	3,1
Enzersdorf/Fischa	42,9	45,0	2,1
Schwadorf	42,9	44,3	1,4
Margarethen/Moos	44,4	45,5	1,1
Rauchenwarth	33,7	40,8	7,1
Zwölfaxing	44,2	44,6	0,4
Schwechat	36,4	38,2	1,8
Wien-Simmering	28,3	30,7	2,4
Himberg	25,6	37,6	12,0
Karlsdorf	38,3	42,4	4,1
Wien 23	12,6	23,9	11,3
Maria Lanzendorf	18,3	33,2	14,9

Anmerkung: Pegelangaben in dB, Berechnungsmethode Cnossos-AT.

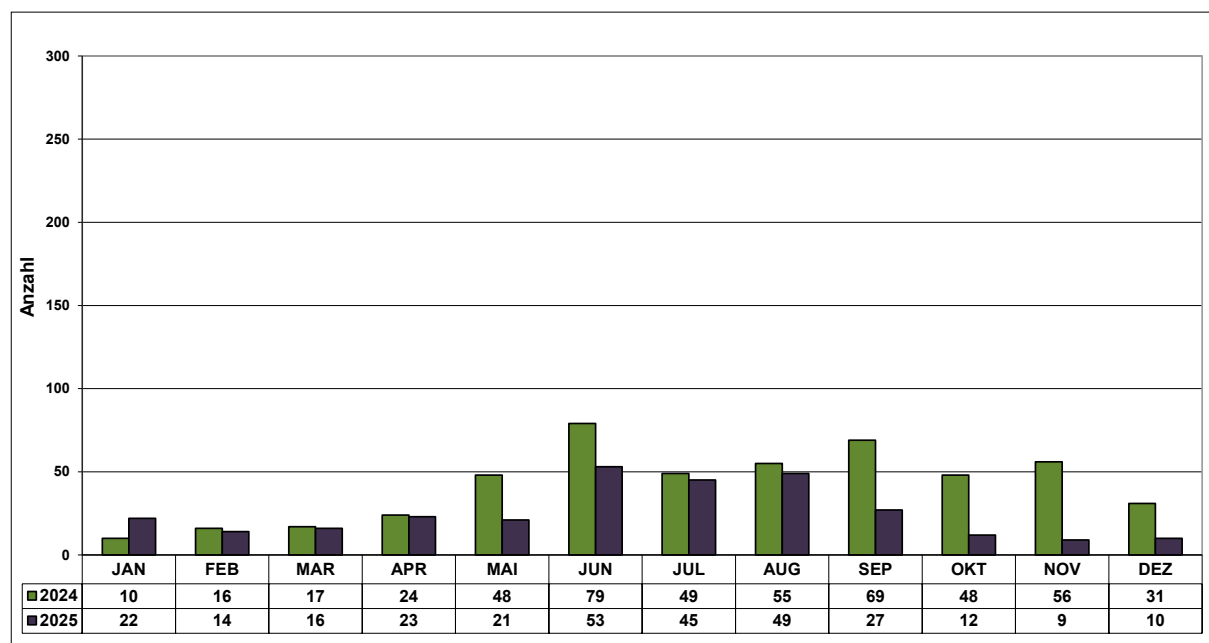
Quelle: FWAG (2026)

TAB. 4.18: ZAHL DER ANFRAGEN UND BESCHWERDEN NACH REGIONEN UND TYP – ENTWICKLUNG 2024/2025

Region	Jahr 2024*	Jahr 2025*	Veränderung
GESAMT	2.126	1.590	-536
Wien	1.624	1.289	-335
NÖ + BGLD	497	299	-198
anonym	5	2	-3
Telefon	1.224	803	-421
Web	899	780	-119
Mailbox	0	0	0
weitergeleitete Mails	2	7	5
Schriftlich	1	0	-1

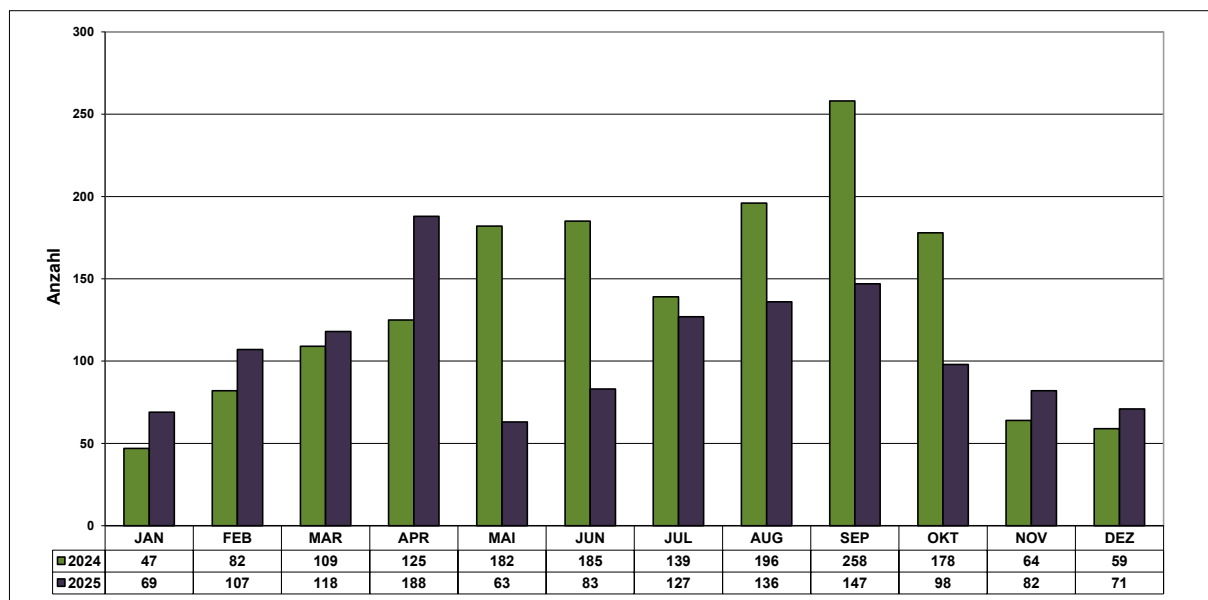
Anmerkung: * Massenmails werden pro Person und Tag nur einmal gezählt.

Quelle: FWAG (2026)

ABB. 4.01: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2024/2025

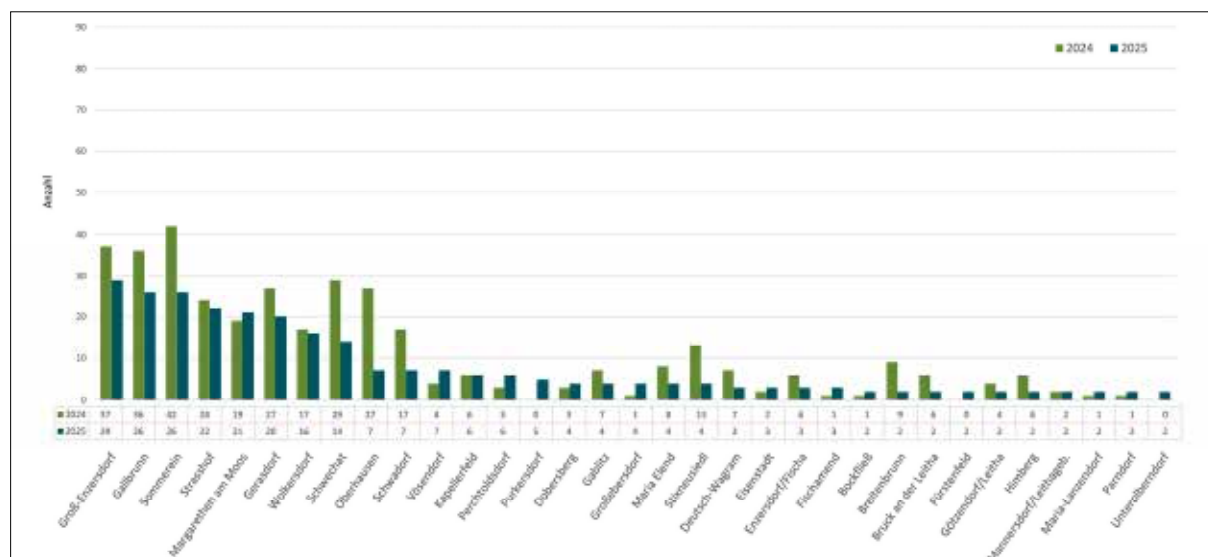
Quelle: FWAG (2026)

ABB. 4.02: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH MONATEN – ENTWICKLUNG 2024/2025



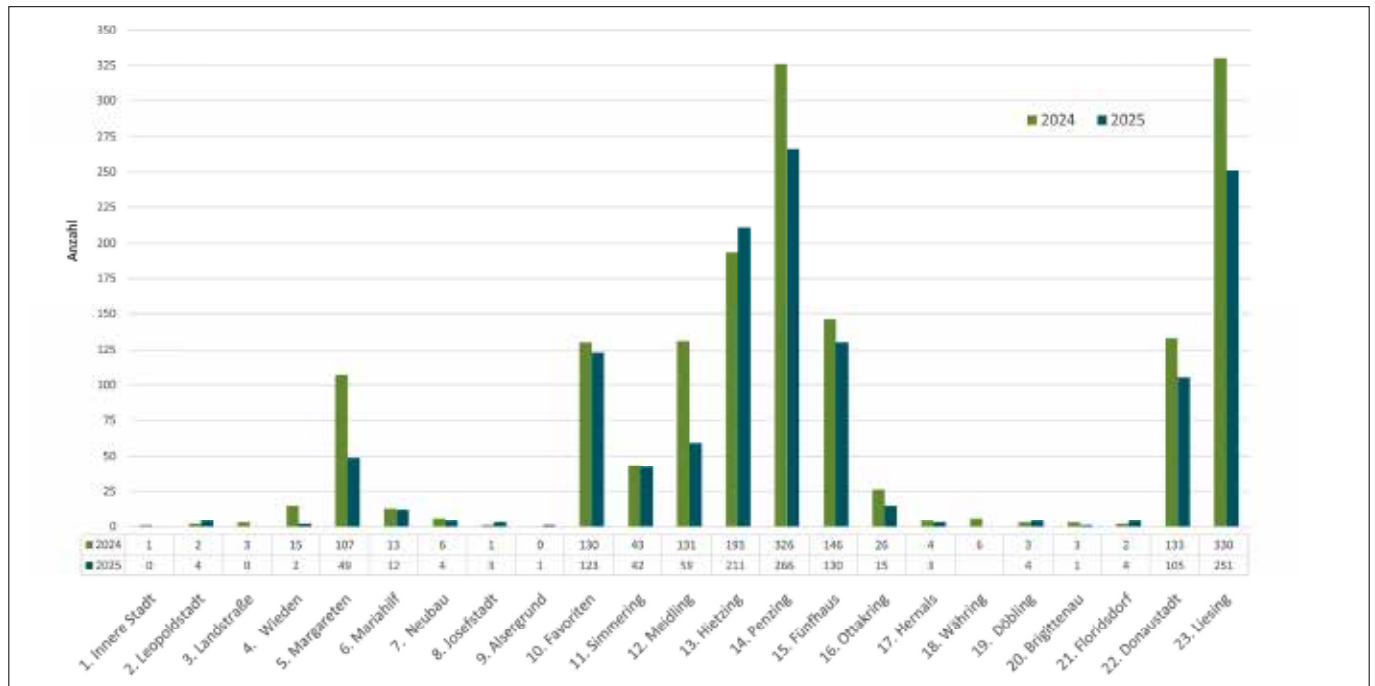
Quelle: FWAG (2026)

ABB. 4.03: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS NIEDERÖSTERREICH UND DEM BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN – ENTWICKLUNG 2024/2025



Quelle: FWAG (2026)

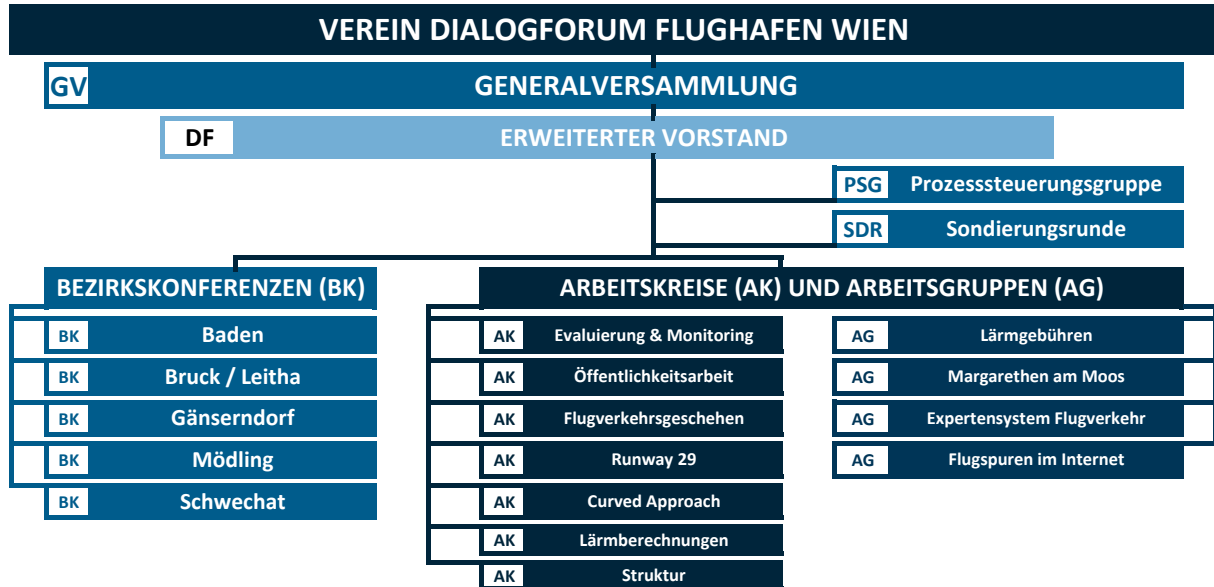
ABB. 4.04: ANFRAGEN UND BESCHWERDEN AUS WIEN NACH BEZIRKEN – ENTWICKLUNG 2024/2025



Quelle: FWAG (2026)

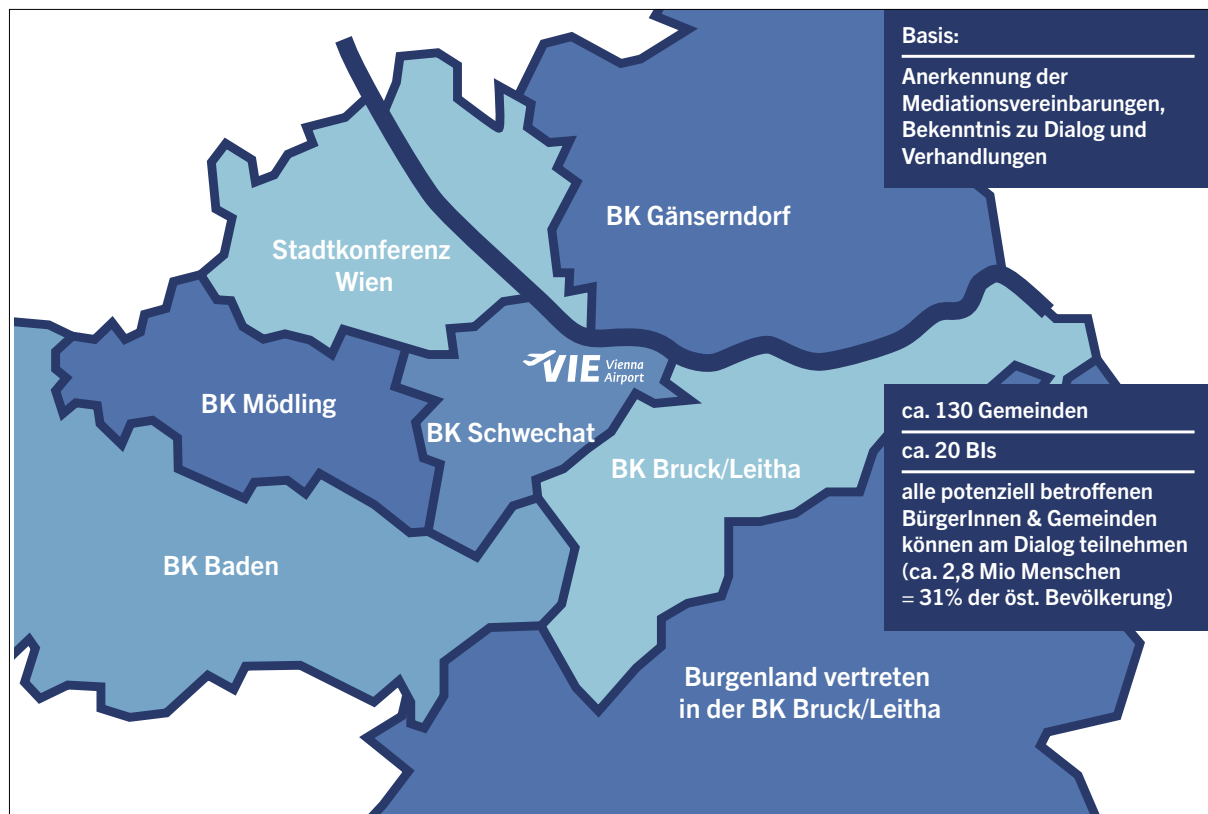
KAPITEL 5 – VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN ZAHLEN & DATEN & FAKTEN

ABB. 5.01: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – GREMIEN 2025



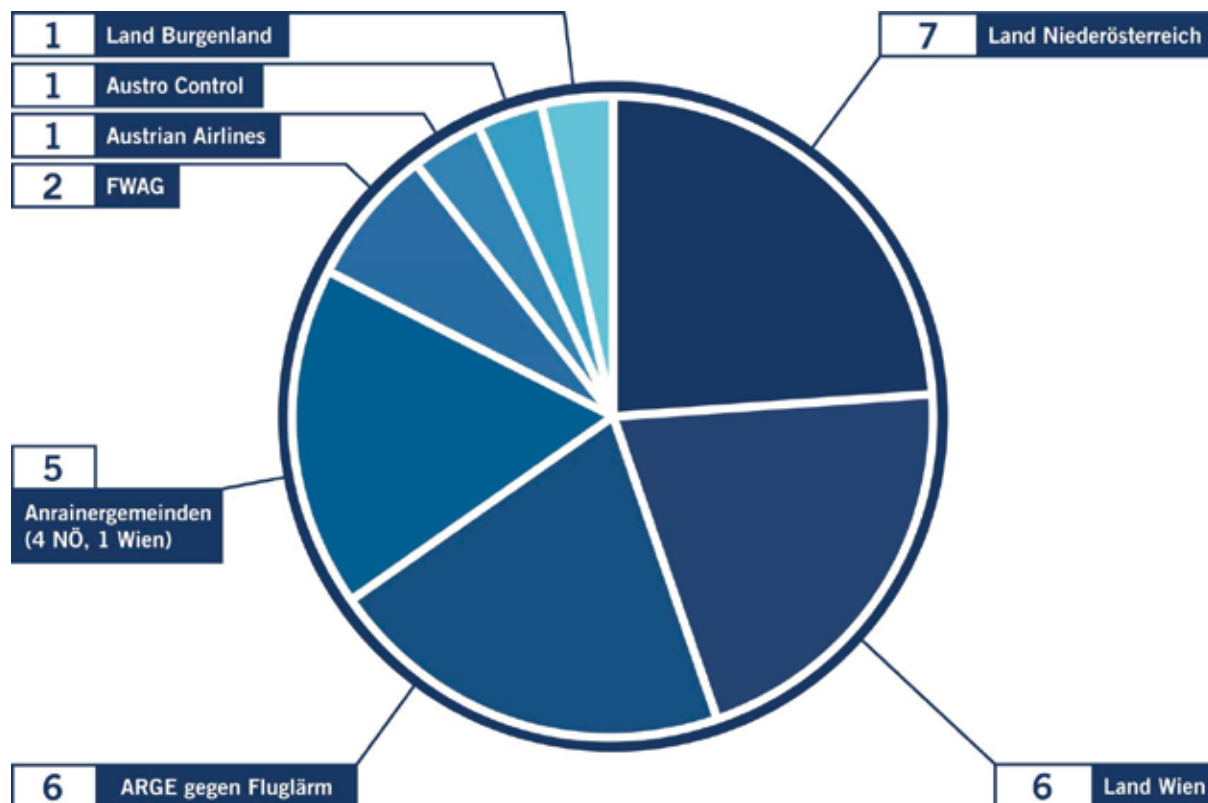
Quelle: Dialogforum (2026)

ABB. 5.02: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – BEZIRKSKONFERENZEN



Quelle: Dialogforum (2026)

ABB. 5.03: DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN – STIMMRECHTE



Quelle: Dialogforum (2026)

TAB. 5.01: SITZUNGSSTATISTIK DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2025

Sitzungstyp	Zahl	Sitzungs- stunden	Teilnehmer ^{*)}	Arbeits- stunden
Bezirkskonferenz	10	42,0	128	538
Stadtkonferenz Wien	0	0,0	0	0
<i>Arbeitsausschusssitzungen / Sondersitzungen</i>	24	60,0	288	720
Arbeitskreissitzungen	13	39,0	236	708
<i>Arbeitsgruppensitzungen</i>	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 (2026)

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 1, 1300 Wien

Tel: +43 1 7007 25250, 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, Juni 2026

Der Materialienband 2025 steht ebenso wie der Evaluierungsbericht 2025 auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) einer breiten Öffentlichkeit als Download im PDF-Format zur Verfügung.