

13. EVALUIERUNGSBERICHT 2017



Inhalt

13. Evaluierungsbericht 2017

Vorwort	3	Gesamtergebnis Lärmzonen	18
Flugverkehrsentwicklung international	4	Fluglärmzonen TAG	19
Acht Prozent mehr Flugkilometer	4	Fluglärmzonen NACHT	20
Luftfracht	4	Überflughäufigkeit	21
Ausblick	4	Überschreitungspegel N65 – Berechnungsgrundlagen/Methode	21
Flugverkehrsentwicklung Wien/Niederösterreich/Burgenland	5	Überflughäufigkeit bei Westwind	22
Flugverkehrsergebnisse 2017	5	Überflughäufigkeit bei Süd/Ostwind	23
Flugverkehrsbedingungen	5	Fluglärmmessungen	24
Grundsätzliches zur Abwicklung des Flugverkehrs	6	Fixe Fluglärmmessungen	24
Pistennutzung bei Westwind	6	IFR-Flugbewegungen und deren Einfluss auf die Messergebnisse	24
Pistennutzung bei Süd/Ostwind	6	Mobile Lärmmessungen	24
Pistennutzung bei Windstille	6	Kritik an den Messergebnissen	25
Pistennutzung in der Nacht	6	Die Zukunft – Messungen zur Überprüfung und Berechnungen als Basisinformation	25
Flugverkehrslenkung 2017 – Zusammenfassung	7	Gemeinden und Bürgerinitiativen legen selbst die Mess- und Rechenpunkte fest	25
Einhaltung der Regelungen zur Flugverkehrslenkung – Gesamtüberblick	7	Beschwerde- und Informationssystem	26
Einhaltung der Vereinbarungen im Detail	8	Nutzung der Homepage www.flugspuren.at	26
Einhaltung des Pistenverteilungsplans	8	Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt – Zahl der Anrufe und E-Mails	26
Nachtflugregelung schützt Nachtruhe der BürgerInnen und Bürger	8	Kontaktzahlen gesamt	27
10-Minuten-Toleranz	9	Anfragen und Beschwerden nach Monaten – Vergleich 2015/2016/2017	27
Einhaltung der 48-Movement-Regelung	10	Pistensperren haben ebenfalls Auswirkungen auf das Anfrage- und Beschwerdeverhalten der Anrainer	28
Einhaltung der vereinbarten Korridore	11	Verteilung der Anfragen und Beschwerden aus Niederösterreich, dem Burgenland und sonstigen Gebieten nach Ortschaften	28
Einhaltung 40%-Regelung	11	Verteilung der Anfragen und Beschwerden aus Wien	28
Kontinuierlicher Sinkflug (Continuous Descent Approach – CDA) – Transition Arrivals	12	Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum	29
„Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem (ILS)	12	Erneut hohe Arbeitsintensität im Dialogforum	29
Sichtanflüge	13	Verhandlungen zu tlw. schwierigen Themen setzten sich auch 2017 fort	29
Einhaltung Regelungen für Landungen 34 & Sichtanflüge	13	UVP-Verfahren zur 3. Piste – noch immer keine endgültige Entscheidung	29
Turbinentests	13	Presse-, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit	30
Lärmgebührenmodell	14	Internationale und nationale Kontakte/Besuche	30
Lärmschutzprogramm	14	Glossar	31
Luftgütemessung	14	Mitglieder des Dialogforums	32
Flugroutenänderungen	15		
Überflüge Flugbeschränkungsgebiet LOR15	15		
Verlassen der Abflugstrecken	15		
Meilensteine 2017	16		
Flugverkehr 2017	16		
Das Dialogforum in Zahlen	17		
Fluglärmsituation 2017	18		
Berechnungsgrundlagen/Methode	18		

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: **Verein Dialogforum Flughafen Wien**, Postfach 3, 1300 Wien
Tel: +43 1 7007 25250, Fax: +43 1 7007 5 22800, E-Mail: office@dialogforum.at, www.dialogforum.at
Gestaltung & Prepress: Max Schinko, Fotos: Flughafen Wien, Photopam | Pamela Draxler, Max Schinko, shutterstock.com
Für den Inhalt verantwortlich: Dipl.-Ing. Wolfgang Hesina, MSc, November 2018

Vorwort

Weg des Dialogs – stabiles Element in unsteten Zeiten

Leopold Winkler

Obmann des Verein
Dialogforum Flughafen Wien,
Bürgermeister der
Gemeinde Kleinneusiedl

*Als Obmann des Dialogforums
erreichen Sie mich per E-Mail
unter office@dialogforum.at
bzw. über den Kontakt auf der
Website des Dialogforums.*



Dipl.-Ing. Wolfgang Hesina, MSc

Geschäftsführer des Verein
Dialogforum Flughafen Wien

*Als Geschäftsführer
des Dialogforums erreichen
Sie mich per E-Mail unter
w.hesina@dialogforum.at bzw.
über den Kontakt auf der Website
des Dialogforums oder nach
telefonischer Vereinbarung
(01-7007-25250).*

Das erneut arbeitsintensive Jahr 2017 war für den Verein Dialogforum Flughafen Wien in der ersten Jahreshälfte durch das versagende Bundesverwaltungsgerichtserkenntnis (BVwG-Erkenntnis) und dessen Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof (VfGH) im Juni beeinflusst. Die Behandlung mehrerer konfliktträchtiger Themen wurde fortgesetzt und die Themen des Dialogforums im Zugangsbereich der Busvorfeldfahrten präsentiert.

Das Dialogforum Flughafen Wien gilt auf europäischer Ebene auch nach zwölf Jahren als Bench-Mark-Projekt, wenn es um die Einbindung von Anrainern und Umlandgemeinden in flugverkehrsrelevante Themenstellungen geht. Die Teilnahme des Dialogforums an nationalen und internationalen Veranstaltungen bestätigt den Dialog als beste Option, um das Thema Flugverkehr und Flugverkehrsbelastungen zu behandeln.

Als Bürgermeister und Obmann des Dialogforums sowie als Geschäftsführer des Dialogforums sind wir stolz darauf, dass die Mitglieder auch 2017 den Weg eines fairen Interessenausgleichs zwischen Wirtschaft und Bevölkerung erfolgreich fortgesetzt haben. Während andere den Dialog verweigern und protestieren, haben unsere Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen auch 2017 ein höheres Schutzniveau sichergestellt als von der Gesetzgebung gefordert.

Für das Berichtsjahr 2017 wurde der Evaluierungsbericht überarbeitet und als kompakter Bericht hergestellt, der alle relevanten Monitoring- und Evaluierungsthemen enthält. Die Publikation wird in gedruckter Form veröffentlicht und findet sich auch als Download auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) mit weiteren Detailinformationen.

Als Obmann und als Geschäftsführer des Verein Dialogforum Flughafen Wien möchten wir uns bei allen Mitgliedern für die konstruktive Mitarbeit an der Neukonzeption des Berichts sowie bei den Personen sehr herzlich bedanken, die an der Berichterstellung aktiv mitgewirkt haben. Den Expertinnen und Experten aus der Flugverkehrswirtschaft, die die Daten und Fakten beigesteuert haben ebenso, wie den Mitgliedern der ARGE gegen Fluglärm für die vielen unentgeltlich geleisteten Arbeitsstunden, den Ländervertretungen sowie den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, die bei der Überprüfung der Daten und Fakten viele Verbesserungen eingebracht haben.

Als Obmann und Geschäftsführer des Dialogforums werden wir uns nach Kräften bemühen, das Dialogforum als stabile, faire und belastbare Diskussions- und Verhandlungsplattform zum komplexen Thema „Flugverkehr“ zu positionieren. Wir laden alle Dialogforumsmitglieder und alle Mitglieder der Bezirkskonferenzen sehr herzlich ein, gemeinsamen unsere Arbeit an einem regionalen Interessenausgleich fortzusetzen, um für zukünftige Generationen eine wirtschaftlich attraktive und gleichzeitig lebenswerte Flughafenregion Wien/Niederösterreich/Burgenland mit zu gestalten.

November 2018

Flugverkehrsentwicklung international

Das Wachstum geht weiter

Das beschleunigte globale Wirtschaftswachstum im vergangenen Jahr kommt auch im Luftverkehr an: Insgesamt wuchs die weltweite Luftfahrt im Jahr 2017 um 7,6 Prozent. Besonders stark war das Wachstum in Europa, wo der Luftverkehr um 8,2 Prozent zulegen konnte.

Die Fluggesellschaften haben im vergangenen Jahr die Rekordzahl von weltweit 4,1 Milliarden Passagieren transportiert. Dies entspricht einem Anstieg von 7,1 Prozent gegenüber 2016 (Quelle: Internationale Organisation für zivile Luftfahrt (ICAO)). Ein Grund für den erneuten Anstieg der Passagierzahlen war demnach der weiter wachsende Markt der Billigfluggesellschaften, die 1,2 Milliarden Passagiere beförderten und damit für knapp 30 Prozent des zivilen Luftverkehrs verantwortlich waren.

Acht Prozent mehr Flugkilometer

Bei den zurückgelegten Flugkilometern aller zahlenden Passagiere verzeichnete die ICAO einen Anstieg um acht Prozent. Die Zuwachsraten lagen den Angaben zufolge in allen Regionen, außer dem Nahen Osten, über dem Vorjahresniveau. Europa ist mit einem Anteil von 37 Prozent an den weltweiten Passagierkilometern weiterhin der wichtigste Markt für die zivile Luftfahrtbranche.

Luftfracht

Im Luftfrachtverkehr hält die positive Entwicklung weiter an. So wurden weltweit im vergangenen Jahr 9,0 Prozent mehr Fracht transportiert, und die Auslastung der Flugzeuge verbesserte sich auf rund 45,5 Prozent. Treiber dieser Entwicklung waren vor allem das steigende globale Wirtschaftswachstum, eine gute Verbraucherstimmung sowie der global weiter wachsende Onlinehandel.

Ausblick

Die Statistik zeigt die zeitliche Entwicklung des Passagierflugverkehrs weltweit von 2007 bis 2016 sowie eine Prognose für das Jahr 2036 nach Personenkilometern. Personen- oder Passagierkilometer gelten in der Personenbeförderung als Maßeinheit für die Beförderungsleistung. Sie ergeben sich aus dem Produkt aus der Anzahl der Passagiere und der jeweils zurückgelegten Strecke. Im Jahr 2016 wurden weltweit mehr als 7,1 Billionen Personenkilometer zurückgelegt.

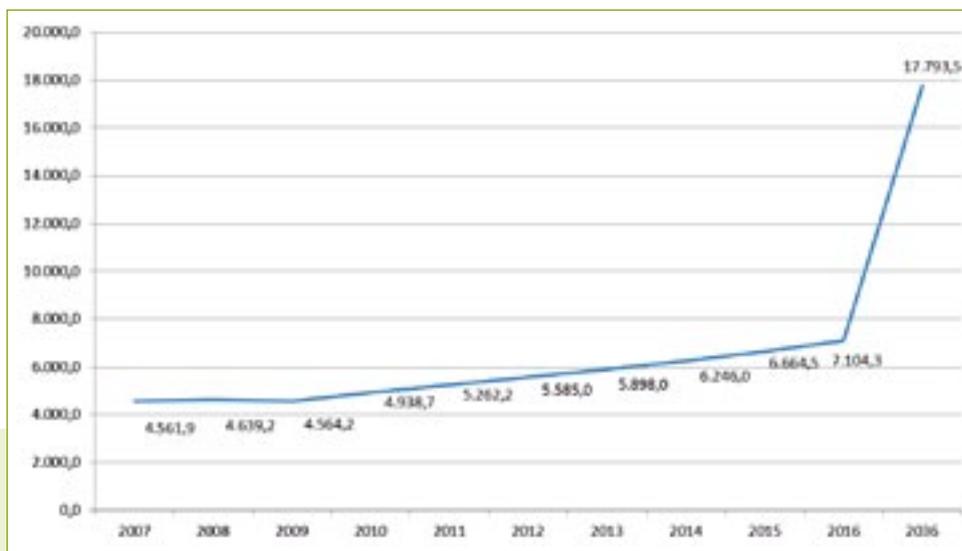


Abb. 1: Entwicklung des weltweiten Passagierflugverkehrs 2007 – 2036
Anmerkung: Angaben in Milliarden Personenkilometern, Quelle: Statista 2018

Flugverkehrsentwicklung Wien/Niederösterreich/Burgenland

Mehr Passagiere trotz stagnierender Zahl an Flugbewegungen

Flugverkehrsergebnisse 2017

Der Flughafen Wien erzielte 2017 mit 24.392.805 abgefertigten Fluggästen ein Wachstum von 4,5% und damit einen neuen Rekordwert. Verantwortlich dafür war das starke Wachstum von Austrian Airlines und der Eurowings/Germanwings, das den durch die Insolvenz der airberlin-Gruppe bedingten Rückgang überkompensierte. Auch easyJet, Swiss, Aeroflot und TAP Portugal waren Wachstumstreiber. Entscheidend für den positiven Trend waren Neuaufnahmen von Strecken und Frequenzverdichtungen durch Austrian Airlines und Eurowings. Die Zahl der Lokalpassagiere wuchs ebenso (+4,5%) wie die des Transerverkehrs (+4,4%).

Die Zahl der Flugbewegungen war mit 224.568 Starts und Landungen (2016: 226.395) leicht rückläufig. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg durch den Einsatz größerer Flugzeuge im Vergleichszeitraum um 2,1% auf 8.834.035 Tonnen (2016: 8.653.173 Tonnen).

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter), gemessen am Sitzladefaktor, stieg um 1,4 Prozentpunkte auf 74,8% (2016: 73,4%).

2017 wurde der Flughafen Wien von 74 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 195 Destinationen in 70 Ländern bedienen.

Flugverkehrsbedingungen

- Pistensperrungen:** Im Jahr 2017 kam es zu insgesamt 21 nächtlichen Pistensperrungen (1x11/29 und 1x16/34 wegen Grooving-Arbeiten sowie zu 19 Sperrungen der Piste 16/34 wegen Elektroarbeiten), was jedoch kaum Abweichungen von den Nachtflugregelungen zur Folge hatte.
- Vermessungsflüge:** In insgesamt 11 Nächten wurden die jährlich vorgeschriebenen Vermessungsflüge zur Wartung („Eichung“) der Instrumentenlandesysteme aller Pisten durchgeführt. Dadurch kam es auch zu Abweichungen von der Nachtflugregelung.
- Flugroutenänderungen:** Im vergangenen Jahr wurden einzelne Abflugstrecken im Hinblick auf die Einbindung in internationale Flugstraßen nur in Bereichen angepasst, wodurch es zu kaum wahrnehmbaren Veränderungen gegenüber der bis dahin erfolgten Flugverkehrslenkung gekommen ist.
- Nachtflugregelung unter Druck:** Streiks und Flugausfälle auf internationaler Ebene, tlw. ausgelöst durch das Ausscheiden von airberlin, haben Verfrühungen und Verspätungen generiert, die erstmals seit Jahren eine Überschreitung der maximal zulässigen Zahl von Movements (4.700) in der Nachtkernzeit zur Folge hatte (vgl. dazu auch Seiten 7 und 9).

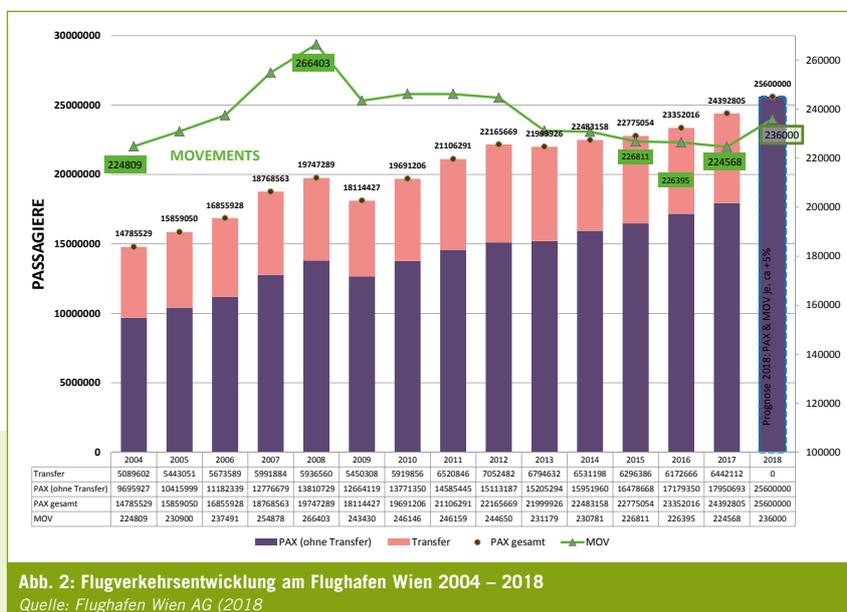


Abb. 2: Flugverkehrsentwicklung am Flughafen Wien 2004 – 2018
Quelle: Flughafen Wien AG (2018)

» Der Flughafen Wien verfügt über zwei Start und Landepisten, die Piste 11/29 (verläuft ca. in West-Ost-Richtung) und die Piste 16/34 (verläuft ca. in Nord-Süd-Richtung). Die Flugverkehrsbedingungen ändern sich jedes Jahr, Wind und Wetter sind nicht vorhersehbar. Der Flugbetrieb 2017 war in der 2. Jahreshälfte geprägt durch die Schließung von Air Berlin und Fly Niki, die die geplanten Starts und Landungen nur noch teilweise plangemäß abwickeln konnten. Dadurch fielen insbesondere mehr Starts und Landungen in die Nachtkerzeit als geplant. Nach dem Jahreswechsel normalisierte sich diese Situation.

Grundsätzliches zur Abwicklung des Flugverkehrs

Flugzeuge starten und landen gegen die Windrichtung. Dementsprechend wird die Benutzung der Pisten von den Flugsicherungen in Abhängigkeit von der Windsituation festgelegt und bei geänderten Windverhältnissen angepasst. Am Flughafen Wien dominiert West- und Nordwestwind (vgl. Abb. 3a und 3b), am zweithäufigsten sind Süd/Ostwinde. Entscheidend für die Pistenbelegung sind die Windverhältnisse im unmittelbaren Flughafenbereich und die Flugverkehrssituation.

Pistennutzung bei Westwind

Bei West- und Nordwestwinden starten die Flugzeuge am Flughafen Wien auf der Piste 29 Richtung Westen und Schwechat (Zielwert Pistenverteilungsplan: 63%), oder Richtung Norden über die Lobau (Zielwert: 12%). Hauptlandepiste bei Westwind ist die Piste 34 (Zielwert: 41%), Landungen erfolgen bei Westwind auch auf der Piste 29 (Zielwert: 20%) über das Arbesthaler Hügelland.

Pistennutzung bei Süd/Ostwind

Bei Süd- und Ostwinden starten die Flugzeuge auf der Piste 16 Richtung Süden und Margarethen am Moos (Zielwert: 22,0%), bei wenig Flugbetrieb wird auch auf Piste 11 (Zielwert: 3,0%) gestartet. Zum Landen steht bei Süd- und Ostwind die Piste 11 (Zielwert: 11,5%) zur Verfügung, wodurch die Luftfahrzeuge vom Westen her kommend über das Wiener Stadtgebiet anfliegen. Des Weiteren kann auf der Piste 16 (Zielwert: 27,5%) vom Norden her am Ostrand der Donaustadt über Groß-Enzersdorf und Lobau angefliegen werden.

Pistennutzung bei Windstille

Bei Windstille können die Flugzeuge in alle Richtungen starten und auch landen. Wie der Flugbetrieb abgewickelt wird, entscheiden die Flugsicherungen in Abhängigkeit von der aktuellen Flugverkehrssituation.

Pistennutzung in der Nacht

Am Flughafen Wien gibt es durch die Nachtflugregelung Einschränkungen in der Benutzung der Pisten zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr. In diesem Zeitraum erfolgen Starts und Landungen auf den Pisten 11 und 29, wobei viele Abflugrouten nicht befliegen werden dürfen. Bei Süd- und Ostwind können die Flugzeuge auch auf Piste 16 landen.

Die Zahl der Flugbewegungen ist im 2-Pisten-System in der Nachtkerzeit (23:30–05:30 Uhr) im Kalenderjahr auf max. 4.700 (in einem 5-jährigen Durchrechnungszeitraum) gedeckelt.

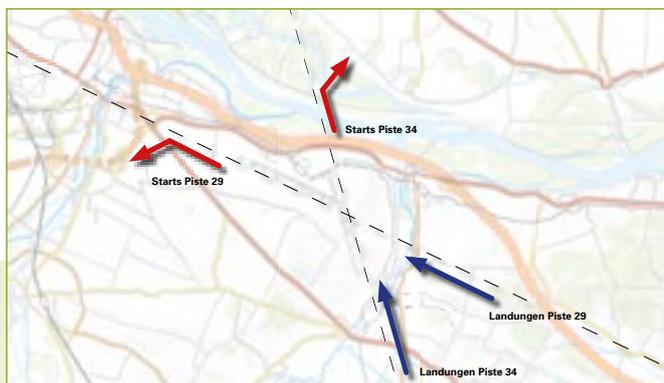


Abbildung 3a: Pistennutzung Westwind
Quelle: Flughafen Wien AG (2018)

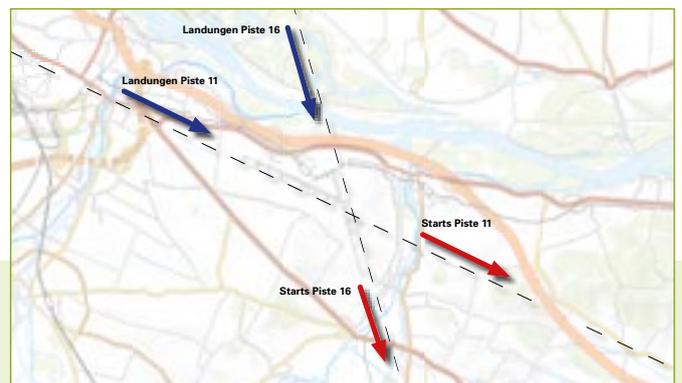


Abbildung 3b: Pistennutzung Süd/Ostwind
Quelle: Flughafen Wien AG (2018)

Flugverkehrslenkung 2017 – Zusammenfassung

2017 – Regeln erneut weitgehend eingehalten

Einhaltung der Regelungen zur Flugverkehrslenkung – Gesamtüberblick

Die Überprüfung der Einhaltung des Teilvertrages im Beobachtungszeitraum zwischen dem 1. Jänner 2017 und dem 31. Dezember 2017 hat Erfüllungsgrade zwischen 98,61% und 99,97% in den von ATC beeinflussbaren Bereichen ergeben.

Auch im vierzehnten Evaluierungsjahr ist es damit gelungen, das hohe Einhaltungsniveau zu halten. Schwankungen über diesen Zeitraum bewegen sich jeweils im Zehntelprozent Bereich und sind statistisch nachweisbar, in den Auswirkungen auf die Betroffenen aber von diesen wohl nicht wahrnehmbar.

Hauptauslöser für die Abweichungen von Pisten- und SID-Zuweisungen waren im Jahr 2017, nach dem erfolgten Abschluss der Generalsanierung der Piste 11/29 im Jahr 2016, vor allem Abweichungen wegen Gewitterfronten bzw. besonderer Wetterlagen.

Im Normalbetrieb hat die Piste 11/29 im Jahr 2017 zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr im Rahmen der Nachtflugregelung wieder die Hauptlast der Starts und Landungen getragen.

Trotz der weitgehenden Verfügbarkeit der Piste 11/29 im Normalbetrieb ist es im Jahr 2017 – nach Jahren der Einhaltung – zu Abweichungen von den Vereinbarungen der Nachtflugregelung gekommen. Diese Abweichungen waren vor allem darauf zurückzuführen, dass Airlines – aus unterschiedlichen Gründen – ihren Flugplan nicht mehr aufrecht erhalten bzw. plangemäß abwickeln konnten. Dadurch erfolgten etwas mehr Starts und Landungen während der Nachtkernzeit (23:30 Uhr bis 05:30 Uhr), die nicht geplant waren, die aber durch Austro Control umgesetzt werden mussten.

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Sichtanflüge im Jahr 2017 erneut zurückgegangen. Die durch Wetter und Luftraumsperren bedingten Abweichungen waren insbesondere was die Landungen anlangt, deutlich geringer als noch im Jahr 2016.

Prüfgegenstand	Anflüge/Landungen 2017 gesamt												Summe	Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %	in % der Anflüge gesamt
	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ			
Anflüge / Landungen gesamt															119.635
Abweichung Piste	1	0	0	51	20	10	61	31	4	1	0	0	179	99,85 %	0,15 %
Pilot Anforderung	1	-	-	1	-	1	-	1	4	1	-	-	9	99,99 %	0,01 %
Wetter / Wartung / Sperre	-	-	-	49	19	9	-	12	-	-	-	-	89	99,93 %	0,07 %
ATC Anweisung	-	-	-	1	1	-	61	18	-	-	-	-	81	99,93 %	0,07 %
Anflüge < 3/6 nm	161	134	160	134	119	165	165	207	142	127	133	136	1.783	98,51 %	1,49 %
Sichtanflüge	144	120	151	130	102	155	143	194	134	124	128	134	1.659	98,61 %	1,39 %
AUA Sichtanflüge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00 %	0,00 %
ATC Anweisung	17	14	9	4	17	10	22	13	8	3	5	2	124	99,90 %	0,10 %
Prüfgegenstand	Abflüge/Starts 2017 gesamt												Summe	Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %	in % der Abflüge gesamt
	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ			
Abflüge / Starts gesamt															119.607
Abweichungen Piste/SID	16	7	4	4	5	21	42	49	1	1	2	38	190	99,84 %	0,16 %
Pilot / bordseitig	-	-	-	-	1	3	-	1	-	-	1	1	7	99,99 %	0,01 %
Wetter / Sperre / Andere	14	7	-	-	-	12	39	44	-	-	-	34	150	99,87 %	0,13 %
ATC Anweisung	2	-	4	4	4	6	3	4	1	1	1	3	33	99,97 %	0,03 %
Abweichungen < 6/10 Tft.	95	78	155	201	340	303	498	326	271	170	132	110	2.679	97,76 %	2,24 %
Pilot / bordseitig	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	2	0	10	99,99 %	0,01 %
Wetter / Luftraumsperre	0	5	22	36	220	118	228	251	188	103	35	22	1.228	98,97 %	1,03 %
ATC gemäß Teilvertrag	95	73	131	161	108	183	259	66	72	65	95	88	1.396	98,83 %	1,17 %
ATC nicht gem. Teilvertrag	0	0	2	4	12	2	11	5	9	0	0	0	45	99,96 %	0,04 %

Tabelle 1: Flugverkehr im Jahr 2017 – Gesamtüberblick

Quelle: ACG (2018)

Einhaltung der Vereinbarungen im Detail

Zielwerte des Pistenverteilungsplanes immer schwerer einzuhalten

Einhaltung des Pistenverteilungsplans

Die Einhaltung des Pistenverteilungsplans wurde 2017 wesentlich durch die ausgeprägte Westwindsituation bestimmt. Während es bei Landungen auf den Pisten 11, 16 und 29 zu Unterschreitungen der vereinbarten Jahreszielwerte kam, wurde jener von Piste 34 – trotz steten Bemühens der Flugsicherung – um mehr als 10-Prozentpunkte überschritten.

Ähnlich, aber nicht ganz so ausgeprägt, verhält es sich bei Starts, wo die Zielwerte für Piste 11 und 16 zwar unterschritten werden konnten, jene für Pistenrichtungen 29 und 34 jedoch geringfügig überschritten wurden.

- **Zielwernerreichung Landungen:** Bei den Landungen kam es 2017 zu einer erheblichen Überschreitung des Zielwertes bei der Piste 34 (Zielwert: 41,0%) mit 51,8%. Da hier der Zielwert auf absehbare Zeit unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht erreicht werden kann (was im Konsens festgestellt und zur Kenntnis genommen worden ist) wurden für die betroffene Bevölkerungsgruppe Ausgleichsmaßnahmen entwickelt, die im Jahr 2017 gegenüber dem Jahr 2016 erneut besser umgesetzt wurden.

Unterschritten wurde der Zielwert von 20,0% bei den Landungen auf Piste 29 (IST-Wert: 13,2%), auch auf Piste 11 (Zielwert: 11,5%) fanden mit 10,0% ebenso weniger Landungen statt als vereinbarungsgemäß möglich wären, wie auf Piste 16 (Zielwert: 27,5%, IST-Wert: 25,0%).

- **Zielwernerreichung Starts:** Bei den Starts kam es 2017 zu einer erneuten Überschreitung des Zielwertes bei der Piste 29 (Zielwert 63,0%) mit 67,4% sowie bei der Piste 34 (Zielwert: 12,0%) mit 13,7%. Damit waren die Siedlungsgebiete im Bereich der Starts 29 und 34 stärker belastet als dies laut Zielwert der Fall sein sollte.

Bei den Starts auf Piste 11 (Zielwert: 3,0%; IST-Wert: 1,8%) und Piste 16 (Zielwert: 22,0%; IST-Wert: 17,2%) wurden die Zielwerte unterschritten, wodurch die Siedlungsgebiete in diesem Bereich gegenüber den Zielwerten entlastet wurden.

Nachtflugregelung schützt Nachtruhe der BürgerInnen und Bürger

Die Nachtflugregelung ist neben dem Lärmschutzprogramm das Kernstück des Mediationsvertrags. Neben der Reduktion der Starts und Landungen in der Nachtkernzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr ist zwischen 21:00 Uhr und 7:00 Uhr nur die Piste 11/29 in Betrieb („Single-Runway-Operation“). Nur bei Süd/Ostwind finden auch Landungen auf Piste 16 entlang des Ostrands der Donaustadt über Essling und Groß-Enzersdorf statt.

Starts: Die Vereinbarung über nächtliche Abflüge wurde im Jahr 2017 zu 99,97% eingehalten. Die 0,03% der Abflüge, die nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in den Zuständigkeitsbereich der Flugsicherung, 0,01% in den Zuständigkeitsbereich der Piloten.

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2017	Anzahl 2017 <i>absolut</i>	Anzahl 2016 <i>absolut</i>	Veränderung 2016 / 2017 <i>absolut</i> <i>in %</i>	
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5 %	10,0 %	11.987	13.241	-1.254	-9,5 %
Piste 16	27,5 %	25,0 %	29.927	34.829	-4.902	-14,1 %
Piste 29	20,0 %	13,2 %	15.747	12.858	2.889	22,5 %
Piste 34	41,0 %	51,8 %	61.974	59.726	2.248	3,8 %
Landungen gesamt	100,0 %	100,0 %	119.635	120.654	-1.019	-0,8 %
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0 %	1,8 %	2.138	1.688	450	26,7 %
Piste 16	22,0 %	17,2 %	20.515	25.132	-4.617	-18,4 %
Piste 29	63,0 %	67,4 %	80.620	78.235	2.385	3,0 %
Piste 34	12,0 %	13,7 %	16.334	15.538	796	5,1 %
Starts gesamt	100,0 %	100,0 %	119.607	120.593	-986	-0,8 %
Flugbewegungen gesamt			239.242	241.247	-2.005	-0,8 %

Tabelle 2: Gesamtergebnis Pistenverteilung – Erreichung Zielwerte 2017

Anmerkung: kumulierte Werte 01/2017 – 12/2017, Anteile an allen Starts bzw. Landungen in Prozent
Quelle: FWAG (2018)

» Die Nachruhe der Bürgerinnen und Bürger ist einer der wichtigsten Faktoren im regionalen Dialog und für den regionalen Frieden. Aus medizinischer Sicht sind es besonders die Tiefschlafphasen zwischen Mitternacht und fünf Uhr früh, die es zu schützen gilt. Die aktuelle Deckelung auf maximal 4.700 Flugbewegungen innerhalb eines Kalenderjahres in der definierten Nachtkernzeit (23:30 Uhr bis 05:30 Uhr) schützt genau diese Tiefschlafphasen und minimiert die fluglärmbedingten Aufwachreaktionen von Anrainern in der Flughafenregion.

Landungen: Die Vereinbarungen über nächtliche Anflüge konnten zu 99,93% eingehalten werden. Drei (0,00%) Anflüge, die als nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in die Zuständigkeit der Piloten, 0,02% fallen in die Zuständigkeit der Flugsicherung.

Gesamtergebnis 2007–2017: Der Zielwert für die Flugbewegungen in der Nachtkernzeit von 4.700 (Gesamtjahr) wurde zwar im Jahr 2017 – ausgelöst durch den in den letzten Monaten ihrer Existenz von airberlin nicht mehr planmäßig umsetzbaren Flugbetrieb – um 259 Starts und Landungen überschritten. Im gesamten bisherigen Umsetzungszeitraum der Nachtflugregelung (1.1. 2007 bis 31.12. 2017) konnte die maximal zulässige Zahl an Starts und Landungen um -1.860 (-3,5%) unterschritten werden. Innerhalb eines fünfjährigen Durchrechnungszeitraums sind -1.715 (-7,3%) Starts und Landungen weniger erfolgt, als zulässig gewesen wären.

Der Mediationsvertrag sieht für den Fall, dass eine 3. Piste am Flughafen Wien umweltverträglich sei und auch gebaut werden würde vor, dass rechtzeitig vor Eröffnung einer 3. Piste die Zahl der Flugbewegungen in einem Kalenderjahr in der Nachtkernzeit auf 3.000 zu reduzieren ist.

10-Minuten-Toleranz

Bei Kontrolle der Einhaltung der Nachtflugregelung (21:00 Uhr – 06:00 Uhr) 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.

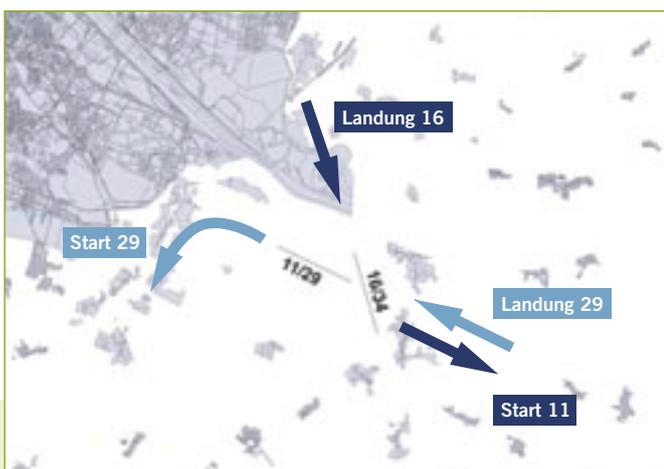


Abbildung 4: Nachtflugregelung – eingeschränkte Pistennutzung
HELLBLAU: Starts & Landungen zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr bei WESTWIND;
DUNKELBLAU: Starts & Landungen zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr bei SÜD/OSTWIND
Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien (2018)

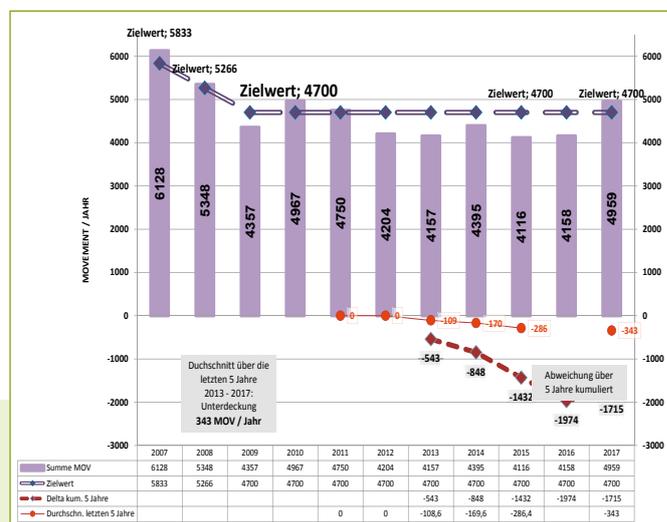


Abbildung 5: Umsetzung Nachtflugregelung 2007 – 2017
Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien (2018)

» **Nachtflugregelungen haben viele Vorteile, allerdings auch einen gravierenden Nachteil. Die Zeit vor Inkrafttreten und nach Ende des Umsetzungszeitraumes sind die Pisten oft sehr stark ausgelastet. Die VertreterInnen der Bürgerinitiativen und die BürgermeisterInnen der Anrainergemeinden haben sich zum Schutz der Nachtruhe deshalb schon im Mediationsverfahren Flughafen Wien dafür eingesetzt, vor und nach der Nachtkernzeit (22:30 Uhr – 23:30 Uhr sowie 05:30 Uhr – 06:00 Uhr) die Maximalzahl der zulässigen Starts und Landungen zu limitieren.**

Einhaltung der 48-Movement-Regelung

Für die im „Allgemeinen Mediationsvertrag“, Pkt. II, 5d festgeschriebene sogenannte „48-Movement-Regelung“ wurde in der 41. Sitzung des erweiterten Vorstandes des Dialogforums einvernehmlich die grundsätzliche Anwendung bereits im 2-Pisten-System festgelegt. Es wurde vereinbart, die Bewegungsanzahl zu evaluieren und erst dann, wenn die Grenze von 48 MOV/h nachhaltig in erheblichem Ausmaß ausgeschöpft wird und Gefahr läuft überschritten zu werden, Verhandlungen über die Handhabung dieser Situation anzusetzen sind.

Die Analysen zeigen für das Jahr 2017, dass die höchste Auslastung im Zeitraum 22:30 – 05:30 mit 8 x 23 MOV, das sind 47,9%, gegeben war, im Zeitraum von 05:30 Uhr – 06:00 Uhr waren das mit 2 x 9 Movements 37,5% des maximal zulässigen Wertes. Für die Zeit von 22:30 – 23:30 sind 48 Movments Vertragskonform. 2017 wurde ein Maximalwert von 23 Movements/Stunde an 8 Tagen geplant. Für die Zeit von 05:30 – 06:00, in welcher sinngemäß der aliquote Anteil von 24 MOV als Grenze gilt, wurde 2017 der Maximalwert von 9 MOV/Halbstunde an 2 Tagen erreicht.

Die Einhaltung der 48-Movement-Regelung ist im Zusammenhang mit der Nachtflugregelung, und hier insbesondere mit der Deckelung der Starts und Landungen in der Nachtkernzeit

zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr, von großer Bedeutung für die Anrainergemeinden des Flughafen Wien und die Bürgerinitiativen. Internationale Beispiele, wie das generelle Nachtflugverbot in Frankfurt zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr, zeigen nämlich im Vergleich mit der Wiener Nachtflugregelung, dass dort in den Stunden unmittelbar vor und nach der Zeit des Nachtflugverbots an der Kapazitätsgrenze geflogen wird und dadurch zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in Frankfurt, trotz Nachtflugverbots, mehr als das doppelte an Starts und Landungen erfolgen als in Wien.



Abbildung 6: Einhaltung der 48-Movement-Regelung 2017

Anmerkung: Für dieses Chart wurden Bewegungen im Zeitraum 05:30-06:00 auf die volle Stunde hochgerechnet (d.h. mit 2 multipliziert), um die Darstellung in einem Chart zu ermöglichen. Es wird der jeweils höhere Wert der Wiederholungen aus den beiden Zeiträumen angezeigt.

Quelle: FWAG (2018)

» Das Dialogforum behandelt seit Jahren Themen der Flugverkehrslenkung, die geeignet sind, die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten. Ziel ist es, Spitzenbelastungen möglichst zu vermeiden und so wenige Menschen wie möglich insgesamt zu belasten. Viele Maßnahmen sind schon heute im 2-Pisten-System wirksam. Ständiges Thema im Dialogforum ist dadurch immer die Frage, wo die Flugbewegungen gebündelt und wo möglichst breit gestreut werden müssen, um die Fluglärmsituation für die Anrainer möglichst verträglich zu gestalten.

Einhaltung der vereinbarten Korridore

Die Vereinbarung über die Einhaltung der Korridore wurde zu 97,76% erfüllt. Von den 0,05% der Flüge (Anm.: Abw. bordseitig + ATC nicht gem. Teilvertrag), die nicht als vertragskonform einzustufen sind, fallen rd. 0,01% in den Verantwortungsbereich der Airlines und rd. 0,04% in die Zuständigkeit der Flugsicherung.

Von den 119.607 Abflügen haben 2.679 Flüge den vereinbarten Korridor vorzeitig verlassen. Die Gründe liegen zu 0,04% in Sicherheitserfordernissen, zu 1,03% in Wetterbedingungen bzw. temporären Sperrungen von Lufträumen. 1,17% der Flüge fallen unter die „10 Flüge/Tag“ Klausel, bei 0,01% erfolgte die Abweichung bordseitig, insbesondere durch relativ große Streuung, in oder nach Kurvenflügen.

Einhaltung 40%-Regelung

Die 40%-Regel – d.h. die Verlegung von 40% der Starts der nach nördlichen Destinationen abfliegenden Luftfahrzeuge von Piste 29 auf Piste 34 – konnte im Jahr 2017 zum dritten Mal in Folge erfolgreich umgesetzt werden, der Jahreswert für 2017 lag bei 45,7%. Die erfolgreiche Umsetzung der 40%-Regelung ist damit insgesamt ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zur Einhaltung der für Liesing relevanten Vereinbarungen.

Die Umsetzung der 40%-Regelung führte im Jahr 2017 dazu, dass der Zielwert von 12,0% bei den Starts von Piste 34 Richtung Norden über die Lobau und Groß-Enzersdorf zwar etwas überschritten wurde, dies aber auch zur Folge hatte, dass die Zahl der Landungen auf Piste 34 über Essling und Groß-Enzersdorf anteilmäßig unter dem Zielwert von 27,5% lag und dadurch insgesamt in diesem Raum im Jahr 2017 insgesamt eine gute Zieleinhaltung erreicht werden konnte.



Monate	Piste 29 ohne WGM8C *)	Piste 34 inkl. WGM8C **)	Jahr	Piste 29 ohne WGM8C*)	Piste 34 inkl. WGM8C**)
	Anteil der Starts zu Destinationen Richtung Norden in %			Anteil der Starts zu Destinationen Richtung Norden in %	
Jänner	63,5 %	36,5 %	2010	70,1 %	29,4 %
Februar	73,3 %	26,7 %	2011	69,2 %	30,8 %
März	42,5 %	57,5 %	2012	65,2 %	34,9 %
April	46,1 %	53,9 %	2013	64,2 %	35,8 %
Mai	50,1 %	49,9 %	2014	66,0 %	34,0 %
Juni	52,4 %	47,6 %	2015	57,4 %	42,6 %
Juli	54,4 %	45,6 %	2016	58,1 %	41,9 %
August	55,8 %	44,2 %	2017	54,3 %	45,7 %
September	53,1 %	46,9 %			
Oktober	59,9 %	40,1 %			
November	54,4 %	45,6 %			
Dezember	54,6 %	45,4 %			
Gesamtjahr 2017	54,3 %	45,7 %			

Tabelle 3: Entwicklung des Anteils der Starts von den Pisten 29 und 34 auf Abflugstrecken Richtung Norden 2010 – 2017

*) Starts 29 auf den SID's KVOEL1C bzw. DITIS1C, LANUX2C, LEDVA2C, (MIKOV3C)

**) Starts 34 auf den SID's KOVEL4D bzw. DITIS1D, LANUX4D, LEDVA2A, (MIKOC8D), WGM5D

Anmerkung: Als „Nacht“ wird hier der Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr bezeichnet; CDA-Analyse für den Bereich von 7.000 ft bis 500 ft Flughöhe vor dem Aufsetzen

Quelle: ACG (2018)

» Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten ist schwierig und dennoch gibt es viele Möglichkeiten. Abgesehen von Nachtflugbeschränkungen und der Verlegung von Flugrouten sowie der Umsetzung technischer Schallschutzmaßnahmen können die Fluglärmbelastungen durch besondere Anflugverfahren auf einem möglichst geringen Niveau gehalten werden. Eine Möglichkeit ist es, die Flugzeuge im kontinuierlichen Sinkflug am Leitstrahl des Instrumentenlandesystems anfliegen zu lassen.

Kontinuierlicher Sinkflug (Continuous Descent Approach – CDA) – Transition Arrivals

Die „Transition Arrivals“ dienen dazu, die Flugzeuge bei den Landungen „aufzufädeln“ und die Sicherheitsabstände herzustellen. Die „Transition Arrivals“ sind Voraussetzung, um Luftfahrzeuge im kontinuierlichen Sinkflug möglichst leise landen zu lassen.

Grundlagen:

- Basis: Anflugprofile aus dem Flugsपुरaufzeichnungssystem
- Auswertung: Analyse der Anflugprofile, ob ein kontinuierlicher Sinkflug (CDO) bzw. während einer konstanten Flughöhe eine Geschwindigkeitsabnahme vorliegt
- Parameter: Alle Landungen in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr im Jahr 2017 ab einer Höhe von 7.000 ft bis zu einer Höhe von 500 ft
- Software: Brüel & Kjaer ENMS (Environmental Noise Management System)

Für das Jahr 2017 zeigen die Analysen, die für die Nachtstunden von 22:00 Uhr und 06:00 Uhr durchgeführt werden, dass ca. 35,9% aller Landungen in der Nacht als CDA und weitere 30,7% mit geringerer Geräuschemission erfolgten.

„Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem (ILS)

Die Vereinbarung über das „Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem wurde zu 98,51% eingehalten. Gründe für ein spätes „Interceptieren“ (Definition vgl. Glossar) des Leitstrahles sind entweder ein knapperes Führen der Luftfahrzeuge durch die Flugsicherung, oder aber – und das war beim überwiegenden Teil der Fall – ein Sichtanflug, bei dem das Luftfahrzeug überhaupt nicht dem Instrumentenlandesystem (ILS) folgt, sondern die Navigation ausschließlich nach Sicht durchgeführt wird.



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 2017								
Piste 11	4	0,0 %	2	0,0 %	3	0,0 %	9	0,1 %
Piste 16	693	6,8 %	709	7,0 %	1.094	10,8 %	2.496	24,6 %
Piste 29	2.672	26,3 %	2.390	23,5 %	2.540	25,0 %	7.602	74,9 %
Piste 34	22	0,2 %	14	0,1 %	13	0,1 %	49	0,5 %
GESAMT	3.391	33,4 %	3.115	30,7 %	3.650	35,9 %	10.156	100,0 %
Landungen 2016								
Piste 11	1	0,0 %	1	0,0 %	2	0,0 %	4	0,0 %
Piste 16	989	9,1 %	894	8,2 %	1.499	13,7 %	3.382	31,0 %
Piste 29	2.293	21,0 %	2.125	19,5 %	1.931	17,7 %	6.349	58,2 %
Piste 34	365	3,3 %	369	3,4 %	447	4,1 %	1.181	10,8 %
GESAMT	3.648	33,4 %	3.389	31,0 %	3.879	35,5 %	10.916	100,0 %

Tabelle 4: Continuous Descent Approach (CDA) Nacht – Prozentanteile 2017

Anmerkung: Als „Nacht“ wird hier der Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr bezeichnet; CDA-Analyse für den Bereich von 7.000 ft bis 500 ft Flughöhe vor dem Aufsetzen.

Quelle: ACG (2018)

» Um die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten arbeitet das Dialogforum auch immer wieder an Vereinbarungen zur Lösung regional fokussierter Problembereiche. Beispiele dafür sind u.a. Maßnahmen im Bereich der Landungen auf Piste 34, die Sichtanflugthematik, die 40%-Regelung, die Minimierung der Lärmbelastung durch die notwendigen Turbinentests, oder die Weiterentwicklung der lärmabhängigen Landegebühen.

Sichtanflüge

Im Jahr 2017 erfolgten 1.659 Sichtanflüge (1,39% aller Landungen). Die Sichtanflüge innerhalb der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie die Sichtanflüge in der Nachtkernzeit der Nachtflugregelung zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr haben sich gegenüber den Vorjahren nur unwesentlich verändert.

Einhaltung Regelungen für Landungen 34 & Sichtanflüge

Bei der Führung der Luftfahrzeuge im Landeanflug zur Piste 29 über den Kamm des Leithagebirges in der Zeit von 22:30 Uhr bis 06:00 Uhr konnten etwa 270 Abweichungen von der getroffenen Vereinbarung festgestellt werden.

Eindreher im Landeanflug zur Piste 34 die aus Südosten, Osten und Norden innerhalb von 5NM vor dem Aufsetzen nicht auf der verlängerten Pistenmittellinie ausgerichtet waren, wurden knapp 230 Flüge detektiert.

Rund 70 Flugzeuge im Landeanflug zur Piste 16 wurden in der Zeit von 22:30 Uhr bis 06:00 Uhr evaluiert, welche die vereinbarte Mindestflughöhe im Bereich der B10 zwischen Rauchenwarth und Wilfleinsdorf von 8.000ft MSL unterschritten haben.

Knapp 130 Flugzeuge haben beim Start in Pistenrichtung 29 auf den Abflugstrecken ADAMA, KOXER, AGMIM und ASPIB in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr vor Erreichen des Schnittpunktes mit der Pistenmittellinie der Piste 16/34 die SID verlassen.

Mit 38 Flugzeugen, die im Landeanflug zur Piste 29 innerhalb von 5NM auf das ILS eingedreht haben, konnte hier die geringste Anzahl an Abweichungen von sämtlichen o.a. Vereinbarungen festgestellt werden.

Damit konnte 2017 ein wichtiger Schritt für eine abermalige, gute Zielerreichung gesetzt werden. Dennoch wurden seitens ACG weitere Schritte eingeleitet, um eine erneut verbesserte Zielerreichung 2018 sicher zu stellen.

Turbinentests

Im Jahr 2017 führte Austrian Airlines Maintenance am Werftvorfeld 839 Triebwerkstestläufe durch, davon erfolgten 168 mit Startschubleistung. Rund 5% (43) aller Triebwerksläufe am Werftvorfeld erfolgten unter Verwendung eines „Silencers“, wobei die Triebwerkstestläufe durchgeführt werden, wenn es die behördlichen Wartungsvorschriften auftragen, oder zur Fehlerdiagnose unbedingt erforderlich sind.



» Die Lärmvermeidung ist für Anrainer zentrales Thema. Im Jahr 2017 hat sich – ausgelöst durch das BVwG-Erkenntnis – auch die Diskussion zu Klimawandel, Luftschadstoffen, Feinstaub, CO₂ und Bodenversiegelung intensiviert. Das Dialogforum wird sich dieser Diskussion stellen, weil kürzere An- und Abflugstrecken weniger Kerosinverbrauch und damit auch weniger CO₂ und Luftschadstoffe bedeuten, gleichzeitig aber in vielen Fällen zu mehr Fluglärm führen, weil weniger Siedlungsgebiete umflogen werden können.

Lärmgebührenmodell

Das seit 2009 am VIE eingeführte Lärmgebührenmodell verfolgt das Ziel, „den Verkehr nicht zu beschränken, sondern den Einsatz leiserer LFZ zu fördern“.

Die Berechnung erfolgt einzeln für jedes Luftfahrzeug auf Basis des von der nationalen Zulassungsbehörde des Luftfahrzeuges ausgestellten Lärmzertifikats. Zusätzlich wird die „relative Lärmqualität“ des Flugzeuges berücksichtigt, indem je nach Differenz zum erlaubten Maximalwert für Chapter III ein entsprechender Abschlag von der Gebühr berücksichtigt wird.

Das Lärmgebührenmodell am Flughafen Wien ist einkommensneutral ausgerichtet (Reduktion der individuell errechneten Gebühr um den Durchschnittswert aller Luftfahrzeuge).

Die Evaluierung 2017 zeigt, dass sich trotz der größeren Luftfahrzeuge die auf MTOW sowie Sitzplatz und PAX Anzahl bezogene Kennwerte verringert haben. Daraus ist erkennbar, dass sich die durchschnittliche relative Qualität der Luftfahrzeuge sich verbessert hat, da ein größeres Luftfahrzeug a priori lauter sein müsste.

Lärmschutzprogramm

Das Lärmschutzprogramm am Flughafen Wien wurde im „Mediationsverfahren Flughafen Wien“ für das künftige 3-Pisten-System definiert. Es bietet ein höheres Schutzniveau als durch die Gesetze gefordert und gemäß dem UVP-Bescheid vorgegeschrieben werden wird (Lärmschutz ab 54 dB LEQ Tag und 45 dB LEQ Nacht).

Die Umsetzung begann 2007, es hat eine Laufzeit bis zum „Ende des 2. Betriebsjahres einer 3. Piste“. Bisher wurden nur jene Objekte bearbeitet, die sowohl im 3-Pisten-System

als auch heute im 2-Pisten-System in relevanten Lärmzonen liegen. Der Abschluss des Programms wird nach Baubeginn bzw. Festlegung der definitiven Flugrouten für das 3-Pisten-System erfolgen.

2008 – 2011 wurde ein Sonderprogramm des Umweltfonds durchgeführt, mit dem das für das 3-Pisten-System vereinbarte Schutzziel auch auf das aktuelle 2-Pisten-System angewendet wurde.

Bis Ende 2017 wurden für 6.290 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und bei 2.937 Objekten ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Für mehr als 300 Wohneinheiten wurde eine Förderung von Eigenleistungen bewilligt. Nur 2 Eigentümer der 60 stark belasteten Objekte (> 58 dB LEQ Nacht bzw. > 65 dB LEQ Tag) mit dem Recht auf Ablöse der Liegenschaft haben dieses Angebot angenommen.

Luftgütemessung

Seit rund 20 Jahren werden am Flughafen Wien Luftgütemessungen im unmittelbaren Vorfeld- und Pistenbereich durchgeführt. Die insgesamt 39 Schadstoffmesssysteme werden von der NÖ Landesregierung betreut und sind in das NÖ Luftgütemessnetz (www.numbis.at) eingebunden.

Die Situation am Flughafen Wien entspricht der Randlage einer Großstadt mit geringen Immissionen von Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Staub, Benzol und Schwermetallen sowie einer mäßigen Belastung durch Stickoxide. Etwas höhere Konzentrationen, die einem städtischen Niveau entsprechen, treten nur im zentralen Vorfeldbereich des Flughafens auf. Die Ozonwerte im Flughafenareal entsprechen der großräumigen Situation im Wiener Becken.

EPNDB der einzelnen Luftfahrzeuge mit Zertifikat	Veränderung	
	2015 / 2016	2016 / 2017
EPNDB (MW) / Flugbewegung	0,07 %	0,08 %
EPNDB (MW) / MTOW	-2,79 %	-3,42 %
EPNDB (MW) / Sitzplatz	-3,05 %	-3,58 %
EPNDB (MW) / Passagier	1,74 %	-5,44 %

Tabelle 5: Veränderung EPNDB (MW) bezogen auf Luftverkehrskennzahlen 2015 – 2017
Quelle: ACG (2018)



» Die Nachtruhe der Bürgerinnen und Bürger ist ein wichtiger Faktor für den regionalen Dialog. Besonders die Tiefschlafphasen zwischen Mitternacht und fünf Uhr Früh sind schützenswert und haben große Bedeutung für die Gesundheit von Menschen. Die seit 2007 erfolgreich umgesetzte Nachtflugregelung mit der aktuellen Deckelung der Zahl an Starts und Landungen auf maximal 4.700 zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr in einem gesamten Kalenderjahr inklusive aller Ausnahmen schützt genau diese Tiefschlafphasen und minimiert fluglärmbedingte Aufwachreaktionen von Anrainern.

Flugroutenänderungen

Die Einführung von Nachtflugrouten musste bereits im Jahr 2016 aufgrund neuer EU-Richtlinien umgesetzt werden. Dabei konnte – wie die Evaluierungsergebnisse nun zeigen – ein guter Kompromiss gefunden werden, der einerseits dem Schutz der Nachtruhe der Bürgerinnen und Bürger dient und andererseits berücksichtigt, dass der Ausstoß von Luftschadstoffen und CO₂ so gering wie möglich gehalten werden muss.

Lärmtechnisch ist es gelungen, die Siedlungsgebiete etwas zu entlasten, die sich in den lautereren Nachtfluglärmszonen über 45 Dezibel Dauerschallpegel befinden. Nur in der Nachtfluglärmzone unter 45 Dezibel sind etwas mehr Menschen betroffen, der größte Teil dieser Personen wohnte aber 2016 noch in der Nachtfluglärmzone über 45 Dezibel (vgl. auch S. 20).

Mit den Flugroutenänderungen wurden auch die Abdrehhöhen auf 8.000 ft vereinheitlicht, sodass in einigen Gebieten im Bereich des Wiener Beckens dadurch die Überflüge der startenden Flugzeuge während der Nachtstunden nicht mehr erfolgen.



Überflüge Flugbeschränkungsgebiet LOR15

Auf den Nachtflugstrecken VABGU2C, UNGUT2C und UMSUM2C werden die Luftfahrzeuge zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr nach dem Start von Piste 29 bis zum Wegpunkt WW233 geführt, dürfen die Abflugrouten ab einer Höhe von 8.000 ft. verlassen, müssen aber jedenfalls die Wegpunkte WW292 und WW293 überfliegen bevor sie westlich von Wien Richtung Norden/Nordwesten weiterfliegen.

Diese Vereinbarung dient dazu, die südwestlichen Siedlungsgebiete Wiens und der unmittelbar angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden am Südrand Wiens von nächtlichen Überflügen zu entlasten.

Diese Vereinbarung konnte im Jahr 2017 zu 89,3% eingehalten werden, insgesamt kam es bei 322 Starts zu Abweichungen von dieser Regel, die zu vereinzelt Überflügen des Siedlungsgebietes von Liesing führten.

Verlassen der Abflugstrecken

Auf den Abflugstrecken AGMIM2C und ASPIB2C dürfen die Luftfahrzeuge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr nach dem Start von Piste 29 die Abflugrouten erst verlassen, wenn sie den Schnittpunkt der Abflugrouten mit der nach Süden verlängerten Centerline der Piste 16/34 überflogen haben. Diese Vereinbarung dient dazu, nächtliche Überflüge von Ebergassing, Wasenbruck, Reisenberg und Mannersdorf zu minimieren.

Diese Vereinbarung konnte im Jahr 2017 zu 92,5 % eingehalten werden, insgesamt kam es bei 129 Starts zu Abweichungen von dieser Regel, die primär zu vereinzelt Überflügen der Siedlungsgebiete von Ebergassing führten.



Meilensteine 2017

Chronologie

» Im Jahr 2017 wurden am Flughafen Wien erneut so viele Passagieren wie noch nie gezählt und trotzdem ist die Zahl der Starts und Landungen wieder leicht gesunken. Die Flugbewegungen lagen 2017 damit auf dem Niveau des Jahres 2004. Das Dialogforum war auf vielen nationalen und internationalen Veranstaltungen präsent und gilt international nach wie vor als Best-practice-Beispiel einer Konfliktbehandlungsplattform.

Jänner – Vertreter des Dialogforums sind zur Feier anlässlich des 40-jährigen Bestehens der Volksanwaltschaft in das Parlament eingeladen. Die Diskussionen über einen gekurvten, instrumentengestützten Anflug zur Piste 16 werden wieder aufgenommen.

März – Eine große Gruppe des Pensionistenverbandes Floridsdorf besucht das Dialogforum. Der Flughafen Wien legt gegen das BVwG-Erkenntnis Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) ein und bringt beim BVwG einen außerordentlichen Revisionsantrag ein.

Mai – Vertreter des Dialogforums bringen ihre Konfliktlösungserfahrungen im Rahmen eines Workshops des Bundesministeriums für Justiz ein. Der Umweltfondsbeirat diskutiert Satzungsänderungen.

Februar – Das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) untersagt in einem Erkenntnis die Umsetzung der geplanten 3. Piste für den Flughafen Wien und begründet dies mit dem Bodenversiegelungseffekt und den Auswirkungen auf das Weltklima.

April – Die Frühjahrsrunde der Bezirkskonferenzen wird umgesetzt und VertreterInnen des Dialogforums bringen ihre Konfliktbehandlungsexpertise in mehreren Gesprächen und Fachtagungen ein.

Juni – Vertreter des Dialogforums nehmen an Paneldiskussionen auf der internationalen ACI-Tagung in Paris teil. Der VfGH hebt das BVwG-Erkenntnis auf. Mit der 44. Dialogforumssitzung und einem Sommerfest gehen die Mitglieder des Dialogforums in die Sommerpause.

Flugverkehr 2017

Zahl der Passagiere gesamt:	24.392.805
Veränderung 2016/2017:	+4,5%
Zahl der Starts und Landungen (L/C- bzw. IFR-Stat.):	224.568 / 239.242
Veränderung 2016/2017:	-0,8%
Anteil Transfer Passagiere:	6.442.112
Veränderung 2016/2017:	+4,4%
Zahl der Destinationen:	195
Zahl der Linienfluggesellschaften:	74
Passagierwachstum Osteuropa:	+9,4%

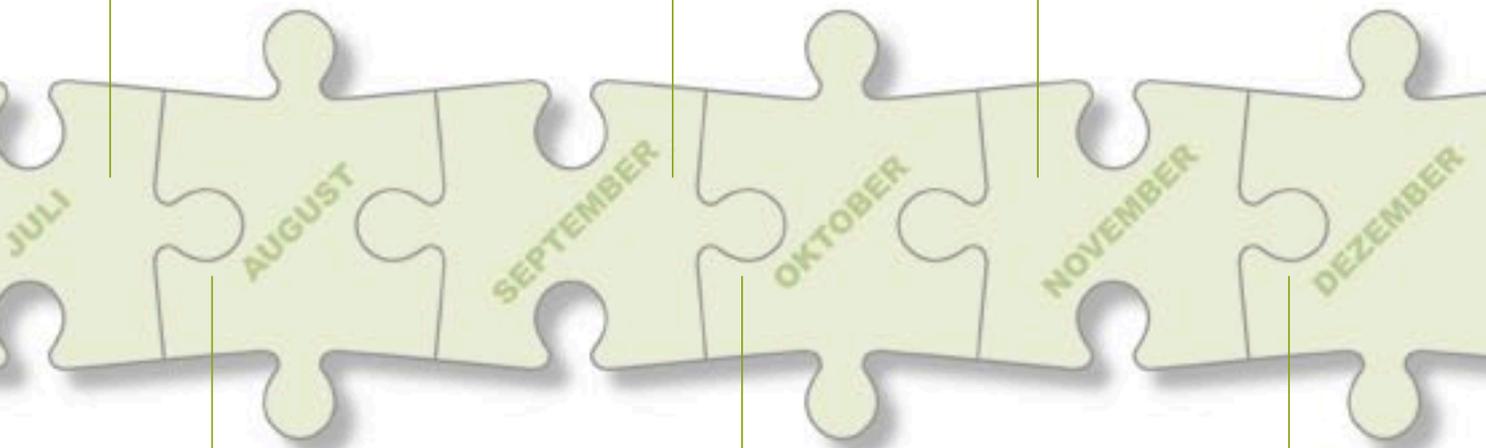
Das Dialogforum in Zahlen

Arbeitskreise/Bezirkskonferenzen/Dialogforum:	42 Sitzungen
Sitzungsdauer:	ca. 122 h
Zahl der SitzungsteilnehmerInnen:	ca. 740
Arbeitsstunden der SitzungsteilnehmerInnen:	ca. 2.390 h
Dialog aktuell (Geschäftsführungsinformationen):	5x jährlich
Newsletter:	1x jährlich
Präsentationen des Dialogforums:	28
Presseartikel:	2
Evaluierungsbericht 2016	veröffentlicht im November 2017
Darüber hinaus sehr große Anzahl an Rückbindungsgesprächen/Kleingruppensitzungen	

Juli – Die inhaltlichen Arbeiten am Info-Point des Dialogforums im Abfahrtsbereich der Busvorfeldfahrten prägen die Sommermonate.

September – Vertreter des Dialogforums nehmen am Luftfahrtsymposium, an den Umweltrechtstagen und an einem Bürgerbeteiligungsworkshop in Deutschland teil. Der Probetrieb der neuen VIE-Besucherwelt läuft an.

November – Der Info-Point des Dialogforums wird mit einem TV- und Fototermin eröffnet. In einem FANOMOS-Termin werden Zusammenarbeitsmöglichkeiten zum Thema „Lärmmessungen“ mit dem HTL-Mödling diskutiert.



August – In einer Planungsklausur werden die Weichen für die Herbstarbeit im Dialogforum gestellt.

Oktober – Die Herbstrunde der Bezirkskonferenzen wird umgesetzt. Die technische Herstellung der Präsentationsmaterialien für den Info-Point des Dialogforums laufen auf Hochtouren.

Dezember – In der 4. Generalversammlung des Dialogforums wird der Vorstand des Dialogforums und der Obmann wiedergewählt und mit der anschließenden Weihnachtsfeier das Arbeitsjahr abgeschlossen.



Fluglärmsituation 2017

Gesamtüberblick

Die Fluglärmzonenberechnungen stellen die akustischen Auswirkungen des Flugverkehrsgeschehens auf das Umland des Flughafens dar. Einfluss auf die Lärmzonengröße haben Flugbewegungsänderungen, Änderungen der An- und Abflugstrecken und der Flugverfahren, des Flugzeugmix, Pistensperren u.a.m.

Berechnungsgrundlagen/Methode

Für die Lärmzonendarstellungen wird der äquivalente Dauerschallpegel für Tag und Nacht ermittelt. Berechnungsbasis sind die Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober mit Zuordnung der Flugzeugtypen zu den Flugzeugklassen. Die Berechnungen erfolgen auf Basis der AzB/2008, als Software wurde SoundPLAN 8.0 verwendet.

Gesamtergebnis Lärmzonen

Die Lärmzonenberechnungen weisen am Tag eine Zunahme der Betroffenenanzahl um 10,1% aus, allerdings in der geringsten Zone < 50dB. Die Zahl der Landungen 11 ist gegenüber 2016 in den 6 verkehrsreichsten Monaten am Tag nur um 1% gestiegen, da diese Zone jedoch dicht besiedeltes Gebiet betrifft

wirkt sich jede Veränderung deutlich aus. In der Tageszone über 65 dB befindet sich weiterhin kein besiedeltes Gebiet.

Insgesamt hat sich der Flugverkehr am Tag kaum verändert. Ersichtlich ist eine Verschiebung des Flugbewegungsanteils von der Flugzeuggruppe S 5.1 (z.B. Fokker 70, Fokker 100) zur Gruppe S5.2 (z.B. Embraer 190, Embraer 195). Die Landungen der Gruppe S5.1 auf Piste 11 nahmen um mehr als 850 ab, während sich die Landungen der Gruppe S5.2 um knapp 1.000 erhöhten. Dadurch ergab sich eine Vergrößerung der Zone im Wiener Stadtgebiet. In den sechs verkehrsreichsten Monaten haben sich die Nachtflugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr, insbesondere bei Landungen 29 als auch bei Starts 11, erhöht. Daraus resultiert ein Zunahme der Betroffenenanzahl um 4,2%, allerdings auch zum Großteil nur in den niedrigsten Pegelbereichen < 45dB.

Anzumerken ist, dass die ausgewiesenen Lärmwerte in allen Siedlungsgebieten unter den gesetzlich festgelegten Grenzwerten liegen und bei der Betrachtung der Zonen mit den niedrigsten Werten sind große Rechenunsicherheiten gegeben, sodass die Aussagen dort nur als tendenzielle Hinweise angesehen werden können.

Messpunkt	Tages-LEQ 06:00-22:00											DIFFERENZ zu 2016
	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
<i>alle Angaben in dB</i>												
Wien-Donaustadt ⁶⁾	45,2	45,7	44,5	50,0	50,2	49,6	48,7	49,8	49,1	49,0	48,2	-0,7
Groß-Enzersdorf	52,0	53,2	52,0	52,7	53,6	54,0	53,0	54,2	53,7	54,1	53,6	-0,6
Fischamend ⁷⁾	46,4	32,5	31,6	36,0	35,1	33,2	33,9	33,4	35,1	35,5	36,8	1,3
Kleinneusiedl	¹⁾	54,6	54,3	54,8	55,1	54,4	54,7	53,9	53,8	52,5	53,6	1,1
Enzersdorf/Fischa	57,5	57,0	55,6	56,3	56,6	56,7	56,3	57,7	56,8	56,8	56,0	-0,8
Schwadorf	58,5	56,7	55,5	56,0	56,3	56,2	55,9	57,2	56,6	56,7	55,7	-0,9
Margarethen/Moos	60,3	61,5	61,7	62,0	61,8	61,9	61,6	61,5	61,8	62,2	62,3	0,1
Rauchenwarth	43,7	34,1	31,8	30,5	30,9	29,7	29,6	29,5	27,9	28,2	30,3	2,1
Zwölfaxing	55,6	53,2	51,9	52,4	54,3	54,5	54,5	54,6	54,1	54,3	54,5	0,1
Schwechat	¹⁾	57,3	56,4	56,9	56,6	55,3	55,6	56,7	55,5	55,2	54,9	-0,3
Wien-Simmering ⁵⁾	53,5	54,0	52,4	52,0	52,0	50,8	51,2	52,5	51,3	50,9	50,6	-0,4
Himberg	²⁾	45,9	45,3	44,9	44,2	45,7	46,3	46,1	46,0	45,5	45,5	-0,1
Karlsdorf	²⁾	41,5	38,2	38,8	38,6	37,8	38,5	38,4	41,2	42,7	41,7	-1,0
Maria Lanzendorf ³⁾	45,0	48,5	48,1	47,5	47,5	47,8	47,6	47,7	46,3	46,4	47,6	1,2
Wien 23 ⁴⁾		39,3	37,8	37,9	37,5	36,8	41,9	42,8	41,9	42,2	42,0	-0,2

Tabelle 6: Veränderungen des Tages-LEQ nach Messstellen 2000/2004 – 2017

Erklärungen: 1) kein Vergleichswert verfügbar, da Verlegung der Messstelle in 2004; 2) kein Vergleichswert verfügbar, da noch nicht in Betrieb; 3) Messstelle ab Ende September neuer Messpunkt; 4) Messstelle seit April 2008; neuer Messstandort ab 01/2013; 5) Seit November 2009 neuer Standort; 6) Neuer Standort seit Mai 2010; 7) Neuer Standort ab 06.10.2014
Quelle: Quelle: ACG (2018)

Fluglärmmzonen TAG

Nach Rückgang 2015/2016 nun wieder etwas mehr Fluglärm-betroffene in Tagesfluglärmmzonen unter 54 dB

Fluglärmmzonen Tag: Abbildung 6 stellt die Fluglärmsituation um den Flughafen Wien im Jahr 2017 am Tag dar. Die Analysen zeigen vor allem – ausgelöst durch Verschiebungen in den Flugbewegungsanteilen von Flugzeuggruppen, nach dem

Rückgang von 2015 auf 2016 – nun wieder eine Zunahme der Personenanzahl im Bereich der Landungen 11, die hauptsächlich in den LEQ-Fluglärmmzonen („Beobachtungszone“) unter 50 Dezibel erfolgt, die international in der Regel gar nicht ausgewiesen werden. In der Taglärmmzone über 65 dB befand sich auch 2017 erneut kein besiedeltes Gebiet.



Abbildung 7:
Karte Fluglärmmzonen TAG 2017
Detailliertere Ergebnisse entnehmen sie bitte den Tabellen und Grafiken im Downloadbereich der Website www.dialogforum.at.
Quelle: FWAG (2018)
Abbildung 7 stellt zusammenfassend die Fluglärmmzonen für den Tag dar, wie sie sich aufgrund des im Jahr 2017 abgewickelten Flugverkehrs für den Großraum Wien/Niederösterreich/Burgenland dargestellt haben.
Weitere Lärmkarten und Informationen stehen auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) als Downloads zur Verfügung.

Fluglärmszonen NACHT

weniger Fluglärm-betroffene in Nachtfluglärmszonen über 45 dB

Fluglärmszonen Nacht: Abbildung 8 stellt die Fluglärmsituation um den Flughafen Wien im Jahr 2017 in der Nacht dar. Die Veränderungen zeigen eine deutliche Reduktion der Personenanzahl in der LEQ-Nachtfluglärmszone von 45 Dezibel bis unter 50 Dezibel. Diese erklären die Zunahme der Betroffenenzahlen in der geringsten Nachtfluglärmszone unter 45 Dezibel. In den Nachtfluglärmszonen über 50 Dezibel ist die Zahl der Betroffenen – ausgehend von einem niedrigen Niveau – leicht angestiegen. Die Zahl der von Nachtflügen zwischen

22:00 Uhr und 06:00 Uhr betroffenen Personen ist insgesamt um 4,2% gestiegen, in den LEQ-Nachtlärmszonen über 45 Dezibel wohnten 2017 allerdings rund 4.600 Personen weniger als noch 2016.

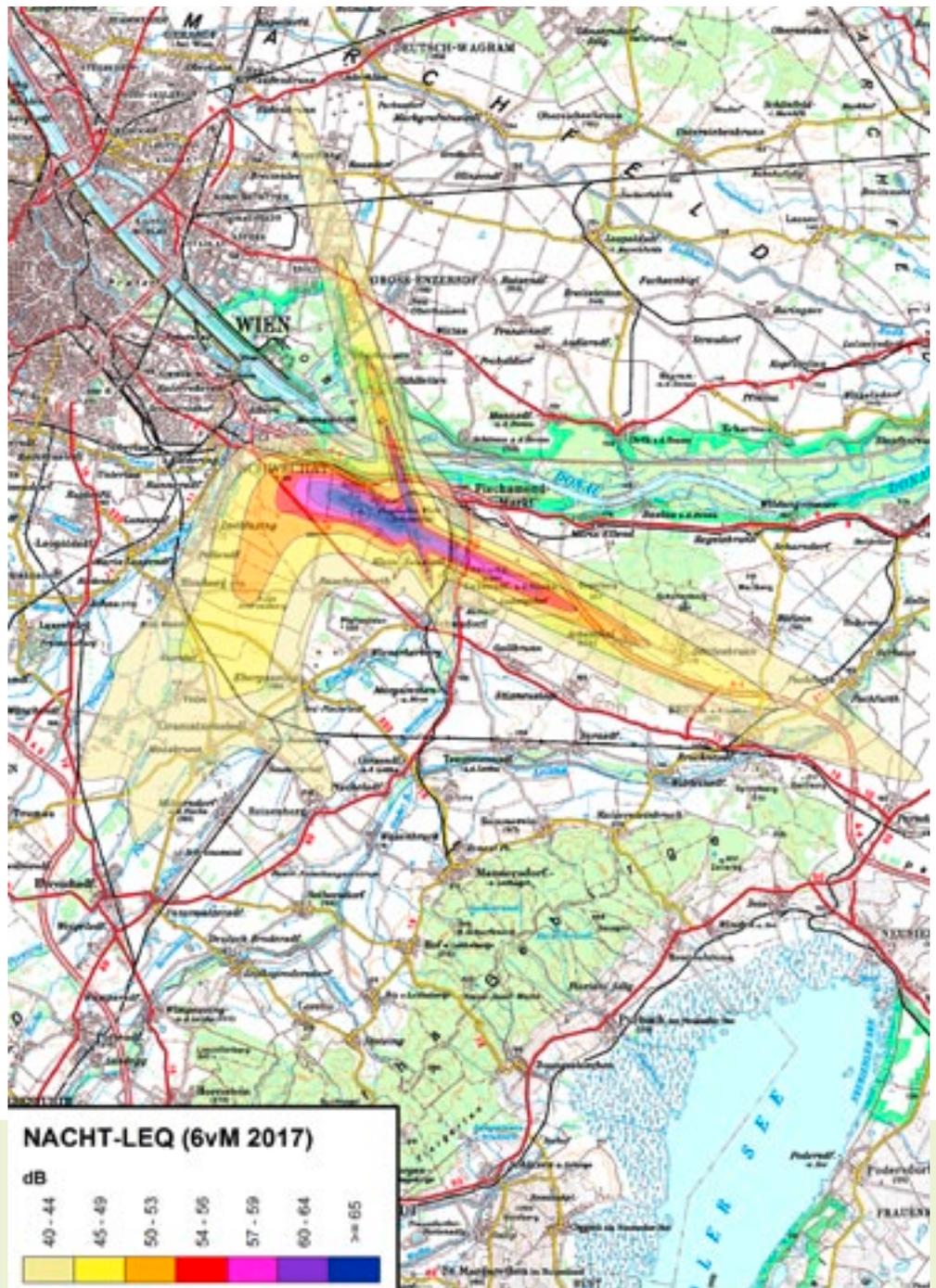
Abbildung 8:
Karte Fluglärmszonen NACHT 2017

Detailergebnisse entnehmen sie bitte den Tabellen und Grafiken im Downloadbereich der Website www.dialogforum.at.

Quelle: FWAG (2018)

Abbildung 8 stellt zusammenfassend die Fluglärmszonen für die Nacht dar, wie sie sich aufgrund des im Jahr 2017 abgewickelten Flugverkehrs für den Grobraum Wien/Niederösterreich/Burgenland dargestellt haben.

Weitere Lärmkarten und Informationen stehen auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) als Downloads zur Verfügung.



Überflughäufigkeit

Überflughäufigkeit (Sydney-Zonen)

Die Diskussionen zur Darstellung der Fluglärmsituation sind vielschichtig und komplex und werden häufig mit großen Emotionen geführt. Im Zentrum der Diskussion steht häufig die Kritik an der Darstellung der Fluglärmzonen auf Basis der ermittelten Dauerschallpegel für Tag und Nacht, weil kein Mensch einen Dauerschallpegel zu hören vermag, handelt es sich doch um eine aggregierte Darstellung der Lärmsituation auf Basis der Einzelschallereignisse jedes einzelnen Überflugs. Das Dialogforum verwendet deshalb auch das sogenannte „Sydney-Modell“ zur Darstellung der Zonen, die von Überflügen mit einem Spitzenschallpegel von mehr als 65 Dezibel betroffen sind und berücksichtigt diese Ergebnisse in der laufenden Suche nach Maßnahmen, um die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten.

Überschreitungspegel N65 – Berechnungsgrundlagen/Methode

Für die Lärmzonendarstellungen wird die Anzahl der Überschreitungen eines Maximalpegels von 65 Dezibel – getrennt nach West- und Ostwindsituation – ermittelt. Als Berechnungsbasis werden die Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten Mai bis Oktober, mit Zuordnung der Flugzeugtypen

zu den Flugzeugklassen, herangezogen. Die Berechnungen erfolgen methodisch auf Basis der AzB/2008 und als Software wurde SoundPLAN 8.0 verwendet. Den Berechnungen liegen die IFR-Flugbewegungen zugrunde, die in Tabelle 7 ausgewiesen sind.



IFR Flugbewegungen		Ostwind	
ABSOLUT	2016	2017	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 11	6.717	6.859	142
Piste 16	18.525	16.463	-2.062
GESAMT	25.242	23.322	-1.920
STARTS			
Piste 11	559	1.087	528
Piste 16	13.634	11.692	-1.942
GESAMT	14.193	12.779	-1.414

IFR Flugbewegungen		Westwind	
ABSOLUT	2016	2017	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 29	6.461	8.323	1.862
Piste 34	33.684	33.701	17
GESAMT	40.145	42.024	1.879
STARTS			
Piste 29	42.845	43.826	981
Piste 34	8.550	8.731	181
GESAMT	51.395	52.557	1.162

IFR Flugbewegungen		Ostwind	
IN PROZENT	2016	2017	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 11	26,6 %	29,4 %	0,7 %
Piste 16	73,4 %	70,6 %	-0,7 %
GESAMT	100,0 %	100,0 %	
STARTS			
Piste 11	3,9 %	8,5 %	-2,4 %
Piste 16	96,1 %	91,5 %	2,4 %
GESAMT	100,0 %	100,0 %	

IFR Flugbewegungen		Westwind	
IN PROZENT	2016	2017	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 29	16,1 %	19,8 %	-3,6 %
Piste 34	83,9 %	80,2 %	3,6 %
GESAMT	100,0 %	100,0 %	
STARTS			
Piste 29	83,4 %	83,4 %	-1,0 %
Piste 34	16,6 %	16,6 %	1,0 %
GESAMT	100,0 %	100,0 %	

Tabelle 7: Verteilung der IFR-Flugbewegungen innerhalb der 45 stärksten Tage mit Südwind und der 90 stärksten Tage mit Westwind im Jahr 2017 gegenüber 2016
Quelle: ACG (2018)

Überflughäufigkeit bei Westwind

Zahl der Überflüge mit mehr als 65 dB Spitzenschallpegel (Sydney-Zonen)

Bei **West/Nordwestwind** – der häufigsten Windrichtung im Großraum Wien – zeigt sich, dass der Großteil des dicht verbauten Wiener Stadtgebietes von Überflügen mit einem Spitzenschallpegel von über 65 Dezibel nicht betroffen ist.

Im Jahr 2017 war bei Westwind eine Erhöhung der Personenanzahl im Abflugbereich der Piste 29 (Himberg, Maria Lanzendorf) feststellbar, die durch die Zunahme der Starts Piste 29 und gleichzeitiger Verwendung größerer Flugzeuge begründet ist.

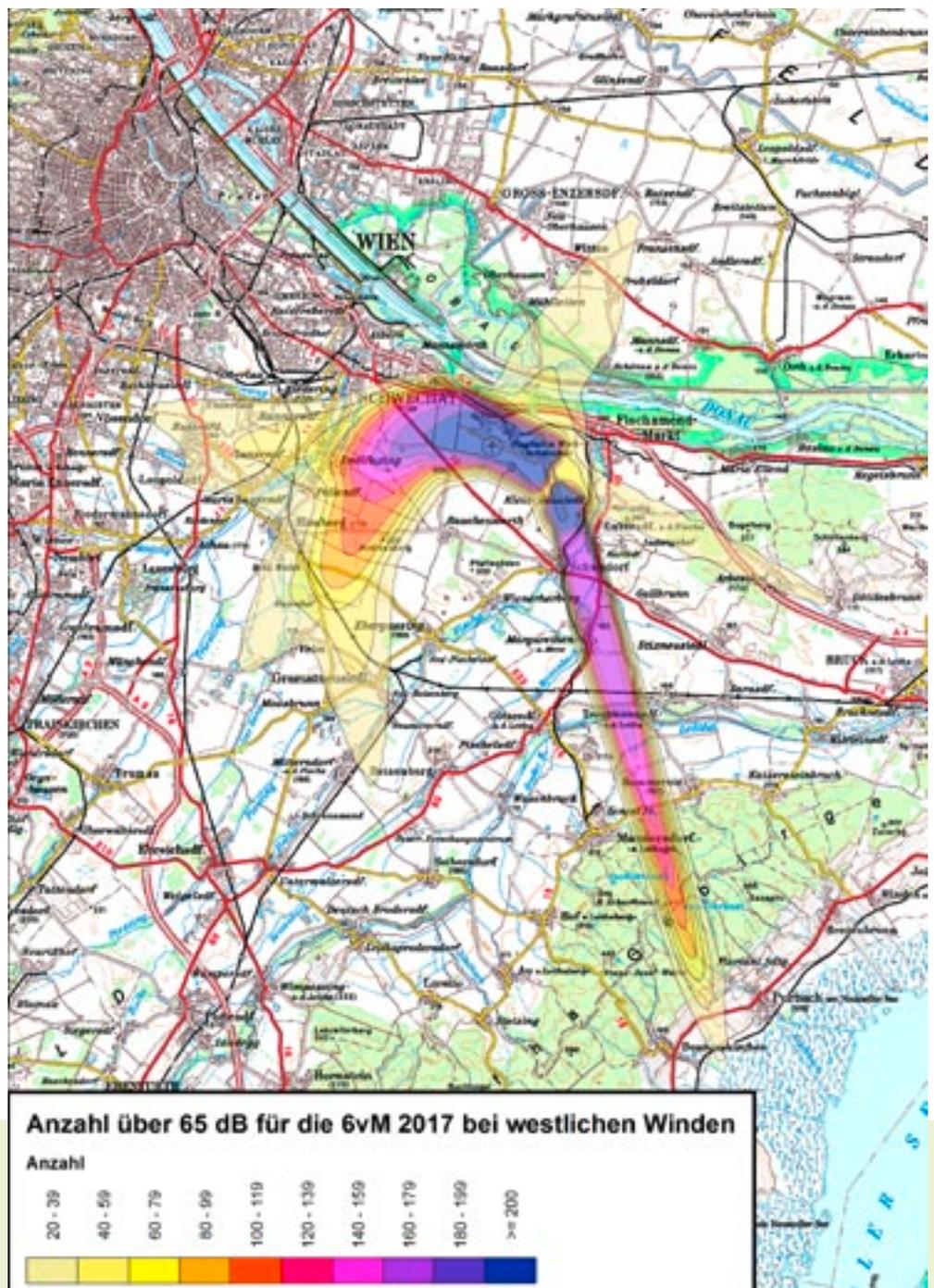
Die Zahl der Starts Piste 29 gegenüber dem Jahr 2016 wurde auch dadurch beeinflusst, dass die Piste 11/29 im Jahr 2016 bedingt durch die Generalsanierung für den Baubetrieb oft gesperrt war.

Abbildung 9: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschall – Westwind

Detallergebnisse entnehmen sie bitte den Tabellen und Grafiken im Downloadbereich der Website www.dialogforum.at.

Quelle: FWAG (2018)

Abbildung 9 dokumentiert die Zahl der Überflüge bei Westwind mit einem Spitzenschallpegel von mehr als 65 dB im Großraum Wien/Niederösterreich/Burgenland. Weitere Lärmkarten und Informationen stehen auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) als Downloads zur Verfügung.



Überflughäufigkeit bei Süd/Ostwind

Zahl der Überflüge mit mehr als 65 dB Spitzenschall bei Süd/Ostwind (Sydney-Zonen)

Für die **Ostwind**situation erklärt sich die Zunahme – wie auch schon für den Dauerschallpegel – durch die Verschiebung der Anteile der Flugzeugklassen von S 5.1 zur „größeren“ Gruppe S 5.2. Dadurch ragt auch die Zone im Anflug zur Piste 11

etwas weiter in das dicht besiedelte Gebiet von Wien hinein. Fazit: Insgesamt betrachtet gibt es bei der Ostwindsituation deutlich mehr Personen innerhalb der Zonen als bei Westwind. Gegenüber 2016 ergab sich im Jahr 2017 eine Erhöhung der Personenanzahl für beide Pistennutzungen.

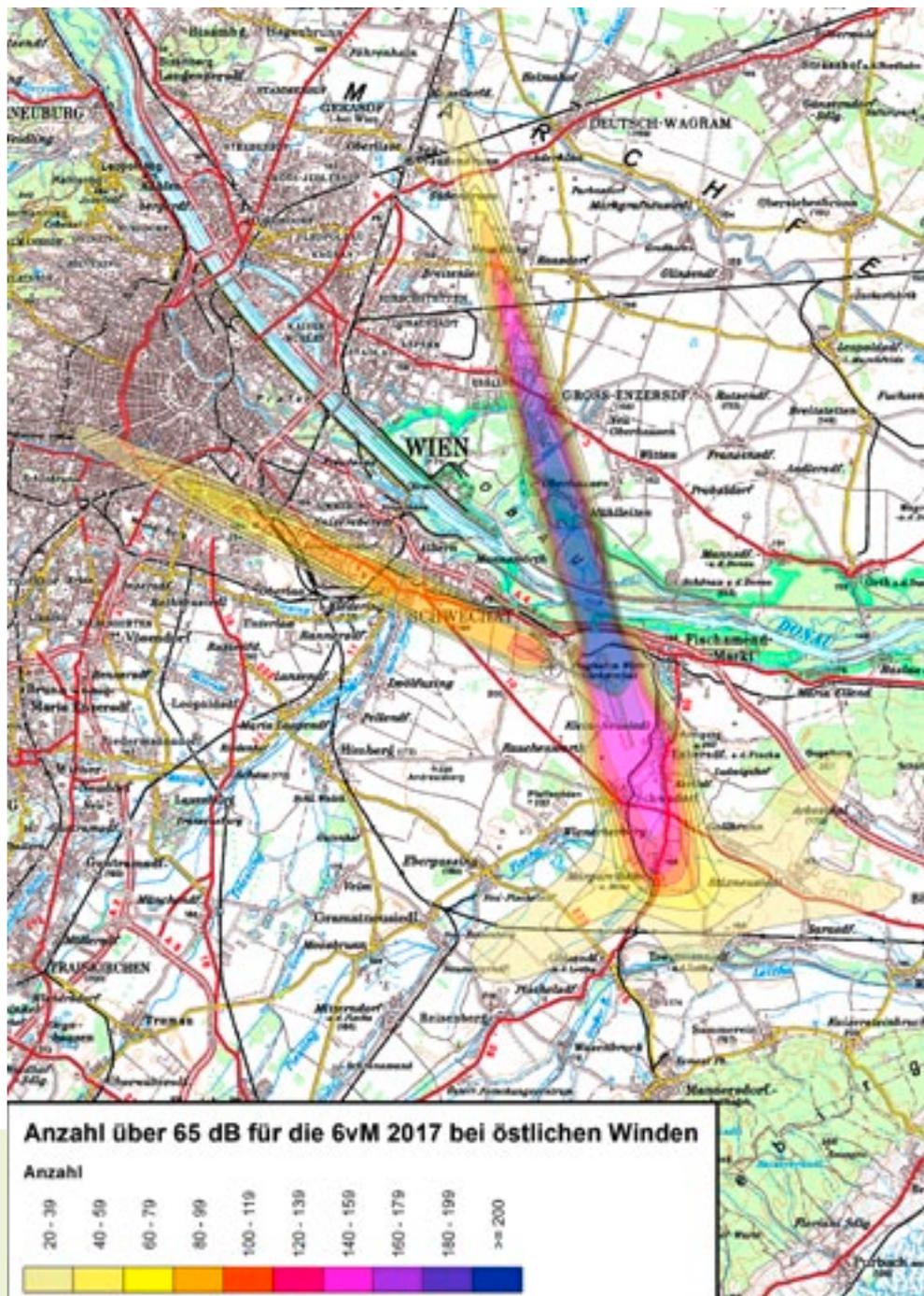


Abbildung 10: Zahl der Überflüge mit mehr als 65 Dezibel Spitzenschall – Süd/Ostwind

Detailergebnisse entnehmen sie bitte den Tabellen und Grafiken im Downloadbereich der Website www.dialogforum.at.

Quelle: FWAG (2018)

Abbildung 10 dokumentiert die Zahl der Überflüge bei Süd/Ostwind mit einem Spitzenschallpegel von mehr als 65 Dezibel im Großraum Wien/Niederösterreich/Burgenland. Weitere Lärmkarten und Informationen stehen auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) als Downloads zur Verfügung.

Fluglärmmessungen

Fluglärmmessungen und -berechnungen laufen parallel

Fixe Fluglärmmessungen

Für die Fluglärmmessungen standen 15 fixe und drei mobile Fluglärmmessstellen zur Verfügung. Die Positionen der Messstellen und die Messergebnisse sind unter www.flugspuren.at abrufbar.

Für die Lärmzonendarstellungen wird der äquivalente Dauerschallpegel für Tag und Nacht ermittelt sowie die Maximalpegel nach Bewegungsarten (Start/Landungen), Pistenrichtungen und Flugzeugtypen erfasst. Berechnungsbasis waren die kontinuierlichen Messungen, wobei die Monatswerte über das Jahr kumuliert wurden. Als Schallpegelmessgerät wurden Brüel & Kjaer Schallpegelmessgerät BK 4441 geeicht und nach der höchsten Genauigkeitsklasse (+/- 0,7 dB) verwendet.

IFR-Flugbewegungen und deren Einfluss auf die Messergebnisse

Insgesamt zeigen sich keine signifikanten Veränderungen der Messwerte für den Tag. Die Veränderungen in der Pistenverteilung spiegeln sich in den Messwerten wider. So ist eine Erhöhung der Tages-Leqs an den Messstellen in Kleinneusiedl und Fischamend durch die Zunahme der Landungen 29 und

Starts 11 festzustellen. Die Reduktion der Landungen bzw. Starts Piste 16 reduzierte die Werte an den Messstellen in Wien-Donaustadt, Groß-Enzersdorf bzw. Enzersdorf/Fischa und Schwadorf.

Aufgrund der Pistensanierung 11/29 im Jahr 2016 sind im Jahr 2017 geringere Werte der Nacht-Leq im Bereich der Piste 16/34 zu verzeichnen. Die höheren Werte des Nacht-Leq an den Messstellen in Himberg und Rauchenwarth resultieren aus der Zunahme der Starts 29 (Details vgl. www.dialogforum.at).

2017 erfolgten nur marginale Änderungen im Abflugstreckensystem, die Streckenführungen selbst blieben im Bereich der Lärmzonen gleich, wodurch sich auch keine wesentlichen Änderungen der Messergebnisse ergaben.

Mobile Lärmmessungen

Im Jahr 2017 wurden 34 mobile Messungen durchgeführt. Diese zeigen, dass die realen Messergebnisse unter den berechneten Werten liegen und die Differenzen zwischen Rechen- und Messwerten im Fall von Landungen zum Teil geringer ausfallen, wie bei den Starts. Am größten sind die Unterschiede dort, wo keine direkten Überflüge stattfinden, sondern mehrere Verkehrsarten aus größerer Entfernung gemessen werden.

Messpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00		
	2016	2017	Differenz zu 2016
<i>alle Angaben in dB</i>			
Wien-Donaustadt	49,0	48,2	-0,7
Groß-Enzersdorf	54,1	53,6	-0,6
Fischamend °)	35,5	36,8	1,3
Kleinneusiedl	52,5	53,6	1,1
Enzersdorf/Fischa	56,8	56,0	-0,8
Schwadorf	56,7	55,7	-0,9
Margarethen/Moos	62,2	62,3	0,1
Rauchenwarth	28,2	30,3	2,1
Zwölfaxing	54,3	54,5	0,1
Schwechat	55,2	54,9	-0,3
Wien-Simmering	50,9	50,6	-0,4
Himberg	45,5	45,5	-0,1
Karlsdorf	42,7	41,7	-1,0
Wien 23	46,4	47,6	1,2
Maria Lanzendorf	42,2	42,0	-0,2

Messpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00		
	2016	2017	Differenz zu 2016
<i>alle Angaben in dB</i>			
Wien-Donaustadt	44,0	42,2	-1,8
Groß-Enzersdorf	48,3	46,8	-1,5
Fischamend °)	37,6	38,1	0,5
Kleinneusiedl	56,0	56,9	0,9
Enzersdorf/Fischa	45,9	36,4	-9,5
Schwadorf	45,6	35,9	-9,8
Margarethen/Moos	49,1	35,9	-13,3
Rauchenwarth	27,4	34,4	7,0
Zwölfaxing	42,8	42,9	0,1
Schwechat	35,7	36,1	0,4
Wien-Simmering	26,9	26,2	-0,7
Himberg	28,8	32,1	3,3
Karlsdorf	40,8	41,3	0,5
Wien 23	22,3	19,8	-2,5
Maria Lanzendorf	15,1	11,7	-3,4

Tabelle 8: Vergleich der Jahresmesswerte 2017 mit 2016 an fixen Lärmmessstellen

°) Fischamend: neuer Messstandort ab 6. Oktober 2014

Quelle: FWAG (2018)

» Im Evaluierungsbericht werden Tages-Leq-Zonen von 45 dB bzw. Nacht-Leq-Zonen von 40 dB ausgewiesen. Für die Betroffenen sind nicht die durchschnittlichen Dauerschallpegel, sondern Anzahl und Lautstärke der Einzelschallereignisse wahrnehmbar und maßgeblich. Das Dialogforum wird in Zukunft für eine kontinuierliche Fluglärmberichterstattung monatliche Berechnungen für die betroffenen Siedlungsgebiete veröffentlichen und die mobilen Messungen als Nachweis für die Richtigkeit der Berechnungen dokumentieren.

Immer wieder Kritik an den Messergebnissen

In den vergangenen Jahren wurde seitens der FWAG jeweils von etwa März bis November mit insgesamt 3 mobilen Lärmmessstellen – entsprechend eines im Dialogforum beschlossenen Messplanes – jeweils 3-wöchige Fluglärmmessungen vorrangig in jenen Gemeinden/Ortschaften durchgeführt, wo es keine fixe Fluglärmmessstelle gibt, Fluglärm aber trotzdem ein Thema ist.

Dennoch wurde seitens RepräsentantInnen der Bevölkerung immer wieder Kritik darüber laut, dass Messorte oder Zeitraum nicht repräsentativ seien, oder auch die Erfassungsquote (auf Grund der geringen Differenz zwischen Umgebungslärm und Fluglärm) zu niedrig sei.

Die Zukunft – Messungen zur Überprüfung und Berechnungen als Basisinformation

Deshalb wurde, auf Vorschlag der FWAG, im Dialogforum beschlossen, ab 2018 zwar nur mehr 2 fixe Messstellen in den Messplan aufzunehmen, die Messdauer jedoch auf 1 Monat auszuweiten. Die verbleibende 3. Mobile Messstelle wird für Sondermessungen vorgehalten, um bei etwaigen Flugroutenänderungen (z.B. Curved Approach, RF-Turns etc.) ad hoc Einzelmessungen durchführen zu können.

Zusätzlich werden ab 2018 sämtliche mobilen Messpunkte seitens der FWAG auch punktuell nachgerechnet, sowohl für den Zeitraum der Messung, als auch für die restlichen 11 Monate des jeweiligen Jahres, an denen kein Schallmessgerät vor Ort

war. Diese Berechnung wird monatlich anhand der aktuellen Flugbewegungen und deren tatsächlicher Flugspuren laufend für alle Messpunkte berechnet. Die Ergebnisse können auf der Website des Dialogforums www.dialogforum.at eingesehen werden (Vergleichszahlen der Flugbewegungen 2016/2017 siehe Tab. 9).

Vergleichsrechnungen nach AzB (Deutsche Anleitung zur Berechnung von Fluglärm) haben für 2017 eine größtmögliche Übereinstimmung mit den Messwerten gezeigt, weshalb nun auch von Orten Messergebnisse zur Verfügung gestellt werden können, an denen es aufgrund mangelnder Aufstellmöglichkeiten des Messanhängers, eines zu hohen Grundgeräuschpegels, Witterungseinflüssen wie Wind und Regen etc., bislang wenig sinnvoll bis sogar unmöglich war, Messungen durchzuführen.

Gemeinden und Bürgerinitiativen legen selbst die Mess- und Rechenpunkte fest

Zusätzliche Mess- bzw. Rechenpunkte können über die diversen Gremien des Dialogforums eingebracht werden und finden in Abstimmung mit der Abteilung Umweltmanagement der Flughafen Wien AG jeweils im Folgejahr Berücksichtigung. Die Festlegung der Mess- bzw. Rechenpunkte erfolgt auf Basis der von den GemeindevertreterInnen und Bürgerinitiativen eingebrachten Wünsche, die Experten der Flughafen Wien AG unterstützen die Fixierung der Punkte mit ihrer schalltechnischen Expertise.

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00		NACHT 22:00 - 06:00		DIFFERENZ	
	2016	2017	2016	2017	TAG	NACHT
Landungen						
Piste 11	13.237	11.976	4	11	-9,5 %	175,0 %
Piste 16	31.411	27.399	3.418	2.528	-12,8 %	-26,0 %
Piste 29	6.425	7.972	6.433	7.775	24,1 %	20,9 %
Piste 34	58.528	61.924	1.198	50	5,8 %	-95,8 %
Starts						
Piste 11	1.121	1.331	567	807	18,7 %	42,3 %
Piste 16	24.418	20.417	714	98	-16,4 %	-86,3 %
Piste 29	73.794	74.154	4.441	6.466	0,5 %	45,6 %
Piste 34	14.865	16.332	673	2	9,9 %	-99,7 %
GESAMT	223.799	445.304	17.448	17.737	99,0 %	1,7 %

Tabelle 9: IFR Flugbewegungen - Vergleich 2016 / 2017 (Tag/Nacht)
Quelle: FWAG (2018)

Beschwerde- und Informationssystem

Fluglärm ist subjektiv wahrnehmbar und durch viele Faktoren beeinflusst

Die Flughafen Wien AG (VIE) verpflichtete sich im Rahmen des Teilvertrags (Kapitel XVIII), eine Anlaufstelle zu schaffen, an die sich alle am Fluggeschehen Interessierte und vom Flugverkehr Betroffene wenden können. Die Möglichkeit zur telefonischen Kontaktaufnahme sowie die Unterstützung durch das Internet wurden in der Ausarbeitung als wesentliche Elemente angesehen.

Das Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt ging mit 1. März 2004 in Betrieb. Die Freischaltung der Umwelt-Website erfolgte Anfang April 2004. Im Jahr 2015 wurden die Inhalte dieser Umwelt-Seite einerseits in die Haupt-Homepage des Flughafens (www.viennaairport.com) und andererseits auf die neu gestaltete Flugspuren-Seite (www.flugspuren.at) aufgeteilt. Auf der Homepage des Flughafens sind nun Informationen über Nachhaltigkeit und Umweltmanagement, auf der Flugspuren-Seite die aktuellen Radar- und Messdaten zu finden. Die Zugriffstatistik kann im Folgenden nur für die Flugspuren-Seite dargestellt werden.

Nutzung der Homepage www.flugspuren.at

Im Jahr 2017 wurden insgesamt 17.514 Sitzungen (2016: 21.086) von 10.547 Nutzern (2016: 11.893) registriert, was einer Abnahme von rund 11% bei den Sitzungen und rund 17% bei den Nutzern entspricht. Die jeweilige Sitzungsdauer erhöhte sich geringfügig von 1 Minuten 17 Sekunden im Jahr 2016 um rund 9,3% auf 1 Minute 24 Sekunden.

Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt – Zahl der Anrufe und E-Mails

Die Analyse der Anrufe geht von der Kontaktaufnahme in Form eines Telefonates (inklusive Anrufbeantworter) oder eines E-Mails als kleinster Einheit aus. Die Ergebnisse dieser Auswertung liefern zusätzliche Hinweise für die weitere Arbeit im Dialogforum. Insgesamt wurden 2017 am Infotelefon 2.542 Anrufe (2016: 3.914) bearbeitet. Damit lag die Anzahl der Anrufe um 35,1% unter dem Wert aus 2016. Auf der Mailbox wurden – wie im Vorjahr – keine Anrufe registriert. Über das Kontaktformular auf der Flugspuren-Webseite erreichten insgesamt 780 (2016: 839) Anliegen das Callcenter über diese Form der Kontaktaufnahme, womit sich diese Anzahl um 7,0% reduziert hat. Gleichzeitig haben sich die Anfragen via Mail von 28 im Jahr 2016 auf 11 in 2017 reduziert.

Region	Jahr 2016	Jahr 2017	Veränderung
GESAMT	4.781	3.333	-30,3 %
Wien	4.037	3.115	-22,8%
NÖ + BGLD	2.222	1.666	-25,0%
anonym	425	300	-29,4 %
Telefon	3.914	2.542	-35,1 %
Web	839	780	-7,0 %
Mailbox	0	0	-
Mail	28	11	-60,7 %
Schriftlich	0	0	-

Tabelle 10: Zahl der Anfragen nach Regionen und Typ – Entwicklung 2016/2017
Quelle: FWAG (2018)



» Lärm ist ein unerwünschtes Schallereignis, kann mit geeichten Messgeräten als Schalldruck gemessen und eine Gesamtbelastung errechnet werden. Objektive Messungen können jedoch die subjektive Belästigung von Personen nicht erklären, weil idente Schallereignisse von Menschen unterschiedlich wahrgenommen werden. Das Dialogforum weist sowohl die objektiv darstellbare Belastung als auch die Anfragen und Beschwerden als Gradmesser für die subjektiv empfundene Belästigung aus und berücksichtigt diese in der Maßnahmendiskussion.

Kontaktzahlen gesamt

Insgesamt ist im Jahr 2017 gegenüber 2016 eine Abnahme der Kontakte (Telefon inklusive Anrufbeantworter, E-Mail und Web) von 30,3% zu verzeichnen.

Im Berichtsjahr 2017 kamen 65% (2016: 65%) der Anfragen aus Wien, 35% (2016: 35%) aus Niederösterreich, Burgenland und sonstigen Gebieten.

Die Zahl der anonymen Anfragen ist im Jahr 2017 gegenüber dem Jahr 2016 auf 300 zurückgegangen.

Anfragen und Beschwerden nach Monaten – Vergleich 2015/2016/2017

Die Auswertungen der Anfragen und Beschwerden zeigen seit Beginn der laufenden Evaluierungs- und Monitoringaktivitäten alljährlich ein ähnliches Bild. Während der schönen Jahreszeit, in der sich die Menschen vermehrt im Freien aufhalten, steigt die Zahl der Anfragen und Beschwerden an, in den Wintermonaten bzw. der kalten Jahreszeit geht die Zahl zurück, da sich die Menschen vermehrt in ihren Wohnungen und Häusern aufhalten und auch die Fenster seltener geöffnet sind.

Die Abbildungen 11 und 12 zeigen, dass dies auch im Berichtsjahr 2017 erneut der Fall war und das Anfrage- und Beschwerdeverhalten der Fluglärm-betroffenen dabei ähnlich ist, unabhängig davon, ob die Menschen in Wien oder in Niederösterreich und dem Burgenland wohnen.

In Niederösterreich und dem Burgenland waren die meisten Anfragen und Beschwerden in den Monaten Juni, Juli und August zu verzeichnen, wobei die Gesamtzahl der Anfragen aus diesen beiden Bundesländern nicht an die von Wien heranreicht.

In Wien konzentrierten sich die Anfragen und Beschwerden ebenfalls auf die Monate Juni, Juli und August.

Das unterschiedlich rasche Abflachen der Anfragen und Beschwerden gegen Jahresende sowie der Beginn des Anstiegs der Nachfragen um das Ende des ersten Quartals korreliert offensichtlich mit der gesamten Wetterentwicklung und hier vor allem mit dem Zeitpunkt eines nachhaltigen Temperaturrückgangs sowie mit dem Zeitpunkt zu dem im Frühjahr schon länger anhaltende wärmere Wetterperioden ihren Anfang haben.

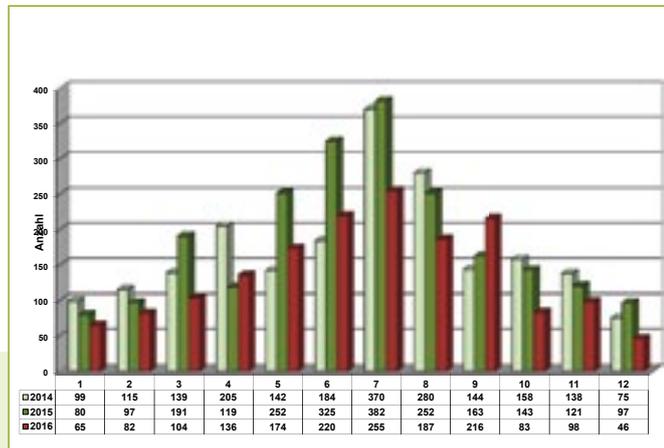


Abbildung 11: Anfragen und Beschwerden aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Monaten – Vergleich 2015/2016/2017

Quelle: FWAG (2018)

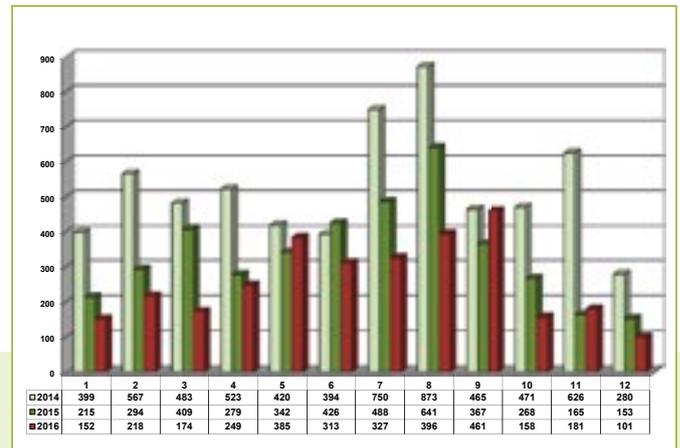


Abbildung 12: Anfragen und Beschwerden aus Wien nach Monaten – Vergleich 2015/2016/2017

Quelle: FWAG (2018)

» Die Lärmvermeidung ist für Anrainer wichtig, seit Jahren intensiviert sich aber auch die Diskussion zu den Themen Klimawandel, Treibhausgase und CO₂. Das zentrale Anliegen der Anrainer ist es bisher, die Siedlungsgebiete nach Möglichkeit zu umfliegen und den Lärm zu reduzieren. Weniger CO₂ und weniger Luftschadstoffe erfordern aber kürzere An- und Abflugrouten, die aber zwangsweise zu mehr Fluglärmbelastungen führen. Einen Ausgleich der Ziele herbeizuführen, stellt die große Herausforderung der Zukunft dar.

Pistensperren haben ebenfalls Auswirkungen auf das Anfrage- und Beschwerdeverhalten der Anrainer

Eine genauere Betrachtung der Anfragen und Beschwerden zeigt auch, dass sich längere Pistensperren und ein dadurch ausgelöster und von der Bevölkerung auch wahrnehmbarer vom „normalen“ Flugverkehrsgeschehen abweichender Flugbetrieb, wie z.B. im Jahr 2016 ausgelöst durch die Generalsanierung der Piste 11/29, auf das Anfrage- und Beschwerdeverhalten der Anrainer auswirkt. Abbildung 13 zeigt hier beispielsweise, dass in den Gemeinden, die durch die Generalsanierung der Piste 11/29 im Jahr 2016 von mehr Starts und Landungen betroffen waren, im Jahr 2017 die Anzahl der Anfragen und Beschwerden wieder zurückgegangen ist. Klar erkennbar ist auch, dass die Häufigkeit der Anfragen und Beschwerden nicht mit der objektiv messbaren Flugverkehrsbelastung korreliert, sondern stark auch durch das subjektive Belästigungsempfinden determiniert wird.

Verteilung der Anfragen und Beschwerden aus Niederösterreich, dem Burgenland und sonstigen Gebieten nach Ortschaften

Eine regional differenzierte Betrachtung zeigt, dass die 30 Ortschaften aus Niederösterreich, dem Burgenland und sonstigen Gebieten (ohne Wien) mit den meisten Kontakten knapp 50% aller Kontakte abdecken. Die Anfragen und Beschwerden kamen vor allem aus Siedlungsgebieten, die von den Landungen und den Starts auf Piste 16 (z.B. Groß-Enzersdorf, Kapellerfeld, Margarethen am Moos, Gallbrunn etc.) betroffen waren.

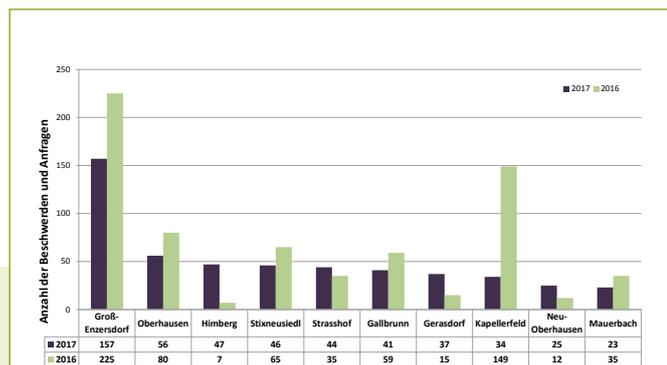


Abbildung 13: Zahl der Anfragen aus den Ortschaften/Gemeinden in NÖ und dem Burgenland mit den meisten Anfragen 2017 – Vergleich 2016/2017
Anmerkung: absteigend sortiert nach der Zahl der Anfragen 2017 Quelle: FWAG (2018)

Verteilung der Anfragen und Beschwerden aus Wien

Nach dem 23. Bezirk, aus dem in diesem Jahr die höchste Anzahl an Anfragen kam, liegt der 14. Bezirk an 2. Stelle, gefolgt von Wien 13. Der Hauptgrund für die Beschwerden aus dem 23. Bezirk lag in den Überflügen nach einem Start von Piste 29 auf den Abflugstrecken Richtung Norden, jener aus den Bezirken 13 und 14 in der Überflughäufigkeit durch Landungen Piste 11. Insgesamt ist jedoch eine deutliche Reduktion in nahezu allen Bezirken zu erkennen. In Wien zeigt sich ebenso wie in Niederösterreich und dem Burgenland, dass die Häufigkeit der Anfragen und Beschwerden offensichtlich mit der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung und weniger mit der objektiv messbaren Belastungsintensität zusammenhängt.

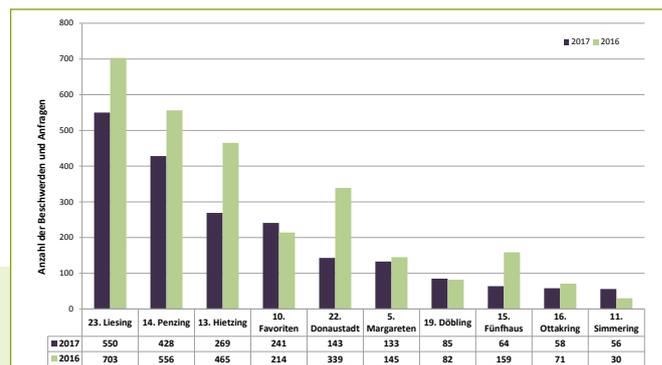


Abbildung 14: Zahl der Anfragen aus den Wiener Bezirken mit den meisten Anfragen 2017 – Vergleich 2016/2017
Anmerkung: absteigend sortiert nach der Zahl der Anfragen 2017 Quelle: FWAG (2018)

Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum

Diskussions- und Verhandlungsthemen 2017 kaum verändert

Erneut hohe Arbeitsintensität im Dialogforum

Im Jahr 2017 haben 40 Sitzungen von Gremien des Dialogforums einschließlich zweier Bezirkskonferenzrunden stattgefunden. Darüber hinausgehend wurden die zahlreichen Themen in vielen vorbereitenden Gesprächen behandelt, um nach Möglichkeit weitere Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen zu finden bzw. weiter zu entwickeln. Wie alljährlich war die Arbeit im Jahr 2017 wieder durch drei zentrale Themen geprägt:

- **Überprüfung der Maßnahmeneinhaltung** – So lange keine Rechtssicherheit darüber besteht, ob eine 3. Piste für den Flughafen Wien gebaut werden kann, werden im Dialogforum die Überprüfung und das Monitoring der Maßnahmeneinhaltung dominieren. Das hat sich auch im Jahr 2017 erneut bestätigt, wobei weitere Schritte in Richtung mehr Klarheit und Nachvollziehbarkeit in der Darstellung und Aufbereitung der Informationen gemacht wurden.
- **Verbesserung der Maßnahmeneinhaltung** – Ständiger Begleiter der Arbeit im Dialogforum waren auch im Jahr 2017 alle Themen, die im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung bestehender und der Entwicklung neuer Maßnahmen stehen, die geeignet sind, die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten. Hier hat die Arbeit des Jahres 2017 klar gezeigt, wie klein die Spielräume aufgrund des erreichten Optimierungsgrades im 2-Pisten-System geworden sind.
- **Verbesserung der Zielerreichung des Pistenverteilungsplans** – Im Jahr 2017 haben sich die Diskussionen aus den Vorjahren über die Abweichungen von den Zielwerten des Pistenverteilungsplans fortgesetzt, wobei erneut die Überschreitung des Zielwertes für die Starts von Piste 29 als auch des Zielwertes für die Landungen auf Piste 34 und Möglichkeiten, eine bessere Zielerreichung zu erzielen, das zentrale Thema waren.

Verhandlungen zu tlw. schwierigen Themen setzte sich auch 2017 fort

- Eine Einigung über einen gekurvten, instrumentengestützten Anflug für die Piste 16 konnte auch 2017 nicht erzielt werden.
- Die Verhandlungen der RF-Turns nach dem Start von Piste 16, um Margarethen am Moos etwas zu entlasten, konnten 2017 noch nicht abgeschlossen werden, befanden sich aber zum Jahresende auf einem guten Weg eine Einigung zu erzielen.
- Da es auf dem Sektor der Lärmberechnungsmodelle und –methoden neue Entwicklungen gibt, wurde 2017 mit der Behandlung diese Thematik begonnen, wobei es hier vor allem darum gehen wird, die gemeinsame Daten- und Faktenbasis für die Verhandlungen weiter zu entwickeln und außer Streit zu stellen.
- Auch die Frage der Flugroutenbelegung und allfälliger Einflussmöglichkeiten hat im Jahr 2017 das Dialogforum beschäftigt und wird es wohl auch in den kommenden Jahren beschäftigen.

UVP-Verfahren zur 3. Piste – noch immer keine endgültige Entscheidung

Im Jahr 2017 hat ein BVwG-Erkenntnis den Bau der 3. Piste für den Flughafen Wien untersagt. Der VfGH hob auf Beschwerde der Flughafen Wien AG in weiterer Folge das BVwG-Erkenntnis wieder auf. Das neue BVwG-Erkenntnis hat 2018 den Bau der 3. Piste genehmigt, allerdings wurde auch gegen dieses Erkenntnis Beschwerde beim VfGH erhoben und Revisionsanträge beim BVwG eingebracht. Am verbalen Wettstreit der Pistenbefürworter und -gegner hat sich das Dialogforum nicht beteiligt. Die Mitglieder werden die weiteren Entwicklungen im UVP-Verfahren zur 3. Piste weiter verfolgen und die Behandlung der aktuellen Themen wie geplant fortsetzen.



Presse-, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit

BVwG-Erkenntnis prägt die Öffentlichkeitsarbeit im 1. Halbjahr 2017

Die Presse-, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit spielte im Jahr 2017 – mit Ausnahme des 1. Halbjahres – keine große Bedeutung im Dialogforum. Lediglich im Zusammenhang mit der Veröffentlichung des versagenden BVwG-Erkenntnis im Rahmen des UVP-Verfahrens zur eingereichten 3. Piste für den Flughafen Wien und der Aufhebung des Erkenntnis durch den Verfassungsgerichtshof (VfGH) Ende Juni war ein erhöhter Aufwand erforderlich. In der umfangreichen Presse- und Medienberichterstattung dominierten die Befürworter und Gegner einer 3. Piste für den Flughafen Wien.

Im Jahr 2017 sind insgesamt 13 Presseartikel mit direktem Bezug zum Dialogforum erschienen und das Dialogforum hat sich mit zwei Presseaussendungen im Zusammenhang mit den Diskussionen über die 3. Piste zu Wort gemeldet. Das Thema „Flugverkehrsbelastungen“ wurde in der Medienberichterstattung noch weiter an den Themenrand gerückt, die Stichworte Klimaschutz, Klimawandel, CO₂-Reduktion, Bodenversiegelung und Luftschadstoffe dominierten aufgrund der öffentlichen Diskussionen über das BVwG-Erkenntnis. Die weitaus größte Zahl an Presseartikel und die TV-Berichte wurde von den Argumenten der Befürworter einer 3. Piste für den Flughafen Wien geprägt. Daraus ist eine öffentliche Debatte über die Notwendigkeit von Staatszielbestimmungen sowie über die Verfahrensdauer von Genehmigungsverfahren und hier speziell von Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren) entstanden.

Neben dem – erneut erst im Spätherbst veröffentlichten – Evaluierungsbericht für das Jahr 2016 und fünf Ausgaben von „Dialog-aktuell“ (dem Rundbrief der Geschäftsführung), wurde im Dezember 2017 eine Ausgabe des Newsletters des Dialogforums produziert.

Internationale und nationale Kontakte/Besuche

Im Jahr 2017 war die Präsenz des Dialogforums auf nationalen und internationalen Fachveranstaltungen und Tagungen stark. Erneut begrüßte das Dialogforum auch 2017 wieder viele Besuche von Anrainern aus der Flughafenregion Wien/Niederösterreich/Burgenland, auch aus anderen europäischen Flughafenregionen informierten sich erneut Personen über die Arbeit des Dialogforums. Im Info-Point des Dialogforums konnten sich ab November im Zugangsbereich der Busvorfeldfahrten auch die TeilnehmerInnen und BesucherInnen der Besucherwelt des Flughafen Wien über die Themen des Dialogforums informieren.

Dialogforum und Flugverkehrsexperten stellten sich auch im Jahr 2017 in mehreren Fanomos-Terminen und vielen bilateralen Gesprächen den Fragen und Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern.

Auf nationaler und internationaler Ebene haben VertreterInnen des Dialogforums an mehreren Fachtagungen, Symposien und Workshops teilgenommen, wie z.B. an der Jahrestagung des Airport Council International (ACI), an den Umweltrechtstagen, dem Luftfahrtsymposium oder an Fachtagungen des Bundesministeriums für Justiz und der Akademie in Loccum.

Im Jahr 2017 wurde erneut die langjährige Erfahrung bestätigt, dass eine sehr große Zahl an falschen bzw. missinterpretierten Daten und Fakten in der Berichterstattung vorhanden sind und immer wieder klar gestellt werden müssen.



Glossar

Verstehen braucht Fakten und verständliche Erklärungen

Continuous Descent: Kontinuierlicher Sinkflug. Ein Anflugverfahren, das nicht durch Horizontalflugsegmente unterbrochen ist. **Bemerkung:** Ist als lärminderndes Anflugverfahren anerkannt.

Curved Approach: Gekurvter Endanflug. Instrumenten-Anflugverfahren für laterale und vertikale Flugsteuerung, das nicht entlang einer durchgehenden Geraden, sondern (auch) mit Kurvensegmenten definiert ist. **Bemerkung:** Derzeit befindet sich der gekurvte Anflug am Flughafen Wien in der Untersuchungsphase.

Dauerschallpegel (Leq): Es handelt sich um den Mittelwert des durch Flugverkehr hervorgerufenen Schallverlaufes innerhalb eines gewählten Zeitraumes. Die Einzelereignisse werden ab einem bestimmten Schwellenwert erfasst und daraus einschließlich dazwischen liegender Ereignispausen das Mittel gebildet. Dadurch werden die Überflüge in ein gleichmäßiges Geräusch umgerechnet.

Dezibel: Dimensionslose Maßeinheit des Schalldruckpegels. **Bemerkung:** Die Abkürzung ist dB, Verhältnis des gemessenen Schalldrucks zu einem festgelegten Bezugsschalldruck, angegeben im 10-fachen dekadischen Logarithmus.

Interception: Jener Flugkurs, der eingenommen wird, bevor das Luftfahrzeug auf die Anflugmittellinie einschwenkt. **Bemerkung:** Wird entweder durch Radarlotsen zugewiesen oder von festgelegten Anflugverfahren vorgeschrieben.

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. **Bemerkung:** Kann generell nur für jene Navigationsabschnitte zur Anwendung kommen, bei denen die Navigationsverantwortung beim Pilot liegt. Nicht definierbar bei Radarführung durch ACG.

Mediationsvertrag: Abschlussdokument des Mediationsverfahrens, in dem die zwischen den Beteiligten getroffenen Vereinbarungen verbindlich festgehalten werden.

Nacht Transitions: Ein mittels Waypoints definiertes Flugstreckensegment, das ein Flugzeug in der Nacht auf das Instrumentenlandesystem leitet.

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.

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. **Bemerkung:** RF-Turns ermöglichen weit- aus höhere Präzision im Kurvenflug als konventionelle Verfahren.

Sichtanflug: Navigation erfolgt nach Sicht, also aufgrund des Erkennens von Landschaftsmerkmalen. **Bemerkung:** 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).

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. **Bemerkung:** 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 ein Einzelereignis am Boden von mehr als 65 dB verursachen. **Bemerkung:** Wird neben dem Leq als Instrument verwendet, um Lärmbetroffenheit und Lärmbelastung darstellen zu können.

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. **Bemerkung:** Navigationsverantwortung liegt beim Pilot.

Waypoint: Geografischer Punkt, versehen mit einer unverwechselbaren 5-stelligen Nummern-Buchstabenkombination, definiert nach geografischer Länge und Breite (Koordinaten). **Bemerkung:** Waypoint-Festlegung muss strikten Mindestkriterien (z.B. Abstand zueinander) folgen, um sie in den bordseitigen Navigations-Systemen verwenden zu können.

Mitglieder des Dialogforums

Stand 2017

Flughafen Wien AG

Austrian Airlines AG

Austro Control

Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (ACG)

Anrainergemeinden: Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Groß-Enzersdorf, Himberg, Kleinneusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Wien, Zwölfaxing

Verein „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ (ARGE gegen Fluglärm):

BI Fischamend, BI gegen Abfluglärm Liesing, GFG-Gramatneusiedler Fluglärm Gegner, BI Götzendorf/Pischelsdorf, BI Pro Margarethen, BI Stop-Fluglärm Wien Süd-West, BI Schwa/Rau, BI Trautmannsdorf Direkt! (Trau.Di!), BI Viel zu laut!!! – Groß-Enzersdorf, Bürgerforum Haslau-Maria Ellend, Dorfverein Velm, Österreich-Plattform Fluglärm, Siedlerverein Lobau Kultur- Bildungs- und Informationszentrum, Siedlerverein Neu-Essling, Siedlerverein Himberg, BI Velm
arge.bsdialog@gmail.com, www.argebsdialog.at

Länder: Wien, Niederösterreich, Burgenland

In den fünf Bezirkskonferenzen, die das Dialogforum organisiert, arbeiten derzeit weitere ca. fünfzig Gemeinden und Bürgerinitiativen an Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen. Das Dialogforum nimmt auch an der von der Stadt Wien organisierten Stadtkonferenz Wien teil.

Sie erreichen uns unter:

Verein Dialogforum Flughafen Wien

A-1300 Wien Flughafen, Postfach 3

Tel: +43-1-7007-25250, Fax: +43-1-7007-5-22800

E-Mail: office@dialogforum.at

Besuchen Sie unsere Nachbarschaftsstation im VISITAIR Center am Flughafen Wien und unsere Website www.dialogforum.at

Ergänzende Informationen zum Evaluierungsbericht für das Jahr 2017 finden Sie neben weiteren Informationen über den Verein Dialogforum Flughafen Wien auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) im Bereich „Öffentlichkeitsarbeit“ zum Herunterladen.

