



8. EVALUIERUNGSBERICHT 2012

Inhaltsverzeichnis

8. EVALUIERUNGSBERICHT 2012

VORWORT	5
DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN VEREINSARBEIT 2012	8
ORGANISATION UND INHALTE DER VEREINSARBEIT	8
BERICHTSJAHR 2012 – ZAHLEN UND FAKTEN	11
INHALTLICHE ARBEIT IM ÜBERBLICK	12
MEILENSTEINE 2012	18
PRESSE- UND MEDIENARBEIT DIALOGFORUM.....	20
Internationale / nationale Kontakte & Besuche.....	20
Presse-, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit	20
EVALUIERUNGSBERICHT 2012.....	21
ZUSAMMENFASSUNG	22
FLUGVERKEHRSBEDINGUNGEN.....	22
UMSETZUNG DER VERTRAGSVEREINBARUNGEN.....	22
AUSWIRKUNGEN AUF DAS UMLAND	24
EVALUIERUNG FLUGVERKEHRSGESCHEHEN 2012 – ZUSAMMENFASSUNG	25
ARBEIT IM DIALOGFORUM – ZUSAMMENFASSUNG.....	26
FLUGVERKEHRSBEDINGUNGEN	28
WIND- UND WETTERVERHÄLTNISSE	28
BESONDERE EREIGNISSE MIT AUSWIRKUNGEN AUF DEN FLUGVERKEHR	29
Baustellenbedingte Pisten Sperren	29
Vermessungsflüge	29
FLUGVERKEHRSGESCHEHEN 2012	29
UMSETZUNG DER VERTRAGSVEREINBARUNGEN	30
GESAMTÜBERBLICK ZIELERREICHUNG	30
Gesamtübersicht Flugverkehr 2012	30
Erfüllungsgrad der Vereinbarungen.....	30
PISTENVERTEILUNGSPLAN	31
Detailanalyse und Begründung Pistenverteilung.....	31
EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE	32
Analysemethoden und Ergebnisse	32
Gruppierung der Gründe.....	32
Gesamtergebnis Einhaltung der vereinbarten Korridore	32
Begründung Verlassen der vereinbarten Korridore	32

NACHTFLUGREGELUNG	33
Gesamtergebnis Starts / Abflüge	33
Gesamtergebnis Landungen / Anflüge	33
„EINFÄDELN“ AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM	34
CONTINUOUS DESCENT / TRANSITION ARRIVALS	35
Analyse des Continuous Descent Approach (CDA)	35
SICHTANFLÜGE	37
Verhandlungsstand Ende 2012	37
TURBINENTESTS.....	37
Allgemeines	37
Regelungen.....	37
Silencer	37
Anzahl Turbinentests 2012	37
LÄRMABHÄNGIGE LANDEGEBÜHREN	38
Ziele	38
Einführungszeitpunkt	38
Das Modell – Ermittlung der Lärmwerte pro Luftfahrzeug	38
Evaluierungsergebnis	39
STATIONIERUNG BMI-HUBSCHRAUBER AM VIE.....	39
AUSWIRKUNGEN AUF DAS UMLAND	40
FLUGLÄRMMESSUNGEN	40
Fixe Lärmmessungen	40
Mobile Lärmmessungen	45
FLUGLÄRMZONEN	46
Vorgangsweise	46
Darstellung	47
Ergebnisse	48
BESCHWERDE- UND INFORMATIONSSYSTEM	56
Vereinbarung	56
Website: www.vie-umwelt.at	56
Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt	57
LÄRMSCHUTZPROGRAMM	63
LUFTGÜTEMESSUNG	64
UVP-VERFAHREN 3. PISTE	65
GEKURVTER ANFLUG – CURVED APPROACH	66

GLOSSAR	67
KARTENTEIL	74
FLUGVERKEHRSREGELN 2012 – TEXT	75
FLUGVERKEHRSREGELN 2012 – BEILAGEN	81
FLUGVERKEHRSREGELN 2012 – ANNEX	94
KARTEN: NACHTFLUGREGELUNG, LÄRMZONEN	97
LÄRMZONEN	98
LÄRMZONEN – INHALTSVERZEICHNIS	98
ERKLÄRUNG ZU DEN DIFFERENZLÄRMKARTEN	98
TABELLENBAND	105
MESSSTELLENPOSITIONIERUNG	106
MESSPLÄNE	110
FLUGLÄRMZONEN	112
BEVÖLKERUNGSDATEN ZU DEN JEWEILIGEN LÄRMZONEN	112
PISTEN- UND SID-BELEGUNG	117

Vorwort

Das Dialogforum arbeitet seit acht Jahren an der Umsetzung der Vereinbarungen des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und an den neu hinzugekommenen Beschlüssen aus dem Dialogforum. Wichtig ist neben der Überwachung der Einhaltung der Vereinbarungen die laufende Verhandlung weiterer Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen.

Viele Entwicklungen der letzten Jahre waren nicht, oder nur sehr unscharf, vorherzusehen. Die Prognosen für die Flugverkehrsentwicklung im Jahr 2012 haben sich aber im Wesentlichen bestätigt. Obwohl noch niemals zuvor so viele Menschen am Flughafen Wien gestartet und gelandet sind, hat es 2012 erneut einen Rückgang bei der Zahl der Starts und Landungen gegeben. Der Trend zu etwas größeren Luftfahrzeugen sowie zu einer höheren Auslastung der angebotenen Sitzplatzkapazitäten hat sich damit 2012 fortgesetzt, für 2013 wird eine ähnliche Entwicklung vorhergesagt.

Damit lag im Berichtsjahr 2012 die Zahl der Flugbewegungen knapp unter dem Niveau des Jahres 2007, was noch Mitte 2008 in einer Mittelfristprognose niemand vorhergesehen hatte. Niemand hatte bei der Unterzeichnung des Mediationsvertrags 2005 auch damit gerechnet, dass erst im Sommer 2012 der Bescheid der ersten Instanz im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP) zur von der Flughafen Wien AG (FWAG) eingereichten 3. Piste veröffentlicht werden wird. Dass damit zum Jahresende 2012 noch immer kein letztinstanzlicher Bescheid, der über die Umweltverträglichkeit der geplanten 3. Piste letztendlich befindet, vorliegt, war ebenfalls nicht vorhersehbar. Inwieweit der Umweltsenat als höchste Instanz in Sachen Umweltverträglichkeit im letzten Jahr seiner Existenz – der Umweltsenat wird 2014 von den neuen Landesverwaltungsgerichtshöfen abgelöst – noch einen Bescheid herausbringen wird, bleibt ebenfalls abzuwarten, wird doch davon auch die zukünftige Arbeit im Dialogforum wahrscheinlich beeinflusst.

Im Jahr 2012 sind als Meilensteine besonders die Veröffentlichung des erstinstanzlichen Bescheids und dessen detaillierte Behandlung im Dialogforum während der Ferienmonate hervorzuheben:

- Insgesamt haben alle Mitglieder des Dialogforums in der Hauptferienzeit sehr viele Arbeitsstunden aufgewendet, um den Bescheid im Detail zu analysieren und ihre Schlussfolgerungen zu ziehen. Hervorgehoben werden muss hier, dass die VertreterInnen der ARGE gegen Fluglärm diese Arbeitsstunden unentgeltlich geleistet haben, in dem sie viele Freizeitstunden und Urlaubstage geopfert haben, wofür diesen Personen besonderer Dank gebührt.
- Noch im ersten Halbjahr konnten sich die Mitglieder des Dialogforums mit der Flughafen Wien AG auf einen Vorfinanzierungsrahmen für das 2-Pisten-Lärmschutzprogramm, das vom Umweltfonds finanziert wird, in der Höhe von 14,5 Mio. Euro einigen. Damit sind die Projektmittel auf mehrere Jahre gebunden. Damit konnte sichergestellt werden, dass das 2-Pisten-Lärmschutzprogramm in vollem Umfang umgesetzt, alle Anspruchsberechtigten gleich behandelt, das hohe Schutzniveau der Lärmschutzmaßnahmen gehalten und die vollständige Umsetzung des Programms im Jahr 2013 wie geplant erfolgen kann.
- Insgesamt sind von der UVP-Behörde erster Instanz dreiundzwanzig Berufungen gegen den Bescheid zur geplanten 3. Piste an den Umweltsenat übermittelt worden. Eine Berufung davon stammt von der Stadt Wien, alle anderen Dialogforumsmitglieder haben letztendlich nach reiflicher Überlegung auf eine Berufung verzichtet, weil sie davon ausgehen, dass sie im Dialogforum bessere und weitreichendere Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen durchsetzen können als auf dem Weg der Berufung.

- Letztlich waren es unterschiedliche Rechtsauffassungen in einigen Punkten des Bescheids, die zu einer unterschiedlichen Interpretation der Bescheidinhalte und zu unterschiedlichen Reaktionen geführt haben. Mit diesem Faktum werden wir im Dialogforum in Zukunft umzugehen haben. Anzumerken ist hier allerdings, dass das Dialogforum ein Gremium ist, das genau für die Behandlung von Konflikten, in denen unterschiedliche Meinungen und Interessen aufeinanderprallen, geschaffen worden ist.
- Wichtig wird sein, wie vereinbart, die Behandlung der Berufungen durch den Umweltsenat gemeinsam genau zu verfolgen, damit allfällige Adaptierungen des Bescheids erster Instanz nicht die Einhaltung und Umsetzung von Vereinbarungen aus dem Mediationsvertrag und aus dem Dialogforum erschweren, oder unmöglich machen.

Für den vorliegenden Evaluierungsbericht 2012 sind nach den erstmals im Bericht für das Jahr 2011 umgesetzten Adaptierungen keine weiteren strukturellen und technischen Veränderungen vorgenommen worden. Damit konnte die Vergleichbarkeit mit den früheren Berichten sichergestellt werden. Die Berichtsinhalte wurden um die Themen „Evaluierung Lärmgebühren“ sowie „Evaluierung der Auswirkungen der ständigen Stationierung des Hubschraubers des BMI am Flughafen Wien“ ergänzt.

Unverändert wurden für das Berichtsjahr 2012 eine Lang- und eine Kurzfassung des Evaluierungsberichts hergestellt und beide Publikationen auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) als Downloads im PDF-Format für eine breite Öffentlichkeit als Information zur Verfügung gestellt.

Als Obmann und Geschäftsführer des Verein Dialogforum Flughafen Wien gilt unser Dank heuer erneut den Personen, die sich an der Berichterstellung wieder weit

über das übliche Maß hinaus beteiligt haben. Großer Dank gilt den ExpertInnen, die die Daten und Fakten beigesteuert haben und ein besonderes „Dankeschön“ gebührt wieder den Mitgliedern der ARGE gegen Fluglärm, der Länder sowie den BürgermeisterInnen und GemeindevertreterInnen, die sich im Rahmen der Überprüfung der Daten und Fakten sowie der Aussagen des Evaluierungsberichts aktiv eingebracht haben.

Die im Evaluierungsbericht 2012 dargestellten Ergebnisse zeigen erneut, wie wichtig es ist, im Dialogforum permanent am Interessensausgleich zwischen Wirtschaft und Bevölkerung zu arbeiten, damit der soziale Friede, Wohlstand sowie Lebens- und Umweltqualität in den Gemeinden der Flughafenregion Wien so gut wie möglich erhalten werden kann. Der Interessensausgleich in der Flughafenregion muss sicherstellen, dass trotz der Nutzung der sich bietenden ökonomischen Entwicklungschancen nicht auf die Menschen und ihre berechtigten Forderungen nach Lebens- und Umweltqualität sowie auf die sozialen Aspekte der Regionalentwicklung vergessen wird.

Unverzichtbar wird sein, trotz der unterschiedlichen Interessenslagen permanent an der Vertrauensbasis im Dialogforum weiter zu arbeiten und die Zukunft gemeinsam zu gestalten. Als Obmann und Geschäftsführer des Dialogforums sind wir optimistisch, dass dies – den guten Willen aller Mitglieder vorausgesetzt – auch in den kommenden Jahren gelingen kann. Fairness, Offenheit, Transparenz und ein wertschätzender Umgang auch und gerade bei der Diskussion unterschiedlicher Positionen und Interessen sind unverzichtbare Voraussetzungen für die Suche nach konsensualen Lösungen.

Damit in Zukunft im Dialogforum auch weiterhin vereinbarte Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen erfolgreich umgesetzt und gemeinsam neue Maßnahmen, hinter denen alle stehen können, zum Wohl der vom Flugverkehr betroffenen Anrainer aus Wien, Nie-

derösterreich und dem Burgenland entwickelt werden können, wird der permanenten Arbeit an der Vertrauensbasis eine große Bedeutung zukommen.

Juni 2013



Gerhard Frauenberger

Obmann des Verein Dialogforum Flughafen Wien
Vizebürgermeister der Stadt Schwechat

Als Obmann des Dialogforums erreichen Sie mich jederzeit per E-Mail unter office@dialogforum.at bzw. über den Kontakt auf der Website des Dialogforums, oder nach telefonischer Vereinbarung (70108-290) auch im Rathaus Schwechat, Zimmer 102 bzw. per E-Mail auch unter g.frauenberger@schwechat.gv.at.

Dipl. Ing. Wolfgang Hesina

Geschäftsführer des Verein Dialogforum Flughafen Wien

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

Dialogforum Flughafen Wien

Vereinsarbeit 2012

Organisation und Inhalte der Vereinsarbeit

Im Berichtsjahr 2012 organisierte der Verein Dialogforum Flughafen Wien insgesamt acht Arbeitskreise, vier Arbeitsgruppen, fünf Bezirkskonferenzen, die Sitzungen des erweiterten Vorstands (Dialogforum) und der Prozesssteuerungsgruppe. Die von der Stadt Wien organisierte Stadtkonferenz Wien wurde seitens der Vertreter Wiens nicht einberufen.

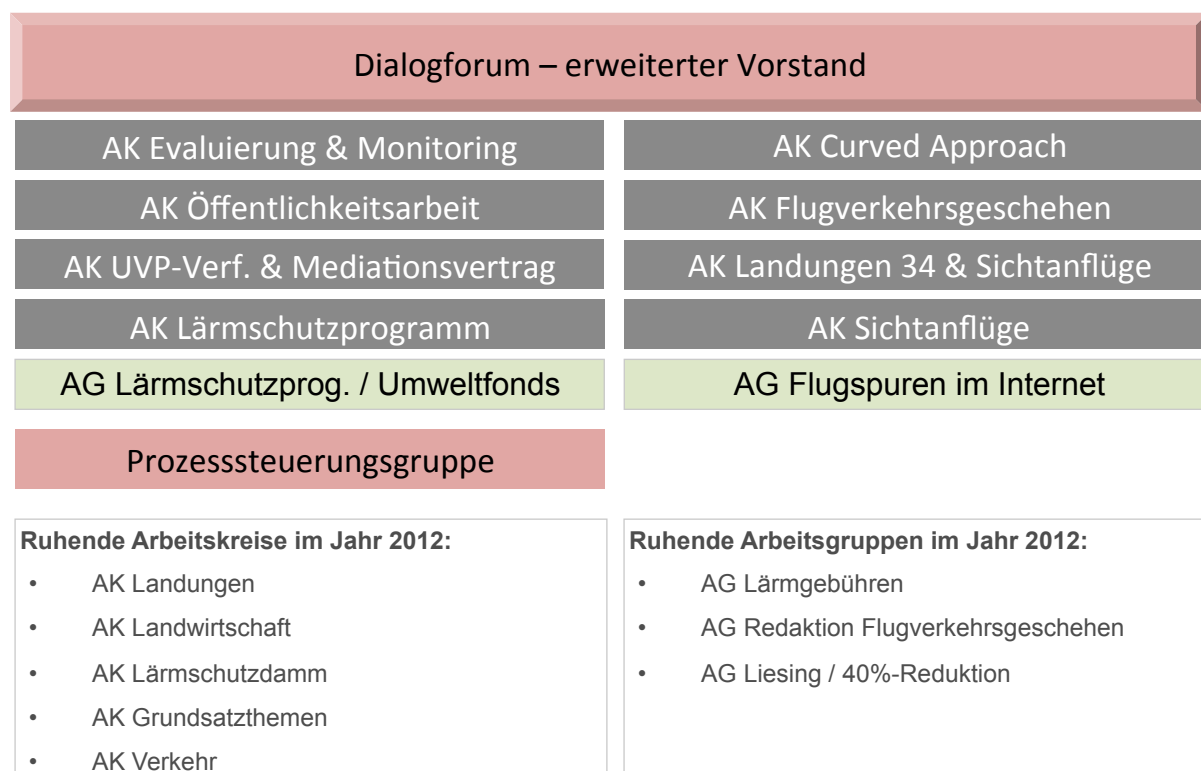
Die Auseinandersetzung mit den Inhalten des UVP-Bescheids der ersten Instanz zur geplanten 3. Piste machte es im Jahr 2012 erforderlich, während der Sommermonate insgesamt drei Sitzungen des Arbeitskreises UVP-Verfahren & Mediationsvertrag und eine Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums durchzuführen, sodass – wie schon 2011 – die Ferienmonate nicht sitzungsfrei gehalten werden konnten.

ARBEITSKREISE:

Die Arbeitskreise sind das inhaltliche Rückgrat der Prozesssteuerung zur Organisation des Verhandlungs-, Kommunikations- und Umsetzungsprozesses von Maßnahmen und Vereinbarungen, um die Fluglärmbelastung so gering wie möglich zu halten.

Die Auswahl der Themen der Arbeitskreise erfolgt durch die Parteien des Dialogforums im Konsens. Arbeitskreise können jederzeit aufgelassen und zusammengelegt, oder aber auch stillgelegt werden, wenn sie ihre Themen abgearbeitet haben. Damit kann das Dialogforum den in den Vereinsstatuten verankerten Auftrag erfüllen, alle Themen zu behandeln, die im Zusammenhang mit dem Flugverkehrsgeschehen stehen und die von Interesse für die Mitglieder sind. Da dieses Interesse ausgehend von den Entwicklungen im Flugverkehr einer Veränderungsdynamik unterliegt, liegt es

ABBILDUNG 1: ARBEITSKREISE UND -GRUPPEN IM BERICHTSJAH 2012



Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien (2013)

in der Natur der Sache, dass bei Bedarf jederzeit auch neue Arbeitskreise eröffnet bzw. bestehende um neue Themen erweitert werden können.

Im Dialogforum wurden im Jahr 2012 Sitzungen von acht unterschiedlichen Arbeitskreisen abgehalten. Der Arbeitskreis Evaluierung & Monitoring konzentrierte sich nach wie vor auf die Überwachungsfunktion des Dialogforums im Zusammenhang mit der Einhaltung der Vereinbarungen und die Erstellung des Evaluierungsberichts. Im Arbeitskreis Flugverkehrsgeschehen wurden Themen behandelt, die für die Steuerung der Luftfahrzeuge von Bedeutung sind, im AK Öffentlichkeitsarbeit war die laufende Presse & Medienarbeit zentrales Thema. Der Arbeitskreis UVP-Verfahren & Mediationsvertrag behandelte das Thema Berufung / Nicht-Berufung im Zusammenhang mit der eingereichten 3. Piste und wird auch in der Beobachtung der Berufungsphase vor dem Umweltsenat eine zentrale Rolle spielen. In den Arbeitskreisen Lärmschutzprogramm, Sichtanflüge, Curved Approach und Landungen 34 & Sichtanflüge konzentrierte sich die Arbeit auf die namengebenden Themen.

Die meisten Arbeitskreise haben zwei oder mehrmals getagt. Nicht einberufen wurden im Jahr 2012 die Arbeitskreise Verkehr, Landungen, Landwirtschaft, Lärmschutzdamm und Grundsatzthemen. Der Arbeitskreis Sichtanflüge wurde zur Jahresmitte mit dem AK Landungen 34 zusammengelegt, um effizient an einer gemeinsamen Lösung beider Themen arbeiten zu können (vgl. Abbildung 1).

ARBEITSGRUPPEN:

Im Jahr 2012 gab es zwei aktive Arbeitsgruppen. Die Arbeitsgruppe „Lärmschutzprogramm – Umweltfonds“, in der die Sozial-, Problem- und Härtefälle des 2-Pisten-Lärmschutzprogramms behandelt wurden, hat mit Juni 2012 ihre Aufgabe erfüllt und wurde im 2. Halbjahr nicht mehr einberufen. Die Arbeitsgruppe

„Flugspuren im Internet“ hat einmal getagt und konnte die Website www.flugspuren.at weiter entwickeln.

Insgesamt drei Arbeitsgruppen wurden 2012 nicht einberufen (vgl. Abbildung 1).

SITZUNGEN DES ERWEITERTEN VORSTANDS – DIALOGFORUMSSITZUNGEN:

Der erweiterte Vorstand ist das Leitungs- und Beschlussorgan des Dialogforums und setzt sich aus Vertretern der Verfahrensparteien des Mediationsverfahrens Flughafen Wien zusammen. Die Dialogforumssitzungen des erweiterten Vorstands wurden im Jahr 2012 jeweils ein Mal pro Quartal einberufen. In den Dialogforumssitzungen wird aufgrund der Zusammensetzung des erweiterten Vorstands sichergestellt, dass alle Parteien, die von zu beschließenden Veränderungen bzw. Lösungen betroffen sind, auch gehört werden.

GENERALVERSAMMLUNG:

Die Generalversammlung des Dialogforums tagt im Normalfall alle drei Jahre. Die Zusammensetzung ist ident mit dem erweiterten Vorstand des Dialogforums.

Zum Jahresende 2011 hat die 3. Generalversammlung des Dialogforums stattgefunden. Der Vorstand einschließlich des Obmanns wurde bestätigt und ein neuer von insgesamt zwei Rechnungsprüfern im Konsens bestellt.

PROZESSSTEUERUNGSGRUPPE:

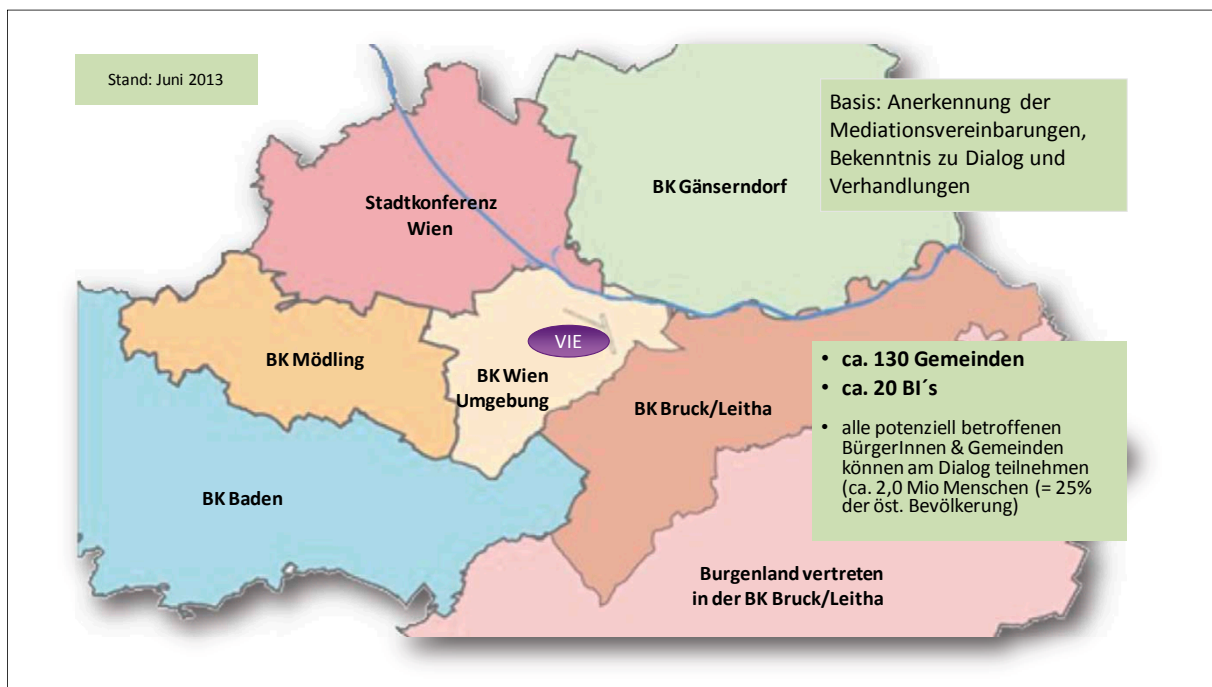
Im Rahmen der Schwechater Klausur wurde 2011 beschlossen, zur Behandlung der besonders schwierigen Themen und zur Unterstützung der Prozessleitung eine Prozesssteuerungsgruppe zu eröffnen. In dieser Prozesssteuerungsgruppe werden wichtige Prozesse und Beschlüsse vorbereitet, die dann vom erweiterten Vorstand des Dialogforums oder in den Arbeitskreisen/Arbeitsgruppen verhandelt und nach Möglichkeit im Konsens beschlossen werden.

BEZIRKSKONFERENZEN / STADTKONFERENZ WIEN:

Die Bezirkskonferenzen und die Stadtkonferenz Wien sind die regionale Schnittstelle zu rund 130 Gemeinden und rund 2,0 Mio. Menschen in der Flughafenregion Wien. Hier werden die Diskussionen um die Optimierung der An- und Abflugrouten im vorhandenen 2-Pisten-System geführt und laufend über die Arbeit in den Arbeitskreisen und -gruppen sowie im Dialogforum berichtet.

Die Bezirkskonferenzen umfassen gemeinsam mit der Stadtkonferenz Wien weite Teile des Großraums Wien und decken Regionen aus insgesamt drei Bundesländern ab (vgl. Abbildung 2). Damit kann das Dialogforum eine Plattform bieten, die sicherstellt, dass sich alle vom Flugverkehrsgeschehen betroffenen Gemeinden sowie die Bürgerinnen und Bürger der Region in die Diskussionen einbringen können.

ABBILDUNG 2: BEZIRKSKONFERENZEN UND STADTKONFERENZ WIEN IM BERICHTSJAHR 2012

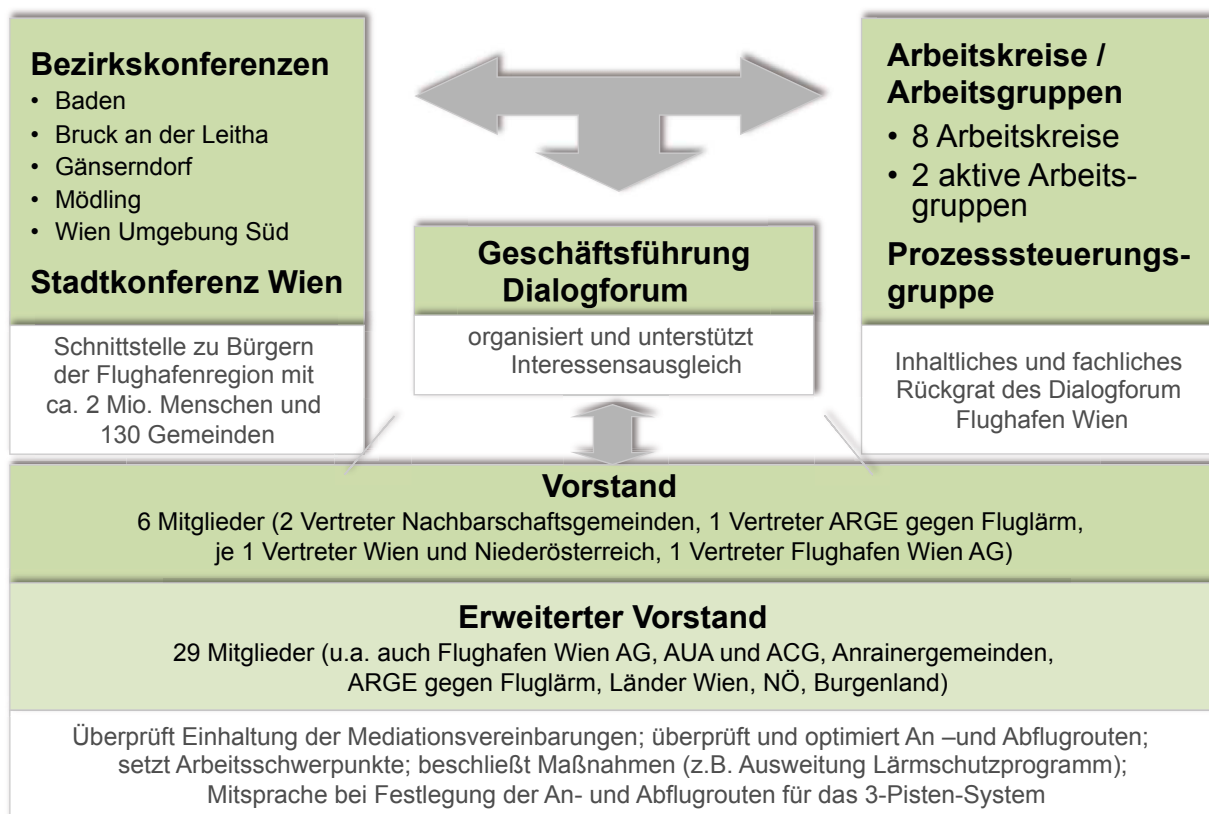


Anmerkung: In der Bezirkskonferenz Gänserndorf arbeiten auch Gemeinden des Bezirks Mistelbach mit, in der Bezirkskonferenz Bruck an der Leitha sind auch einige Gemeinden aus dem nördlichen Burgenland vertreten.

Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien (2013)

Abbildung 3 gibt einen Überblick über die Organisationsstruktur und Arbeitsweise des Dialogforums.

ABBILDUNG 3: ORGANISATIONSSTRUKTUR UND ORGANE DES DIALOGFORUMS



Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien (2013)

Berichtsjahr 2012 – Zahlen und Fakten

Die bisher in der Geschichte des Dialogforums höchste Arbeitsintensität lässt sich im Berichtsjahr 2012 wie

alljährlich durch Kennzahlen zur Charakterisierung der Hauptsitzungsaktivitäten (vgl. Tabelle 1) dokumentieren.

TABELLE 1: SITZUNGEN DES VEREIN DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN 2012

Sitzungstyp	Zahl	Sitzungs- stunden	Teilnehmer	Arbeits- stunden
Bezirkskonferenz	10	41	138	414
Stadtkonferenz Wien	0	0	0	0
<i>Arbeitsausschusssitzungen / Sondersitzungen</i>	11	39	148	592
Arbeitskreissitzungen	31	124	566	2.264
<i>Arbeitsgruppensitzungen / Sondersitzungen</i>	5	13	63	158
Dialogforumssitzungen	4	18	152	608
Berichtsjahr 2012 gesamt	61	235	1.067	4.036

Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien (2013)

Im Dialogforum wurden im Jahr 2012

- 61 größere Sitzungen (2011: 48; 2010: 46; 2009: 50; 2008: 55) abgehalten, wobei
- die geschätzte (reine) Sitzungsdauer (ohne An- und Abfahrtszeiten und den oft langen „Gesprächen danach“) rund 235 Stunden betrug,
- rund 1.000 TeilnehmerInnen zu den 61 Sitzungen gekommen sind und diese schlussendlich über 4.000 Arbeitsstunden geleistet haben.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der sprunghafte Anstieg an größeren Sitzungen im Jahr 2012 primär durch zwei Faktoren ausgelöst worden:

- Erstens war es erforderlich, den UVP-Bescheid erster Instanz zur geplanten 3. Piste am Flughafen Wien innerhalb der Berufungsfrist, die am 24. August 2012 ausgelaufen ist, einer genauen Prüfung zu unterziehen. Dies machte alleine drei Arbeitskreissitzungen und eine Sitzung des erweiterten Vorstands im Juli und August erforderlich, unabhängig von mehreren kleineren Gesprächsrunden zur Klärung von Detailfragen und Vorbereitung der Arbeitskreissitzungen.
- Zweitens haben die intensiven Verhandlungen zu den Themen Landungen 34 und Sichtanflüge mehrere Sitzungen erforderlich gemacht. Auch hier musste in einigen kleineren Gesprächsrunden die Basis für die Behandlung der Thematik durch alle Betroffenen inhaltlich vorbereitet werden.

Unabhängig davon wurden auch im Jahr 2012 die Arbeitskreissitzungen und die Bezirkskonferenzen durch eine größere Anzahl an kleineren Sitzungen intensiver vorbereitet.

Der große Dank gilt an dieser Stelle vor allem den Bürgerinnen und Bürgern, die sehr viele der hier dargestellten Arbeitsstunden in ihrer Freizeit und unentgeltlich

geleistet haben, weil sie bereit waren, sich konstruktiv in den Diskussionsprozess einzubringen und nach gemeinsamen Lösungen im Sinne des Interessenausgleichs zu suchen.

Inhaltliche Arbeit im Überblick

2012 – JAHR DER GRÖSSTEN ARBEITSINTENSITÄT UND DIFFERENZierter ARBEITSSCHWERPUNKTE

Das Jahr 2012 war – wie schon erwähnt – mit insgesamt 61 größeren Sitzungen (einschließlich der elf Sondersitzungen) das bisher arbeitsintensivste in der Geschichte des Dialogforums. Die inhaltliche Diskussion im Dialogforum wurde vor allem durch die intensiven Verhandlungen zu den Themen Landungen 34, Sichtanflüge sowie zu Flugroutenweiterentwicklungen dominiert.

Das 2-Pisten-Lärmschutzprogramm und die Behandlung der Sozial-, Härte und Sonderfälle sowie Fragen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr im Bereich Liesing bildeten weitere inhaltliche Schwerpunkte. Im Arbeitskreise „Curved Approach“, der Ende 2011 seine Arbeit aufgenommen hat, wurden im Bereich der Piste 16 begonnen, die Vor- und Nachteile eines instrumenten-gestützten gekurvten Anflugs zu analysieren. Im Arbeitskreis Evaluierung wurde eine überarbeitete Version der Langfassung des Evaluierungsberichts beschlossen und umgesetzt und die Kurzfassung zu einem immer noch kurzen aber sehr stark daten- und faktenorientierten Bericht ausgebaut.

Ab dem Sommer bildete das Thema Berufung / Nicht-Berufung im Rahmen des UVP-Verfahrens zur geplanten 3. Piste für den Flughafen Wien einen zusätzlichen inhaltlichen Arbeitsschwerpunkt. Wie alljährlich gab es auch ein intensives Monitoring der Entwicklung des Flugverkehrs. Hier ist positiv festzuhalten, dass die Nachtflugregelung erfolgreich umgesetzt werden kann. Der Rückstand aus den Vorjahren konnte bis zum Jahresende 2012 nicht nur aufgeholt werden, es konnte sogar ein „Polster“ von 144 Flugbewegungen für kommende Jahre

geschaffen werden, sodass gesagt werden kann, dass seit dem Start der Umsetzung der Nachtflugregelung im Jahr 2007 bis einschließlich 2012 der Zielwert von maximal 4.700 Starts und Landungen in einem Kalenderjahr (einschließlich aller Ausnahmen) innerhalb dieser Zeitperiode eingehalten, ja sogar leicht unterschritten werden konnte.

2012 – DAS JAHR DES ERSTINSTANZLICHEN UVP-BESCHEIDS

Erstmals konnte 2012 die übliche Sommerpause im Juli und August nicht eingehalten werden, da der UVP-Bescheid erster Instanz knapp vor Beginn der Ediktsperrung Anfang Juli veröffentlicht wurde. Damit war der gesamte Sommer von intensiven Diskussionen geprägt, die letztlich dazu geführt haben, dass mit Ausnahme der Stadt Wien kein Mitglied des Dialogforums gegen den UVP-Bescheid erster Instanz berufen hat. Die NÖ-Anrainergemeinden und die Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm haben sich nach reiflicher Überlegung und Überprüfung der Inhalte des Bescheids dazu entschlossen nicht zu berufen, da der Bescheid gezeigt hat, dass seitens der UVP-Behörde ausgehend von der gesetzlichen Situation nur Mindeststandards in Bezug auf die Umweltverträglichkeit festgeschrieben werden können.

Dies hat klar gezeigt, dass das Schutzniveau, das die Bürgerinitiativen und Anrainergemeinden durch die Maßnahmen aus dem Mediationsvertrag und den Verhandlungen im Dialogforum vereinbaren konnten, deutlich besser ist und es deshalb sehr wichtig ist, dieses Schutzniveau und die dazu vereinbarten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen abzusichern. Hinzu kam, dass die Dialogforummitglieder, die nicht berufen haben, davon ausgehen, dass sie auf dem Verhandlungsweg mit der Flugverkehrswirtschaft im Dialogforum ihre Forderungen besser und umfassender durchsetzen können, als im Behördenverfahren auch vor dem Umweltsenat.

Trotzdem ist davon auszugehen, dass es noch Jahre dauern könnte, bis eine 3. Piste, so die Umweltverträglichkeit vor dem Hintergrund der 23 Berufungen auch von der höchsten Instanz bestätigt wird, auch tatsächlich gebaut wird. Die Vorstände der Flughafen Wien AG werden auf Basis eines Baubeschlusses nur dann die 3. Piste tatsächlich bauen, wenn es die Flugverkehrsentwicklung absolut notwendig macht und die langfristigen Konjunkturprognosen eine dynamische wirtschaftliche Weiterentwicklung vorhersagen.

Im Jahr 2012 hat sich aus der Diskussion des erstinstanzlichen Bescheids deutlicher denn je auch gezeigt, dass das Dialogforum mit den Flugverkehrsbelastungen eines zunehmend überlasteten 2-Pisten-Systems verantwortungsbewusst umgehen und Maßnahmen diskutieren muss, wie auch im vorhandenen 2-Pisten-System so umweltschonend wie möglich agiert werden kann.

KNOW-HOW DES DIALOGFORUMS GEFRAGT

Häufiger als in den vergangenen Jahren waren auch die Anfragen zu den Aktivitäten des Dialogforums. Ende Februar 2012 konnte der Geschäftsführer des Dialogforums in einer mehrstündigen Diskussion mit VertreterInnen von Bürgerinitiativen und PolitikerInnen aus Berlin-Brandenburg und Potsdam, die Arbeit des Verein Dialogforum Flughafen Wien erläutern. Von besonderem Interesse waren dabei die Vor- und Nachteile von unterschiedlichen Mitgliedern, die sich dem Diskussions- und Verhandlungsprozess im Dialogforum stellen, gegenüber denjenigen Gruppierungen, die sich auf das Behördenverfahren (UVP-Verfahren zur geplanten 3. Piste) verlassen. Ähnliche Diskussionsschwerpunkte waren auch im Herbst bei der Tagung der Airport-Region-Conference (ARC) in Wien feststellbar und auch viele Anfragen und Besuche von österreichischen Gruppierungen betrafen dieses Schwerpunktthema. Im Rahmen einer Podiumsdiskussion, die im Spätherbst von ÖBB und PRVA zum Thema „Infrastruktur – Kommunikation und Bürgerbeteiligung“ veranstaltet

wurde, war erneut die Gestaltung des Diskussions- und Verhandlungsprozesses im Verein Dialogforum Flughafen Wien ein wichtiger Diskussionsinput zu dem es zahlreiche Wortmeldungen gab. Von besonderem Interesse war bei vielen Anfragen und Veranstaltungen auch immer wieder der Vergleich der Flughafenregion Wien mit deutschen Flughafenregionen und der dort praktizierten deutlich geringeren Einbindung von Bürgerinitiativen und Anrainergemeinden.

STÄRKSTE BISHERIGE PRÄSENZ DES DIALOGFORUMS IN DEN MEDIEN

Nicht unerwähnt bleiben darf, dass heuer so oft wie noch nie in Artikeln der Printmedien, im Radio und im Fernsehen das Dialogforum und seine Arbeit angesprochen wurde und auch mit einer Ausgabe von Dialog_ konkret zum Thema UVP-Bescheid und Berufungsphase sehr viele Haushalte in den niederösterreichischen Anrainergemeinden erreicht werden konnten. Zehn Ausgaben von Dialog_aktuell trugen ebenfalls dazu bei, die Arbeit im Dialogforum einer breiteren Öffentlichkeit näher zu bringen.

LUFTVERKEHR-LÄRMIMMISSIONSSCHUTZ- VERORDNUNG (LULÄRMIV) VERÖFFENTLICHT

Im Spätherbst 2012 wurde auch die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) von den zuständigen Ministerien veröffentlicht. Die dort festgelegten Schwellenwerte für den Flugverkehr, ab denen seitens der Flughafenbetriebsgesellschaften auf deren Kosten Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich sind, garantieren gegenüber den bisherigen Bestimmungen einen besseren Schutz der Bevölkerung vor den Fluglärmbelastungen, das Schutzniveau erreicht allerdings nach wie vor nicht das Schutzniveau der Maßnahmen aus dem Mediationsvertrag und dem Dialogforum. Für die Mitglieder des Dialogforums ist die LuLärmIV ein weiteres Indiz dafür, dass der Weg des Dialogs und der Verhandlungen der richtige ist, zumal davon auszugehen ist, dass die LuLärmIV auch vom

Umweltsenat für die Behandlung der insgesamt 23 Berufungen gegen den UVP-Bescheid erster Instanz als Maßstab für die Beurteilung der Flugverkehrsbelastungen der geplanten 3. Piste sowie zur Dimensionierung von Lärmschutzauflagen herangezogen werden wird.

STÄRKUNG DER VERTRAUENSBASIS ALS WICHTIGES ZIEL

Die unterschiedliche Vorgangsweise der Dialogforumsmitglieder im Umgang mit dem UVP-Bescheid hat die Vertrauensbasis belastet und dieses Thema wird im Jahr 2013 aufgearbeitet werden. Ein erster Schritt zur Erhöhung des wechselseitigen Vertrauens wurde schon 2012 gesetzt, indem alle Mitglieder in diversen Sitzungen gegen Jahresende immer wieder betont haben, konstruktiv im Dialogforum weiterarbeiten zu wollen. Das Jahr 2013 wird zeigen, wie sich die Vertrauensbasis wieder festigen bzw. stärken lässt, gilt es doch zahlreiche Vereinbarungen zum Schutz der Bevölkerung vor den Flugverkehrsbelastungen umzusetzen und einen möglichst großen Beitrag zu leisten, damit – auch wenn niemand zaubern kann – auch im Jahr 2013 das Belastungsniveau trotz der weiterhin steigenden Passagierzahlen so gering wie möglich gehalten werden kann.

1. QUARTAL 2012

Insgesamt haben im 1. Quartal sechzehn größere Sitzungen (ohne Sondersitzungen) stattgefunden (acht Arbeitskreis- und zwei Arbeitsgruppensitzungen, eine Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums sowie fünf Bezirkskonferenzen).

Begonnen wurde auch mit der Intensivierung des Wissenstransfers für die Mitglieder des Dialogforums. Im Rahmen der ersten Aviation-Know-How-Veranstaltung wurde der zu diesem Zeitpunkt noch nicht eröffnete Terminal Check-In-3 und der Tower besichtigt, um einmal etwas genauer hinter die Kulissen dieser beiden wichtigen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens Wien zu blicken.

Die Arbeitsschwerpunkte lagen neben der Abwicklung der zahlreichen Sitzungen vor allem bei der Erstellung der Rohfassung des Evaluierungsberichts für das Jahr 2011 und den Arbeiten am Protokollarchiv im Memberbereich der Website des Dialogforums. Im Arbeitskreis Evaluierung wurde die Straffung der Langfassung des Evaluierungsberichts, die Erweiterung der Kurzfassung zu einer kurzen und kompakten Dokumentation der Evaluierungsergebnisse sowie eine vereinfachte technische Herstellung des Evaluierungsberichtes beschlossen und umgesetzt. Thematisch war die Arbeit auf die Diskussionen zu den Themen „gekurvter Anflug Piste 16“, „Landungen 34 & Sichtanflüge“, Liesing und die Umsetzung des 2-Pisten-Lärmschutzprogramms fokussiert. Auch die erste Runde der Bezirkskonferenzen wurde im ersten Quartal umgesetzt, wobei sich die Diskussionen zur Abwicklung des Flugverkehrs auf die Bezirkskonferenzen Wien-Umgebung Süd (Thema „Entlastung Velm“) sowie auf die BK Bruck/Leitha („Landungen 34 & Sichtanflüge“) konzentrierten. Intensive Vorbereitungsarbeiten betrafen auch mehrere Präsentationen (u.a. Berlin-Brandenburg, Besuch Flughafen Budapest) sowie die Teilnahme einiger Dialogforumsmitglieder an der ORF-Sendung „Bürgeranwalt“.

2. QUARTAL 2012

Im 2. Quartal wies der Sitzungskalender des Dialogforums mit insgesamt zwölf Sitzungen (ohne Sondersitzungen) eine etwas geringere Sitzungsdichte wie im 1. Quartal auf. Neben neun Arbeitskreis- und einer Arbeitsgruppensitzung sowie einer Sitzung des erweiterten Vorstands fand auch eine Sitzung der Prozesssteuerungsgruppe statt.

Arbeitsschwerpunkte im 2. Quartal waren vor allem die Umsetzung des Evaluierungsberichts 2011 sowie dessen Beschluss und Veröffentlichung mittels Pressesaussendung. Die Arbeiten am Protokollarchiv wurden fortgesetzt, auch die Diskussionen zu den Themen „Landungen 34 & Sichtanflüge“, gekurvter Anflug und

2-Pisten-Lärmschutzprogramm wurden fortgesetzt. Im Dialogforum wurde beschlossen, die von Bürgerinitiativen außerhalb des Dialogforums gestellten Forderungen zu prüfen, Bodenlärmmessungen im Siedlungsgebiet Schwadorf / Rauchenwarth durch die dortige Bürgerinitiative zu ermöglichen und das Thema „Lärmschutzdämme“ erst nach Vorliegen eines letztinstanzlichen Bescheids wieder aufzugreifen. Beschlossen wurde auch, die Arbeitsgruppe Lärmschutzprogramm – Umweltfonds, die die Sozial-, Sonder- und Härtefälle behandelt hat, aufgrund des vor der fertigen Umsetzung stehenden 2-Pisten-Lärmschutzprogramms nicht mehr einzuberufen.

Auch die Rückbindungsrunde zum IFF-Begleitforschungsbericht hat im 2. Quartal stattgefunden, wobei vor allem die Themen Machtassymetrie Ökonomie – Ökologie, die Rolle der Experten im Dialogforum, das Thema der naturgegebenen unauflöslichen Grundwidersprüche sowie die Situation des Dialogforums in der unerwartet langen „Zwischenzeit“, die seit der Unterzeichnung des Mediationsvertrags durch das lange und noch immer nicht abgeschlossene Warten auf den UVP-Bescheid für die von der FWAG eingereichten 3. Piste entstanden Gegenstand der Diskussionen waren. Weiters hatten die Dialogforumsmitglieder die Möglichkeit, in einem Treffen mit dem österreichischen Rapporteur des Themas „EU-Flugbeschränkungsverordnung“ bei der Europäischen Union zu diskutieren und ihre Sorgen und Wünsche zu äußern.

Ende des Quartals zeichnete sich ab, dass der erstinstanzliche Bescheid im Rahmen des UVP-Verfahrens zur eingereichten 3. Piste für den Flughafen Wien doch noch vor der Ediktsperr Mitte Juli 2012 veröffentlicht werden könnte. Dementsprechend wurden die organisatorischen Weichen gestellt, um das wichtige Thema „Berufung / Nicht-Berufung“ in insgesamt vier Sitzungen in den Monaten Juli und August im Detail behandeln zu können.

3. QUARTAL 2012

Im 3. Quartal haben insgesamt fünf Sitzungen (ohne Sondersitzungen) stattgefunden, vier davon in den Monaten Juli und August. Abgesehen von den drei Sitzungen des Arbeitskreises UVE/UVP hat auch der erweiterte Vorstand des Dialogforums getagt und eine Arbeitskreissitzung Lärmschutzprogramm stattgefunden.

Auslöser der Sommerarbeit war, dass am 13. Juli 2012 der erstinstanzliche Bescheid der UVP-Behörde zur eingereichten Parallelpiste 11R/29L („3.Piste“) noch vor der Ediktsperrung, die alljährlich am 15. Juli in Kraft tritt, per Edikt veröffentlicht und das Ende der Berufungsfrist gemäß den gesetzlichen Grundlagen mit 24. August 2012 festgelegt worden war.

Das Dialogforum hatte vorsorglich schon im Juni 2012 drei Sitzungen des Arbeitskreises UVP-Verfahren & Mediationsvertrag vereinbart, die mit der Veröffentlichung des Bescheids umgesetzt werden mussten. Als Abschluss der Diskussionen war auch schon knapp vor Ende der Berufungsfrist eine Sitzung des erweiterten Vorstandes anberaumt worden. Die Sitzungen wurden wie vereinbart dazu verwendet, die Inhalte des UVP-Bescheids genau zu prüfen. Konform mit dem einstimmig gefassten Beschluss, wurde den Mitgliedern damit die Möglichkeit geboten, wechselseitig offen und transparent über die Inhalte des Bescheids und die daraus abzuleitenden nächsten Schritte zu diskutieren. Ziel war dabei nach Möglichkeit eine gemeinsame Vorgangsweise zu erarbeiten, wie mit dem UVP-Bescheid umgegangen werden kann.

Letztlich haben alle sechzehn Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm, die ARGE selbst und alle niederösterreichischen Anrainergemeinden nach intensiven Diskussionen keine Berufungen gegen den UVP-Bescheid zur geplanten 3. Piste eingebracht. Die Stadt Wien hat als Gebietskörperschaft zur Wahrung ihrer Interessen in der zweiten Instanz (Umweltsenat) ei-

nen Schriftsatz abgegeben, in dem sie gegen einzelne Passagen des Bescheids beruft. Die NÖ-Anrainergemeinden haben darüber hinaus als Legalparteien die Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm eingeladen, gemeinsam als ExpertInnen die weiteren Entwicklungen im Umweltsenat zu verfolgen. Alle Bürgerinitiativen haben dieses Angebot dankend angenommen. Die Stadt Wien hat trotz des Schriftsatzes mehrfach betont, für den Bau der 3. Piste zu sein. Die übrigen Mitglieder haben die Vorgangsweise der Stadt Wien und hier insbesondere die unklare und späte Information der anderen Dialogforumsmitglieder kritisiert. Wien vertritt die Auffassung sich sowohl an die Beschlüsse als auch an den Mediationsvertrag gehalten zu haben.

Ausschlaggebend für den Verzicht auf Berufungen war letztlich, dass die Mitglieder des Dialogforums zur Auffassung gelangt sind, dass das Schutzniveau, das der Umweltsenat vor dem Hintergrund des Gesetzes und auf Basis der dem Bescheid zugrunde liegenden Gutachten als Mindeststandard in seinem Bescheid festschreiben kann, aller Voraussicht nach nur deutlich unter dem Niveau liegen kann, das die teilweise bereits heute umgesetzten Maßnahmen gegen die Fluglärmbelastungen aus Mediationsvertrag und Dialogforum aktuell bereits sicherstellen. Hinzu kommt, dass viele Mitglieder noch weitere Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen fordern und zur Auffassung gelangt sind, dass sie diese Maßnahmen eher auf dem Verhandlungsweg im Dialogforum als durch eine Berufung durchsetzen können.

Nach Ende der Berufungsfrist hat die UVP-Behörde die Flughafen Wien AG davon in Kenntnis gesetzt, dass nach Zählweise der Behörde insgesamt 23 Berufungen von Bürgerinitiativen, Einzelpersonen etc. eingelangt sind, die nun durch den Umweltsenat zu behandeln sein werden. Insgesamt acht Berufungen stammen von Bürgerinitiativen außerhalb des Dialogforums.

Wegen der intensiven Diskussionsphase und den umfangreichen Arbeiten zur Vorbereitung der Sitzungen war es dem Büro des Dialogforums nicht möglich, wie geplant, den weiteren Ausbau des Protokollarchivs im Memberbereich der Dialogforumswebsite voranzutreiben, da der zweite Arbeitsschwerpunkt im Juli auf der Fertigstellung der Protokolle aus den Juni-Sitzungen lag. Ende August, mit Ablauf der Berufsfrist intensivierte sich auch die Presse- und Medienarbeit erheblich und die Mitglieder des Dialogforums konnten ihre Standpunkte Ende August und im September einer breiten Öffentlichkeit darlegen.

4. QUARTAL 2012

Im letzten Quartal 2012 wurde ein noch dichteres Sitzungsprogramm als im 1. Quartal absolviert. Insgesamt haben siebzehn Sitzungen (ohne Sondersitzungen), einschließlich der zweiten Runde an Bezirkskonferenzen, neun Arbeitskreis- und fünf Arbeitsgruppensitzungen sowie die Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums stattgefunden.

Im Rahmen der zweiten Aviation Know-How-Veranstaltung erfolgte ein Vortrag über eine neue Generation an leisen Strahltriebwerken sowie eine Besichtigung der Hauptfeuerwache des Flughafens Wien. Am Ende der Veranstaltung konnten die TeilnehmerInnen noch die Umstellung der Flugverkehrsorganisation vom Tag- auf Nachtbetrieb verfolgen.

Die Arbeitsschwerpunkte lagen im 4. Quartal neben der Nachbearbeitung der arbeitsintensiven Sommerphase bei den Themen Landungen 34 & Sichtanflüge, Entlastung Velm sowie den Optionen für einen gekurvten Anflug zur Piste 16. Beschlossen wurde zur Sammlung von Lärmessdaten für den gekurvten Anflug die mobilen Messstationen gleichzeitig entlang der konsensual festgelegten Messstrecke zusammenzuziehen und möglichst viele Messdaten zu erfassen. Vorbereitet wurde auch der Messplan für 2013, wobei hier die

Messungen für den gekurvten Anflug berücksichtigt werden. Ebenfalls Thema war die Weiterentwicklung des gebührenpflichtigen Info-Telefons für die Anfragen und Beschwerden sowie die Weiterentwicklung der Darstellung der Flugspuren im Internet.

Hier wurde eine Verkürzung des Hochladezeitraums auf ein sechs Stunden Intervall, eine Ausweitung der Flugspurverfügbarkeit auf ein Monat sowie die mitternachtsübergreifende Wahlmöglichkeit eines Auswertungszeitintervalls ins Auge gefasst. Weiters war das Dialogforum im letzten Quartal 2012 in mehreren öffentlichen Veranstaltungen und Diskussionen präsent u.a. bei der Podiumsdiskussion „Infrastruktur - Kommunikation und Bürgerbeteiligung“ sowie beim ATM-Workshop (Air Traffic Management) am Flughafen Wien.

Am 31. Oktober 2012 hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) mittels Bundesgesetzblatt die Luftverkehr-Lärmimmissionschutzverordnung (LuLärmIV) herausgegeben. Die LuLärmIV ist ein weiterer Beweis dafür, dass die Bürgerinitiativen und Anrainergemeinden, die im Mediationsverfahren und im Dialogforum seit nunmehr rund zwölf Jahren konstruktiv Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen verhandeln, einen Weg beschritten haben, der schon für die heutige Fluglärmsituation im aktuellen 2-Pisten-System bessere und umfangreichere Maßnahmen gegen die Fluglärmbelastungen erbracht hat als der Gesetzgeber in einem UVP-Bescheid festschreiben kann.

Erfreulich ist, dass der Gesetzgeber mit der LuLärmIV explizit zugelassen hat, dass zivilrechtliche Vereinbarungen, die zu einem höheren Schutzniveau führen, selbstverständlich willkommen sind und umgesetzt werden können. Damit hat sich die Richtigkeit des Wegs des Dialogs bestätigt und mit der LuLärmIV ist nun auch für die kommenden Jahre ein Maßstab vorhanden, mit dem eindeutig festgestellt werden kann, ob die

im Dialogforum konsensual vereinbarten Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen auch weiterhin besser sind als vom Gesetzgeber gefordert.

Das Arbeitsjahr 2012 wurde mit der 28. Dialogforumsitzung des erweiterten Vorstands und der anschließenden schon traditionellen Weihnachtsfeier am 19. Dezember 2012 abgeschlossen und in dieser Sitzung der Arbeitskreis „Landungen 34 & Sichtanflüge“ ermächtigt, im Jänner die Verhandlungen zu diesem Thema so rasch wie möglich fortzusetzen.

Meilensteine 2012

Das Jahr 2012 war – wie auch die Jahre davor – durch sehr viele Besonderheiten geprägt.

Herausragend war aber die intensive Auseinandersetzung der Dialogforumsmitglieder mit dem veröffentlichten UVP-Bescheid zur geplanten 3. Piste am Flughafen Wien, die während der Sommermonate Juli und August, tlw. auch noch im September, stattgefunden hat.

Folgende Meilensteine haben u.a. 2012 die Arbeit im Dialogforum geprägt:

Jänner – Mit der ersten Arbeitskreissitzung des Jahres werden die intensiven Verhandlungen zu den Themen „Landungen 34“ und „Sichtanflüge“ fortgesetzt. Ende Jänner laufen die Vorbereitungsarbeiten für die Teilnahme von Mitgliedern des Dialogforums an der Aufnahme der Bürgeranwaltssendung des ORF.

Februar – Auf Einladung des Landes Berlin-Brandenburg diskutiert der Geschäftsführer des Dialogforums mit PolitikerInnen und Bürgerinitiativen aus Berlin und Brandenburg die Chancen und Risiken von Anrainern und Politik für den Flughafen Berlin-Schönefeld (BER) einen ähnlichen Dialogprozess wie in Wien umzusetzen. Mit der ersten Veranstaltung im Rahmen der Aviation-Know-How-Wissenstransferreihe beginnt die im Dialog-

forum beschlossene Intensivierung der Information zu aktuellen Themen aus der Flugverkehrswirtschaft.

März – Ende Februar / Anfang März wird die erste Runde der Bezirkskonferenzen umgesetzt und über Entwicklungen im Bereich der Flugverkehrswirtschaft sowie über die Umsetzung der Vereinbarungen aus Mediationsvertrag und Dialogforum informiert. Vertreter des Dialogforums werden seitens des BMVIT zu einer Diskussion mit Bürgerinitiativen beigezogen, die gegen eine 3. Piste am Flughafen Wien sind und sich keinem Dialogprozess stellen wollen, sondern ihren Forderungen im UVP-Verfahren zur 3. Piste zum Durchbruch verhelfen wollen.

April – Neben einigen Präsentationsterminen, läuft die Fertigstellung des Evaluierungsrohberichts für das Jahr 2011. In einem Sondertermin werden die Ergebnisse des IFF-Begleitforschungsberichts über das Dialogforum mit den Mitgliedern hinterfragt und gemeinsame Schlussfolgerungen gezogen.

Mai – Mehrere größere Pensionisten-, Schüler- und Anrainergruppen aus Wien und Niederösterreich besuchen das Dialogforum und den Flughafen Wien, um sich über die Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen zu informieren.

Juni – Mitglieder des Dialogforums nehmen an der Eröffnung des Check-In-3-Terminals teil. In einer Diskussion mit dem österreichischen Rapporteur bei der EU-Kommission werden seitens der Dialogforumsmitglieder die umfangreichen Bedenken gegen die von der EU-Kommission geplante EU-Flugbeschränkungsverordnung artikuliert.

Juli – Knapp vor der Sommerpause wird der erstinstanzliche Bescheid der UVP-Behörde zur geplanten 3. Piste am Flughafen Wien veröffentlicht. Die geplante Sommerpause wird zur inhaltlichen Auseinandersetzung der

Dialogforumsmitglieder mit dem UVP-Bescheid, der der geplanten 3. Piste die Umweltverträglichkeit unter Auflagen bescheinigt, ausgesetzt.

August – Die Berufungsfrist gegen den erstinstanzlichen Bescheid zur 3. Piste läuft am 24. August 2012 aus. Die insgesamt 23 Berufungen werden vom Umweltsektor zu behandeln sein. „Dialog_konkret“ informiert die Öffentlichkeit über Bescheidinhalte und im Vergleich dazu über Maßnahmen aus Mediationsverfahren und Dialogforum. Die BürgermeisterInnen der NÖ-Anrainergemeinden und VertreterInnen der ARGE gegen Fluglärm informieren im Regionalfernsehen über den UVP-Bescheid und die Entscheidung nicht zu berufen.

September – Die Altbürgermeister der Anrainergemeinden besuchen das Dialogforum und informieren sich ebenso wie die „Freunde des Flughafens“ über die Aktivitäten des Dialogforums und den Stand im UVP-Verfahren nach Ende der Berufungsfrist. Die Besucherterrasse wird eröffnet. Dialogforumsmitglieder nutzen die Gelegenheit, noch vor der Winterpause die Terrasse zu besichtigen.

Oktober – Im Rahmen der 2. Aviation-Know-How-Veranstaltung informieren sich interessierte AnrainerInnen über die Arbeit im Dialogforum, über neue Entwicklungen am Triebwerkssektor und über die Betriebsfeuerwehr am Flughafen Wien. Die zweite Runde der Bezirkskonferenzen wird umgesetzt, der Schwerpunkt der Berichterstattung liegt beim Thema „UVP-Bescheid“.

November – Im Rahmen einer Podiumsdiskussion, die von ÖBB und PRVA organisiert wird, diskutiert der Geschäftsführer des Dialogforums mit Medienfachleuten über die Möglichkeit, mit Hilfe eines fairen, offenen und transparenten Kommunikations- und Verhandlungsprozesses am Interessensausgleich zwischen Flugverkehrswirtschaft, Anrainern und Politik zu arbeiten. Im Rahmen des in Wien stattfindenden ATM-Workshops („Air-Traffic-Management“) wird die Arbeit im Dialogforum einem internationalen Publikum vorgestellt.

Dezember – Mit der 28. Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums wird das arbeitsintensivste Jahr seit Gründung des Vereins abgeschlossen.

Presse- und Medienarbeit Dialogforum

INTERNATIONALE / NATIONALE KONTAKTE & BESUCHE

Das Dialogforum steht schon seit seiner Gründung laufend in Kontakt mit vielen Flughafenregionen, Flughafenbetriebsgesellschaften, Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen. Im Jahr 2012 haben sich erneut viele Anrainer, Gemeinderäte und interessierte Personen an das Dialogforum gewendet. Dadurch konnte die Arbeit des Dialogforums einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Neben den laufenden Kontakten zur Airport Region Conference (ARC) waren es erneut Flughafenregionen wie Budapest, München sowie Berlin-Brandenburg, die sich über den Kommunikations- und Verhandlungsprozess im Dialogforum informierten. Hinzu kamen erneut Kontakte zu Ministerien, zur Universität Klagenfurt, zur TU-Wien, zu Schulen aus der Umgebung und – abgesehen von den Anrainergemeinden – zu zahlreichen Kontakten mit GemeindevertreterInnen aus dem Gebiet der Bezirkskonferenzen. Immer wieder kam es auch zu Kontakten zu Planungs- und KommunikationsexpertInnen. Zentrale Themen waren, wie auch schon im vergangenen Jahr, immer die Arbeitsweise des Dialogforums im Bereich der Konfliktbehandlung und die vereinbarten Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen. Viele BesucherInnen informierten sich im Jahr 2012 auch über den Stand im UVP-Verfahren zur von der Flughafen Wien AG eingereichten 3. Piste, wobei hier der Auslöser natürlich die Veröffentlichung des erstinstanzlichen Bescheids war.

PRESSE-, MEDIEN- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurde im Jahr 2012 von der Veröffentlichung des erstinstanzlichen Bescheids im Rahmen des UVP-Verfahrens zur geplanten 3. Piste am Flughafen Wien geprägt. Insbesondere am Rand der Berufungsfrist hatten die Mitglieder des Dialogforums ausführlich Gelegenheit, ihre Einschätzung und Stellungnahmen zum erstinstanzlichen Bescheid der anwesenden Presse mitzuteilen. Zu diesem Thema haben auch Fernsehaufnahmen eines lokalen TV-Senders stattgefunden. Auf der Website des Dialogforums (www.dialogforum.at) finden sich im Bereich "Presse" alle Presseartikel aus dem Jahr 2012, die mit dem Dialogforum in Verbindung stehen. Darüber hinaus haben auch 2012 Dialogforumsmitglieder ihre Positionen und Themen im Rahmen von Aufnahmen zur ORF-Bürgeranwaltssendung erneut vertreten können.

Insgesamt sind im Jahr 2012 in den Printmedien dreiunddreißig Artikel erschienen, die mit dem Dialogforum im Zusammenhang stehen. Dies ist mit Abstand das größte mediale Echo, das das Dialogforum seit der Aufnahme der Arbeiten jemals hatte. Neben dem Evaluierungsbericht für das Jahr 2010, zehn Ausgaben von "Dialog-aktuell" (dem Rundbrief der Geschäftsführung) und zwei Ausgaben des Newsletters, erfolgten zwei Presseaussendungen des Dialogforums. Mit einer Ausgabe von Dialog_konkret am Ende der Berufungsphase zum UVP-Bescheid wurde der Unterschied zwischen den Maßnahmen, die im Mediationsverfahren Flughafen Wien und im Dialogforum gegen die Flugverkehrsbelastungen vereinbart wurden und den Auflagen, Grenz- und Richtwerten, die im UVP-Bescheid der ersten Instanz enthalten sind, einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Der Vergleich zeigt deutlich, dass der UVP-Bescheid Mindeststandards vorgibt und die Maßnahmen aus Mediationsverfahren und Dialogforum darüber hinausgehen und ein höheres Schutzniveau der Anrainer sicherstellen.

Evaluierungsbericht 2012

Die Organisation der Evaluierung des Flugverkehrsgeschehens und die Erstellung der jährlichen Evaluierungsberichte erfolgt für das Berichtsjahr 2012 zum achten Mal durch das Dialogforum und seine Mitglieder.

Der Evaluierungsbericht zum Flugverkehrsgeschehen wird vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jährlich veröffentlicht. Die Daten und Analysen werden von der Flughafen Wien AG (FWAG), der Austro Control - Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (ACG) und den Austrian Airlines – Österreichische Luftverkehrs AG (AUA) bereitgestellt.

Die Mitglieder des Arbeitskreises Evaluierung & aktuelles Flugverkehrsgeschehen haben Darstellung und Inhalte geprüft. Auf der Basis des Beschlusses des erweiterten Vorstands des Dialogforums in der 28. Sitzung vom 19. Dezember 2012, mit dem dieser die Mitglieder des Arbeitskreises Evaluierung & aktuelles Flugverkehrsgeschehen beauftragt hat, den Evaluierungsbericht 2012 selbst freizugeben, wurde der Bericht in der 49. Sitzung des Arbeitskreises Evaluierung & Monitoring (vormals Evaluierung & Flugverkehrsgeschehen) am 27. Mai 2013 im Konsens zur Veröffentlichung freigegeben.

Der Evaluierungsbericht 2012 orientiert sich auf Basis der Beschlüsse an den Inhalten der Berichte aus den vergangenen Jahren und wird in einer Langfassung und einer zu einem kurzen und leicht verständlichen Daten- und Faktenbericht ausgebauten Kurzfassung veröffentlicht.

Der Evaluierungsbericht 2012 wurde – wie auch die früheren Evaluierungsberichte – aus der Perspektive einer umfassenden und fairen Analyse und Berichterstattung formuliert. Inhaltlich finden sich im Evaluierungsbericht 2012 folgende Schwerpunkte:

Kurzfassung:

- Kompakte Darstellung der Umsetzung der Vertragsvereinbarungen
- Meilensteine
- Kompakte Darstellung der Auswirkungen auf das Umland

Langfassung – Text- und Kartenteil:

- Überblick über die Arbeitsergebnisse im Dialogforum
- Flugverkehrsbedingungen
- Umsetzung der Vertragsvereinbarungen
- Auswirkungen auf das Umland
- Offene Themen
- Stand UVP-Verfahren
- Kartenteil – Flugverkehrsgeschehen 2012
- Kartenteil – Fluglärmmessungen

Langfassung – Tabellenteil:

- Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der fixen und mobilen Fluglärmmessungen
- Darstellung der regionalen Betroffenheit
- Eckdaten zu den Flugbewegungen im Jahr 2012 nach Pistenrichtungen und Abflugrouten

Zusammenfassung

Die Evaluierung des Flugverkehrsgeschehens und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Flughafenregion Wien/Niederösterreich/Burgenland ergeben für das Berichtsjahr 2012 folgendes Bild:

Flugverkehrsbedingungen

WINDENTWICKLUNG:

Seit 2004 kann festgestellt werden, dass die Ostwindlagen bis 2006 gesunken, seither aber beständig und 2011 besonders stark gestiegen sind, die Westwindlagen langsam aber kontinuierlich sinken und die Tage mit Windstille seit 2004 andauernd zunehmen. Im Jahr 2012 hat sich dieser Trend etwas abgeschwächt, es ist aber nach nur einem Jahr zu früh um hier eine Aussage über eine Tendenz machen zu können.

PISTENSPERREN:

Im Jahr 2012 kam es insgesamt an 29 Tagen zu Pistensperren, wobei sich diese an 17 Tagen auf die Einhaltung der Nachtflugregelung auswirkten. Ursache der Sperren waren einerseits Instandsetzungsarbeiten sowie Vermessungsflüge für das Instrumentenlandesystem (ILS).

FLUGROUTENÄNDERUNGEN:

Im Jahr 2012 gab es keine Veränderungen der Abflugstrecken im Nahbereich des Flughafens welche Auswirkungen auf die Ergebnisse der mobilen Fluglärmmessungen gehabt hätten. Geringe Änderungen weiter entfernter Übergabepunkte, entweder an andere Flugsicherungen oder von Wegpunkten im Einbindungsbe- reich internationaler Flugstraßen, haben zu vereinzelt Änderungen der Abflugstreckenbezeichnungen geführt. Diese hatten keinen Einfluss auf Flugspurverläufe oder auf Ergebnisse der Fluglärmmessstellen.

NACHTTRANSITIONS:

Eine Modifikation der im Jahr 2011 eingestellten Nachttransitions ist 2012 mehrfach versucht worden, aber an flug- und verlaubarungstechnischen Hinder-

nissen gescheitert. Daher wurde eine andere Anflugart identifiziert, die einen anderen technischen Hintergrund, für die Betroffenen aber den gleichen positiven Effekt hat. Die Umsetzung ist für 2013 vorgesehen, sodass ein weiteres Kapitel geschlossen werden kann. Selbstverständlich werden diese neuen Verfahren einer genauen Evaluierung unterzogen werden.

Umsetzung der Vertragsvereinbarungen

FLUGVERKEHR 2012 – ÜBERBLICK:

Für das Jahr 2012 weist die IFR-Statistik für den Flughafen Wien insgesamt 261.326 Flugbewegungen aus. Die meisten Landungen (62.597) erfolgten über die Piste 34, am wenigsten Landungen wurden über die Piste 11 (13.961) geführt. Die meisten Starts (90.455) wurden über die Piste 29 Richtung Westen abgewickelt, die wenigsten Starts (1.310) erfolgten über Piste 11 Richtung Osten.

EINHALTUNG DES PISTENVERTEILUNGSPLANS – LANDUNGEN:

Bei den Landungen kam es auch 2012 zu einer Überschreitung des Zielwertes bei der Piste 34 (Zielwert: 41 %) mit 47,9 %. 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), wurde für die betroffene Bevölkerungsgruppe ein Alternativszenario entwickelt und beschlossen (jedoch nicht für Margarethen am Moos). Beim Zielwert Landungen Richtung 16 (Zielwert 27,5 %) gab es mit 27,6 % beinahe eine Punktlandung.

Unterschritten wurden die Zielwerte von 20,0 % bei den Landungen auf Piste 29 (IST-Wert: 13,9 %) und Landungen Piste 11 mit einem Zielwert von 11,5 % (IST-Wert 10,7 %) wodurch die Siedlungsgebiete in diesem Bereich gegenüber dem Pistenverteilungsplan entlastet wurden.

EINHALTUNG DES PISTENVERTEILUNGSPLANS – STARTS:

Bei den Starts kam es im Jahr 2012 erneut zu einer Überschreitung des Zielwertes bei der Piste 29 (Zielwert 63,0 %) mit 69,3 %. Damit waren die Siedlungsgebiete im Bereich der Starts 29 stärker belastet als dies laut Zielwert der Fall sein sollte.

Bei den Starts auf Piste 11 (Zielwert: 3,0 %; IST-Wert: 1,0 %), Piste 16 (Zielwert: 22,0 %; IST-Wert: 18,1 %) sowie Piste 34 (Zielwert: 12,0 %; IST-Wert: 11,6 %) wurden die Zielwerte durchwegs unterschritten, wodurch die Siedlungsgebiete in diesem Bereich gegenüber den Zielwerten entlastet wurden.

Die dargestellten Abweichungen von den Zielvorgaben – insbesondere im Bereich Abflüge 29 – ergeben sich primär aus der starken Ausprägung der windstillen Tage und der im Konsens beschlossenen Maßnahme, die Gebiete im Anflugbereich der Piste 34 möglichst zu entlasten.

EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE:

Von den 130.558 Abflügen haben 6.723 Flüge den vereinbarten Korridor vorzeitig verlassen.

Die Gründe liegen zu 0,20 % in Sicherheitserfordernissen, zu 3,08 % in Wetterbedingungen bzw. temporären Sperren von Lufträumen; 1,61 % der Flüge fallen unter die „10 Flüge/Tag Klausel“, bei 0,25 % erfolgte die Abweichung bordseitig insbesondere durch relativ große Streuung in oder nach Kurvenflügen.

NACHTFLUGREGELUNG:

Die Vereinbarung über nächtliche Abflüge wurde im Jahr 2012 zu 99,93 % eingehalten. Die 0,07 % der Abflüge, die nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in den Zuständigkeitsbereich der Flugsicherung. Bedingt durch Wetter bzw. Pistensperren wurden 0,36 % der Abflüge abweichend (gemäß der Vereinbarungen im Teilvertrag) geführt.

Die Vereinbarungen über nächtliche Anflüge konnten zu 99,98 % eingehalten werden. Die 27 Flüge (0,02 %), die als nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in die Zuständigkeit der Flugsicherung.

Der Zielwert für die Starts und Landungen in der Nachtkernzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr von 4.700 (Gesamtjahr) wurde um 496 Starts und Landungen unterschritten. Im gesamten bisherigen Umsetzungszeitraum der Nachtflugregelung (1.1.2007 bis 31.12. 2012) wurde die Zahl der gemäß Vereinbarung maximal zulässigen Starts und Landungen um 144 (0,48 %) unterschritten.

„EINFÄDELN“ AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM (ILS) / SICHTANFLÜGE:

Die Vereinbarungen über das „Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem wurden zu 99,90 % eingehalten. 0,10 % der Abweichungen lagen im Verantwortungsbereich der Flugsicherung.

Sichtanflüge: 3.467 (2,65 %) aller Landungen im Jahr 2012 waren Sichtanflüge (durchschnittlich 9,5 pro Tag). Die Bemühungen um eine konsensuale Regelung der Sichtanflüge (Visual Approaches) haben im Jahr 2012 erneut zu keiner konkreten Vereinbarung geführt.

UMSETZUNG CONTINUOUS DESCENT (CDA) / TRANSITION ARRIVALS:

Im Jahr 2012 erfolgten 29,9 % aller Landungen in der Nacht als CDA, 28,8 % der Landungen waren Level Flights mit Geschwindigkeitsreduktion. Der Vergleich mit dem Vorjahr zeigt, dass sich im Jahr 2012 der Anteil des CDA innerhalb des Nachtzeitraumes gegenüber dem Vorjahr um 0,5 % leicht verringert hat. Auch der Anteil des „Level Flight“ hat um 1,2 % abgenommen. Damit erfolgten etwas weniger als 60 % aller Anflüge in dieser Zeit mit einer geringeren Geräuschemission, insgesamt waren damit die Änderungen gering.

TURBINENTESTS:

Im Jahr 2012 führte Austrian Airlines Maintenance am Werftvorfeld 975 Triebwerkstestläufe durch, davon erfolgten 323 mit Startschubleistung. Rund 34,6 % (337) aller Triebwerksläufe am Werftvorfeld erfolgten unter Verwendung eines „Silencers“ (technische Vorrichtung mit der Funktion eines überdimensionierten Schalldämpfers). Insgesamt erfolgten im Jahr 2012 am Flughafen Wien 1.384 Turbinentests (aller Airlines).

Auswirkungen auf das Umland

In 2012 erfolgte keine Änderung des Abflugstreckensystems. Damit entfallen auch die weiterführenden Berechnungen und Betrachtungen in Bezug auf den Einfluss geänderter Abflugstrecken bzw. des Flottenmix.

FLUGLÄRMMESSUNGEN UND -ZONEN:

Für das Berichtsjahr kann festgestellt werden, dass sich aufgrund der leichten Abnahme der Flugbewegungen, vor allem in der Nacht, in Summe eine geringfügige Abnahme der Personenanzahl ergeben hat. Die Differenzen zum Vorjahr sind auch auf Unterschiede in der Belegung der An- und Abflugstrecken, im Flottenmix sowie der getrennten Auswertung von Propeller- und Jetbewegungen und damit unterschiedlicher Streubreiten zurückzuführen.

Am Tag waren im Jahr 2012 rund 7,6 % weniger Personen innerhalb der dargestellten Fluglärmmzonen zu verzeichnen. Die Abnahme ist insbesondere im Pegelbereich 45 bis 50 dB auf die geringere Anzahl von Landungen 11 zurückzuführen. In der Tageszone über 65 dB befindet sich weiterhin kein besiedeltes Gebiet.

Die Nachtflugbewegungen in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr haben sich aufgrund der niedrigeren Anzahl der Flugbewegungen um durchschnittlich 7 pro Nacht verkleinert, die Zahl der betroffenen Personen ist um 1,1 % zurückgegangen.

Anmerkung: In diesem Bericht werden bereits Fluglärmmzonen mit so niedrigen Werten ausgewiesen, dass aufgrund der daraus resultierenden Berechnungsunsicherheiten die damit verbundenen Aussagen nur als tendenziell angesehen werden können.

BESCHWERDE- UND INFORMATIONSSYSTEM:

Im Berichtsjahr 2012 wurden am Infotelefon 5.307 Anrufe und 1.106 E-Mails bearbeitet, 114 Anfragen erfolgten über den Anrufbeantworter (insgesamt: 6.848). Die Anrufe sind gegenüber 2011 um rund 9,9 % ebenso zurückgegangen, wie die Anzahl der E-Mails (minus 65,2 %).

Die Anzahl der Beschwerden und Anfragen aus Wien ist um 25,8 % zurückgegangen. Nach dem 13. Bezirk, aus dem die höchste Anzahl an Anfragen kam, lag der 14. Bezirk knapp an 2. Stelle, gefolgt von Wien 23.

In Niederösterreich und dem Burgenland ist die Zahl der Anfragen um minus 25,3 % auf 2.010 zurückgegangen. Die Beschwerden bezogen sich in diesen Bereichen vor allem auf Starts Piste 29 (Gramatneusiedl), gefolgt von An- und Abflügen verschiedener Pistenrichtungen (Maria Ellend).

LÄRMSCHUTZPROGRAMM:

Die Finanzierung des Lärmschutzprogramms für das geplante 3-Pisten-System erfolgt durch die Flughafen Wien AG. Die Umsetzung des Lärmschutzprogramms für das aktuelle 2-Pisten-System wird über den Umweltfonds finanziert und durch die Flughafen Wien AG vorfinanziert. Zum Jahresende 2012 zeigte die laufende Programmüberwachung sehr klar, dass der Rahmen von maximal 14,5 Mio. Euro nach Abschluss und Abrechnung des 2-Pisten-Lärmschutzprogramms nicht ausgeschöpft werden muss.

Insgesamt wurden die Leistungen des Lärmschutzprogramms 11.000 Haushalten in der Region angeboten. Bis Ende 2012 wurden 2.740 Objekte saniert und für weitere rund 3.600 Objekte wurde ein bauphysikalisches Gutachten erstellt. Schwerpunktmäßig wurden im 2- und 3-Pisten-Lärmschutzprogramm jene Haushalte betreut, die im derzeitigen 2-Pisten-System betroffen sind. Aus diesem Grund lag der Fokus bis Ende 2012 im Abschluss der Arbeiten in den Gemeinden Kleinneusiedl, Enzersdorf a. d. Fischa, Margarethen am Moos und Zwölfaxing.

Das Lärmschutzprogramm für das 3-Pisten-System läuft – wie im Mediationsvertrag vereinbart – bis zwei Jahre nach Eröffnung einer 3. Piste, so diese umweltverträglich ist und gebaut wird.

Evaluierung Flugverkehrs- geschehen 2012 – Zusammenfassung

Die Hauptergebnisse der Evaluierung des Flugverkehrsgeschehens im Jahr 2012 zeigen viele positive Fakten, aber auch einige Bereiche, in denen noch Verbesserungsmöglichkeiten zu nutzen sein werden. Nachweisbar ist, dass die erarbeiteten Maßnahmen, um den Fluglärm so gering wie möglich zu halten, auch 2012 dazu beigetragen haben, die unvermeidbare Fluglärmbelastung so gering wie möglich zu halten. Wie schon in den letzten Jahren ist die sehr gute Einhaltung vieler Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung positiv anzuführen. Herauszuheben ist, dass die Umsetzung der Nachtflugregelung seit Beginn der Reduktion der Starts und Landungen in der Nachtkernzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr Ende 2012 erfolgreich ist und die Zahl der maximal vereinbarten Starts und Landungen im gesamten bisherigen Umsetzungszeitraum (von Anfang 2007 bis Ende 2012) in der Nachtkernzeit 144 Flugbewegungen besser war als der Zielwert. Positiv ist auch anzumerken, dass die Zahl der von den Flugverkehrsbelastungen betroffenen Personen gegenüber dem Jahr 2011 leicht zurückgegangen ist und das

2-Pisten-Lärmschutzprogramm bis Ende 2012 nahezu vollständig umgesetzt und der maximale Kostenrahmen deutlich unterschritten werden konnte. Faktum ist auch, dass der Zielwert bei den Landungen auf Piste 11 über das Wiener Stadtgebiet unterschritten werden konnte. Insgesamt haben die Restrukturierungen bei für den Flughafen Wien wichtigen Fluglinien sowie der Trend zum Einsatz größerer und besser ausgelasteter Flugzeuge in Kombination mit der weltwirtschaftlichen Situation auch 2012 einen weiteren Rückgang bei der Zahl der Starts und Landungen nach sich gezogen, so dass Ende 2012 eine Zahl an Flugbewegungen für das Gesamtjahr zu registrieren war, die dem Niveau der Jahre 2006/2007 entspricht. Positiv ist auch anzumerken, dass die im Dialogforum arbeitenden Bürgerinitiativen und niederösterreichischen Anrainergemeinden nicht gegen den erstinstanzlichen Bescheid zur geplanten 3. Piste im Rahmen des UVP-Verfahrens berufen haben, weil sie auch weiterhin auf die Verhandlung von Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen im Dialogforum setzen und sich davon ein höheres Schutzniveau erwarten.

In der Jahresbilanz 2012 gibt es aber erneut einige unbefriedigende Punkte, die in einer Jahresbilanz anzusprechen sind. Hier ist zum wiederholten Mal festzustellen, dass es auch 2012 bei der Einhaltung der Zielwerte des Pistenverteilungsplans zu Abweichungen gekommen ist. Erneut konnte der Zielwert für die Landungen auf der Piste 34 nicht erreicht werden. Die Überschreitung des Zielwertes lag auf einem ähnlichen Niveau wie die Zielwertüberschreitungen bei den Starts von Piste 29. Die von den Starts 29 und Landungen 34 betroffenen Siedlungsgebiete mussten somit eine Mehrbelastung in Kauf nehmen, während einige Siedlungsgebiete dadurch auch weniger Flugverkehr hatten. Unbefriedigend war im Jahr 2012 weiters, dass nicht – wie angestrebt – bis zum Jahresende ein konsensuales Verhandlungsergebnis zu den Themen „Landungen 34“ und „Sichtanflüge“ erzielt werden konnte. Auch

die Prüfung von Entlastungsoptionen durch die Weiterentwicklung einzelner Abflugrouten muss im Jahr 2013 fortgesetzt werden, da sie 2012 nicht abgeschlossen werden konnte.

Arbeit im Dialogforum – Zusammenfassung

Arbeitsintensität/-organisation:

Das Jahr 2012 war das – mit Abstand – arbeitsintensivste Jahr im Dialogforum mit 61 (!) größeren Sitzungen einschließlich Sondersitzungen. Wesentlichen Einfluss hatte dabei die Unterbrechung der Sommerpause und die intensive Auseinandersetzung der Dialogforumsmitglieder mit dem Mitte Juli 2012 veröffentlichten lange erwarteten erstinstanzlichen Bescheid im Rahmen des UVP-Verfahrens zur geplanten 3. Piste für den Flughafen Wien. Abgesehen von der inhaltlichen Prüfung des Bescheids führte das öffentliche Interesse an diesem Thema dazu, dass auch eine intensivere Presse- und Medienarbeit notwendig war, um die Standpunkte der Dialogforumsmitglieder darzustellen. Ein weiterer Faktor war, dass die Anstrengungen in Themen, die schon seit Jahren keiner konsensualen Lösungen zugeführt werden konnten, einen Schritt voranzukommen überaus groß waren und hier sehr viele zusätzliche Gesprächstermine stattgefunden haben.

Hauptergebnisse Sitzungen/Maßnahmenumsetzung:

Aus den Sitzungsergebnissen sind vor allem drei Dinge hervorzuheben:

- Erstens konnte mit Jahresende die bauliche Umsetzung des 2-Pisten-Lärmschutzprogramms abgeschlossen werden, ohne den maximalen Kostenrahmen auszuschöpfen. Damit wurden Niveau und Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen in den aktuellen An- und Abflugbereichen der beiden Pisten des Flughafens Wien verbessert.

- Zweitens konnte eine Weiterentwicklung des Evaluierungsberichts beschlossen und umgesetzt werden, die neben einer technisch weniger aufwendig herstellbaren Langfassung auch eine Aufwertung der Kurzfassung zu einem einfach lesbaren kompakten Daten- und Faktenbericht gebracht hat.
- Drittens wurde besprochen, dass die niederösterreichischen Anrainergemeinden in ihrer Funktion als Legalparteien im UVP-Verfahren gemeinsam mit den Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm den Umgang der letzt- bzw. höchstinstanzlichen UVP-Behörde mit den dreiundzwanzig eingelangten Berufungen gegen den erstinstanzlichen UVP-Bescheid zur geplanten 3. Piste am Flughafen genau beobachten werden.

Presse- und Medienarbeit:

Das Jahr 2012 war bedingt durch die im Rahmen des UVP-Verfahrens zur geplanten 3. Piste erfolgte Veröffentlichung des erstinstanzlichen Bescheids das Jahr mit der bisher intensivsten Presse- und Medienarbeit. Die Anstrengungen im Öffentlichkeitsarbeitsbereich haben sich im Jahr 2012 in insgesamt 33 Presseartikeln und mehreren TV-Auftritten niedergeschlagen.

Abschließende Bemerkungen:

Im Jahr 2012 konnte insgesamt die lange erwartete Berufungsphase in Zusammenhang mit der Veröffentlichung des UVP-Bescheids zur geplanten 3. Piste für den Flughafen Wien absolviert werden. Es bleibt abzuwarten, wie die letztinstanzliche Entscheidung über die Umweltverträglichkeit der eingereichten 3. Piste aussehen wird, wobei hier das Dialogforum keinen Einfluss auf den Zeitrahmen hat. Das Jahr 2012 hat erneut die Wichtigkeit bestätigt, weiter an Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen zu arbeiten. Es hat einerseits gezeigt, dass die Mitglieder gewillt sind weiter zu arbeiten, andererseits hat sich aber auch gezeigt, dass die Spielräume aufgrund der bereits beschlossenen und

wirksamen Maßnahmen erneut kleiner geworden sind und sich das Dialogforum und seine Mitglieder in einer Phase befinden, in der es immer schwieriger und auch zeitlich aufwendiger wird, weitere wahrnehmbar wirksame Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen zu vereinbaren und umzusetzen. Dies stellt die Vertrauensbasis auf eine harte Probe und 2012 hat damit erneut Hinweise erbracht, dass der inhaltliche Fokus der Dialogforumsmitglieder so lange auf Themen des vorhandenen 2-Pisten-Systems und der IST-Situation liegen wird, bis klar ist, ob die geplante 3. Piste umweltverträglich ist und auch tatsächlich gebaut wird.

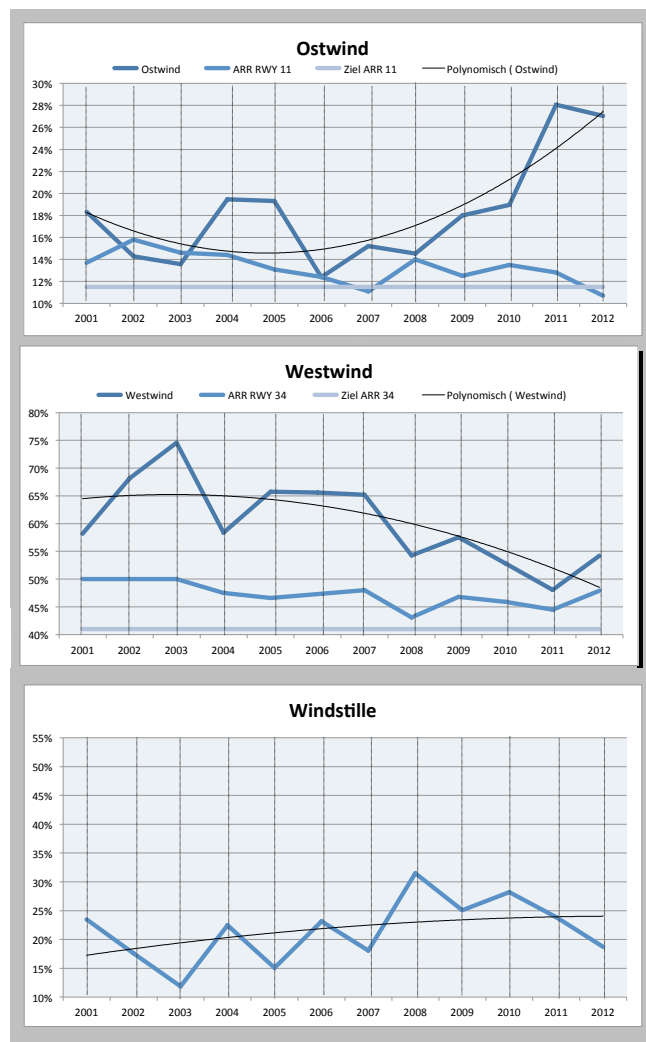
Flugverkehrsbedingungen

Wind- und Wetterverhältnisse

Seit 2004 kann festgestellt werden, dass die Ostwindlagen bis 2006 gesunken, seither aber beständig und 2011 besonders stark gestiegen sind, die Westwindlagen langsam aber kontinuierlich sinken und die Tage mit Windstille seit 2004 andauernd zunehmen.

Im Jahr 2012 hat sich dieser Trend etwas abgeschwächt, es ist aber nach nur einem Jahr zu früh, um hier eine Aussage über eine Tendenz machen zu können.

ABBILDUNG 4: ENTWICKLUNG DER WINDVERHÄLTNISSE 2004 – 2012



Quelle: ACG (2013)

Besondere Ereignisse mit Auswirkungen auf den Flugverkehr

Der Flugbetrieb wird im Laufe eines Jahres immer wieder durch Einzelereignisse beeinflusst, die sich entweder auf den Flugbetrieb am Flughafen Wien-Schwechat direkt, oder durch Vorkommnisse an anderen internationalen Flughäfen indirekt auswirken und damit auch auf die Umsetzung und Einhaltung der Vereinbarungen Einfluss nehmen können. Im Jahr 2012 waren in diesem Zusammenhang folgende besondere Ereignisse von Relevanz:

BAUSTELLENBEDINGTE PISTENSPERREN

Im Zuge der vorausschauenden Instandhaltung der Pisten am Flughafen Wien war im Zeitraum vom 31. Juli 2012 bis zum 27. November 2012 in insgesamt 23 Nächten die Sperre einer Piste in den Nachtstunden erforderlich. Insgesamt war davon in 17 Nächten die Piste 11/29 und in 6 Nächten die Piste 16/34 betroffen.

Die Sperre der Piste 11/29 führte jeweils zu Abweichungen von den Nachtflugregelungen im Einflussbereich der Piste 16/34.

VERMESSUNGSFLÜGE

Im Zeitraum vom 30. April 2012 bis zum 4. Mai 2012 sowie vom 1. Oktober 2012 bis zum 4. Oktober 2012 waren in jeweils 3 Nächten Vermessungsflüge für die aus Sicherheitsgründen periodisch erforderliche Wartung („Eichung“) der Instrumentenlandesysteme aller Pisten am Flughafen Wien erforderlich.

Dadurch kam es in allen geregelten Bereichen zu Überflügen im Zeitraum der Nachtflugregelung.

Flugverkehrsgeschehen 2012

Der Flughafen Wien hat im Jahr 2012 mit insgesamt 22.165.794 Passagieren ein neues Rekordergebnis beim Passagieraufkommen verzeichnet. Dies bedeutet einen Zuwachs von 5,0 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die Flugbewegungen (Starts und Landungen) im Linien- und Charterverkehr sind auf 244.650 gesunken, ebenso das Höchstabfluggewicht um 1,7 %.

Das Frachtvolumen (inkl. Trucking) ist am Flughafen Wien im Jahr 2012 um 9,2 % im Vergleich zum Vorjahr auf 252.276 Tonnen zurückgegangen. Die reine Luftfracht verzeichnete dabei mit 178.054 Tonnen einen Rückgang von 10,9 %, das Trucking sank um 4,8 % auf 74.222 Tonnen.

Umsetzung der Vertragsvereinbarungen

Gesamtüberblick Zielerreichung

GESAMTÜBERSICHT FLUGVERKEHR 2012

Die Überprüfung der Einhaltung des Teilvertrages (Beobachtungszeitraum 1. Jänner 2012 bis 31. Dezember 2012) hat in den nachstehend angeführten Detailbestimmungen Erfüllungsgrade zwischen 99,80 % und 99,98 % in den von ATC beeinflussbaren Bereichen ergeben. Insgesamt konnten Erfüllungsgrade zwischen 97,25 % und 99,68 % erreicht werden.

Damit ist es im neunten Jahr der Evaluierung nicht nur gelungen das überaus hohe Niveau in der Umsetzung der Vereinbarung aus dem Teilvertrag zu halten, sondern auch noch leicht weiter zu verbessern; Hauptauslöser für die Abweichung von Pisten- und SID-Zuweisungen waren im Jahr 2012 technisch bedingte Pisten Sperren während der Nacht, Sperren wegen Schneerräumung und – wie in jedem Sommer – Abweichungen von den SIDs wegen zum Teil heftiger Gewitter.

TABELLE 2: FLUGVERKEHR IM JAHR 2012 – GESAMTÜBERBLICK

Prüfgegenstand	Anflüge / Landungen 2012 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															130.768
Abweichung Piste	-	22	2	3	30	80	38	87	12	4	110	27	415	99,68%	0,32%
Pilot Request	-	-	2	1	-	-	-	9	-	2	1	-	15	99,99%	0,01%
Wetter/Wartung/Sperre	-	19	-	-	15	80	34	78	11	1	109	26	373	99,71%	0,29%
ATC Instruction	-	3	-	2	15	-	4	-	1	1	-	1	27	99,98%	0,02%
Anflüge < 3/6nm	265	200	313	307	371	386	361	389	294	265	184	261	3.596	97,25%	2,75%
Visual Approaches	253	197	303	299	358	376	349	365	289	249	179	250	3.467	97,35%	2,65%
OS Visual Approaches	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	100,00%	0,00%
ATC Instruction	12	3	10	8	13	10	12	24	5	16	5	11	129	99,90%	0,10%

Prüfgegenstand	Abflüge / Starts 2012 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															130.558
Abweichungen Piste/SID	0	27	6	0	7	58	62	177	55	6	135	47	580	99,56%	0,44%
Pilot	-	2	-	-	-	-	3	2	5	-	2	2	16	99,99%	0,01%
Wetter/Other	-	22	-	-	4	6	46	171	47	3	132	44	475	99,64%	0,36%
ATC Instruction	-	3	6	-	3	52	13	4	3	3	1	1	89	99,93%	0,07%
Abweichungen 6/10 Tft.	469	522	461	450	391	622	831	830	859	401	390	497	6.723	94,85%	5,15%
Pilot	32	27	32	22	31	33	22	21	23	24	23	39	331	99,75%	0,25%
Wetter/Lufttraumsperre	244	315	199	204	165	412	592	623	644	202	187	234	4.021	96,92%	3,08%
ATC gem. Teilvertrag	165	158	212	199	164	156	204	165	171	158	152	203	2.107	98,39%	1,61%
ATC nicht gem. Teilvertrag	28	22	18	25	31	21	13	21	21	17	28	21	266	99,80%	0,20%

Quelle: ACG (2013)

ERFÜLLUNGSGRAD DER VEREINBARUNGEN

Bei der Verkehrsverteilung kam es zu unterschiedlich spürbaren Abweichungen gegenüber der Prognose (abhängig unter anderem von Destinationen der Flugzeuge, Flugzeugtypen, Windrichtung sowie Verfügbarkeit der Pisten), wobei die Differenz bei Landungen auf der Piste 16 mit einer Überschreitung von 0,1 % am geringsten ausfällt (vgl. Tabelle 3, S. 31). Bei der größten Abweichung blieb der Wert einigermaßen konstant (+9,2 % -> 7 % -> 6,1 % -> 6,0 % -> 5,81 % -> 5,9 % -> 6,9 %).

Global betrachtet bedeutet aber jede negative Abweichung (zusätzliche Belastung einer Region) immer auch eine entsprechende Entlastung einer anderen Region. Die Flugzeuge bewegten sich im Beobachtungszeitraum zu 94,85 % in den im Teilvertrag vereinbarten Korridoren (die Analyse der übrigen 5,15 % wird im Bericht im Detail durchgeführt), die Vereinbarungen über die Nachtflug-Beschränkungen wurden praktisch lückenlos (>99,9 %) eingehalten, das vorgesehene rechtzeitige „Einfädeln“ der Flugzeuge auf das Instrumentenlandesystem (zur teilweisen Vermeidung von Überflügen von

Gemeinden in unmittelbarer Pistennähe) weist einen Erfüllungsgrad von 99,90 % auf. Durch die Umsetzung des Teilvertrages ist es zu zusätzlichen Belastungen von Kapazitäten in der Luft und am Boden gekommen - verbunden mit teilweise erhöhtem Aufwand für die Fluglotsen.

Pistenverteilungsplan

Vorgaben siehe Kapitel Flugverkehrsregeln 2012 S. 75 ff. Die im Teilvertrag-Text angesprochene „derzeitige“ Situation bezieht sich auf die Zeit vor Umsetzung des Teilvertrages (Frühjahr 2004). Die im Text erwähnten Beilagen zum Teilvertrag werden, wie eingangs erwähnt, aus technischen Gründen dem Evaluierungsbericht nicht angeschlossen; der gesamte Teilvertrag (samt Beilagen) ist im Internet unter www.viemediation.at oder www.vie-umwelt.at allgemein zugänglich.

Aus nachfolgender Tabelle 3 sind die Zielvorgaben für die Pistenverteilung 2012 zu entnehmen. Zur Erstellung dieser Vorgabe wurden Informationen über die zu erwartenden Flugbewegungen sowohl in Mengen als auch Destinationen von VIE herangezogen. Weiters wurde versucht, eine Wetterverteilung für den gesamten Beob-

achtungszeitraum anzunehmen, da davon die Zuweisung einer Start- bzw. Landepiste entscheidend abhängt. Folgerichtig wurde bereits im Teilvertrag festgehalten, dass gewisse Unsicherheiten bei der prognostizierten Belegung der einzelnen Abflugrouten nicht zu vermeiden sind. 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 für die Austro Control – mit gewissen Spielräumen – verbindlich ist. Eine Änderung dieses Pistenbelegungsplanes bedarf wiederum der Zustimmung der OZB. Für die Zukunft hochgerechnete Belegungszahlen einzelner SIDs beinhalten daher naturgemäß lediglich Näherungswerte, können erst im Nachhinein evaluiert werden und dann allenfalls zu weiteren Maßnahmen führen (siehe diesbezüglich auch Teilvertrag Pkt. XVI).

DETAILANALYSE UND BEGRÜNDUNG PISTENVERTEILUNG

Die dargestellten Abweichungen von den Zielvorgaben – insbesondere im Bereich Abflüge 29 (Abweichung + 6,9 %) – ergeben sich primär aus der starken Aus-

TABELLE 3: GESAMTERGEBNIS PISTENVERTEILUNG – ERREICHUNG ZIELWERTE 2012

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2012	Anzahl 2012
Landungen (Arrivals)			
Piste 11	11,5%	10,7%	13.961
Piste 16	27,5%	27,6%	36.086
Piste 29	20,0%	13,9%	18.124
Piste 34	41,0%	47,9%	62.597
Landungen gesamt		100,0%	130.768
Starts (Departures)			
Piste 11	3,0%	1,0%	1.310
Piste 16	22,0%	18,1%	23.600
Piste 29	63,0%	69,3%	90.455
Piste 34	12,0%	11,6%	15.193
Starts gesamt		100,0%	130.558
Flugbewegungen gesamt			261.326

Anmerkung: kumulierte Werte 01/2012 – 12/2012, Anteile an allen Starts bzw. Landungen in %

Quelle: VIE (2013)

prägung der windstillen Tage und der im Konsens beschlossenen Maßnahme, die Gebiete im Anflugbereich der Piste 34 möglichst zu entlasten.

Der Überschreitung bei den Anflügen zur Piste 11 aus den Vorjahren konnte 2012 erfolgreich entgegen gearbeitet werden, sodass auch dieser Zielwert unterschritten worden ist.

Einhaltung der vereinbarten Korridore

Vorgaben siehe Kapitel Flugverkehrsregeln 2012 S. 75 ff.

ANALYSEMETHODEN UND ERGEBNISSE

Die Auswertung stellt dar, wie oft Jet-Aircraft nach dem Start unter einer Höhe von 6.000 ft MSL bzw. 10.000 ft während der Nacht den Korridor der zugewiesenen SID verlassen haben; das bedeutet, wie weit der Teilvertrag eingehalten worden ist. Weiters wird auch das erlaubte bzw. unvermeidbare Verlassen statistisch ausgewertet und die Flüge werden nach Gründen gruppiert dargestellt.

GRUPPIERUNG DER GRÜNDE

- Wettergründe bzw. Sperre von Lufträumen (z.B. militärische Sperren, die ein Abweichen von den SIDs erzwingen, usw.),
- Abweichungen bordseitig (bisweilen relativ große Abweichungen im Kurvenflug, die sich auch noch

auf den nachfolgenden Geradeausanflug auswirken).

Diese Abweichungen treten verstärkt dann auf, wenn entlang einer Strecke Kurvenflüge mit Richtungsänderungen von 130 Grad oder mehr geflogen werden müssen,

- Anweisungen durch ATC im Rahmen der maximal zehn täglichen Ausnahmen,
- Anweisungen durch ATC, die über die vereinbarten zehn täglichen Abweichungen hinausgehen.

GESAMTERGEBNIS EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE

Die Vereinbarung über die Einhaltung der Korridore wurde zu 99,54 % erfüllt. Von den 0,46 % der Flüge, die nicht als vertragskonform einzustufen sind, fallen rund 0,26 % in den Verantwortungsbereich der Airlines und rund 0,20 % in die Zuständigkeit der Flugsicherung.

BEGRÜNDUNG VERLASSEN DER VEREINBARTEN KORRIDORE

Von den 130.558 Abflügen haben 6.723 Flüge den vereinbarten Korridor vorzeitig verlassen. Die Gründe liegen zu 0,20 % in Sicherheitserfordernissen, zu 3,08 % in Wetterbedingungen bzw. temporären Sperren von Lufträumen.

1,6 % der Flüge fallen unter die „10 Flüge/Tag“ Klausel, bei 0,25 % erfolgte die Abweichung bordseitig insbesondere durch relativ große Streuung in oder nach Kurvenflügen.

TABELLE 4: EINHALTUNG DER VEREINBARTEN KORRIDORE – DETAILANALYSE UND BEGRÜNDUNG

Abflüge / Abweichungen	Flugbewegungen	Anteil an insgesamt (%)
Abflüge gesamt	130.558	100,00%
Abflüge gemäß Teilvertrag	130.292	99,80%
Abweichungen bordseitig	331	0,25%
Abweichungen ATC gemäß Teilvertrag	2.107	1,61%
Abweichungen aus Wettergründen bzw. Luftraumsperren	4.021	3,08%
Abweichungen ATC nicht gemäß Teilvertrag	266	0,20%

Quelle: ACG (2013)

Nachtflugregelung

Vorgaben siehe Kapitel Flugverkehrsregeln 2012 S. 75 ff.

GESAMTERGEBNIS STARTS / ABFLÜGE

Die Vereinbarung über nächtliche Abflüge wurde zu 99,30% eingehalten. 47 Starts (0,70%), die nicht als

nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in die Zuständigkeit der Flugsicherung. Bedingt durch Wetter bzw. Pistensperren wurden 0,36% der Flüge abweichend geführt; 0,01% der Abweichungen, die als nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in die Zuständigkeit der Piloten und 0,07 % in die Zuständigkeit der Flugsicherung (vgl. Tabelle 2).

TABELLE 5: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2012 – GESAMTERGEBNIS STARTS

Starts / Abflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Abflüge Piste 11	461	6,9%
Abflüge Piste 16	254	3,8%
Abflüge Piste 29	5.850	87,7%
Abflüge Piste 34	108	1,6%
Abflüge gesamt Nacht	6.673	100,0%
Abflüge gem. TV (ohne Abw. gem. TV)	6.391	95,77%
Abweichungen gemäß Teilvertrag	282	4,23%
Einhaltung Vereinb. nächtl. Abflüge	6.626	99,30%
Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag	47	0,70%
Abweichungen nicht gem. KV pro Nacht	0,13	

Anmerkung: TV ... Teilvertrag

Quelle: ACG (2013)

GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN / ANFLÜGE

Die Vereinbarung über nächtliche Anflüge wurde zu 99,77% eingehalten. Die 26 Flüge (0,23%), die als nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in die

Zuständigkeit der Flugsicherung (entspricht 0,02% aller Anflüge).

TABELLE 6: EINHALTUNG NACHTFLUGREGELUNG 2012 – GESAMTERGEBNIS LANDUNGEN

Landungen / Anflüge	Anzahl	in % gesamt Nacht
Anflüge Piste 11*	26	0,2%
Anflüge Piste 16	2.564	23,2%
Anflüge Piste 29	8.297	75,0%
Anflüge Piste 34*	179	1,6%
Anflüge gesamt Nacht	11.066	100,0%
Anflüge gem. TV (ohne Abw. gem. TV)	10.552	95,36%
Abweichungen gemäß Teilvertrag	514	4,64%
Einhaltung Vereinb. nächtl. Anflüge	11.040	99,77%
Abweichungen nicht gemäß Teilvertrag	26	0,23%
Abweichungen nicht gem. KV pro Nacht	0,07	

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

Quelle: ACG (2013)

„Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem

Vorgaben siehe Kapitel Flugverkehrsregeln 2012 S. 75 ff.

Gründe für ein spätes „Interceptieren“ (Definition vgl. Glossar) des Leitstrahles sind entweder ein knapperes Führen der LFZ durch die Flugsicherung oder aber – und das war beim überwiegenden Teil der Fall – ein Sichtanflug, bei dem das Luftfahrzeug überhaupt nicht dem ILS folgt, sondern die Navigation ausschließlich nach Sicht durchgeführt wird.

Die Vereinbarung über das „Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem wurde zu 99,90 % eingehalten (vgl. Tab. 2, S. 30).

Die 0,10 % der Flüge, die als nicht vertragskonform einzustufen sind, fallen in die Zuständigkeit der Flugsicherung (vgl. Tab. 2, S. 30).

TABELLE 7: EINFÄDELN AUF DAS INSTRUMENTENLANDESYSTEM 2012

Anflüge / Landungen	Anzahl	in % v. insgesamt
Anflüge Gesamt	130.768	100,00%
Anflüge gemäß Teilvertrag	130.353	99,68%
Anflüge > 6nm bzw. > 3nm	127.172	97,25%
Anzahl Sichtanflüge	3.467	2,65%
Pro Tag	9,5	

Quelle: ACG (2013)

Continuous Descent / Transition Arrivals

Vorgaben siehe Kapitel Flugverkehrsregeln 2012 S. 75 ff.

ANALYSE DES CONTINUOUS DESCENT

APPROACH (CDA)

Im Teilvertrag über die aktuellen Maßnahmen wurde vereinbart, dass die Austro Control in der Nacht grundsätzlich einen Continuous Descent und damit ein Low Drag – Low Power Verfahren ermöglichen wird. Dieser CDA soll ab einer Höhe von 7.000 ft, das entspricht einer Distanz bis zum Aufsetzen von ca. 37 km, geflogen werden. Nachdem das neue FANOMOS-System eine Analyse in Bezug auf die Höhe ermöglicht, wurde auch in diesem Jahr diese Methode für die Analysen herangezogen. Dies entspricht auch eher der Intention, den CDA ab einer gewissen Flughöhe durchzuführen und nicht in einer bestimmten Entfernung vom Flughafen. Dabei ist zu beachten, dass sich bei Betrachtung der Anflüge ab einer Flughöhe von 7.000 ft tendenziell längere Flugwege ergeben, als bei einer fixen Entfernung von 37 km. Dadurch sind auch die Ergebnisse vorangegangener Jahre (bis 2010) nicht mit dieser neuen Auswertung vergleichbar.

Demzufolge wurden die Anflugprofile aller Landungen in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr im Bereich einer Flughöhe von 7.000 ft bis 500 ft vor dem Aufsetzen analysiert. Dazu wurde folgendermaßen vorgegangen:

Ein speziell entwickeltes Programm untersucht das Höhenprofil aller Anflüge auf Bereiche gleicher Höhen. Werden mindestens fünf Punkte hintereinander (entspricht einer Flugzeit von 20 Sekunden) mit der gleichen Höhe festgestellt, dann erfolgt eine Analyse des Geschwindigkeitsprofils, ob in diesem Bereich die Geschwindigkeit steigt, fällt oder gleich bleibt. Im Falle einer sinkenden Geschwindigkeit kann davon ausgegangen werden, dass kein zusätzlicher Schub gesetzt

worden ist, womit dieser Anflug von der Geräuschemission geringer ist, als im Falle einer Beschleunigung oder gleichbleibender Geschwindigkeit. Es ergeben sich dadurch drei Kategorien:

- CDA: es gab entlang der Flugstrecke keine fünf Punkte, die hintereinander die gleiche Höhe aufwiesen.
- Level Flight mit Geschwindigkeitsreduktion: es wurden mindestens fünf Punkte im Profil gefunden, die hintereinander die gleiche Höhe aufwiesen, wobei sich die Geschwindigkeit in diesem Bereich reduziert hat.
- Kein CDA: mindestens fünf Punkte hintereinander weisen die gleich Flughöhe auf, wobei eine Beschleunigung bzw. Stagnation der Fluggeschwindigkeit festgestellt wurde.

Sinn des CDA ist es, eine möglichst geringe Geräuschemission am Boden im Zuge der Landung zu verursachen. Daher wurde neben dem klassischen CDA auch die oben angeführte mittlere Kategorie mitbetrachtet, um die gegenüber dem herkömmlichen Verfahren geräuscharmeren Anflüge entsprechend berücksichtigen zu können.

Die Ergebnisse für das Jahr 2012 sind in folgender Tabelle zusammengefasst, wobei sich der prozentuelle Anteil auf die Gesamtanzahl der Landungen bezieht.

TABELLE 8A: EVALUIERUNG CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – PROZENTANTEILE 2012

Piste	kein CDA	Level Flight mit Geschwind.Reduktion	CDA	SUMME
Landungen 2012				
Piste 11	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%
Piste 16	8,8%	6,6%	7,6%	23,0%
Piste 29	31,6%	21,9%	21,8%	75,2%
Piste 34	0,8%	0,3%	0,5%	1,6%
GESAMT	41,3%	28,8%	29,9%	100,0%

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

Quelle: FWAG (2013)

Daraus ist ersichtlich, dass knapp 30 % aller Landungen in der Nacht als CDA, weitere 28,8 % mit geringerer Geräuschemission erfolgten. Ausschlaggebend für diese Betrachtung sind natürlich jene Pistenrichtungen,

die in der Nacht benutzt werden (Piste 29 und 16). Die Werte für die Pisten 11 und 34 ergeben sich aus den jeweiligen Nachtsperren der anderen Pisten (Wartungsarbeiten bzw. Schneeräumung). Im Vergleich dazu folgend die Zahlen für das Jahr 2011:

TABELLE 8B: EVALUIERUNG CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA) NACHT (22:00 UHR BIS 06:00 UHR) – PROZENTANTEILE 2011

Piste	kein CDA	Level Flight mit Geschwind.Reduktion	CDA	SUMME
Landungen 2011				
Piste 11	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Piste 16	10,3%	7,3%	6,9%	24,5%
Piste 29	28,0%	21,8%	22,5%	72,3%
Piste 34	1,2%	0,9%	1,0%	3,1%
GESAMT	39,5%	30,0%	30,4%	100,0%

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

Quelle: FWAG (2013)

Der Vergleich zeigt, dass sich im Jahr 2012 der Anteil des CDA innerhalb des Nachtzeitraumes gegenüber dem Vorjahr um 0,5 % leicht verringert hat. Auch der Anteil des „Level Flight“ mit Geschwindigkeitsreduktion hat um 1,2 % geringfügig abgenommen. Insgesamt betrachtet ergaben sich geringfügige Änderungen. Es

erfolgten etwas weniger als 60 % aller Anflüge in dieser Zeit mit einer geringeren Geräuschemission, als dies bei einem üblichen Anflugverfahren („stepped approach“) der Fall ist.

Sichtanflüge

Vorgaben siehe Kapitel Flugverkehrsregeln 2012 S. 75 ff.

Im Jahr 2012 erfolgten 3.467 Sichtanflüge (2,65 % 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 dem Berichtsjahr 2011 nur unwesentlich verändert.

VERHANDLUNGSSTAND ENDE 2012

Die Verhandlungen zum Thema Sichtanflüge haben erneut im Jahr 2012 zu keinem Ergebnis geführt. Die Verhandlungen werden Anfang 2013 fortgesetzt und sollen auf Basis der erarbeiteten Lösungsoptionen rasch und wenn möglich mit einem konsensualen positiven Ergebnis abgeschlossen werden.

Turbinentests

Vorgaben siehe Kapitel Flugverkehrsregeln 2012 S. 75 ff.

ALLGEMEINES

2011 wurden erstmals alle am Flughafen Wien durchgeführten Turbinentests erfasst und in den Evaluierungsbericht aufgenommen.

REGELUNGEN

Triebwerkstestläufe müssen nach internationalen Wartungsvorschriften im Rahmen von genau definierten Checks nicht nur nach gewissen Betriebsstunden durchgeführt werden, sondern auch etwa nach Störungen an Triebwerken und damit in Verbindung stehenden Systemen.

Triebwerkstestläufe werden nur dann durchgeführt, wenn dies durch behördlich genehmigte Wartungsvorschriften aufgetragen oder zur Fehlerdiagnose unbedingt erforderlich ist und sind auf das absolut

notwendige Minimum beschränkt. Nicht immer müssen pro Test-Event auch beide (alle) Triebwerke gestartet werden, häufig können die Tests auch mit nur einem laufenden Triebwerk durchgeführt werden.

SILENCER

Triebwerksläufe an den Typen F100, F70 und CRJ („tail-mounted“ Engines) werden an einem speziellen „Silencer“, also einer technischen Vorrichtung mit der Funktion eines überdimensionalen Schalldämpfers, durchgeführt.

ANZAHL TURBINENTESTS 2012

1. Turbinentests, welche dem FBL (Flughafen Betriebsleitung) im Jahr 2012 gemeldet wurden: (2011: 452) **409**.

405 davon waren **High Power Runs**, **4** weitere Tests erfolgten als **Idle Runs**.

Anmerkung: Diese Zahl umfasst all jene Triebwerksläufe, welche nicht am Werftvorfeld durchgeführt wurden.

2. Turbinentests am Werftvorfeld durch sonstige Maintenance: **nicht gemeldet**

3. Turbinentests am Werftvorfeld durch Austrian Airlines Maintenance: **975**

Anmerkung: Diese Zahl inkludiert die an Flugzeugen von Austrian, Lauda Air und Tyrolean durchgeführten Tests sowie alle jene Triebwerksläufe, die für Vertragspartner durchgeführt wurden.

Davon

- mit Silencer Vorrichtungen: (2011: 252) **337**
(davon mit Startschub auf Silencer: (2011: 182) **272**)
- ohne Silencer Vorrichtungen: (2011: 244) **638**

- mit Leerlaufleistung: (2011: 267) **516**
- mit mittlerer Schubstellung: (2011: 43) **136**
- mit Startschub: (2011: 186) **323**

Lärmabhängige Landegebühren

ZIELE

Ziel des Modells am Flughafen Wien ist ein transparentes, objektiv nachvollziehbares und nicht diskriminierendes Einheben von lärmabhängigen Landegebühren zu ermöglichen. Weiters sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Berechnung auf Basis objektiver individueller Werte der einzelnen Luftfahrzeuge (nachvollziehbar, nicht diskriminierend) und historischen (bei Einführung der lärmabhängigen Gebühren) Werten betreffend Bewegungen pro Luftfahrzeugtyp am Flughafen Wien
- Die Fluglinien sollen motiviert werden, mit leisen bzw. mit den leisesten Luftfahrzeugen, welche auf dem Markt zur Verfügung stehen, nach Wien zu kommen.
- Die Lärmgebühren sollen die Verwendung der Luftfahrzeuge lenken, nicht jedoch den Verkehr an sich beschränken.
- Kostenneutralität: Aufgrund der Durchführung eines BONUS-MALUS-Systems stellen die Lärmgebühren keine zusätzliche Einnahmequelle für den Flughafen Wien dar.
- Die Lärmgebühren werden im Bereich General Aviation nicht angewandt.

EINFÜHRUNGSZEITPUNKT

Die Lärmabhängigen Landegebühren wurden grundsätzlich am 1. Juli 2009 mit behördlicher Genehmigung implementiert, wobei jedoch, um eine Reaktion der Airlines zu ermöglichen, festgelegt wurde, im Zeitraum bis zum 30. Juni 2010 die Fluglinien zwar über die anfallenden Lärmgebühren zu informieren, aber diese nicht zu verrechnen.

Vom 1.7.2010 bis zum 30.6.2011 wurden sodann 50 % der lärmabhängigen Gebühren zur Verrechnung gebracht. Ab 1.7.2011 wurden die Gebühren in ihrer Gesamtheit verrechnet.

DAS MODELL – ERMITTLUNG DER LÄRMWERTE PRO LUFTFAHRZEUG

Die Grundlagen für die Datenbasis bilden die individuellen Werte der Luftfahrzeuge. Folgende Daten werden von jedem Luftfahrzeug, welches Wien anfliegt, benötigt:

- Registration
- Manufacturer
- Type und Version
- Triebwerk und Anzahl der Triebwerke
- Maximum Take off Weight (MTOW)
- Noise Levels (in EPNdB, Effective Perceived Noise in Dezibel)
 - T/O – Flyover
 - Sideline – Lateral/Full power
 - Approach – Approach

Diese Daten erhält der Flughafen Wien von jeder Fluglinie mittels Noise Certificate, über welches jedes Luftfahrzeug jeder Airline verfügt. Gemäß gültiger Tarifordnung kann die Flughafen Wien AG diese Daten von jeder Fluglinie, welche nach Wien kommt, verlangen. Liegt kein Zertifikat vor, erfolgt die Berechnung auf Basis der von der ICAO veröffentlichten Lärmwerte für einen Flugzeugtyp, wobei bei Zuordnungsproblemen der jeweils schlechtere Wert verwendet wird.

EVALUIERUNGSERGEBNIS

Das Ergebnis 2012 spiegelt die derzeitige atypische Entwicklung in der Aviation wieder. Relevant ist insbesondere die Entwicklung der zum LH Konzern gehörigen Austrian Airlines und der zu Air Berlin gehörigen Flynik. Hier – aber auch bei anderen Airlines – blieb der Ankauf bzw. Einsatz neuer LFZ aus. Es erfolgte in der Regel ein Austausch von LFZ jeweils innerhalb des Konzerns, was bei Gesamtbetrachtung zu einer weitgehenden Stabilisierung der für die Lärmgebühren relevanten Werte geführt hat. Eine Betrachtung der LFZ hinsichtlich Lärm – Qualität zeigt, dass der Trend zu lärmtechnischen besseren Flugzeugen zwar nur in Ansätzen, aber doch erkennbar ist.

TAB. 9A: EPNDB WERTE DER LFZ UNTER MAXWERT, VERGLEICH 2011/2012 IN %

dB-Bereiche	2011	2012	Veränd.2011/2012
über 26 dB	1,39%	0,99%	-0,40%
24 bis 26 dB	18,71%	18,69%	-0,01%
22 bis 24 dB	3,05%	3,18%	0,13%
20 bis 22 dB	1,48%	2,40%	0,92%
18 bis 20 dB	4,24%	5,07%	0,83%
16 bis 18 dB	24,08%	21,76%	-2,32%
14 bis 16 dB	25,17%	24,76%	-0,41%
12 bis 14 dB	10,35%	10,65%	0,29%
10 bis 12 dB	4,95%	4,76%	-0,20%
0 bis 10 dB	4,60%	4,54%	-0,06%
keine Werte gemeldet	1,98%	3,21%	1,22%

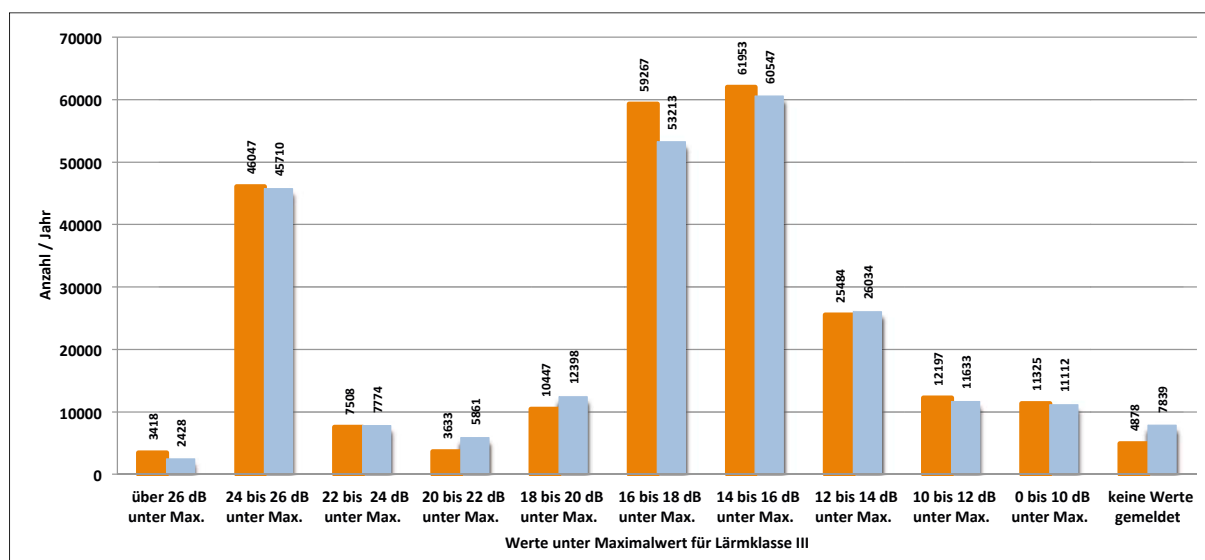
Quelle: FWAG (2013)

TAB. 9B: LÄRMGEBÜHREN, VERGLEICH 2011/2012

	2011	2012	Veränd.
Anzahl LFZ	246.157	244.650	-0,61%
Summe MTOW	16.539.153	16.252.738	-1,73%
Mittelwert MTOW	67	66	-1,13%
Summe Sitze	30.394.533	30.421.232	0,09%
Mittelwert Sitze	123	124	0,70%
Summe Pax	21.106.292	22.165.794	5,02%
Summe EPNDB MW	22191556,06	21767023,53	-1,91%
EPNDB/LFZ Movem.	90,1520	88,9721	-1,31%
Wert / MTOW	€ 0,23	€ 0,23	2,20%
Wert / Sitz	€ 0,12	€ 0,12	0,34%
Wert / Pax	€ 0,18	€ 0,17	-4,33%
Wert / LFZ	€ 15,30	€ 15,46	1,05%

Quelle: FWAG (2013)

ABBILDUNG 5: EPNDB WERTE DER LFZ UNTER MAXWERT, VERGLEICH 2011/2012 IN ABSOLUT ZAHLEN



Anmerkung zu Tab. 9A und Abb. 5: je höher Unterschreitung, desto besser ist die Qualität des LFZ hinsichtlich Lärm; Maximalwert gemäß ICAO Lärmklasse III; Quelle: FWAG (2013)

Stationierung BMI-Hubschrauber am VIE

Im Jahre 2012 wurden mit Hubschraubern des Bundesministeriums für Inneres (BMI) 1.097 Landungen am Flughafen Wien Schwechat durchgeführt. 699 Flüge erfolgten davon im Rahmen der Flughafenüberwachung im Nahbereich des Flughafens (Sektoren Katharinenhof, Mannswörth, Fischamend). Die übrigen Flüge (398 Flüge) starteten vom Flughafen Wien zu anderen Ein-

satzorten in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Mit der Stationierung des BMI-Hubschraubers am Flughafen Wien konnten rund 1.400 Überstellungsflüge vom 12. Bezirk zum Flughafen Wien vermieden werden und dadurch zur Lärmreduktion beigetragen werden.

131 Landungen von den insgesamt 1.097 wurden im Jahr 2012 in der Zeit von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr durchgeführt.

Auswirkungen auf das Umland

Fluglärmmessungen

Ziel der Fluglärmmessungen ist es, allfällige Auswirkungen der Änderungen der Abflugstrecken im praktischen Flugbetrieb sowie die Entwicklung der Fluglärmsituation punktuell zu erfassen. Dazu standen 14 fixe und vier mobile Fluglärmmessstellen zur Verfügung. Darstellungen mit den Positionen der Messstellen sind im Datenteil dieses Berichtes enthalten, bzw. im Internet unter www.vie-umwelt.at abrufbar.

FIXE LÄRMMESSUNGEN

MESSUNG

Vor nunmehr 23 Jahren wurde mit der Installation der ersten sechs Messstellen begonnen. Seit diesem Zeitpunkt nahmen weitere acht fixe Messstellen den Betrieb auf. Im Jahr 2004 wurden die Messstellen in Kleinneusiedl und Schwechat aufgrund eines Beschlusses im Mediationsverfahren in die Anfluggrundlinie zur jeweiligen Piste verlegt. Ebenso musste die Messstelle in Maria Lanzendorf Ende September 2007 an einem neuen Standort installiert werden, da das Gebäude, in dem sich die Messstelle befand, von der Gemeinde verkauft wurde. Im Jahr 2008 ging eine weitere mobile Messstelle in Betrieb, die sich seit 11. April 2008 in Form einer Langzeitmessung in Wien-Liesing im Einsatz befindet. Im November 2009 erfolgte in Abstimmung mit der MA 22 eine Verlegung der Messstelle in Wien-Simmering. Diese wurde notwendig, da das Gebäude, an dem die Messstelle montiert war und das sich am Gelände der Zentralwerkstätte der Wiener Verkehrsbetriebe befand, abgerissen wurde. Der neue Standort befindet sich am Wiener Zentralfriedhof weiterhin unter der Anfluggrundlinie zur Piste 11, ca. 1.500 m weiter entfernt vom Flughafen. Im Jahr 2010 musste auch die zweite in Wien befindliche Messstelle vom Schafflerhof in Wien 22 zum Friedhof in Eßling verlegt werden. Dieser neue Messpunkt befindet sich im direkten Anflugbereich näher zur Piste 16, womit auch etwas höhere Werte gemessen werden.

Im Jahr 2010 wurden sämtliche Messstellen mit dem neuesten Schallpegelanalysator der Firma Brüel & Kjaer ausgestattet. Diese sind nunmehr online mit einem zentralen Server verbunden und ermöglichen sowohl die akustische Aufzeichnung der Überflüge (MP3) als auch die Erfassung der Frequenzspektren im Halbsekundentakt. Eine neue FANOMOS Software (ENM = Environmental Noise Monitoring) wurde 2009 installiert, den Erfordernissen angepasst und im Juni 2011 abgenommen. Diese Umstellung wurde u.a. aufgrund der Veröffentlichung der Flugspuren im Internet notwendig. Abgesehen davon sind nunmehr alle 18 Messstellen mit neuen Mikrofonen ausgestattet, die eine dem neuesten Stand der Technik entsprechende Kalibrierung ermöglichen.

Um die vorhandenen Fremdgeräusche (z.B. Straßenverkehr etc.) am Messpunkt so weit als möglich von der Erfassung auszuschließen, stehen auch weiterhin wählbare Einstellungsparameter für jede Messstelle zur Verfügung. So muss ein festgelegter Pegel für eine bestimmte Dauer überschritten werden, um als Ereignis abgespeichert zu werden. Die Einstellung der einzelnen Überschreitungspegel ist unterschiedlich und von den vorhandenen Umgebungsgeräuschen sowie von der Entfernung zum Flughafen, abhängig. Je weiter die Messstelle vom Flughafen entfernt ist, umso niedriger wird dieser Pegel eingestellt. Befindet sich der Messpunkt in einer eher „lauteren“ Umgebung, wird der Ansprechpegel angehoben, um die Erfassung von Fremdgeräuschen möglichst zu minimieren.

Die Ereignisse selbst werden nach Abspeicherung im zentralen Server automatisch dem Verursacher zugeordnet. Diese Korrelation basiert auf den erfassten Flugspuren. Nachdem die Position des Flugzeuges zu jedem Zeitpunkt innerhalb des Erfassungsradius von 60 km sowie der Zeitpunkt des gemessenen Maximalpegels im System vorliegen, ist eine Verbindung der beiden Datensätze möglich. Um die größtmögliche

Datensicherheit zu gewährleisten, erfolgt im Nachgang eine händische Überprüfung dieser Zuordnung.

Zur Sicherstellung der Messgenauigkeit wird vom System alle sechs Stunden eine akustische und elektrische Überprüfung durchgeführt, die in einem eigenen Protokoll abgespeichert wird. Zusätzlich erfolgt vorschriftsmäßig alle zwei Jahre eine Eichung des Gesamtsystems in Übereinstimmung mit den Normen IEC 60651 Kl. 1, IEC 60804 Kl. 1 und IEC 61672 Kl.1. Die verwendeten Messgeräte und Mikrofone entsprechen der höchsten Genauigkeitsklasse 0,7 des österreichischen Maß- und

Eichgesetzes, was eine Messgenauigkeit von +/- 0,7 dB ergibt. Allfällige im Internet von Privatpersonen oder Vereinen veröffentlichte Messdaten sind mit den hier ermittelten Werten nur dann vergleichbar, wenn sie mit Messgeräten der gleichen Genauigkeitsklassen ermittelt wurden, diese einen gültigen Eichschein besitzen und der Aufstellungsort den einschlägigen Normen und Anforderungen entspricht.

ERGEBNISSE: MESSDATEN FÜR FLUGVERKEHR

Die Gesamtjahreswerte für 2012 stellen sich folgendermaßen dar:

TABELLE 10: ENTWICKLUNG DES TAGES- UND DES NACHT-LEQ AN DEN FIXEN MESSSTELLEN 2011/2012

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00		
	2011	2012	Differenz zu 2011
alle Angaben in dB			
Wien-Donaustadt *)	50,2	49,6	-0,6
Groß-Enzersdorf	53,6	54,0	0,4
Fischamend	35,1	33,2	-1,8
Kleinneusiedl	55,1	54,4	-0,7
Enzersdorf/Fischa	56,6	56,7	0,1
Schwadorf	56,3	56,2	-0,1
Margarethen/Moos	61,8	61,9	0,2
Rauchenwarth	30,9	29,7	-1,2
Zwölfaxing	54,3	54,5	0,2
Schwechat	56,6	55,3	-1,2
Wien-Simmering	52,0	50,8	-1,2
Himberg	44,2	45,7	1,5
Karlsdorf	38,6	37,8	-0,8
Maria Lanzendorf	47,5	47,8	0,3
Wien 23	37,5	36,8	-0,7
Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00		
	2011	2012	Differenz zu 2011
alle Angaben in dB			
Wien-Donaustadt *)	43,4	43,1	-0,3
Groß-Enzersdorf	47,0	47,1	0,1
Fischamend	36,8	36,0	-0,8
Kleinneusiedl	57,9	57,5	-0,4
Enzersdorf/Fischa	37,6	41,9	4,3
Schwadorf	36,7	41,1	4,4
Margarethen/Moos	43,9	42,8	-1,1
Rauchenwarth	28,0	28,0	0,0
Zwölfaxing	41,6	43,2	1,6
Schwechat	31,6	37,9	6,3
Wien-Simmering	22,0	30,1	8,2
Himberg	30,3	33,2	2,8
Karlsdorf	38,8	38,2	-0,6
Maria Lanzendorf	22,9	23,6	0,6

Quelle: FWAG (2013)

Die Werte des äquivalenten Dauerschallpegels werden wesentlich von der Überflughäufigkeit beeinflusst. In der folgenden Tabelle sind daher die Bewegungszahlen im Linien- und Charterverkehr für das gesamte Jahr im Vergleich aufgelistet:

TABELLE 11: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR – VERGLEICH 2011/2012

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00		NACHT 22:00 - 06:00		DIFFERENZ	
	2011	2012	2011	2012	TAG	NACHT
Landungen						
Piste 11	15.427	12.801	2	24	-17,0%	1100,0%
Piste 16	34.228	31.437	2.876	2.391	-8,2%	-16,9%
Piste 29	9.665	9.375	8.566	7.700	-3,0%	-10,1%
Piste 34	51.955	58.423	362	179	12,4%	-50,6%
Starts						
Piste 11	1.327	827	694	400	-37,7%	-42,4%
Piste 16	22.828	21.133	66	238	-7,4%	260,6%
Piste 29	79.176	79.021	5.314	5.523	-0,2%	3,9%
Piste 34	13.501	15.066	170	109	11,6%	-35,9%
GESAMT	228.107	228.083	18.050	16.564	0,0%	-8,2%

Anmerkung: L/C ... im Linien- und Charterverkehr

Quelle: FWAG (2013)

Innerhalb dieses Betrachtungszeitraumes haben die Flugbewegungen am Tag nur geringfügig um insgesamt 57 Bewegungen, in der Nacht jedoch deutlich um rund 1.500 Bewegungen (entspricht 8,2 %) abgenommen. Besonders auffallend ist die Zunahme der Flugbewegungen auf der Piste 34 am Tag, wogegen auf Piste 11 eine deutliche Reduktion zu verzeichnen ist. Daraus kann abgeleitet werden, dass im vergangenen Jahr vorwiegend westliche Winde herrschten. Die erhöhte Anzahl der Flugbewegungen in den Nachtstunden auf der Piste 11 (Landungen) sowie Starts Piste 16 ergab sich in erster Linie aufgrund von Enteisungsarbeiten auf Piste 16 bzw. Sanierungsarbeiten auf Piste 11/29.

Bezogen auf die Messergebnisse der fixen Lärm-messstellen sind nur geringfügige Veränderungen zu verzeichnen, die im Wesentlichen tendenziell den Veränderungen der Flugbewegungsaufteilung folgen. So sind kaum Veränderungen größer als 1 dB am Tag bei den relativ höheren Messwerten über 50 dB zu

verzeichnen. Auch die Messwerte in der Nacht folgen den Veränderungen der Bewegungsaufteilung auf die Pisten, wobei sich bei den relativ niedrigen Leq-Werten in Simmering und Schwechat die Erhöhung der Anzahl von Landungen Piste 11 bemerkbar macht. Die Erhöhung der Nachtpegel in Zwölfaxing, Himberg und Maria Lanzendorf ist auch auf die Zunahme der Nachtstarts von Piste 29 inklusive notwendiger Freigaben im Rahmen von besonderen Wetterereignissen (z.B. Gewitterzellen) zurückzuführen.

Eine Darstellung der Messergebnisse sowie der erfassten Maximalpegel können unter www.vie-umwelt.at abgerufen werden.

AUSWIRKUNGEN GEÄNDERTER FLUGROUTEN

Generell sind die im Nahbereich des Flughafens gelegenen Messstellen für die Bewertung der Veränderungen in der Abflugstreckenführung nicht geeignet. Dies trifft konkret auf die Messpunkte in Fischamend (vorzugsweise Erfassung von Bodenlärm), Kleinneusiedl, Enzersdorf/Fischa und Schwadorf zu. Die Messstelle in Wien-Simmering sowie die Messstelle in Schwechat sind überwiegend Messpunkte für die Fluggeräuscherfassung im Anflug und daher ebenfalls für diese Betrachtung nicht heranzuziehen. Dies gilt auch für die nördlich gelegenen Messstellen in Wien-Donaustadt und Groß-Enzersdorf, an denen überwiegend Landungen zur Piste 16 registriert werden.

Im vergangenen Jahr erfolgten keine Änderungen im Abflugstreckensystem.

GESAMTJAHRESDARSTELLUNG IM VERGLEICH ZU VORANGEGANGENEN JAHREN

Der Vollständigkeit halber werden in nachfolgenden Tabellen die Jahreszahlen im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren dargestellt. Bei Betrachtung der Zahlen ist zu berücksichtigen, dass sich daraus keine Rückschlüsse auf die flugbetrieblichen Veränderungen ziehen lassen, da die Vergleichszeiträume innerhalb eines Jahres unterschiedliche Abflugszenarien beinhalten.

TABELLE 12: VERÄNDERUNGEN DES TAGES-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000-2012

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00										DIFFERENZ zu 2011
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
	alle Angaben in dB										
Wien-Donaustadt 6)	45,2	43,5	44,0	44,4	45,0	45,7	44,5	50,0	50,2	49,6	-0,6
Groß-Enzersdorf	52,0	50,3	51,7	52,1	52,6	53,2	52,0	52,7	53,6	54,0	0,4
Fischamend	46,4	41,5	33,2	36,0	35,1	32,5	31,6	36,0	35,1	33,2	-1,8
Kleinneusiedl 1)		55,8	54,8	54,5	55,0	54,6	54,3	54,8	55,1	54,4	-0,7
Enzersdorf/Fischa	57,5	55,9	55,3	55,7	56,0	57,0	55,6	56,3	56,6	56,7	0,1
Schwadorf	58,5	56,7	56,2	55,8	55,8	56,7	55,5	56,0	56,3	56,2	-0,1
Margarethen/Moos	60,3	60,9	61,3	61,3	61,9	61,5	61,7	62,0	61,8	61,9	0,2
Rauchenwarth	43,7	40,2	35,9	34,4	34,6	34,1	31,8	30,5	30,9	29,7	-1,2
Zwölfaxing	55,6	54,7	54,2	54,0	54,0	53,2	51,9	52,4	54,3	54,5	0,2
Schwechat 1)		57,3	56,2	56,7	55,9	57,3	56,4	56,9	56,6	55,3	-1,2
Wien-Simmering 5)	53,5	53,5	52,2	52,4	52,3	54,0	52,4	52,0	52,0	50,8	-1,2
Himberg 2)		47,6	47,0	46,5	46,5	45,9	45,3	44,9	44,2	45,7	1,5
Karlsdorf 2)		43,3	41,1	40,7	40,5	41,5	38,2	38,8	38,6	37,8	-0,8
Maria Lanzendorf 3)	45,0	45,8	45,2	44,5	46,8	48,5	48,1	47,5	47,5	47,8	0,3
Wien 23 4)						39,3	37,8	37,9	37,5	36,8	-0,7

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
- 5) Seit November 2009 neuer Standort
- 6) Neuer Standort seit Mai 2010

Quelle: FWAG (2013)

TABELLE 13: VERÄNDERUNGEN DES NACHT-LEQ NACH MESSSTELLEN 2000-2012

Meßpunkt	Nacht-LEQ 22:00 - 06:00										DIFFERENZ zu 2011
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
	alle Angaben in dB										
Wien-Donaustadt 6)	39,6	36,6	38,3	39,2	38,5	40,6	39,8	43,7	43,4	43,1	-0,3
Groß-Enzersdorf	46,2	44,7	45,8	46,8	46,1	47,9	46,1	47,1	47,0	47,1	0,1
Fischamend	42,0	37,6	35,5	37,3	35,9	35,3	34,7	37,2	36,8	36,0	-0,8
Kleinneusiedl 1)	56,3	57,2	57,3	57,3	57,8	57,3	57,1	57,7	57,9	57,5	-0,4
Enzersdorf/Fischa	42,8	37,3	39,1	40,2	37,8	39,5	38,5	39,1	37,6	41,9	4,3
Schwadorf	43,6	36,6	38,5	40,5	37,5	38,9	38,0	38,7	36,7	41,1	4,4
Margarethen/Moos	43,8	39,5	42,5	39,6	41,8	44,0	38,8	42,7	43,9	42,8	-1,1
Rauchenwarth	37,8	34,2	32,3	32,2	33,3	33,0	34,3	30,2	28,0	28,0	0,0
Zwölfaxing	43,7	43,0	43,6	43,7	42,8	41,7	39,9	40,6	41,6	43,2	1,6
Schwechat 1)	43,0	39,4	40,4	37,3	37,2	34,3	36,5	31,6	37,9	37,9	6,3
Wien-Simmering 5)	43,0	38,6	32,2	33,1	27,7	28,7	27,4	29,2	22,0	30,1	8,2
Himberg 2)	34,6	35,1	34,9	35,8	35,0	33,4	31,7	30,3	33,2	33,2	2,8
Karlsdorf 2)	40,3	40,0	39,9	39,3	39,3	39,2	39,0	38,8	38,2	38,2	-0,6
Maria Lanzendorf 3)	22,5	24,9	22,3	24,5	24,7	26,6	23,0	23,9	22,9	23,6	0,6
Wien 23 4)						19,3	11,1	14,3	12,6	16,5	3,9

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

5) Seit November 2009 neuer Standort

6) Neuer Standort seit Mai 2010

Quelle: FWAG (2013)

Dazu ebenfalls die Jahreszahlen der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr im Vergleich:

TABELLE 14: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR TAG – 2000-2012

Flugbewegungen L/C	TAG 06:00 - 22:00									
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landungen										
Piste 11	14.061	16.835	14.261	14.443	13.870	18.375	15.030	16.341	15.427	12.801
Piste 16	22.923	19.352	26.059	27.003	29.661	35.209	29.498	28.939	34.228	31.437
Piste 29	12.858	17.619	10.718	11.315	12.094	11.094	10.840	10.519	9.665	9.375
Piste 34	35.481	50.176	55.012	56.153	61.093	57.331	56.840	56.362	51.955	58.423
Starts										
Piste 11	4.559	4.412	1.234	626	690	977	1.113	1.245	1.327	827
Piste 16	21.553	17.848	18.974	19.875	21.949	27.411	21.625	22.685	22.828	21.133
Piste 29	62.392	78.506	81.063	79.491	82.451	82.421	78.033	78.076	79.176	79.021
Piste 34	428	6.190	7.929	12.199	15.468	15.551	14.538	13.739	13.501	15.066
GESAMT	174.255	210.938	215.250	221.105	237.276	248.369	227.517	227.906	228.107	228.083

Anmerkung: Zeitraum Gesamtjahr

Quelle: FWAG (2013)

TABELLE 15: FLUGBEWEGUNGEN IM LINIEN- UND CHARTERVERKEHR NACHT – 2000-2012

Flugbewegungen L/C	NACHT 22:00 - 06:00									
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landungen										
Piste 11	334	205	57	37	2	3	12	31	2	24
Piste 16	1.894	1.633	2.161	2.315	2.244	3.352	2.189	2.776	2.876	2.391
Piste 29	5.553	6.435	6.974	7.389	8.272	7.487	7.272	7.860	8.566	7.700
Piste 34	135	154	211	95	207	353	36	236	362	179
Starts										
Piste 11	816	672	488	500	485	593	545	860	694	400
Piste 16	150	60	93	82	79	125	92	140	66	238
Piste 29	3.258	4.689	5.585	5.940	6.229	6.016	5.742	6.195	5.314	5.523
Piste 34	77	25	81	27	82	104	27	141	170	109
GESAMT	12.217	13.873	15.650	16.385	17.600	18.033	15.915	18.239	18.050	16.564

Anmerkung: Zeitraum Gesamtjahr

Quelle: FWAG (2013)

MOBILE LÄRMMESSUNGEN

MESSUNG

Die mobilen Messungen wurden entsprechend eines Messplanes (abgestimmt mit den Mitgliedern des Dialogforums) durchgeführt (Messplan siehe Tabellenband, Lage der Messpunkte siehe Kartenteil), wobei die Messungen selbst im Durchschnitt drei Wochen dauerten. Um etwaige Veränderungen der Fluggeräuschsituation am jeweiligen Messpunkt feststellen zu können, wurde - wie auch in den Jahren zuvor - darauf geachtet, zumindest eine Vergleichsmessung durchzuführen. Diese sollte idealerweise bei ähnlichen Witterungsverhältnissen (Jahreszeit) erfolgen, um atmosphärische Störeinflüsse möglichst gering zu halten.

Die mobilen Messstellen selbst benötigen keine Infrastruktur und können im reinen Batteriebetrieb ohne Aufladen mindestens 3 Wochen durchgehend eingesetzt werden. Der Schallpegelanalysator, die Übertragungseinheit (Datenmodem) sowie die Batterien für die Stromversorgung, sind in einem Pkw-Anhänger untergebracht. Der Mess-Anhänger ist mit einem Teleskopmast ausgerüstet, auf dem das Mikrofon montiert ist und der bis zu einer Höhe von vier Metern ausgefahren werden kann.

Die Funktionsweise ist mit jener der stationären Anlagen ident. Die Übertragung der Messdaten erfolgt über das GSM-Netz mit Hilfe eines Datenmodems. Die Einbindung in das FANOMOS-System – und somit die automatische Zuordnung der Lärmereignisse zum Verursacher – wird durch integrierte GPS-Module, welche automatisch die jeweilige Position bekanntgeben, sichergestellt. Die Überprüfung der Messgenauigkeit erfolgt in der gleichen Weise wie bei den fixen Lärmmessstellen.

DATENLAGE

Die Detailergebnisse der Messungen können aus dem Tabellenband entnommen werden, wobei der Tabel-

lenaufbau dem der fixen Lärmmessstellen entspricht. Zusätzlich zu den vergleichenden Zahlen sind im Tabellenband auch die zusammengefassten Messergebnisse über den Messzeitraum ersichtlich. Insgesamt erfolgten 44 Messreihen im Jahr 2012.

Grundsätzlich besteht bei den mobilen Messungen die Problematik, dass mit zunehmender Entfernung vom Flughafen die Unterscheidung zwischen Flug- und Fremdgeräusch messtechnisch immer schwieriger wird. Dies liegt daran, dass die Überflugpegel im gleichen Bereich wie die sonst auftretenden Fremdgeräusche am Messpunkt liegen. Ein weiterer Einfluss der Messwerte besteht darin, dass aufgrund der – gegenüber den Überflügen – signifikant höheren Häufigkeit von Fremdgeräuschen (zum Teil bis zu 30-mal höhere Anzahl) die beiden Ereignisse immer öfter zeitgleich stattfinden und somit den erfassten Maximal-Pegel eines Überfluges überlagern oder sogar erhöhen. So nimmt der Maximal-Pegel bei zwei gleichzeitig stattfindenden und gleichlauten Ereignissen um 3 dB zu. Diese Tatsache ist nur selten im Pegelverlauf des Überfluges zu erkennen, womit z.B. im Fall von zeitgleichen und gleichlauten Ereignissen der Überflug mit einem um 3 dB höheren Wert in die Messung eingeht.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Erfassungsquote mit zunehmender Entfernung vom Flughafen und größerer Flughöhe immer geringer wird, womit auch die statistischen Aussagemöglichkeiten stark reduziert werden. Überflüge werden dann nicht als Fluglärmereignis erfasst, wenn sie einen Maximal-Pegel verursachen, der im Pegelbereich des Schwellwertes für Ereignisse (Tag: 55 dB, Nacht: 50 dB) liegt und kürzer als 10 Sekunden dauern. So ist die Erfassungsquote bei Messungen, die einen durchschnittlichen Maximal-Pegel von Überflügen im Bereich von 65 dB erfassen, zum Großteil sehr gering. Wenn nun nur jeder dritte Überflug gemessen wird, ist eine korrekte Interpretation der Messergebnisse der verbleibenden 33 % kaum möglich.

Durch die oben beschriebene Problematik gestalten sich auch Aussagen über etwaige Veränderungen, die in der Theorie bereits nur im 1 dB-Bereich liegen, äußerst schwierig. Dies ist zum Beispiel bei Verschiebungen einer Abflugstrecke im Bereich von einigen hundert Metern der Fall.

AUSWIRKUNG VERÄNDERTER ROUTEN

Im Jahr 2012 gab es keine Veränderungen der Abflugstrecken im Nahbereich des Flughafens, welche Auswirkungen auf die Ergebnisse der mobilen Fluglärmmessungen gehabt hätten.

Aufgrund von geringen Änderungen weiter entfernter Übergabepunkte für Luftfahrzeuge entweder an andere Flugsicherungen (nicht Austro Control) oder von Wegpunkten im Einbindungsbereich an internationale Flugstraßen haben im November zwar zu vereinzelt Änderungen der Abflugstreckenbezeichnungen geführt, jedoch ohne Einfluss auf Flugspurverläufe oder auf die Ergebnisse sowohl der mobilen als auch fixen Fluglärmmessstellen.

WEITERE VORGANGSWEISE

Im Rahmen der einzelnen Bezirkskonferenzen werden laufend Verhandlungen über Verlegung/Verschwenkung/Änderung von Abflugstrecken geführt und die Ergebnisse der einzelnen Fluglärmmessreihen berichtet.

Der Messplan für das Jahr 2013 ist im Tabellenband ebenso ersichtlich wie auch die Ergebnisse sämtlicher Fluglärmmessungen des Jahres 2012. Die jeweils aktuellsten Informationen zum Flugbetrieb am VIE, Messpläne und sowohl aktuelle Messergebnisse als auch jene von vergangenen Jahren, können auf dem VIE-Onlineportal „Umwelt und Luftfahrt“ unter www.vie-umwelt.at eingesehen werden.

Fluglärmmessungen

VORGANGSWEISE

Auf Basis der Fluglärmmessungenberechnung sollen die Auswirkungen der Änderungen im Abflugstreckensystem sowie in der Verteilung der Flugbewegungen auf die Pisten, dargestellt werden. Die Berechnungen selbst erfolgen gemäß ÖAL-Richtlinie Nr.24 Blatt 1 „Lärmschutzzonen in der Umgebung von Flughäfen – Planungs- und Berechnungsgrundlagen“. Als Programm wird das von der amerikanischen FAA (Federal Aviation Administration) entwickelte INM (Integrated Noise Model) in der Version 6.1 verwendet, das entsprechend den Vorgaben der ÖAL Richtlinie angepasst wurde. Als Basis für die Lärmmessungenberechnungen wurden die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2012 (Mai bis Oktober) herangezogen. Ein Vergleich mit den Zonen gemäß Umgebungslärmgesetz ist nicht möglich, da einerseits ein Tages-Leq anstelle des LDEN-Wertes ausgewiesen wird und andererseits der Bezugszeitraum nicht ein Jahr sondern sechs Monate beträgt.

DATENERMITTLUNG

Zur Ermittlung der Basisdaten wird folgendermaßen vorgegangen: Ausgangspunkt sind die mittels ENM (Environmental Noise Management = FANOMOS) erfassten Flugspuren. Diese besitzen als Kennung jedoch nur einen Transpondercode, womit eine Einteilung der Flugzeuge in die entsprechenden Flugzeugklassen gemäß ÖAL aufgrund fehlender Informationen über den Flugzeugtyp nicht möglich ist. Es werden daher auf einer Datenleitung zusätzlich die Fluginformationen von der Austro Control zur EDV der Flughafen Wien AG übertragen. Diese Fluginformationen enthalten neben dem Transpondercode u.a. auch das Rufzeichen, den Flugzeugtyp und die An- bzw. Abflugstrecke. Mittels Transpondercode werden nun die genauen Typenbezeichnungen mit der Flugspur korreliert sowie der entsprechenden Flugzeuggruppe zugeordnet. In der Folge wird die derart aufbereitete Fluginformation der jeweiligen An- bzw. Abflugstrecke entsprechend der

Start- bzw. Landezeit in der betreffenden Flugzeuggruppe aufsummiert. Die Kumulation über die sechs verkehrsreichsten Monate ist Grundlage für die Fluglärmmzonenberechnung.

ANALYSE DER FLUGSPUREN

Der Verlauf der An- und Abflugstrecken wurde aus den tatsächlichen Flugspuren analysiert. Dazu wurde das Programm „INM-LINK“ verwendet. Diese Software verarbeitet die mit ENM erfassten Flugspuren und bereitet diese statistisch für das INM auf. Dabei stehen vier verschiedene MODI zur Verfügung, die die Flugspuren in unterschiedlicher Art analysieren. Im MODE 1 zum Beispiel wird direkt jede einzelne Flugspur ohne weitere statistische Auswertung übernommen und in ein für das INM lesbares Format gebracht. Damit wird jede einzelne Flugspur entsprechend ihres tatsächlichen Verlaufes in der Lärmmzonenberechnung berücksichtigt. Das hat den Vorteil einer exakten Abbildung der tatsächlichen Verhältnisse, lässt sich jedoch aufgrund der großen Datenmenge nur für kürzere Zeiträume anwenden. Für die hier durchgeführten Berechnungen wurde der MODE 3 zur Analyse der Flugspuren verwendet, da dieser die entsprechende Genauigkeit bei gleichzeitig hoher verarbeitbarer Datenmenge gewährleistet.

Der MODE 3 ermittelt die statistischen Standardabweichungen von jeder einzelnen An- bzw. Abflugstrecke. Diese Art der Analyse ergibt symmetrische Streubreiten um die zentrale Abflugstrecke, die auch die Freigaben zum Verlassen der Abflugstrecke beinhalten. Durch eine Adaptierung der Software war für das Jahr 2012 wieder eine getrennte Auswertung der Streubreiten von Strahl- und Propellerflugzeugen möglich. Nachdem diese aufgeteilte Analyse im Vorjahr nicht gegeben war, können kleinere Differenzen im Verlauf der Zonen durchaus auf diese unterschiedlichen Auswertungen zurückzuführen sein, da Strahl- und Propellerflugzeuge im Jahr 2012 auf jeweils verschiedene Abflugstrecken inklusive deren typischen Streubreiten zugeordnet wurden.

Zur Flugspuranalyse wurde der Zeitraum von Mai bis Oktober 2012 herangezogen. Dazu wurde jede Anflugrichtung bzw. Abflugrichtung – mit Ausnahme der Piste 29 – getrennt nach Propeller- und Strahlflugzeugen analysiert und ausgewertet. Die Pistenrichtung 29 selbst musste aufgrund der hohen Datenmenge in Gruppen von Abflugstrecken aufgeteilt werden. Abschließend wurden die Einzelauswertungen in einem Gesamt-File zusammengefasst. Um sicherzustellen, dass der gesamte Bereich der Fluglärmmzone durch die Flugspuranalyse abgedeckt wird, erfolgte die Analyse bis zu einem zurückgelegten Flugweg von 30 km. Um dem Abflugverhalten während der Nacht (z.B. Charter- und Langstreckenflüge mit höherem Abfluggewicht) Rechnung zu tragen, wurden die Flugspuren für die Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr getrennt ausgewertet.

Entsprechend dem Beschluss der Redaktionsgruppe wird auf die Berechnung auf Basis theoretischer Flugspuren (modellierter Verlauf mit konstanter Korridorbreite von 1 NM) verzichtet, da daraus keine zusätzlichen Informationen gewonnen werden können, bzw. im Rahmen der Evaluierung der tatsächliche Flugverlauf ausschlaggebend ist.

DARSTELLUNG

ÄQUIVALENTER DAUERSCHALLPEGEL

Auf Basis der Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate (Mai bis Oktober) werden als schalltechnische Parameter der äquivalente Dauerschallpegel (Leq) für den Tag (von 06:00 bis 22:00 Uhr) und für die Nacht (von 22:00 bis 06:00 Uhr) herangezogen und in Form von Linien gleicher Pegelwerte dargestellt. Dabei werden die im Mediationsverfahren vereinbarten Werte ausgewiesen: Tages-Leq = 45, 50, 54, 57, 60, 65 und 70 dB; Nacht-Leq = 40, 45, 50, 54, 57, 60 und 65 dB.

GRAFISCHE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNGEN

Für den Vergleich der Jahre 2012 mit 2011 werden

Differenzlärmkarten erstellt und mit den Lärmmzonen aus dem Jahr 2012 überlagert. Dies erlaubt eine ungefähre Einschätzung, in welchen absoluten Pegelbereichen die Veränderungen erfolgten.

ÜBERSCHREITUNGSZONEN NACH SYDNEY

Zusätzlich werden Zonen gleicher Überschreitungsanzahl für die West- und Süd-/Ostwind-Situation dargestellt, wobei für beide Auswertungen ein Bezugszeitraum von 24 Stunden gilt. Die Überschreitungshäufigkeit gibt an, wie häufig ein Maximal-Pegel von 65 dB in der Umgebung des Flughafens durch den Flugverkehr überschritten wurde. Sie wird ausgehend von 20 Überschreitungen bis 200 Überschreitungen in Schritten von jeweils 20 dargestellt. Der Berechnung für Westwind liegen die 90 verkehrsstärksten Tage des Jahres 2012 zugrunde. Aufgrund der Tatsache, dass insgesamt nur selten reine Süd-/Ostwind-Tage zu verzeichnen waren, musste die Auswahl der verkehrsstärksten Tage für diese Variante auf 45 reduziert werden, wobei auch hier bereits Tage verwendet werden mussten, an denen nicht sämtliche Flugbewegungen in die Pistenrichtungen 11 und 16 stattgefunden haben. In diesen Fällen wurden die Flugbewegungen auf den anderen Pisten nicht in die Berechnung einbezogen.

ANZAHL DER PERSONEN

Um die Auswirkungen der Veränderungen darstellen zu können, wird für die einzelnen Zonen die Anzahl der davon betroffenen Personen ermittelt und gegenübergestellt. Dies wird mit Hilfe eines GIS-Programmes (Geografisches Informationssystem – ArcMap 8.2) durchgeführt, indem die Zonen mit einem Bevölkerungsfile verschnitten werden. Dieses File enthält die geografischen Informationen der besiedelten Gebiete verbunden mit den Bevölkerungszahlen, die im Nahbereich des Flughafens als Blockdaten (in etwa bis zur Tages-Leq-Zone = 54 dB) und in größerer Entfernung als Rasterdaten (Einwohner pro m² Fläche des Ortsgebietes) vorliegen. Dieses Bevölkerungsfile

ist seit Beginn der Vergleichsrechnungen unverändert (Stand 2003) und wird auch nicht aktualisiert, um eine Vergleichbarkeit der Zonen verschiedener Jahre im Hinblick auf die Auswirkung von Veränderungen im Flugbetrieb gewährleisten zu können.

ERGEBNISSE

Es werden folgende Szenarien betrachtet (die Nacht ist von 22:00 bis 06:00 Uhr definiert, der Tag folglich von 06:00 bis 22:00 Uhr):

- Vergleich der Tages- und Nacht-Leqs auf Basis der analysierten Flugspuren (inkl. tatsächlicher Streubreiten) aus 2011 und 2012 mit den jeweiligen Verkehrsmengen
- Gegenüberstellung der Überschreitungsanzahl von einem Maximal-Pegel von 65 dB für die Westwind- und Süd-/Ostwind-Situation für 2011 und 2012 mit den jeweiligen Verkehrsmengen

Im vergangenen Jahr erfolgte keine Änderung der Abflugstrecken innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate, womit auch auf weitere Auswertungen betreffend Abflugstrecken mit unterschiedlichen Verkehrsmengen bzw. gleiche Verkehrsmenge mit unterschiedlichen Abflugstrecken verzichtet werden kann. Die Darstellungen der Zonen auf einer Landkarte können dem Datenteil entnommen werden. Ebenso sind dort die Personenzahlen für die oben angeführten Szenarien im Detail, aufgeteilt nach den jeweiligen Ortschaften und pro Zone, enthalten. Im Folgenden werden die Ergebnisse kurz zusammengefasst.

VERGLEICH AUF BASIS FLUGSPUREN UND VERKEHRSMENGE AUS 2011 UND 2012

Aus der IFR-Statistik für die sechs verkehrsreichsten Monate wurde für 2012 eine durchschnittliche Flugbewegungsanzahl am Tag von 702 (2011: 699) und in der Nacht von 55 (2011: 62) ermittelt. Die Aufteilung der IFR-Flugbewegungen innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate stellt sich folgendermaßen dar:

TABELLE 16: VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTEN INNERHALB DER 6 VERKEHRS-REICHSTEN MONATE DES JAHRES 2012 IM VERGLEICH ZU 2011

IFR-Flugbewegungen	TAG (06-22 Uhr)		NACHT (22-06 Uhr)		DIFFERENZ	
	2011	2012	2011	2012	TAG	NACHT
LANDUNGEN						
Piste 11	7.958	7.866	2	4	-1,2%	100,0%
Piste 16	15.793	17.669	1.441	1.335	11,9%	-7,4%
Piste 29	5.377	4.492	5.465	4.538	-16,5%	-17,0%
Piste 34	33.645	33.690	351	114	0,1%	-67,5%
STARTS						
Piste 11	557	352	355	207	-36,8%	-41,7%
Piste 16	12.771	12.997	60	145	1,8%	141,7%
Piste 29	44.903	43.520	3.499	3.736	-3,1%	6,8%
Piste 34	7.571	8.580	174	78	13,3%	-55,2%
GESAMT	128.575	129.166	11.347	10.157	0,5%	-10,5%

Anmerkung: Zahlen sind die Basis für die Fluglärmmzonenberechnungen

Quelle: FWAG (2013)

Die Berechnungen auf Basis der analysierten Flugspuren und der jeweiligen Verkehrsmenge aus 2011 bzw. 2012 ergeben in Summe folgendes Bild:

TABELLE 17: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2012 / 2011

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 2003)							
JAHR 2011	127.192	21.775	8.167	2.161	592	0	159.887
JAHR 2012	115.280	21.940	7.882	2.076	538	0	147.717
DIFF.zu 2011	-11.912	165	371	-84	-54	0	-12.170
Diff. In %	-9,4%	0,8%	4,5%	-3,9%	-9,1%	-	-7,6%
Jahre	Nacht-LEQ-Klassen nach dB von/bis						SUMME
	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	
Zahl der betroffenen Personen (Basis 2003)							
JAHR 2011	30.482	5.809	178	262	292	36	37.059
JAHR 2012	29.927	6.026	382	149	143	27	36.653
DIFF.zu 2011	-555	217	204	-113	-149	-9	-405
Diff. In %	-1,8%	3,7%	115,0%	-43,2%	-51,1%	-25,4%	-1,1%

Quelle: FWAG (2013)

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass sich am Tag insgesamt eine Verringerung der Personenanzahl um 7,6 % ergeben hat. Im Wesentlichen ist die Abnahme insbesondere im Pegelbereich 45 bis 50 dB auf die geringere Anzahl von Landungen 11 zurückzuführen,

da die Zone in diesem Bereich dicht besiedeltes Gebiet betrifft und sich daher jede Veränderung signifikant auswirkt. In der Tageszone über 65 dB befindet sich weiterhin kein besiedeltes Gebiet.

Die Nachtflugbewegungen in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr haben sich aufgrund der niedrigeren Anzahl der Flugbewegungen um durchschnittlich 7 pro Nacht in diesem Zeitraum verkleinert. Nachdem sich in dem Bereich der Nachtzonen weitestgehend dünner besiedeltes Gebiet befindet, hat sich die Personenanzahl demgegenüber nur um 1,1 % reduziert. Die höhere Anzahl in den Pegelbereichen 45 bis 49 und 50 bis

54 dB resultiert aus der Verschiebung von den Zonen mit höheren Pegelwerten. Weitere Details dazu, insbesondere bezogen auf die einzelnen Ortschaften, können aus dem Datenteil entnommen werden.

Der Vergleich der Ergebnisse seit Beginn der Berechnungen ergibt folgendes Bild:

TABELLE 18: ZAHL DER PERSONEN NACH LEQ-ZONEN (TAG/NACHT) – VERGLEICH 2000-2012

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 2003)						
JAHR 2000	143.584	33.291	7.581	4.551	905	0	189.912
JAHR 2004	151.772	25.188	8.891	2.047	496	0	188.399
JAHR 2005	122.442	22.104	8.358	2.622	445	0	155.972
JAHR 2006	153.641	23.394	7.626	2.572	449	0	187.682
JAHR 2007	132.554	23.153	7.916	2.327	547	0	166.497
JAHR 2008	116.522	23.721	10.107	2.109	709	0	153.167
JAHR 2009	91.732	19.606	8.088	1.587	563	0	121.576
JAHR 2010	152.282	21.693	7.796	2.817	588	0	185.177
JAHR 2011	127.192	21.775	8.167	2.161	592	0	159.887
JAHR 2012	115.280	21.940	7.882	2.076	538	0	147.717
DIFF.zu 2000	-28.304	-11.351	301	-2.475	-366	0	-42.195
Diff. In %	-19,7%	-34,1%	4,0%	-54,4%	-40,5%	0,0%	-22,2%

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 2003)						
JAHR 2000	34.447	6.642	369	163	112	2	41.735
JAHR 2004	27.025	3.372	381	156	120	8	31.063
JAHR 2005	26.846	6.422	323	140	148	51	33.930
JAHR 2006	27.006	5.634	482	133	148	47	33.451
JAHR 2007	29.139	5.873	322	138	149	67	35.688
JAHR 2008	27.588	7.247	340	139	132	17	35.464
JAHR 2009	22.482	3.150	266	161	192	42	26.293
JAHR 2010	28.249	6.002	311	142	151	56	34.911
JAHR 2011	30.482	5.809	178	262	292	36	37.059
JAHR 2012	29.927	6.026	382	149	143	27	36.653
DIFF.zu 2000	-4.519	-616	13	-14	31	24	-5.081
Diff. In %	-13.1%	-9.3%	3.6%	-8.7%	27.8%	1040.9%	-12.2%

Quelle: FWAG (2013)

Bezogen auf das Jahr 2000 befinden sich am Tag nunmehr um 22,2 % weniger Personen im Betrachtungsgebiet, in der Nacht um 12,2 %. Die Erhöhung in der Tages-Zone 54 bis 57 dB ist auf die Verschiebung von den höheren Zonen zurückzuführen. Die Zunahme im Bereich der Nachtzone von über 57 dB betrifft Klein-

neusiedl und ist durch die Erhöhung der Flugbewegungsanzahl in der Nacht, insbesondere der Landungen Piste 29 begründet.

GEGENÜBERSTELLUNG DER ÜBERSCHREITUNGSZONEN FÜR WESTWIND- UND SÜD-/OSTWIND FÜR 2011 UND 2012 (SYDNEY)

Für die Berechnung und Auswertung der Überschreitungsanzahl werden grundsätzlich die 90 verkehrsstärksten Tage mit Westwind bzw. Süd-/Ostwind herangezogen. Die Erhebung der Bewegungsdaten 2012 erbrachte für die Westwind-Situation im Tagesdurchschnitt 767 Bewegungen (2011: 780). Nachdem im vergangenen Jahr wieder nur relativ wenige Tage mit durchgehendem Süd-/Ostwind auftraten, musste die zur Analyse geeignete Tagesanzahl auf 45 reduziert

werden. Daraus ergab sich eine durchschnittliche Bewegungsanzahl pro 24 Stunden von 748 Bewegungen (2011: 747). Um keine Verfälschung in der Beurteilung der Südwind-Situation zu verursachen, wurden die Starts und Landungen auf den Pisten 29 und 34 aus der Bewegungsstatistik entfernt. Daraus resultiert eine relevante durchschnittliche Bewegungsanzahl auf den Pisten 11 und 16 von 643 Starts und Landungen (2011: 670). Die jeweilige Verteilung der IFR-Flugbewegungen auf die Pisten stellt sich für die jeweiligen Zeiträume folgendermaßen dar:

**TABELLE 19: VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN
INNERHALB DER 90 STÄRKSTEN TAGE MIT WESTWIND IM JAHR 2012**

IFR Flugbewegungen		Westwind	
ABSOLUT	2011	2012	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 29	6.143	5.609	-534
Piste 34	28.853	28.825	-28
GESAMT	34.996	34.434	-562
STARTS			
Piste 29	28.676	27.595	-1.081
Piste 34	6.563	7.032	469
GESAMT	35.239	34.627	-612
IFR Flugbewegungen		Westwind	
IN PROZENT	2011	2012	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 29	18,8%	16,3%	-2,5%
Piste 34	81,2%	83,7%	2,5%
GESAMT	100,0%	100,0%	
STARTS			
Piste 29	81,5%	79,7%	-1,8%
Piste 34	18,5%	20,3%	1,8%
GESAMT	100,0%	100,0%	
IFR Flugbewegungen		Westwind	
PRO TAG	2011	2012	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 29	73	62	-6
Piste 34	321	320	0
GESAMT	389	383	-6
STARTS			
Piste 29	319	307	-12
Piste 34	73	78	5
GESAMT	395	392	-3

Quelle: FWAG (2013)

**TABELLE 20: VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN
INNERHALB DER 45 STÄRKSTEN TAGE MIT SÜD-/OSTWIND IM JAHR 2012**

IFR Flugbewegungen		Süd-/Ostwind	
ABSOLUT	2011	2012	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 11	9.776	8.163	-1.613
Piste 16	6.325	7.986	1.661
GESAMT	16.101	16.149	48
STARTS			
DEP 11	1.272	684	-588
DEP 16	12.758	12.077	-681
GESAMT	14.030	12.761	-1.269
IFR Flugbewegungen		Süd-/Ostwind	
IN PROZENT	2011	2012	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 11	62,1%	50,5%	-11,5%
Piste 16	37,9%	49,5%	11,5%
GESAMT	100,0%	100,0%	
STARTS			
DEP 11	9,6%	5,4%	-4,2%
DEP 16	90,4%	94,6%	4,2%
GESAMT	100,0%	100,0%	
IFR Flugbewegungen		Süd-/Ostwind	
PRO TAG	2011	2012	DIFFERENZ
LANDUNGEN			
Piste 11	217	181	-36
Piste 16	141	177	37
GESAMT	358	359	1
STARTS			
DEP 11	29	15	-14
DEP 16	282	268	-14
GESAMT	312	284	-28

Quelle: FWAG (2013)

Zur Ermittlung der Überschreitzungszone wurde folgendermaßen vorgegangen: auf Basis der oben angeführten Flugbewegungen wurde im INM eine Berechnung der Maximal-Pegel durchgeführt. Dazu wurde das Gebiet um den Flughafen in vier gleiche Quadrate mit einer jeweiligen Kantenlänge von 20 km unterteilt. Jedem Quadranten wurde ein Gitter mit einer Rasterdichte von 0,2 km unterlegt, was einer Punkteanzahl pro Quadrat von 10.000 entspricht. Das Rechenprogramm ermittelt für jeden Rasterpunkt (insgesamt 40.000) den Maximal-Pegel und speichert die Ergebnisse in einem File ab. Dieses Summenfile dient als Grundlage

für weitere Berechnungen mit TNIP (Transparent Noise Information Package), das von der australischen Luftfahrtbehörde entwickelt wurde. Das TNIP errechnet aus den Daten die Häufigkeit der Überschreitungen über einen bestimmten vorab definierten Pegel (in unserem Fall 65 dB) und stellt das Ergebnis in Form von Zonen gleicher Überschreitung dar. Diese werden in die GIS-Software ArcMap importiert, in dem die Auswertung der Personenanzahl vorgenommen wird.

Die Ergebnisse für beide Windsituationen sind im Detail im Datenteil enthalten. Zusammengefasst ergibt sich für die beiden Vergleichszeiträume folgendes Bild:

TABELLE 21: PERSONEN NACH ZAHL DER N65-ÜBERFLÜGE – VERGLEICH 2011/2012 – WESTWIND

Jahre	N65-Klassen (Zahl der Überflüge mit mehr als 65 dB Spitzenschallpegel) von/bis										Summe
	20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	
	Zahl der betroffenen Personen (Basis 2003)										
Westwind											
JAH 2011	14.301	11.967	3.824	2.566	1.207	1.361	534	167	128	1.335	37.392
JAH 2012	14.945	11.327	3.627	2.615	1.315	637	191	149	103	1.297	36.207
DIFFERENZ	643	-640	-197	50	108	-724	-343	-19	-25	-38	-1.185
DIFF. in %	4,5%	-5,4%	-5,1%	1,9%	8,9%	-53,2%	-64,2%	-11,2%	-19,5%	-2,8%	-3,2%

Quelle: FWAG (2013)

TABELLE 22: PERSONEN NACH ZAHL DER N65-ÜBERFLÜGE – VERGLEICH 2011/2012 – SÜD-/OSTWIND

Jahre	N65-Klassen (Zahl der Überflüge mit mehr als 65 dB Spitzenschallpegel) von/bis										Summe
	20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	
Zahl der betroffenen Personen (Basis 2003)											
Süd-/Ostwind											
JAH 2011	58.225	36.612	25.929	30.947	25.750	25.148	13.819	15.601	11.780	14.954	258.766
JAH 2012	67.583	42.878	46.907	28.397	20.503	17.696	9.764	12.055	6.794	3.038	255.615
DIFFERENZ	9.358	6.266	20.977	-2.550	-5.247	-7.452	-4.055	-3.547	-4.986	-11.916	-3.151
DIFF. in %	16,1%	17,1%	80,9%	-8,2%	-20,4%	-29,6%	-29,3%	-22,7%	-42,3%	-79,7%	-1,2%

Quelle: FWAG (2013)

Daraus ist ersichtlich, dass grundsätzlich bei süd/östlichen Winden eine deutlich größere Personenanzahl betroffen ist, als bei Westwind. Dies ist dadurch begründet, dass die Anflüge zur Piste 11 über dicht verbautes Gebiet führen.

Nachdem in dieser Berechnungsmethode die Anzahl der Flugbewegungen unmittelbar eingeht, reagieren diese Zonen auf entsprechende Bewegungsveränderungen. Die der Berechnung zugrunde liegenden Bewegungszahlen ergeben sich zufällig aus jenen verkehrsreichsten Tagen, an denen die jeweilige Windrichtung geherrscht hat. Treten z.B. die Süd-/Ostwind-Tage vermehrt in den Wintermonaten auf, ergibt sich eine geringere Bewegungsanzahl als in der Sommerzeit. Eine direkte Vergleichbarkeit der Zonen von Jahr zu Jahr ist daher nur eingeschränkt möglich. In diesem Jahresvergleich sind die für das Jahr 2012 ermittelten

Bewegungszahlen sowohl für die Westwind- als auch für die Süd-/Ostwindsituation geringer.

Insgesamt betrachtet weisen die Ergebnisse sowohl für Westwind als auch für süd/östliche Winde eine geringere Personenanzahl gegenüber dem Vorjahr auf, die sich jedoch in einer relativ kleinen Größenordnung bewegen und auf die geringeren Bewegungszahlen sowie die Verschiebungen der Nutzung der An- und Abflugstrecken zurückzuführen sind. Die Detaillerggebnisse für alle Ortschaften, die sich innerhalb dieser Zonen befinden, können aus dem Datenteil entnommen werden.

VERGLEICH MESS-/RECHENWERTE

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die für die Messpunkte errechneten Leq-Werte im Vergleich zu den erfassten Messwerten an den fixen Lärmmessstellen über den Betrachtungszeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate.

**TABELLE 23: VERGLEICH MESSUNG –
RECHNUNG FÜR DIE 6 VERKEHRSREICHSTEN MONATE DES JAHRES 2012**

Tages-Leq (in dB) 2012			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff. Messw.
Wien-Donaustadt	49,5	50,3	0,8
Groß-Enzersdorf	54,0	54,6	0,6
Fischamend	31,6	43,6	12,0
Kleinneusiedl	53,8	57,9	4,1
Enzersdorf/Fischa	57,0	59,4	2,4
Schwadorf	56,6	60,9	4,3
Margarethen/Moos	62,3	64,2	1,9
Rauchenwarth	30,0	42,8	12,8
Zwölfaxing	54,8	55,2	0,4
Schwechat	55,7	57,6	1,9
Wien-Simmering	51,0	54,8	3,8
Himberg	45,9	48,0	2,1
Karlsdorf	37,1	47,4	10,3
Maria Lanzendorf	48,1	48,5	0,4
Wien 23	37,5	42,7	5,2
Nacht-Leq (in dB) 2012			
Meßpunkt	gemessen	Flugspur	
		Rechenw.	Diff. Messw.
Wien-Donaustadt	42,9	42,3	-0,6
Groß-Enzersdorf	47,0	46,9	-0,1
Fischamend	34,6	38,7	4,1
Kleinneusiedl	57,8	61,1	3,3
Enzersdorf/Fischa	41,5	44,2	2,7
Schwadorf	41,0	44,0	3,0
Margarethen/Moos	43,1	44,9	1,8
Rauchenwarth	28,5	36,7	8,2
Zwölfaxing	44,6	45,6	1,0
Schwechat	38,1	38,0	-0,1
Wien-Simmering	28,1	31,4	3,3
Himberg	32,6	37,8	5,2
Karlsdorf	37,4	43,2	5,8
Maria Lanzendorf	25,7	31,3	5,6
Wien 23	19,4	18,6	-0,8

Anmerkung: angegebene Pegelwerte in dB

Quelle: FWAG (2013)

Daraus geht hervor, dass grundsätzlich lauter gerechnet wird als gemessen, wobei die Differenzen unterschiedlich sind. Am größten ist der Unterschied immer dort, wo keine direkten Überflüge stattfinden, sondern mehrere Bewegungsarten aus größerer Entfernung gemessen werden. Zum Beispiel wird in Fischamend in erster Linie Bodenschall erfasst, wobei die Erfassung sehr stark von den atmosphärischen Verhältnissen abhängt. Im Gegensatz dazu erfolgt die Berechnung immer mit Standardatmosphäre und ohne Windeinfluss. Auch Raasdorf und Karlsdorf liegen abseits der An- und Abflugstrecken, womit sich auch hier der Einfluss der Schallübertragung und Bodendämpfung (im Fall Karlsdorf) verstärkt bemerkbar macht. Dies gilt ebenso für Maria Lanzendorf und Himberg jeweils in der Nacht. Der Nacht-Leq-Wert für Wien 23 ist eher symbolisch zu betrachten, da Pegel in diesen Bereichen üblicherweise nicht mehr dargestellt werden. Diese werden trotzdem angeführt, um zu zeigen, dass ein gewisser, wenn auch sehr geringer, Einfluss des Flugverkehrs in der Nacht (Starts Piste 29 auf SNU2C, die Richtung Norden fliegen) vorhanden ist.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Differenzen zwischen Rechen- und Messwert im Falle von Landungen geringer ausfallen, als beim Start. Dies ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass in der Praxis für die Landungen das Höhenprofil durch den Gleitweg genauer definiert ist, als dies für das Steigprofil beim Start der Fall ist, das vielen Einflussfaktoren (z.B. Wetterbedingungen, Gewicht/Leistungsverhältnis etc.) unterliegt. Bei Betrachtung dieses Vergleiches ist auch zu berücksichtigen, dass die Messgeräte zwar der höchsten Genauigkeitsklasse entsprechen, aber dennoch eine Messtoleranz von +/- 0,7 dB aufweisen.

ZUSAMMENFASSUNG ZU DEN LÄRMZONENBERECHNUNGEN

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich aufgrund der leichten Abnahme der Flugbewegungen, vor allem in der Nacht, in Summe eine geringfügige Abnahme der Personenanzahl ergeben hat. Die Differenzen zum Vorjahr sind auch auf Unterschiede in der Belegung der An- und Abflugstrecken, im Flottenmix sowie der getrennten Auswertung von Propeller- und Jetbewegungen und damit unterschiedlicher Streubreiten zurückzuführen.

In 2012 erfolgte keine Änderung des Abflugstreckensystems. Damit entfallen auch die weiterführenden Berechnungen und Betrachtungen in Bezug auf den Einfluss geänderter Abflugstrecken bzw. des Flottenmix.

Generell muss jedoch festgehalten werden, dass die in diesem Bericht ausgewiesenen Lärmzonen bis zu sehr niedrigen Werten dargestellt werden. So ist z.B. in der neuen Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) ein Tages-Leq mit 60 dB und ein Nacht-Leq mit 50 dB gültig ab dem 1.1.2015 vorgeschrieben. Im Falle dieser Evaluierung werden aber bereits Zonen mit einem Tages-Leq von 45 dB bzw. ein Nacht-Leq von 40 dB ausgewiesen, was immerhin einer Differenz von 15 dB bzw. 10 dB entspricht. Dabei ist zu beachten, dass eine Erhöhung des Leq um 10 dB einer Verzehnfachung des Verkehrs bei gleichem Flottenmix bedeutet. Bei Betrachtung der Zonen selbst ist daher zu berücksichtigen, dass die Zonen mit den niedrigsten Werten bereits große Unsicherheiten beinhalten, womit auch die damit verbundenen Aussagen nur als tendenziell angesehen werden können.

Beschwerde- und Informationssystem VEREINBARUNG

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.

Folgende Elemente wurden in der Ausarbeitung als wesentlich angesehen:

- Möglichkeit zur telefonischen Kontaktaufnahme (Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt 0810 22 33 40)
- Unterstützung durch das Internet (Umwelt-Homepage www.vie-umwelt.at)

Die Umsetzung beider Maßnahmen erfolgte vereinbarungsgemäß. Das Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt ging mit 1. März 2004 in Betrieb. Die Freischaltung der Umwelt-Website erfolgte Anfang April 2004 und wird seitdem regelmäßig aktualisiert.

WEBSITE: WWW.VIE-UMWELT.AT

INHALTE DER HOMEPAGE

Die Homepage bietet folgende Inhalte:

- Allgemeine Informationen zum System Luftfahrt
- Informationen zum Thema Umweltschutz am Flughafen
- Flugbewegungsaufteilung auf die einzelnen Pisten
- Informationen über stationäre und mobile Fluglärm-messungen
- einen umfangreichen Serviceteil mit Umweltlexikon, Publikationen und Kontaktformular
- zahlreiche Links zu anderen Websites
- und aktuelle Informationen über Maßnahmen, die den normalen Flugbetrieb beeinträchtigen (z.B. Pistensperren)

Im Jahr 2008 erfolgte die Migration der Homepage auf eine neue Plattform. Damit ist einerseits eine schnellere Aktualisierung der Informationen (z.B. im Falle von Pistensperren etc.) möglich, andererseits wurde

das Informationsangebot mit den Messergebnissen der mobilen Messstellen erweitert. Diese können nunmehr über das gesamte Jahr im Hinblick auf Messzeitraum, aktuellen Standort sowie Ergebnisse abgefragt werden.

Zusätzlich wurde das Datenangebot für die fixen Messstellen erweitert. So sind nun auch Tabellen über die durchschnittlichen Maximal-Pegel der Überflüge, ausgewertet nach benutzter Pistenrichtung bzw. Abflugstrecke sowie nach Flugzeugtyp, abrufbar. Diese werden quartalsweise erstellt und bieten Informationen über die Höhe der gemessenen und energetisch gemittelten Maximal-Pegel für die verschiedenen Flugbewegungsarten sowie Flugzeugtypen. Damit wurde auch eine Anpassung an die Auswertung der mobilen Messreihen vorgenommen.

Seit 2009 sind nunmehr auch die monatlichen Messwerte der am Gelände des Flughafens stationierten Schadstoffmessanlage verfügbar. Sie bieten einen Überblick über die Immissionen der Parameter SO₂ und NO_x im Vergleich zu anderen Messstellen des NÖ Luftgütemessnetzes. Natürlich können auch weiterhin die Einzelwerte über das NÖ Messnetz auf www.num-bis.at online abgefragt werden. Die Messanlage selbst wurde von VIE angeschafft und wird laufend von der NÖ Landesregierung betreut.

NUTZUNG DER HOMEPAGE

Im vergangenen Jahr erfolgten insgesamt 9.044 (2011: 7.284) Zugriffe von 6.352 (2011: 4.452) Besuchern, wobei in Summe 110.193 (2011: 58.841) Seitenaufrufe registriert wurden. Die durchschnittliche Besuchszeit betrug 13 Minuten 45 Sekunden (2011: 2 Minuten 35 Sekunden), innerhalb der im Schnitt auf 12,18 (2011: 8,08) Seiten zugegriffen wurde. Die Steigerung der Zugriffe ist u.a. auch darauf zurückzuführen, dass die allgemeine E-Mail Adresse für Anfragen eingestellt wurde und dafür nunmehr das Kontaktformular zur Verfügung steht.

INFO-TELEFON UMWELT UND LUFTFAHRT

STRUKTUR

Folgende Anforderungen waren für die organisatorische Gestaltung wesentlich:

- Sowohl inhaltliche als auch persönliche hohe Anforderungen an die Agents, da es sich um ein sehr komplexes und emotionsgeladenes Thema am Telefon und im Schriftverkehr handelt.
- Hohe Flexibilität bei der Verfügbarkeit von Personal, bedingt durch eine unregelmäßige Verteilung von Anrufen.

Mit Anfang 2004 wurde nach eingehender Diskussion sowohl innerhalb der Arbeitsgruppe des Mediationsverfahrens als auch VIE-intern und erfolgter Ausschreibung und Präsentation mehrerer potentieller Anbieter das Unternehmen CCC (Competence Call Center) beauftragt, dieses Projekt durchzuführen.

SCHULUNG UND INFORMATIONSWEITERGABE

Zu Beginn im Jahr 2004 schulten Experten von VIE, Austro Control und Austrian Airlines Group sowie Vertreter des Mediationsforums eine erste Gruppe von Call Center-Agents. Seither erfolgen regelmäßig Schulungen – sowohl inhaltlich als auch zum Thema Konfliktbearbeitung.

Folgende Arbeitsgrundlagen stehen den Call Center-Agents zur Verfügung:

- Alle Publikationen des Mediationsforums (Newsletter, Presseaussendungen)
- Websites www.viemediation.at, www.vie-umwelt.at, www.dialogforum.at und www.laermschutzprogramm.at
- Eigens für diesen Zweck erstellte Frage-Antwort-Listen (Wissensdatenbank)
- Informationen zu aktuellen Themen (werden im Regelfall per E-mail übermittelt)
- Rückfragemöglichkeiten per Mail sowie im Rahmen des monatlichen Jour fixe

Derzeit sind vier Personen im First Level und weitere 10 Personen im Second Level mit diesem Projekt beschäftigt. Mit fünf Personen im Third Level stehen insgesamt 19 Agents für die Anfragebeantwortung zur Verfügung.

DATENERFASSUNG

Als Grundlage für die statistische Analyse einlangender Anrufe und Mails sowie für die weitere Bearbeitung erfassen die Call Center-Agents folgende Daten:

- Statistik: Jahr / Monat / Stunde / Minute / User / Kontaktart
- Anrufer: Herr / Frau / Titel / Vorname / Nachname
- Ort und Kontakt: Postleitzahl / Ort bzw. Bezirk / Anschrift / Telefon 1 / Telefon 2 / Fax / Email
- Gespräch: Art des Anrufs / Grund des Anrufs / Dokumentation
- Weiteres: Rückruf

Für die statistische Analyse und weitere inhaltliche Problembehandlung ist es besonders wichtig, den Ort, von dem aus angerufen wurde sowie den konkreten Anlass des Anrufs zu erfassen. Die Call Center-Agents sind angewiesen, auch den Namen abzufragen – die erste Priorität liegt allerdings auf der Frage, von wo aus angerufen wird. International wird das Thema anonymer Anrufe sehr unterschiedlich behandelt bis hin zu der Möglichkeit, Anrufe ohne Namensnennung statistisch nicht zu erfassen.

Zusätzlich zu diesen durch die Call Center-Agents erfassten Daten stehen auch Informationen, die durch die Telefonanlage automatisch erfasst werden, zur Verfügung. Besonders wichtig ist die Information zu Gesprächsdauer, Anzahl der entgegengenommenen bzw. der verlorenen Gespräche und zur Reaktionsgeschwindigkeit.

Im Zuge eines Reviews Ende 2006 wurden neue Qualitätskriterien vertraglich festgelegt, die u.a. Prioritätenschaltung für dieses Projekt, Pönalezahlungen bei

Nichterreichen von speziell dafür definierten Zielwerten etc. vorsehen. Des weiteren sind nunmehr sämtliche E-Mails einzeln nachvollziehbar gespeichert. Zu Beginn des Jahres 2010 erfolgte nochmals eine Überarbeitung der vereinbarten Qualitätskriterien, was zu einer weiteren Verbesserung des Service Level führte. Im Jahr 2012 konnte der Service Level vom Jahr 2011 nicht ganz erreicht werden, stellt aber mit 89 % (2011:

91 %) dennoch einen ausgezeichneten Wert dar. Dies bedeutet, dass 89 % aller Anrufe innerhalb von 20 Sekunden angenommen wurden. Die tatsächliche durchschnittliche Wartezeit erhöhte sich geringfügig auf 11 Sekunden (2011: 9 Sekunden) pro Anruf.

Die Gesamtstatistik für das Jahr 2012 stellt sich folgendermaßen dar:

TABELLE 24: INFO-TELEFON – GESAMTSTATISTIK 2012

Monat	Summe der Anrufe	Summe der Verlorenen	davon verloren unter 5 Sek.	Summe der Gespräche	davon binnen 20 Sek.	Ø Gesprächszeit	maximale Gesprächszeit	Summe der Gesprächszeit	Ø Wartezeit	maximale Wartezeit	TSF
2012 Jänner	141	4	2	137	133	00:01:18	00:06:03	2:37:28	00:00:08	00:01:38	96%
2012 Februar	87	10	2	77	73	00:00:51	00:12:34	1:29:31	00:00:10	00:06:44	95%
2012 März	274	16	8	258	249	00:01:04	00:00:00	0:00:00	00:00:18	00:00:00	97%
2012 April	661	39	11	622	588	00:01:02	00:15:18	11:15:12	00:00:10	00:08:07	95%
2012 Mai	703	32	13	671	629	00:01:16	00:12:56	13:56:45	00:00:10	00:02:56	94%
2012 Juni	749	35	9	714	661	00:01:20	00:14:18	15:07:45	00:00:12	00:06:26	93%
2012 Juli	645	37	11	608	554	00:01:27	00:19:14	14:28:42	00:00:11	00:03:49	91%
2012 August	597	55	13	542	482	00:01:35	00:31:09	13:20:10	00:00:16	00:13:59	89%
2012 September	615	25	5	590	544	00:01:14	00:09:20	11:20:36	00:00:11	00:03:10	92%
2012 Oktober	423	18	4	405	385	00:01:15	00:11:39	8:04:27	00:00:11	00:04:45	89%
2012 November	487	23	6	464	427	00:01:03	00:08:47	8:12:25	00:00:10	00:02:55	92%
2012 Dezember	247	18	7	229	205	00:00:52	00:05:57	3:41:24	00:00:11	00:09:29	90%
2012 kumuliert	5.629	312	91	5.317	4.930	0:01:11	00:31:09	103:34:25	0:00:11	00:13:59	89%
2011 kumuliert	6.132	247	69	5.885	5.520	0:01:36	00:52:55	144:46:48	0:00:09	00:10:23	91%

Anmerkung: TSF = Telephone Service Factor

Quelle: FWAG (2013)

Mit Inbetriebnahme eines Anrufbeantworters im Jahr 2009 konnte die Erreichbarkeit ausgeweitet werden, sodass auch in der Zeit von 23 Uhr bis 7 Uhr das Anliegen auf Band gesprochen werden kann. Damit verbunden war eine Erweiterung der persönlichen Betreuung von einer Stunde bis 23 Uhr. Tagsüber besteht die Wahlmöglichkeit zwischen einer persönlichen Entgegennahme des Anliegens, oder auf Tonband zu sprechen. Wenn gewünscht, erfolgt ein Rückruf.

DATENANALYSE

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 Analyse liefern zusätzliche Hinweise für die weitere Arbeit im Dialogforum.

ZAHLE DER ANRUFEN UND E-MAILS

Insgesamt wurden 2012 am Infotelefon 5.307 Anrufe (2011: 5.887) und 1.106 E-Mails (2011: 3.182) bearbeitet. Damit lag die Anzahl der Anrufe um knapp 10 % unter dem Wert aus 2011, die Anzahl der E-Mails nahm um 65,2 % ab. Zusätzlich wurden 114 (2011: 111) Anrufe auf dem Anrufbeantworter aufgezeichnet. Des Weiteren gelangten 321 Anliegen (2011: 32) über das Kontaktformular der Umwelt-Homepage in das Call Center. Die Erhöhung um das Zehnfache ist darauf zurückzuführen, dass die allgemeine E-Mail-Adresse eingestellt wurde und die E-Mail-Anfragen nunmehr über das Kontaktformular an das Call Center gerichtet werden können. Gleichzeitig steht aber das Telefon weiterhin in der gewohnten Qualität zur Verfügung.

KONTAKTZAHLN GESAMT IM VERGLEICH

Die Anzahl der Anfragen ist zwar ein Indikator für etwaige auftretende Schwerpunkte u.a. nach erfolgten Veränderungen im An- und Abflugstreckensystem, jedoch wird primär in den Bezirkskonferenzen und in der Wiener Stadtkonferenz unabhängig davon laufend daran gearbeitet, die Fluglärmbelastung und –belästigung zu minimieren sowie etwaige Verbesserungsmöglichkeiten zu diskutieren und umzusetzen.

Insgesamt ist im Jahr 2012 gegenüber 2011 eine Abnahme der Kontakte (Telefon inklusive Anrufbeantworter, E-Mail und Web) von 25,7 % zu verzeichnen. Die Anzahl der Beschwerden und Anfragen aus Wien verringerte sich um 25,8 %, wobei der höchste Anteil

nunmehr aus dem 13. Bezirk, gefolgt vom 14. Bezirk, stammt. In Niederösterreich und Burgenland ergab sich ebenfalls eine Reduktion um 25,3 %. Der Schwerpunkt der Anfragen lag in Niederösterreich in Gramatneusiedl, gefolgt von Maria Ellend, im Burgenland im Anflugbereich zur Piste 34 in Purbach.

Insgesamt kamen 71 % (2011: 71 %) der Anfragen aus Wien, 29 % (2011: 29 %) aus Niederösterreich und Burgenland.

Region	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderung
GESAMT	9.212	6.848	-25,7%
Wien	6.521	4.838	-25,8%
NÖ + BGLD	2.691	2.010	-25,3%
Telefon	5.887	5.307	-9,9%
Mail	3.182	1.106	-65,2%
Anrufbeantworter	111	114	2,7%
Web	32	321	903,1%

TABELLE 25:
ZAHL DER ANFRAGEN
NACH REGIONEN UND ART –
ENTWICKLUNG 2011/2012

Quelle: FWAG (2013)

MONATE IM VERGLEICH

Der Monatsvergleich zeigt einen den Jahreszeiten entsprechenden Verlauf, mit Schwerpunkten in den Monaten April bis Juni.

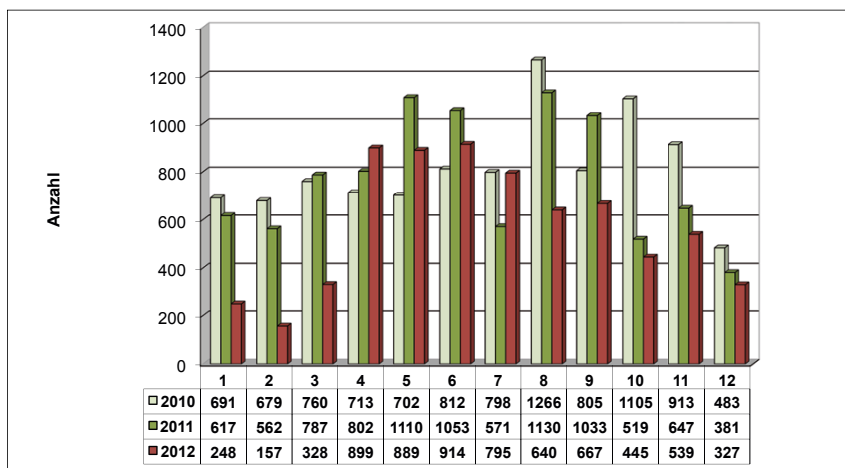
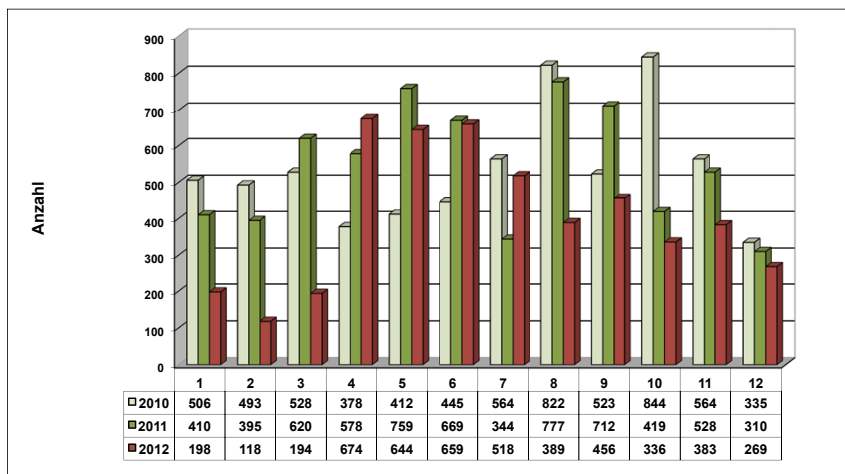
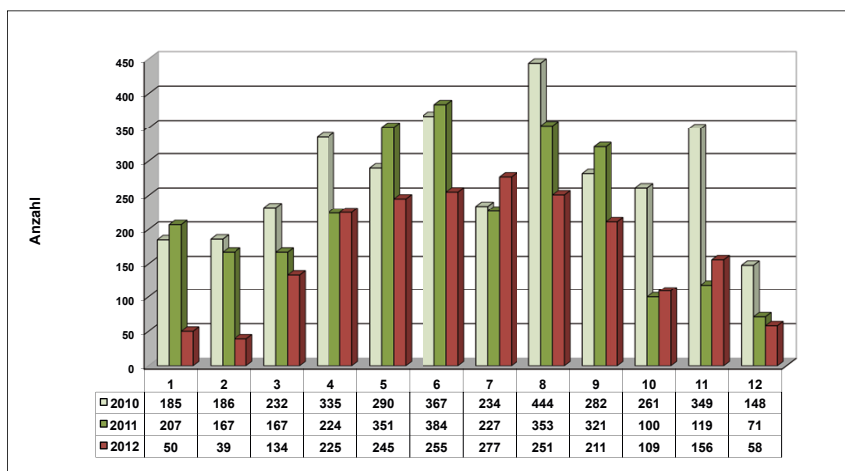


ABBILDUNG 6:
KONTAKTE NACH MONATEN –
ENTWICKLUNG 2010-2012

Quelle: FWAG (2013)



Quelle: FWAG (2013)



Quelle: FWAG (2013)

NIEDERÖSTERREICH UND BURGENLAND NACH ORTSCHAFTEN

Die folgende Grafik zeigt die stärksten 30 Ortschaften, welche rund 78 % aller Kontakte aus Niederösterreich und Burgenland abdecken. Die Beschwerden bezogen sich in diesen Bereichen vor allem auf Starts Piste 29

(Gramatneusiedl), gefolgt von An- und Abflügen verschiedener Pistenrichtungen (Maria Ellend).

Die Veränderungen zeigen ein recht unterschiedliches Bild, aus dem sich ein eindeutiger Trend nicht ableiten lässt.

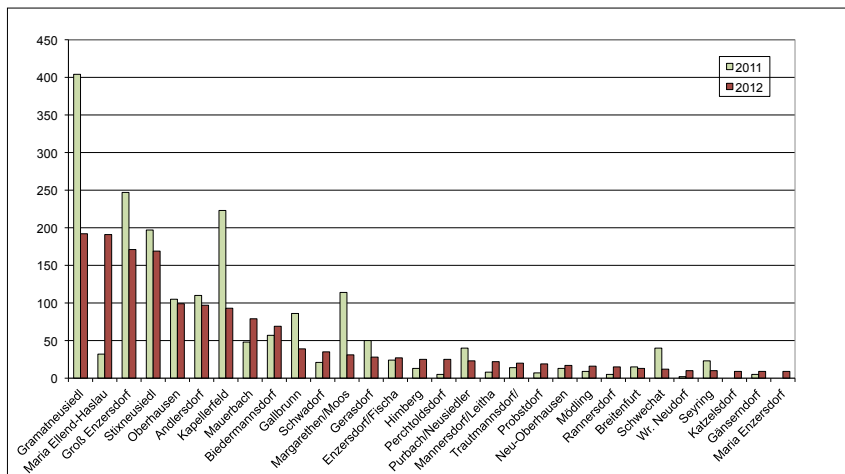


ABBILDUNG 8:
KONTAKTE AUS NIEDERÖSTERREICH
UND DEM BURGENLAND
SORTIERT NACH ORTSCHAFTEN
UND HÄUFIGKEIT –
VERGLEICH 2011-2012

Quelle: FWAG (2013)

WIEN NACH BEZIRKEN

Nach dem 13. Bezirk, aus dem in diesem Jahr die höchste Anzahl an Anfragen kam, liegt der 14. Bezirk knapp an 2. Stelle, gefolgt von Wien 23. Der Hauptgrund für die Beschwerden aus dem 13. und 14. Bezirk lag in der Überflughäufigkeit durch Landungen Piste 11.

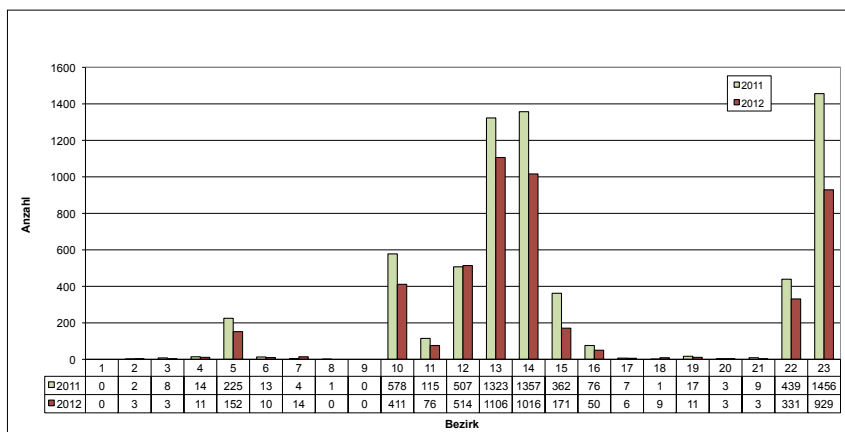


ABBILDUNG 9:
KONTAKTE AUS WIEN SORTIERT
NACH BEZIRKEN UND HÄUFIGKEIT –
VERGLEICH 2011-2012

Quelle: FWAG (2013)

NAMENSNENNUNG DER ANRUFER

Wie bereits erwähnt, sind die Call Center-Agents dazu angewiesen, die Anrufer nach dem Namen zu fragen. Der Anteil an Anrufen ohne Namensnennung liegt bei knapp 57 % (2011: 44 %) und ist damit gegenüber 2011 stark gestiegen. Insgesamt zeigt sich, dass die

Anrufe pro Person von 6,3 im Jahr 2011 auf nunmehr 3,7 zurückgegangen sind, was darauf schließen lässt, dass Personen, die im Jahr 2011 häufig angerufen haben, im Jahr 2012 weniger Anfragen stellten.

TABELLE 26: FLUGLÄRMBESCHWERDEN MIT UND OHNE NAMENSNENNUNG 2011-2012

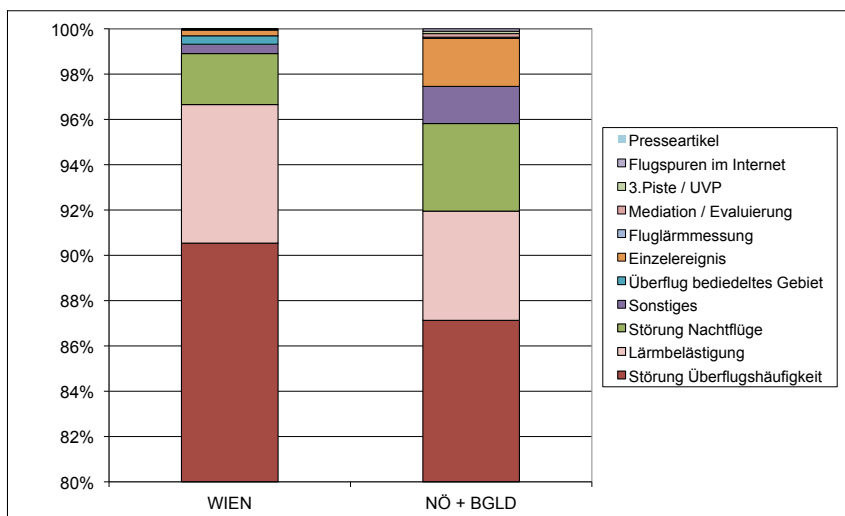
Region	Jahr 2011	Jahr 2012	Veränderung
mit Namen	5.159	2.981	-42,2%
ohne Namen	4.053	3.867	-4,6%

Quelle: FWAG (2013)

HAUPTTHEMEN DER ANRUFEN

Wie unter Punkt 3.3. Datenerfassung erwähnt, stehen den Call Center-Agents für die Erfassung der Anrufergründe sowohl standardisierte Rubriken als auch ein Feld zum Gesprächsinhalt zur Verfügung. Die Gesprächsdokumentation dient der Präzisierung des Anliegens (insbesondere wenn Rückfragen notwendig werden) sowie der jederzeitigen Nachvollziehbarkeit des Gesprächs. Die hier vorliegende Analyse bezieht sich auf die Standardvorgaben und inkludiert auch die Anfragen via Mail.

Beschwerdegrund Nummer 1 ist die Störung durch Überflughäufigkeit mit insgesamt knapp 90 % (2011: 96 %) aller Nennungen, gefolgt von Lärmbelästigung allgemein mit 5,8 % (2011: k.A.) und Störung durch Nachtflüge mit 2,7 % (2011: 1,6 %).



**ABBILDUNG 10:
ANFRAGEN IM JAHR 2012
NACH BESCHWERDEGRUND**

Quelle: FWAG (2013)

Lärmschutzprogramm

LÄRMSCHUTZPROGRAMM 3-PISTEN-SYSTEM

Als Verpflichtung aus dem Mediationsvertrag vom 22.6.2005 wurde die Umsetzung eines Lärmschutzprogrammes vereinbart. Dieses Lärmschutzprogramm berücksichtigt die prognostizierte Lärmbelastung für ein künftiges 3-Pisten-System. So wird unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutz der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer rund um den Flughafen Wien gefördert und finanziell unterstützt. Nach einer Begehung durch einen Sachverständigen wird entschieden, welche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden sollen.

ERWEITERUNG DES LÄRMSCHUTZPROGRAMMES AUF DAS BESTEHENDE 2-PISTEN-SYSTEM

2008 wurde vom Beirat des Umweltfonds unter dem Projektnamen „Aufzoning“ eine Erweiterung des Basisprogramms aus dem Mediationsverfahren beschlossen.

Damit wird Lärmschutz auch für jene Objekte zur Verfügung gestellt, welche im derzeitigen 2-Pisten-System über die für das Basisprogramm geltenden Grenzwerte

belastet sind. Ende August 2010 war die Antragsfrist für das 2-Pisten-System zu Ende und somit konnten bis Ende Dezember 2012 alle anspruchsberechtigten Haushalte, welche den Antrag zeitgerecht gestellt haben, umgesetzt werden.

UMSETZUNGSSTAND

Insgesamt wurden die Leistungen des Lärmschutzprogramms 11.000 Haushalten in der Region angeboten. Bis Ende 2012 wurden 2.740 Objekte saniert und für weitere rund 3.600 Objekte wurde ein bauphysikalisches Gutachten erstellt.

Schwerpunktmäßig wurden jene Haushalte betreut, die im derzeitigen 2-Pisten-System betroffen sind. Aus diesem Grund lag der Fokus bis Ende 2012 im Abschluss der Arbeiten in den Gemeinden Kleinneusiedl, Enzersdorf a. d. Fischa, Margarethen am Moos, Zwölfaxing, Schwechat, Schwadorf etc.

FINANZIERUNG

Die Finanzierung der Maßnahmen im 3-Pisten-System erfolgt direkt durch die Flughafen Wien AG. Die Erweiterung des Lärmschutzprogrammes auf die nur im der-

TABELLE: 27 UMSETZUNGSSTAND DES LÄRMSCHUTZPROGRAMMS PER 31. DEZEMBER 2012

Gemeinde	Haushalte kontaktiert	Haushalte "kein Interesse" "kein förderbares Objekt" "kein Aufnahme möglich"	aufgenommene HH (Bauphysik)	Gutachten "keine Maßnahmen erforderlich" Stand 31.12.2012	Gutachten "Maßnahmen erforderlich" Stand 31.12.2012	Gutachten versendet "Maßnahmen" Stand 31.12.2012	Rückantworten für Umsetzung Stand 23.12.2012	in Bearbeitung Internorm od. SB-Planer	abge-schlossene Verträge	Fertige Objekte
Kleinneusiedl	470 HH	27 HH	447 HH	10 HH	433 HH	443 HH	434 HH	422 HH	397 HH	380 HH
Enzersdorf/Fischa	789 HH	137 HH	658 HH	51 HH	600 HH	651 HH	457 HH	434 HH	364 HH	352 HH
Margarethen/Moos	159 HH	24 HH	138 HH	11 HH	126 HH	137 HH	107 HH	84 HH	75 HH	72 HH
Zwölfaxing	871 HH	194 HH	619 HH	71 HH	548 HH	612 HH	401 HH	367 HH	284 HH	270 HH
Himberg (inkl. Gutenhof)	284 HH	61 HH	218 HH	50 HH	166 HH	216 HH	153 HH	11 HH	8 HH	7 HH
Velm	477 HH	117 HH	263 HH	75 HH	187 HH	262 HH	132 HH	64 HH	63 HH	61 HH
Pellendorf	387 HH	71 HH	154 HH	20 HH	134 HH	154 HH	75 HH	48 HH	32 HH	32 HH
Mühlleiten	107 HH	35 HH	59 HH	12 HH	47 HH	59 HH	18 HH	5 HH	3 HH	3 HH
Großenzersdorf/Oberhausen	283 HH	140 HH	111 HH	13 HH	98 HH	111 HH	25 HH	11 HH	3 HH	3 HH
Fischamend	320 HH	76 HH	143 HH	11 HH	130 HH	141 HH	85 HH	46 HH	30 HH	29 HH
Gramatneusiedl	548 HH	148 HH	204 HH	49 HH	155 HH	202 HH	100 HH	33 HH	30 HH	29 HH
Rannersdorf	937 HH	9 HH	459 HH	11 HH	448 HH	147 HH	289 HH	42 HH	40 HH	28 HH
Schwechat	1.831 HH	90 HH	747 HH	143 HH	604 HH	206 HH	421 HH	277 HH	173 HH	67 HH
Schwadorf	127 HH	4 HH	49 HH	1 HH	49 HH	31 HH	40 HH	37 HH	35 HH	28 HH
Zwischensumme	7.590 HH									
Weitere Anspruchsberechtigte derzeit noch ohne Kontaktierung (Grobschätzung):										
Maria Ellend	50 HH									
Maria Lanzendorf	350 HH									
Mannsdorf an der Donau	100 HH									
Leopoldsdorf	200 HH									
Achau	10 HH									
3-Pistensystem:	8.300 HH	1.133 HH	4.269 HH	528 HH	3.725 HH	3.372 HH	2.737 HH	1.881 HH	1.537 HH	1.361 HH
2-Pistensystem	4.507 HH	145 HH	1.375 HH	99 HH	1.276 HH	1.177 HH	1.118 HH	821 HH	555 HH	491 HH
Anträge auf Teilnahme am LSP-2 Pistensystem: 1.412 HH (2-P) + 1.460 HH (2/3-P) = 2.872 HH										
Summe		1.278 HH	5.644 HH	627 HH	5.001 HH	4.549 HH	3.855 HH	2.702 HH	2.092 HH	1.852 HH

Quelle: Flughafen Wien AG (FWAG) (2013)

zeitigen 2-Pisten-System betroffenen Objekte finanziert der von der Flughafen Wien AG dotierte Umweltfonds.

KONSULENTEN

Mit der Projektsteuerung wurde das Büro „Spirk und Partner“ und mit der Bauphysik die ARGE „Axis & Kalwoda“ beauftragt. Die bauliche Umsetzung wurde an die Firma „Internorm“ vergeben.

Luftgütemessung

Seit mehr als 15 Jahren werden am Flughafen Wien Luftgütemessungen im unmittelbaren Vorfeld- und Pistenbereich durchgeführt. Im Jahr 1997 wurde ein Schadstoffmesssystem angeschafft, das von der NÖ Landesregierung betreut wird. Die Messwerte sind in das NÖ Luftgütemessnetz eingebunden. Dieses besteht aus insgesamt 46 Stationen, die halbstündlich die aktuellen Messdaten an die Zentrale liefern.

Unter www.numbis.at können die Messwerte der einzelnen Messpunkte – und so auch jene vom Flughafen Schwechat – abgerufen werden. Somit sind die Werte von Schwefeldioxid und Stickstoffdioxiden jederzeit verfügbar und können mit den Messwerten anderer Schadstoffmessstellen Niederösterreichs verglichen werden.

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.

Die Messwerte für NO_x und SO₂ der Flughafenmessstelle können seit dem Jahr 2009 für jedes Monat auch auf der Umwelthomepage des Flughafens Wien (www.vie-umwelt.at) aufgerufen werden, wobei die Messwerte mit anderen Messstellen des NÖ Luftgütemessnetzes verglichen werden.

Im Berichtsjahr traten keine besonderen Vorkommnisse auf, die die Messwerte hätten beeinflussen können.

UVP-Verfahren 3. Piste

Das UVP-Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit der von der Flughafen Wien AG eingereichten geplanten 3. Piste wurde mit der Abgabe der Projektunterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung der FWAG am 1. März 2007 begonnen.

Im Jahr 2012 wurde der positive Bescheid in 1. Instanz von der UVP-Behörde, dem Amt der NÖ Landesregierung, mit 10.07.2012 erlassen. Dagegen wurden bis Ende August 23 Berufungen beim Umweltsenat erhoben. Im November 2012 hielt dem die Flughafen Wien AG als Projektwerber eine umfassende Stellungnahme entgegen.

Nach aktuellem Stand erwartet die FWAG die Erlassung des Bescheids in 2. Instanz mit Ende 2013. Bei positiver Beurteilung der Umweltverträglichkeit und einer ebenso positiven darauf folgenden Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einer 3. Piste, kann ein Baubeginn nach Auskunft der FWAG frühestens 2016 erfolgen.

Die Inbetriebnahme könnte in diesem Fall nicht vor 2020/2021 erfolgen. Für den Fall, dass eine 3. Piste umweltverträglich ist und auch gebaut wird, sieht der Mediationsvertrag vor, dass das gesamte An- und Abflugsystem, der Pistenverteilungsplan etc. noch einmal im Dialogforum rechtzeitig vor Inbetriebnahme der 3. Piste verhandelt wird.

Gekurvter Anflug – Curved Approach

Ende 2011 wurde mit der ersten Sitzung des Arbeitskreises „Curved Approach“ die Diskussion über die Umsetzungsmöglichkeiten von gekurvten, instrumentengestützten Anflügen für den Flughafen Wien am Beispiel der Landungen auf Piste 16 begonnen.

Im Jahr 2012 verständigten sich die Arbeitskreismitglieder in vier Arbeitskreissitzungen darauf, dass die international verfügbaren Daten und Informationen über die lärmtechnischen Auswirkungen gekurvter, instrumentengestützter Anflüge nicht ausreichen, um genau genug einzuschätzen, welche Auswirkungen auf Siedlungsgebiete im Nahbereich des Flughafens Wien durch ein derartiges Anflugverfahren zu erwarten wären. Im Konsens wurde daraufhin vereinbart, im Rahmen der Dialogforumsarbeit in den Anrainergemeinden eigenständig Lärmdaten und andere erforderliche Informationen zu sammeln, die diese Wissenslücke schließen können.

Einstimmig wurde eine Messstrecke festgelegt, die keinerlei Präjudiz für die spätere Lage eines gekurvten Anflugs zur Piste 16 darstellt, die aber als gekurvter Anflug veröffentlicht und instrumentengestützt im Normalbetrieb von Flugzeugen, die über die erforderliche technische Ausrüstung verfügen, geflogen werden kann.

Im zweiten Halbjahr 2013 werden zum Zweck der Datensammlung die drei mobilen Messstellen der Flughafen Wien AG gleichzeitig an der definierten Messstrecke aufgestellt. Lärmmessdaten werden dann in der Kurvenaußen- und Kurveninnenseite sowie auf der Centerline bei möglichst vielen gekurvten, instrumentengestützten Landeanflügen zur Piste 16 erfasst und mit den Messwerten von Geradeausanflügen auf dem ILS verglichen. Erst auf Basis dieser selbst generierten Daten und Informationen soll dann die Diskussion über die Auswirkungen von gekurvten Anflügen auf den Flughafen Wien fortgesetzt und über Sinnhaftigkeit sowie bestmögliche Lage eines gekurvten Anflugs entschieden werden.

8. EVALUIERUNGSBERICHT 2012

GLOSSAR

Glossar

Begriff

A-CDA

Bedeutung/Definition

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.

Bemerkung

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

Begriff

Instrumentenlandesystem

Bedeutung/Definition

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

Bemerkung

Abkürzung: ILS
International strikt genormt, wobei speziell die Steilheit des Gleitweges limitiert ist. Landekursender wird im Teilvertrag auch mit „Leitstrahl“ umschrieben

Interception

Jener Flugkurs, der eingenommen wird, bevor das Luftfahrzeug auf die Anflugmittellinie einschwenkt.

Wird entweder durch Radarlotsen zugewiesen oder von festgelegten Anflugverfahren vorgeschrieben.

Knoten

In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Geschwindigkeit.
1 Knoten = 1 NM pro Stunde
1 Knoten = 1,852 km/h

Abkürzung: kt

Konfliktmanagement

Ein Maßnahmenkatalog, der in Kraft tritt, wenn Probleme auftreten. So können diese strukturiert behandelt und gelöst werden. Im Teilvertrag einigten sich die Vertragspartner auf ein solches Konfliktmanagement.

Damit ist gewährleistet, dass die Anliegen der Vertragspartner und der Bevölkerung auch in Zukunft weiter behandelt werden.

Konsens

Übereinkunft in Fragen, die von verschiedenen Interessensgruppen verschieden beantwortet werden. Konsens entsteht durch einvernehmliche Zustimmung aller Verhandlungspartner.

Das Aushandeln eines Konsens ermöglicht die Durchsetzung von Interessen, die einem besonders wichtig sind, und verlangt Zugeständnisse dort, wo man damit leben kann.

Korridor

Der gesamte Bereich links und rechts des rechnerischen Idealflugweges, innerhalb dessen eine hohe Prozent-Anzahl der aktuellen Flugwege zu liegen kommen soll. Bei SIDs auch Festlegung einer Höhe, oberhalb der nicht mehr von „einzuhaltendem Korridor“ gesprochen wird.

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

Low Drag – Low Power

Wenig Widerstand – wenig Schub
Je weniger aerodynamische Widerstände beim Flugzeug (Vorflügel, Landeklappen, Bremsklappen, Fahrwerk) ausgefahren sind, umso weniger Schub ist für das Einhalten einer gewissen Geschwindigkeit notwendig. Sowohl „Low Drag“ als auch „Low Power“ werden im Endanflug bis 300 m über Boden angestrebt.

Je nach Flugzeugtype, Gewicht und Wind sehr unterschiedliches Gleitverhalten der Flugzeuge. Dadurch auch unterschiedliche Notwendigkeit zur Verwendung dieser Widerstände und des Schubs zur Erreichung des angestrebten vertikalen Flugweges und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit.

Mediation

Konfliktregelungsprozess, der in den USA entwickelt wurde.

Wesentliche Voraussetzungen sind gegenseitiger Respekt der Beteiligten vor den Ansichten des jeweils anderen und der Wille zum Erarbeiten gemeinsamer Lösungen.

Mediationsforum

Gremium aller am Mediationsverfahren beteiligten Verfahrensparteien

Begriff	Bedeutung/Definition	Bemerkung
Mediationsvereinbarung	In der „Vereinbarung über das Mediationsverfahren Flughafen Wien“ sind Verfahrensparteien, Verhandlungsgegenstand, Ziele, Verfahrensregeln und Struktur der Zusammenarbeit festgehalten.	
Mediationsvertrag	Abschlussdokument des Mediationsverfahrens, in dem die zwischen den Beteiligten getroffenen Vereinbarungen verbindlich festgehalten werden.	
Mediator	Allparteilicher Prozessbegleiter, der im Bezug auf das Ergebnis eine neutrale Haltung einnimmt	
Monitoring	Beobachten von Messgrößen über längere Zeiträume hinweg.	So lassen sich frühzeitig Tendenzen und Abweichungen vom Zielwert erkennen.
Nacht-Transitions	Ein mittels Waypoints definiertes Flugstreckensegment, das ein Flugzeug in der Nacht auf das Instrumentenlandesystem leitet.	
Nautische Meile	In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Entfernungen. 1 NM = 1,852 km	Abkürzung: NM
ÖAL	Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung	Beratendes Gremium
OS-Gruppe	Austrian Airlines Gruppe	Austrian Airlines, Tyrolean Airways und Lauda Air
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
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.
Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“	Vertrag zur Verbesserung der aktuellen Fluglärmsituation, abgeschlossen am 27. Mai 2003, umgesetzt mit 1. April 2004.	

Begriff

Transition-Arrivals

Bedeutung/Definition

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.

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 „Umweltlexikon“
auf www.vie-umwelt.at

8. EVALUIERUNGSBERICHT 2012

KARTENTEIL

Flugverkehrsregeln 2012

Die Dokumentation „Flugverkehrsregeln 2012“ stellt in weiterer Folge die Regeln und Vereinbarungen dar, die für die Steuerung des Flugverkehrs im Jahr 2012 maßgeblich waren und die als Basis für die Erstellung des Evaluierungsberichts für das Jahr 2012 dienten.

Inhaltsverzeichnis:

(1) Landungen	76
(2) Starts	77
(3) Abflugkorridore	78
(4) Konsultationsverfahren	79
(5) Bodenlärm	79
(6) Nachtflugregelung	79
(7) Ambulanzflüge	80
(8) Beilagenverzeichnis	81
Annex	94

1. Landungen

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°.

1.2. LANDUNGEN PISTE 11

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

1.2.2. Für den Landeanflug auf Piste 11 sind die in Blg./I. eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-Arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des Continuous Descent-Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die Transition-arrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen Erfordernissen die Transition-Arrivals nur teilweise, oder auch gar nicht, freizugeben.

1.2.3. Austro Control führt bei Landeanflügen 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. Dadurch wird gewährleistet, dass alle Luftfahrzeuge westlich von Schwechat den Leitstrahl interceptieren.

1.2.4. Die Piste 11 wird für Landungen zwischen 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge und Sicherheitserfordernisse, Wetterverhältnisse bzw. Nichtverfügbarkeit der Piste 16/34.

1.3. LANDUNGEN PISTE 16

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

1.3.2. Für den Landeanflug auf Piste 16 sind die in Blg./II. eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-Arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des Continuous Descent-Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die transition-arrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen Erfordernissen die Transition-Arrivals nur teilweise, oder auch gar nicht, freizugeben.

1.3.3. Austro Control führt bei Landeanflügen 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.

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

1.4. LANDUNGEN PISTE 29

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

1.4.2. 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 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.

1.4.3. Austro Control führt bei Landeanflügen 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.

1.5. LANDUNGEN PISTE 34

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

1.5.2. Für den Landeanflug auf Piste 34 sind die in Blg./IV: eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („Transition-Arrivals Tag“) festgelegt. Um die Umsetzung des Continuous Descent-Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die transitionarrivals verstärkt anzuwenden. Die ACG behält sich vor, entsprechend den operativen Erfordernissen die Transition-Arrivals nur teilweise, oder auch gar nicht, freizugeben.

1.5.3. Austro Control führt bei Landeanflügen 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.

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

2. Starts

2.1. 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 beinhalten daher naturgemäß lediglich Näherungswerte und können erst im Nachhinein, ebenso wie die Ist-Werte des Berichtsjahres, evaluiert werden und dann allenfalls zu weiteren Maßnahmen führen.

2.2. STARTS PISTE 11

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

2.2.2. Für die Starts auf Piste 11 sind die Abflugrouten lt. Blg./V. festgelegt worden.

2.2.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

2.2.4. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr werden bei Starts von Piste 11 die SID's OSPENxA und UMBILxA nicht freigegeben. Als Ersatz dafür wird im genannten Zeitraum die SID SNUxA freigegeben.

2.3. STARTS PISTE 16

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

2.3.2. Für die Starts auf Piste 16 sind die Abflugrouten lt. Blg./VI. festgelegt worden.

2.3.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

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.

2.3.5. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr werden für die Ausnahmefälle bei Starts von Piste 16 die SIDs OSPENxB und UMBILxB nicht freigegeben. Als Ersatz dafür wird im genannten Zeitraum die SID SNUxB freigegeben.

2.4. STARTS PISTE 29

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

2.4.2. Für die Starts auf Piste 29 sind die Abflugrouten lt. Blg./VII. festgelegt.

2.4.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

2.4.4. Zwischen 21:00 Uhr und 23:30 Uhr werden Starts nur auf den SID SNUxC, ABLOMxC, WAGRAMxC, STEINxC und SASALxC freigegeben. Diese Regelung gilt auch von 5:30 Uhr bis 7:00 Uhr. Zwischen 23:30 Uhr und 5:30 Uhr werden lediglich SNUxC und WAGRAMxC freigegeben.

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

2.5. STARTS PISTE 34

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

2.5.2. Für die Starts auf Piste 34 sind die Abflugrouten lt. Blg./VIII. festgelegt.

2.5.3. Die Näherungswerte aus 2003 bzw. 2005 sowie die Ist-Werte des Berichtsjahres für die Belegungen der einzelnen SIDs ergeben sich aus Blg. IX.

2.5.4. 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.

2.5.5. In der Zeit von 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr werden die Starts in Ausnahmefällen auf den SID's SNUxD, KOVELxD, LANUXxD, MIKOVxD, LEDVAXD, ABLOMxD und ABLOMxX freigegeben.

3. Festlegung der 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.

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 X. enthalten.

3.1.3. Die FWAG wird jährlich im Evaluierungsbericht anhand vorliegender Evaluierungsergebnisse (Flugspuren) die Breite der Kurvenkorridore beispielhaft darstellen.

3.2. LÄNGE DER KORRIDORE

3.2.1. Das Interesse der betroffenen Bevölkerung ist, dass Luftfahrzeuge so lange vereinbarte Korridore einhalten, so lange 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.

3.2.2. Für die Nacht (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) wird diese Höhe mit 10.000 ft über dem Meeresspiegel festgelegt.

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

3.3. AUSNAHMEN

3.3.1. Die Regelungen in Pkt. 3.1 u. 3.2 gelten am Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) nicht für Propeller-Luftfahrzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert.

3.3.2. 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.

3.4. SICHTABFLÜGE

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

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

4. Konsultationsverfahren

4.1. Die Austro Control erklärt sich bereit, vor wesentlichen und generellen Änderungen der in Punkten 1. bis 3. 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.

5. Bodenlärm

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

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

6. Nachtflugregelung

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

6.2. 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.

6.3. Bei Kontrolle der Einhaltung der 21:00 Regel (gemäß Pkt. 1.2.4, 1.3.4, 1.5.4, 2.2.4, 2.3.4, 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.

7. Ambulanzflüge

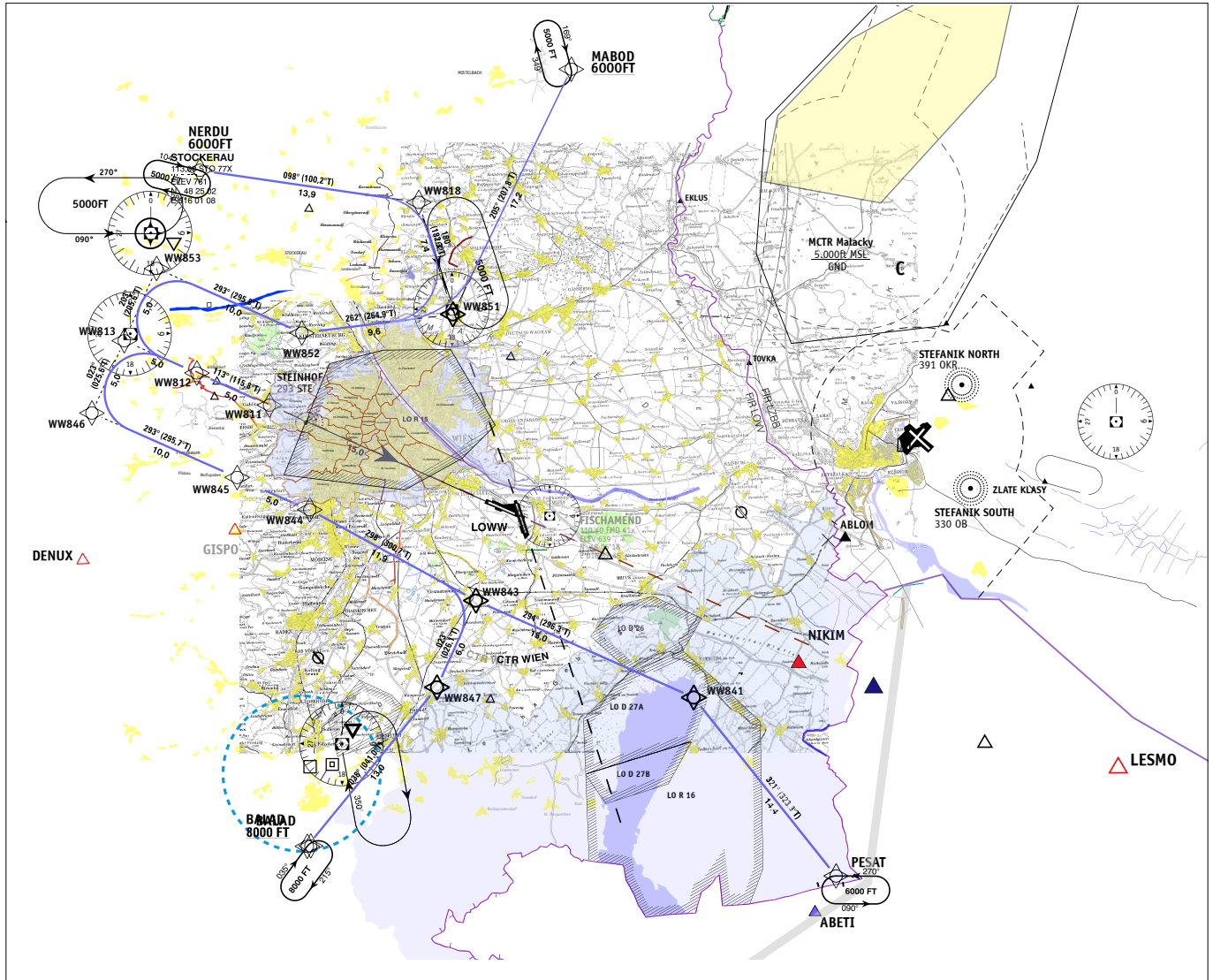
7.1. Ambulanzflüge sind generell von allen Beschränkungen und Regelungen ausgenommen. Lediglich bei der Ermittlung der Anzahl der Nachtflugbewegungen zwischen 23:30 Uhr und 5:30 Uhr gemäß Pkt. 6.1. werden Ambulanzflüge angerechnet.

Flugverkehrsregeln 2012 – Beilagen

Beilagenverzeichnis

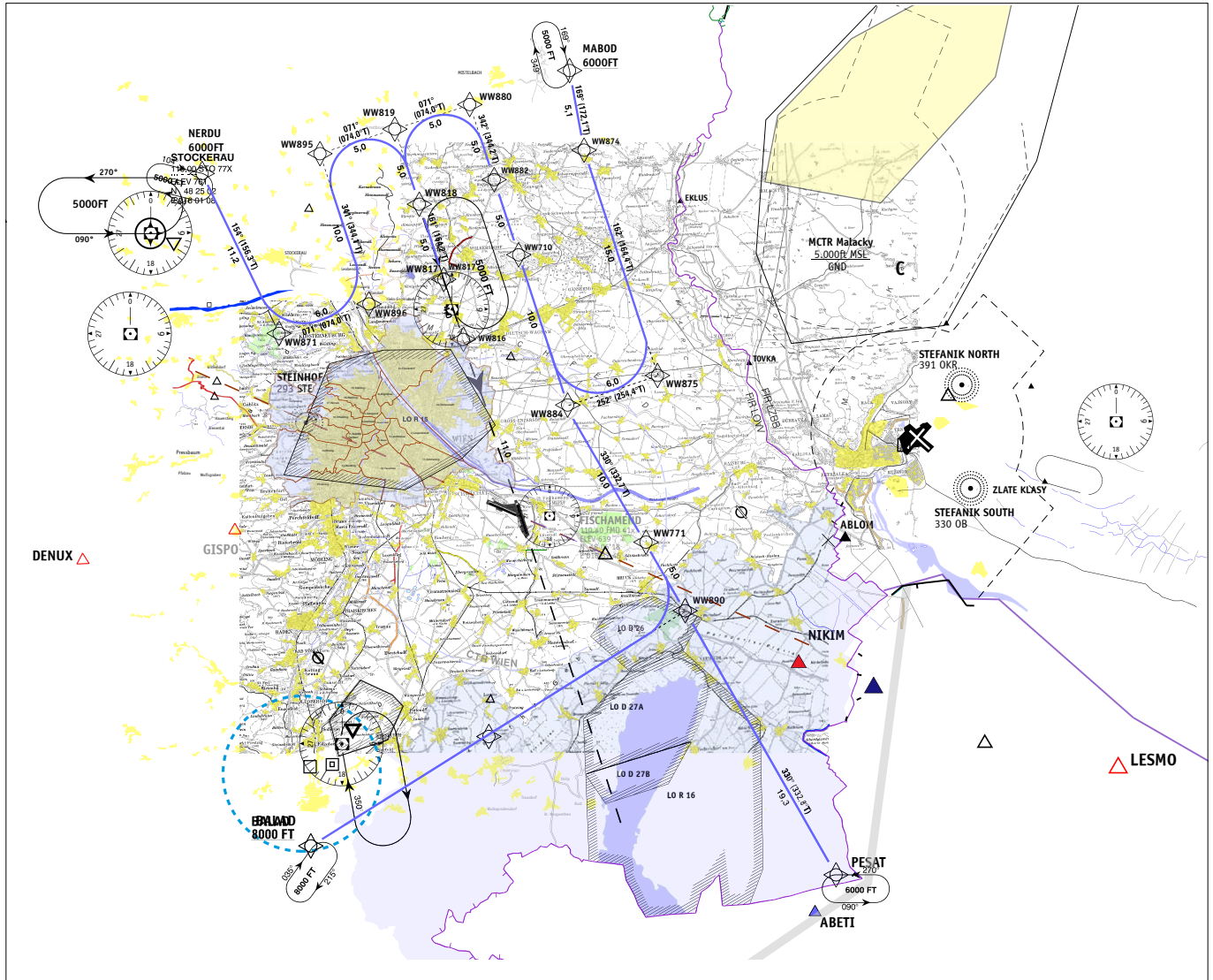
I.	Transition-Arrivals Tag Piste 11	82
II.	Transition-Arrivals Tag Piste 16	83
III.	Transition-Arrivals Tag Piste 29	84
IV.	Transition-Arrivals Tag Piste 34	85
V.	Abflugstrecken Piste 11	86
VI.	Abflugstrecken Piste 16	87
VII.	Abflugstrecken Piste 29	88
VIII.	Abflugstrecken Piste 34	89
IX.	Nachtabflugstrecken, Pisten 11, 16, 29, 34	90
X.	SID-Belegung	91
XI.	Erläuterungen zum Kurvenflug	92

BEILAGE I: TRANSITION ARRIVALS PISTE 11



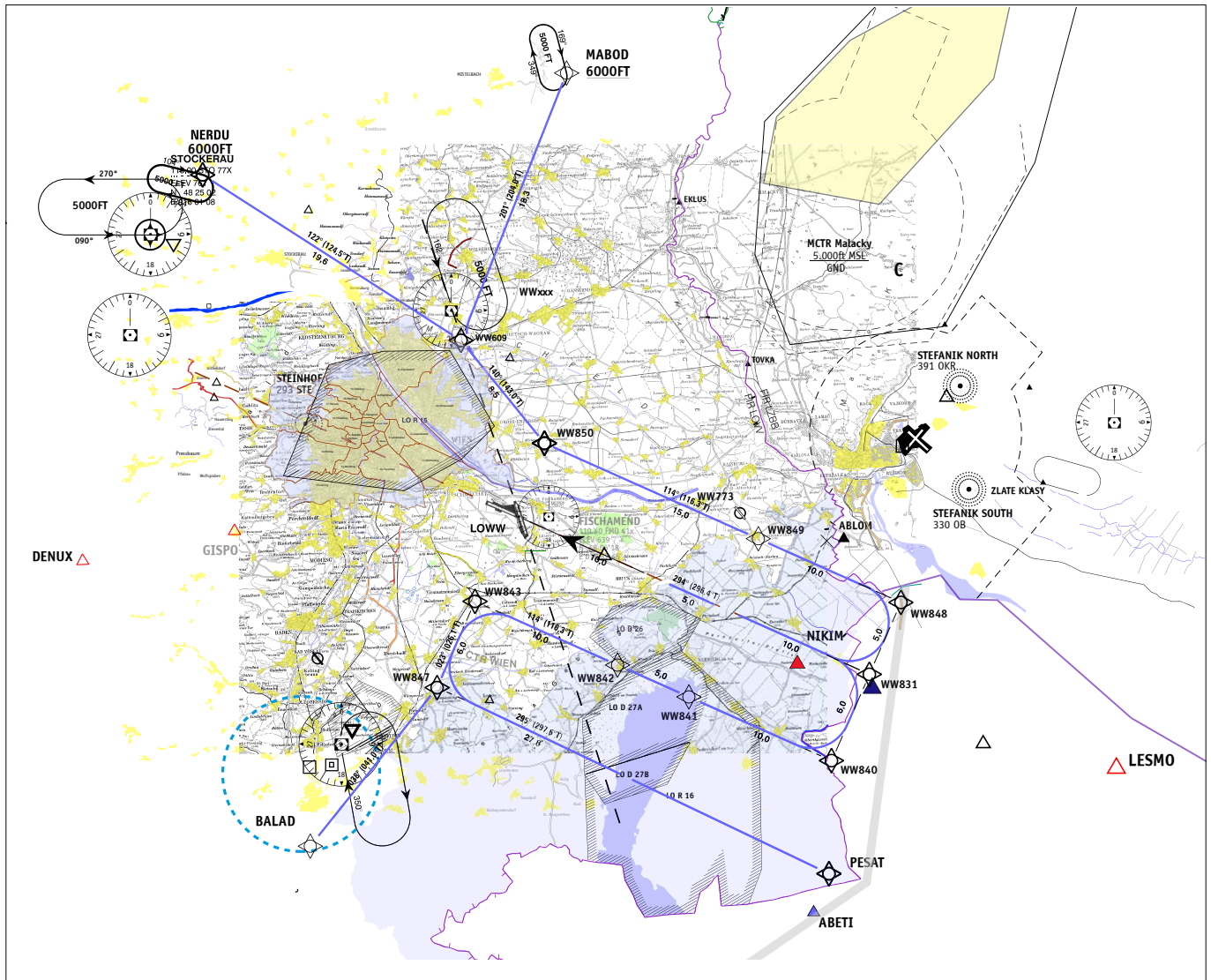
Quelle: ACG (2013)

BEILAGE II: TRANSITION ARRIVALS PISTE 16



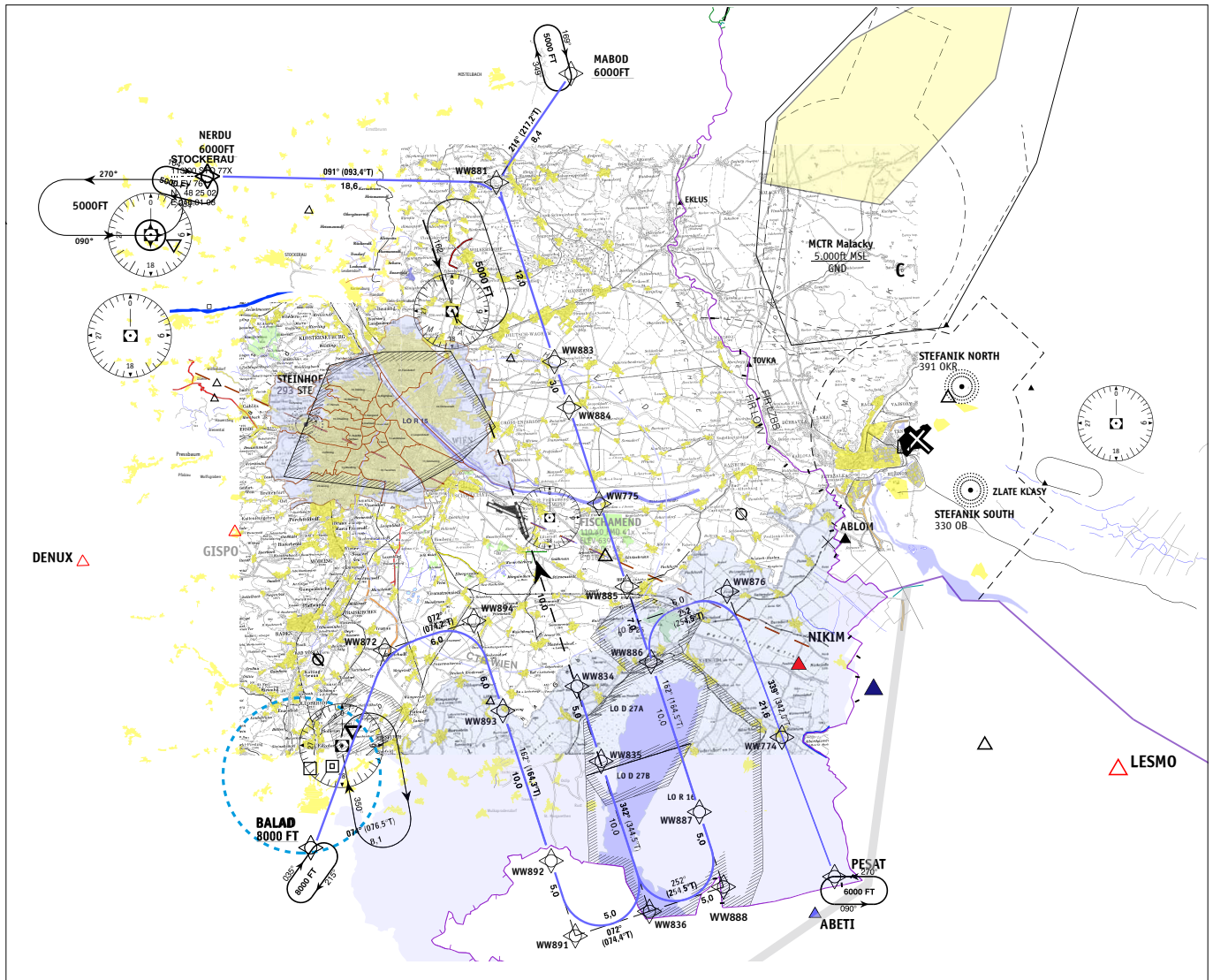
Quelle: ACG (2013)

BEILAGE III: TRANSITION ARRIVALS PISTE 29



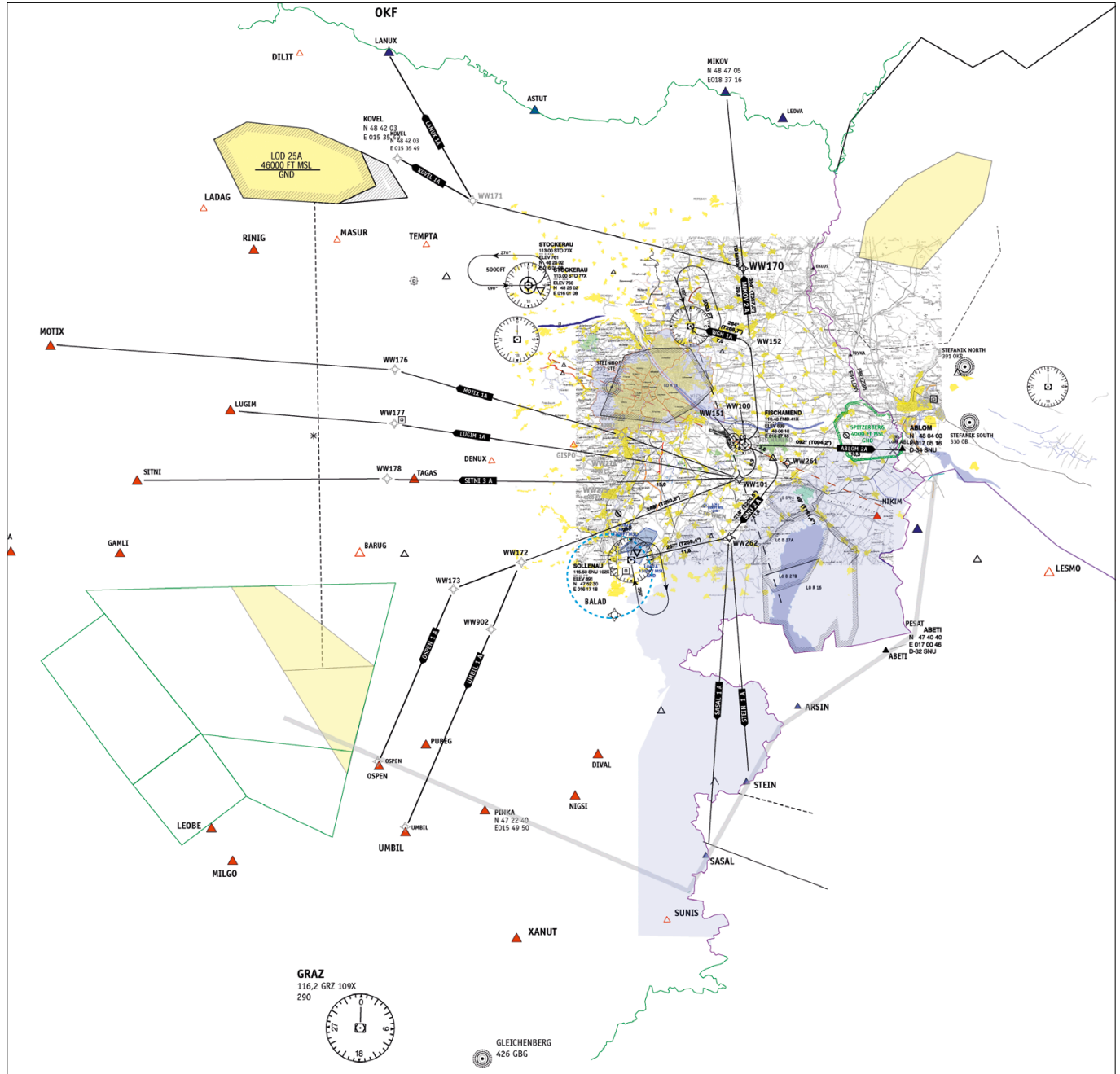
Quelle: ACG (2013)

BEILAGE IV: TRANSITION ARRIVALS PISTE 34



Quelle: ACG (2013)

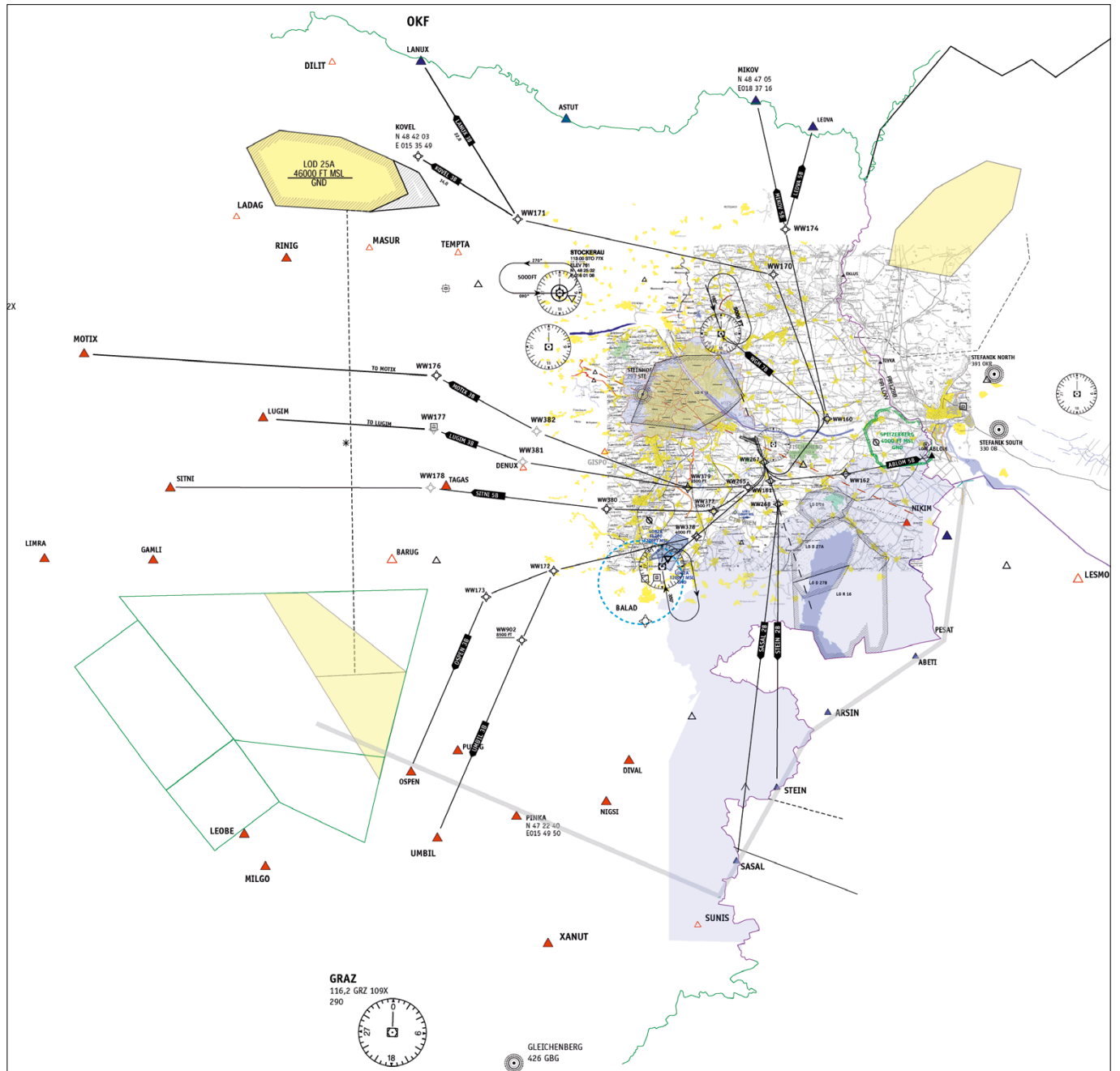
BEILAGE V: ABFLUGSTRECKEN PISTE 11



Quelle: ACG (2013)

Nachtflugregelung: Im Zeitraum von 21:00 – 07:00 Uhr werden die Abflgrouten UMBIL1A, OSPEN1A und SITN13A nicht freigegeben.

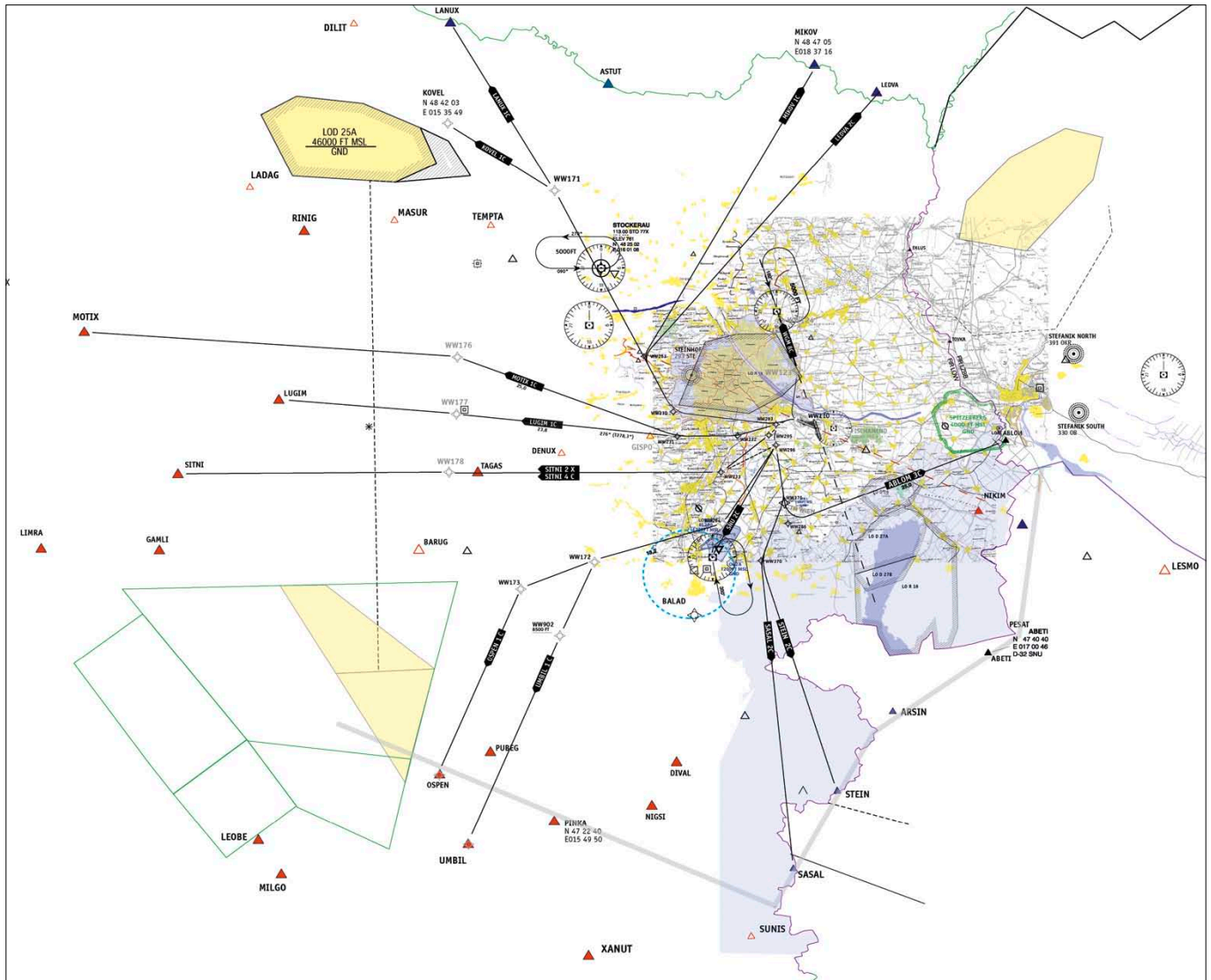
BEILAGE VI: ABFLUGSTRECKEN PISTE 16



Quelle: ACG (2013)

Nachtflugregelung: Im Zeitraum von 21:00 – 07:00 Uhr ist Piste 16 im Normalfall nicht in Betrieb. Sollte die Nutzung in Ausnahmefällen erforderlich sein, werden die Abflugrouten UMBIL1B und SITNI3B nicht freigegeben.

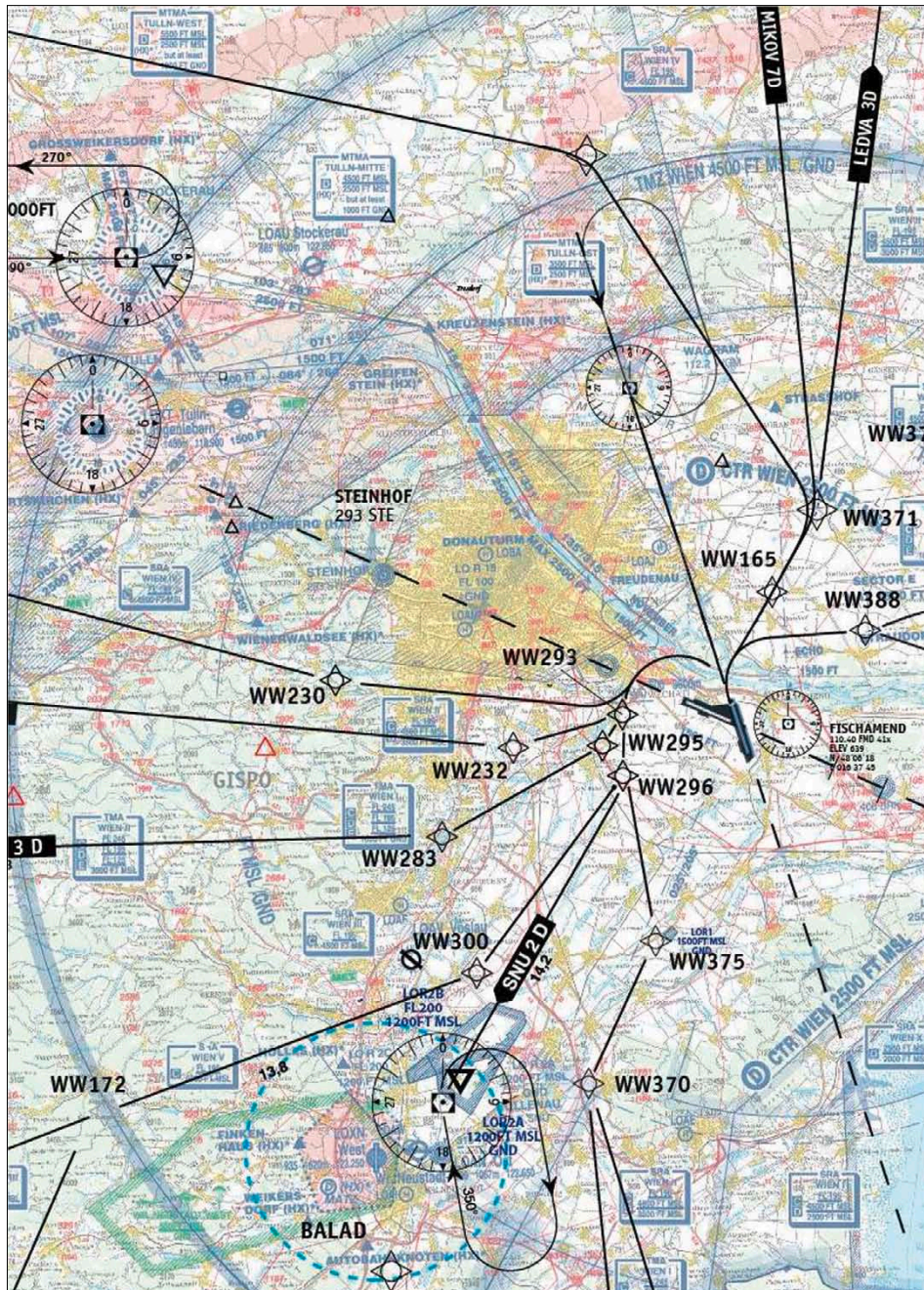
BEILAGE VII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 29



Quelle: ACG (2013)

Nachtflugregelung: Im Zeitraum von 21:00 – 07:00 Uhr werden nur ABLOM2C, STEIN1C, SASAL1C, SNU2C, WGM5C und MIKOV2C und ABETIXC freigegeben.

BEILAGE VIII: ABFLUGSTRECKEN PISTE 34



Quelle: ACG (2013)

Nachtflugregelung: Im Zeitraum von 21:00 – 07:00 Uhr ist Piste 34 im Normalfall nicht in Betrieb. Sollte die Nutzung in Ausnahmefällen erforderlich sein, werden die Abflugrouten MOTIX1D, LUGIM1D und SITNI3D nicht freigegeben.

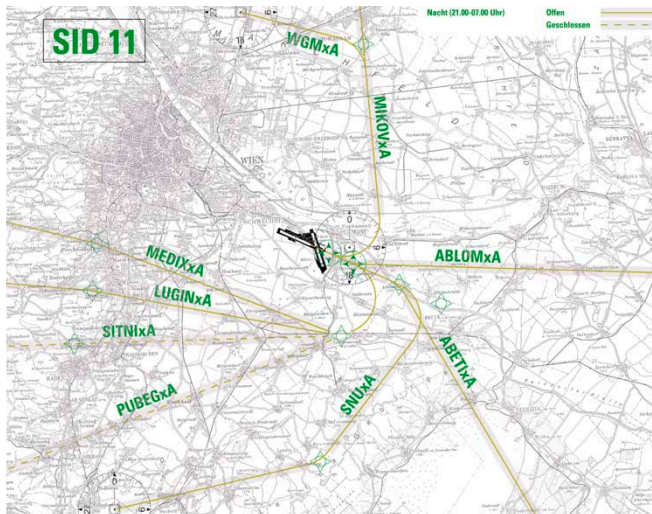
Übersetzungstabelle SID 34:

ABLOM4D/ABLOM1X => ABLOM5D

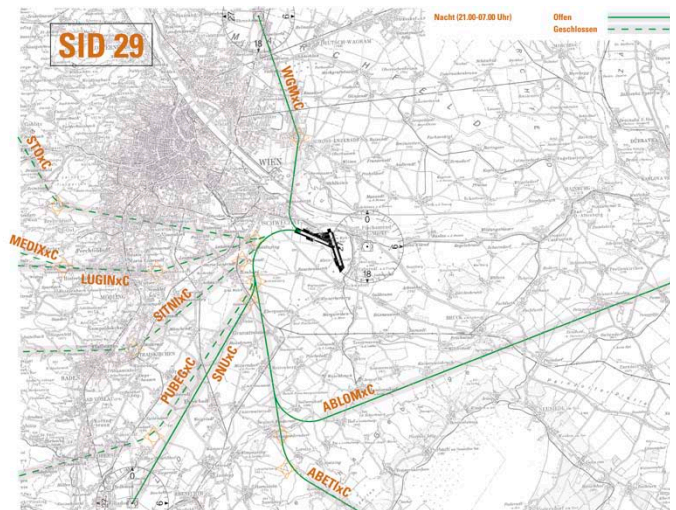
MIKOV&D/LEDVAR1D => MIKOV7D/LEDVAR2D

BEILAGE IX: STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE ROUTES (SIDS) NACHTFLUGREGELUNG

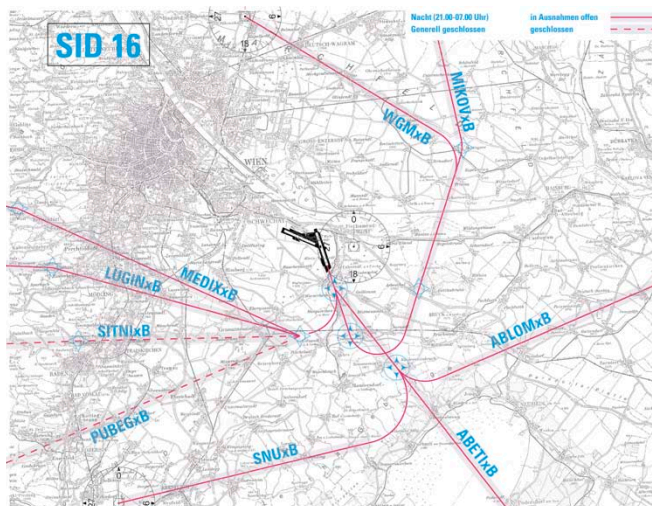
STARTS PISTE 11



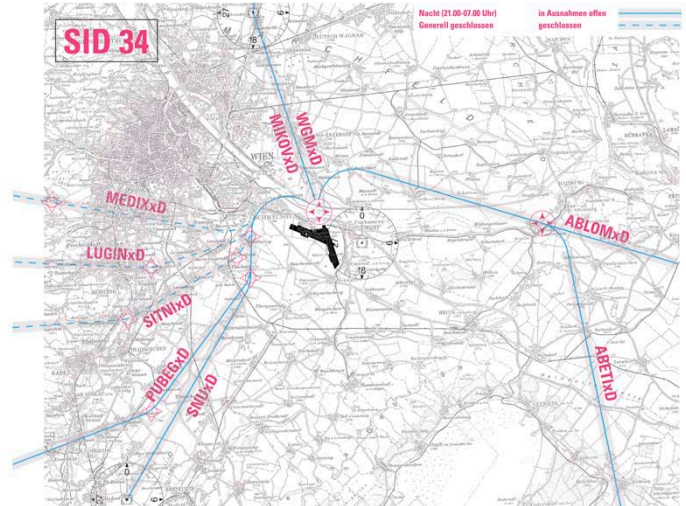
STARTS PISTE 29



STARTS PISTE 16



STARTS PISTE 34



Quelle: FWAG (2013)

Grundsätzlich gilt: Alle Starts zwischen 21:00 und 07:00 Uhr erfolgen über Piste 11 (SO-Wind) bzw. Piste 29 (Westwind und Windstille). Dabei werden nur die Abflurouten benutzt, die mit einer durchgezogenen Linie dargestellt sind. Nur bei Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 wird die Piste 16/34 genutzt (Schneeräumung, Pistensperre)

BEILAGE X: SID-BELEGUNG

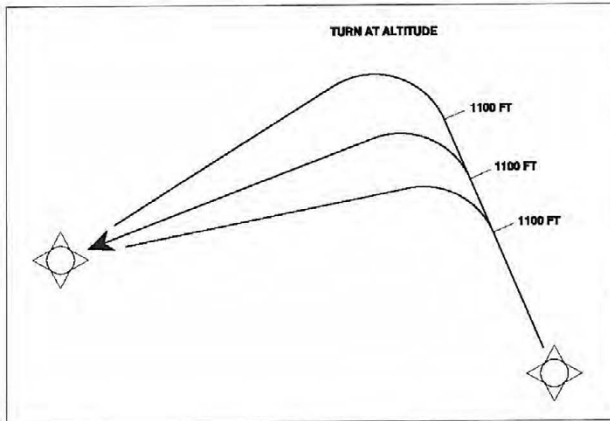
(Prognosewerte für 2003 und 2005, IST-Werte 2011 und 2012)

Abflugrouten	2003	2005	2011	2012
LANUX1A/ KOVEL1A/ WGM1A	0,9%	0,9%	0,2%	0,2%
MOTIX1A	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%
LUGIM1A	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
SITNI3A	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
OSPEN1A/ UMBIL1A	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
SNU2A	0,6%	0,6%	0,4%	0,2%
SASAL1A/ STEIN1A	0,5%	0,5%	0,2%	0,1%
ABL0M2A	0,6%	0,6%	0,5%	0,3%
MIKOV2A / LEDVA1A	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
LANUX4B/ KOVEL4B/ WGM7B	3,5%	3,5%	3,0%	2,5%
MOTIX3B	3,1%	3,1%	1,8%	1,6%
LUGIM3B	1,5%	1,5%	1,0%	0,9%
SITNI5B	4,5%	4,5%	2,7%	2,5%
OSPEN3B/ UMBIL3B	3,7%	3,7%	2,6%	2,7%
SNU4B	0,3%	0,3%	0,1%	0,0%
SASAL2B/ STEIN2B	3,3%	3,3%	2,2%	2,4%
ABL0M5B	2,0%	2,0%	6,4%	5,4%
MIKOV4B / LEDVA1B	0,1%	0,1%	0,3%	0,2%
LANUX2C/ KOVEL2C	11,4%	6,9%	9,2%	8,5%
MIKOV4C / LEDVA3C	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%
MOTIX1C	8,3%	8,3%	7,2%	7,4%
LUGIM1C	4,4%	4,4%	3,9%	4,1%
SITNI4C/ SITNI2X	13,3%	13,3%	11,2%	11,7%
OSPEN1C/ UMBIL1C	11,5%	11,5%	12,2%	13,1%
SNU2C	4,3%	4,3%	8,9%	8,6%
SASAL2C/ STEIN2C	4,9%	9,0%	8,6%	9,5%
ABL0M3C	2,7%	2,7%	6,9%	5,9%
WGM8C	2,1%	2,1%	0,6%	0,5%
WGM5D/ LANUX4D/ KOVEL4D	0,0%	4,5%	3,5%	4,0%
MOTIX1D	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
LUGIM1D	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
SITNI3D	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
OSPEN1D/ UMBIL1D	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
SNU2D	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
SASAL2D/ STEIN2D	6,7%	2,6%	0,0%	0,0%
ABL0M5D/ ABL0M1X	5,0%	5,0%	5,7%	7,4%
MIKOV7D / LEDVA2D	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%
Abflugrouten gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

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 SIDs LANUXxC / KOVELxC; SASALxC / STEINxC; WAGRAMxD, LANUXxD, KOVELxD 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 2011 und 2012 sind Ist-Werte.

BEILAGE XI. ERLÄUTERUNGEN ZUM KURVENFLUG



Die graphische Darstellung von Verfahrenskurven in Veröffentlichungen (AIP, Jeppesen ...) ist daher nur als symbolhaft anzusehen.

Grundsätzlich werden von FB/CNS bei der Verfahrensplanung Waypoints und die Codierung so positioniert bzw. gewählt, dass eine Mehrheit der Maschinen von der Performance her den gewünschten Flugweg über Grund beschreibt.

Beilage: FMS/RNAV Verfahren

Text als integraler Bestandteil der Karten, auf denen SID's mit Korridoren eingezeichnet sind (insbesondere Darstellung der Kurvenflüge)

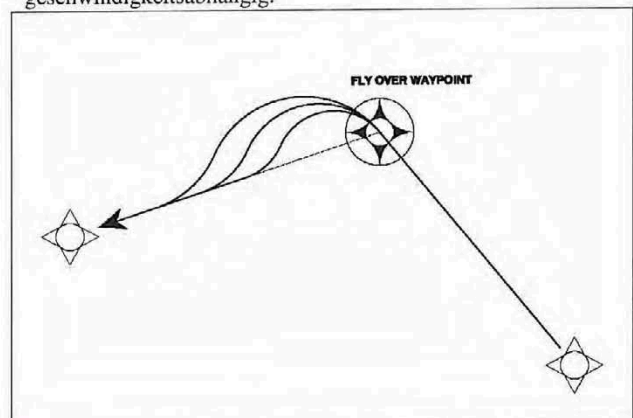
Betrifft: FMS/RNAV Verfahren; Informationen über Fragen der Verfahrensplanung hinsichtlich Limitierungen/Einschränkungen in Bezug auf die Codierbarkeit im ARINC 424 Format für die Flight Management Systeme.

1) Grundsätzlich kann man Maschinen nur im Geradeausflug zwischen zwei Waypoints mit einer bestimmten Genauigkeit „festnageln“. Ein großer Prozentsatz der heute in Verwendung befindlichen Systeme schafft eine Genauigkeit von RNP 0,3, d. h. eine maximale Abweichung von der Centerline von ca. 550 Metern. Der derzeit gültige europäische Standard für Basic-RNAV liegt bei „theoretischen“ RNP5 - einem Wert welcher von allen Maschinen bei weitem übertroffen wird. **D.h., daß der weitaus größte Teil der Flugzeuge im Geradeausflug sich direkt auf der Centerline befindet und nicht – wie aus der Karte graphisch interpretiert werden könnte – gleichmäßig in den eingezeichneten Korridoren verteilt ist.**

2) Im Kurvenflug ist ein „Festnageln“ nicht möglich weil der Kurvenradius geschwindigkeitsabhängig ist. Es stehen dem Verfahrensplaner die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung:

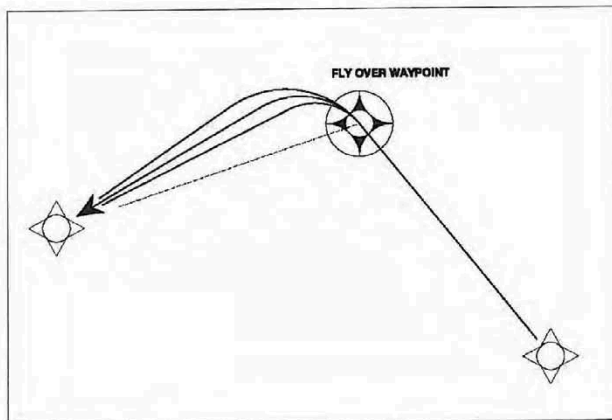
2.1) ARINC 424 Codierung als „TF“ Leg (Track to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

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



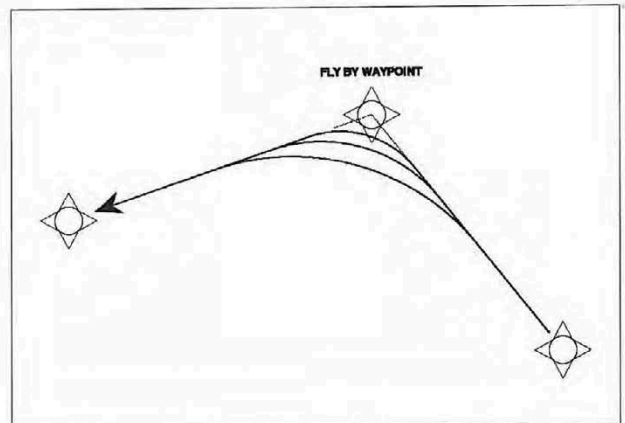
Beilage zum Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ 27.Mai 2003
2.2) ARINC 424 Codierung als „DF“ Leg (Direct to Fix) mit FLY OVER Waypoint:

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



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

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



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

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

Flugverkehrsregeln 2012 – Annex

Im Annex sind Vereinbarungen und Texte aus den vergangenen Jahren festgehalten, die

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

1) Es wird zwischen den Parteien vereinbart, dass nach Abschluss dieses Vertrages im fortgesetzten Mediationsverfahren eine Arbeitsgruppe eingerichtet wird, die folgende Themen zu bearbeiten hat: Transition-Arrivals, Arrival-Manager, vermehrte Anwendung des Continuous-Descent, Configuration-Changes bzw. weitere Optionen mit dem Ziel, die Anflugverfahren so abzuwickeln, damit es zu einer weiteren Entlastung der durch die Anflüge betroffenen Bevölkerung kommt (**TV Pkt. V./ lit. 1h**).

Anmerkung: Der Arbeitskreis Landungen wurde vereinbarungsgemäß eingerichtet und hat jahrelang getagt. Bei Bedarf ist der Arbeitskreis Landungen jederzeit über Antrag einer Partei wieder einzurichten.

2) Die OS Gruppe sagt im Sinne einer Selbstbindung zu, bei Sichtanflügen generell die in Zusammenarbeit mit Austro Control entwickelte neue Sichtanflugstrecke zu benutzen sowie innerhalb der OS-Gruppe geeignete Maßnahmen zu setzen, damit eine möglichst große Zahl von Piloten bei passenden Voraussetzungen um einen solchen Sichtanflug ersucht. Austro Control verpflichtet sich, bei passenden Voraussetzungen und einem entsprechenden Ersuchen des Piloten den Sichtanflug auf der oben definierten Strecke freizugeben (**Text aus TV 2003**).

Anmerkung: Im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ wurde für jede Piste eine Vereinbarung hinsichtlich der Sichtanflüge getroffen (vgl. oben). Fest steht, dass diese Vereinbarungen bisher nicht umgesetzt wurden. Seitens der AUA wurden die vereinbarten Sichtanflüge

initiiert, haben sich aber in der fliegerischen Praxis in der Form als nicht praktikabel erwiesen.

3) Durch die Lage der SIDs und die Regelungen betreffend die Einhaltung von Korridoren wird normalerweise gewährleistet, dass die Gemeinde Enzersdorf/Fischa, insbesondere auch der Ortsteil Karlsdorf, unmittelbar nach dem Start nicht überflogen wird. Zusätzlich wird diese Linkskurve normalerweise auch dadurch vermieden, dass Starts in Richtung Norden und Osten (SID's WGMxB, MIKOVxB und ABLOMxB) gemäß Pistenverteilungsplan von der Piste 11 stattfinden (**TV Pkt. VI./ lit. 3 g**).

Durch die Lage der SIDs und die Regelungen betreffend die Einhaltung von Korridoren wird normalerweise gewährleistet, dass die Gemeinde Enzersdorf/Fischa, insbesondere auch der Ortsteil Karlsdorf, unmittelbar nach dem Start nicht überflogen wird (**TV Pkt. VI./ lit 2 f**).

Anmerkung: Diese Texte aus dem Teilvertrag werden nicht in die Zusammenfassung aufgenommen, da es keine Regelungen bezüglich des Fluggeschehens 2012 sind, sondern nur Schlussfolgerungen aufgrund der getroffenen und gültigen Vereinbarungen bzw. ist die Regelung bei Starts 16 schon seit Jahren nicht mehr gültig, da die Starts in Richtung Norden und Osten nicht mehr auf Piste 11, sondern auf Piste 16 oder 29 stattfinden. Grund für diese Änderungen waren sicherheitstechnische Erfordernisse (kreuzender Verkehr).

4) Die Änderung der Abflugstrecke ABLOMxD von Piste 34 wird angestrebt und in der Bezirkskonferenz Gänserndorf behandelt werden (**Punkt 6 Verkehrsverteilung Pisten aus Änderung Teilvertrag (TV) mit Gültigkeit vom 12. Mai 2005**). Grundsätzlich bleiben die Zielwerte bei der Pistenverteilung hinsichtlich der Starts aufrecht. Allerdings werden Starts von Piste 29, SID STOXc auf Piste 34 verlegt, dafür bisher auf Piste 34 über die SID ABETlxD geführte Abflüge auf Piste 29 verlegt.

Im Einzelnen wurde folgendes vereinbart: Mindestens 40 % aller Starts, die bis jetzt von Piste 29 auf der Abflugstrecke (SID) STOX (in Richtung Liesing) abgewickelt wurden (das sind rund 5,2 % aller Starts) werden von Piste 29 auf Piste 34 verlegt und über die SIDs WAGRAMXD / MIKOVXD geführt. Im Gegenzug werden die bisher auf Piste 34 durchgeführten Starts über ABETIX auf Piste 29 (ABETIXC) verlegt. Dadurch werden 4,1 % aller Starts von Piste 34 auf Piste 29 verlegt. Das würde in Summe um 1,1 Prozentpunkte mehr Starts von Piste 34 ergeben. Dadurch wird wahrscheinlicher, dass die im Teilvertrag vereinbarten Zielwerte erreicht werden. Außerdem wird durch diese Verlagerungen erreicht, dass insgesamt weniger Menschen durch Fluglärm betroffen sind. Diese Änderung der Verkehrsverteilung ist keine Änderung des Teilvertrages, sondern eine Maßnahme, um die im Teilvertrag festgelegten Zielwerte zu erreichen.

Insgesamt betrachtet erfolgt die Entlastung der Bezirke Mödling, Liesing und der Gemeinden Zwölfaxing und Rustenfeld durch die Reduktion der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 40 % auf dieser SID. Die nochmalige Verlegung der SID sowie die Reduktion der Anzahl der Flugbewegungen stellt sicher, dass die Situation für die Liesinger Bevölkerung insgesamt gesehen – bezogen auf die 45 dB-Zone – jedenfalls besser ist als mit den vor Umsetzung des Teilvertrags „Aktuelle Maßnahmen“ gültigen Routen. Der gesamte Bezirk Liesing wird dann außerhalb der 45 dB-Zone liegen. Auf der SID Stockerau werden in Zukunft rund 7 % – 8 % aller Starts stattfinden, auf der alten Liesing betreffenden Abflugstrecke Stockerau/MEDIX/LUGIN hätten 25 % – 27 % aller Flugbewegungen stattgefunden (**Punkt drei und fünf Verkehrsverteilung Pisten aus Änderung TV mit Gültigkeit vom 12. Mai 2005**).

Anmerkung: Diese Punkte werden zur Gänze gestrichen, da unstrittig ist, dass die Zielwerte bei der Pistenverteilung nicht geändert wurden und diese ja

bereits im Vertrag festgehalten sind. Es handelt sich dabei nur um Erklärungen, was gemacht wurde und wie es gemacht wurde und hat somit für 2010 und die Folgejahre keinerlei Relevanz.

5) Zwischen 21:00 Uhr und 23:30 Uhr werden Starts nur auf den SIDs SNUXC, ABLOMXC, WAGRAMXC, STEINXC und SASALXC freigegeben. Diese Regelung gilt auch von 5:30 Uhr bis 7:00 Uhr. Zwischen 23:30 Uhr und 5:30 Uhr werden lediglich SNUXC und WAGRAMXC freigegeben.

Anmerkung: Ausführlich diskutiert wird die Nachtflugregelung betreffend Starts 29. Dargestellt wird, dass entgegen den bisherigen Textierungen im Mediationsvertrag keine Freigabe auf MIKOVXC erfolgt, da diese Route verlegt worden ist. Ebenso klargestellt wird, dass zwischen 23:30 Uhr und 5:30 Uhr die SIDs STEIN, SASAL und ABLOM nicht freigegeben werden.

6) Pkt. 2.3.8. „Ebenso wird eine Änderung der Abflugstrecke ABETIXC von Piste 29 behandelt werden. Darüber wird in der Bezirkskonferenz Wien-Umgebung Süd verhandelt werden (**Punkt 7 – Bezirk Wien-Umgebung Süd aus Änderung TV mit Gültigkeit vom 12. Mai 2005**).

Anmerkung: Der Text wird herausgenommen, da diese Änderungen vorgenommen wurden und die Routenführung der ABETIXC nunmehr in der Beilage zu den SIDs Piste 29 wiederzufinden ist.

7) Pkt. 2.4.6. „Die Änderung der Abflugstrecke ABLOMXD von Piste 34 wird angestrebt und in der Bezirkskonferenz Gänserndorf behandelt werden (**Punkt 6 – Verkehrsverteilung Pisten aus Änderung TV mit Gültigkeit vom 12. Mai 2005**).

Anmerkung: Dieser Text wird ersatzlos gestrichen, da diese Verlegung der SID erfolgt ist und sich in der Beilage betreffend SIDs Starts 34 wiederfindet.

8) 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 angewendet wird, liegt letztlich in der Verantwortung des jeweiligen Piloten (**TV Pkt. XII./ lit. 2, Abs. 1).**

Um zu erreichen, dass möglichst viele Piloten beim Start das leisere Rolling-Take-Off anwenden, wird sich die Flughafen Wien AG dafür einsetzen, dass in die Aeronautical Information Publication aufgenommen wird, dass nach Möglichkeit das Rolling-Take-Off-Prozedere aus Lärmgründen angewendet werden soll (**TV Pkt. XII./ lit. 2, Abs. 2).**

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 (**TV Pkt. XII./ lit. 3, Abs. 1).**

Um zu erreichen, dass bei möglichst vielen Landungen der Idle-Reverse (Schubumkehr im Leerlauf, d.h. ohne zusätzlichen lärmverursachenden Schub) angewendet wird, wird sich die Flughafen Wien AG dafür einsetzen, dass in die Aeronautical Information Publication aufgenommen wird, 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 (**TV Pkt. XII./ lit. 3, Abs. 2).**

Anmerkung: Zu Pkt.8 wird festgehalten, dass folgende Feststellung nicht mehr zur Gänze stimmt: „Standing-

Take-Off ist nicht nur mehr ein Ausnahmefall ...“. Inhalte und Vereinbarungen aus Punkt 8 sollen in dem durch den erweiterten Vorstandes des Dialogforums eingerichteten Arbeitskreis „Flugverkehrsgeschehen“ behandelt und überarbeitet werden. Pkt. 5.1 aus der Darstellung „Flugverkehrsregeln 2012“ wurde auf den wesentlichen Vereinbarungsteil aus dem Teilvertrag (TV Pkt. XII. lit. 4) gekürzt.

9) 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.

10) Transition-Arrivals Nacht: Für den Landeanflug auf die Pisten 11 (Ausnahmefälle), 16, 29 und 34 (Ausnahmefälle) in der Nacht von 23:30 Uhr bis 5:30 Uhr sind standardisierte Anflugrouten („Transition-Arrivals Nacht“) festgelegt. Der Anflug entlang dieser Transition-Arrivals wird von der ACG grundsätzlich vorgeschrieben. Somit ermöglicht 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 kann. Die Einhaltung des Continuous Descent und Low Drag-Low Power-Verfahrens obliegt dem Piloten.

Anmerkung: Die Transition-Arrivals Nacht mussten von der ACG im August 2012 außer Kraft gesetzt werden, weil es zu Verwechslungen der Tag- und Nachttransitions gekommen ist. Nach einer Lösung wird gesucht.

8. EVALUIERUNGSBERICHT 2012

KARTEN: NACHTFLUGREGELUNG, LÄRMZONEN

Lärmzonen

Lärmzonen – Inhaltsverzeichnis

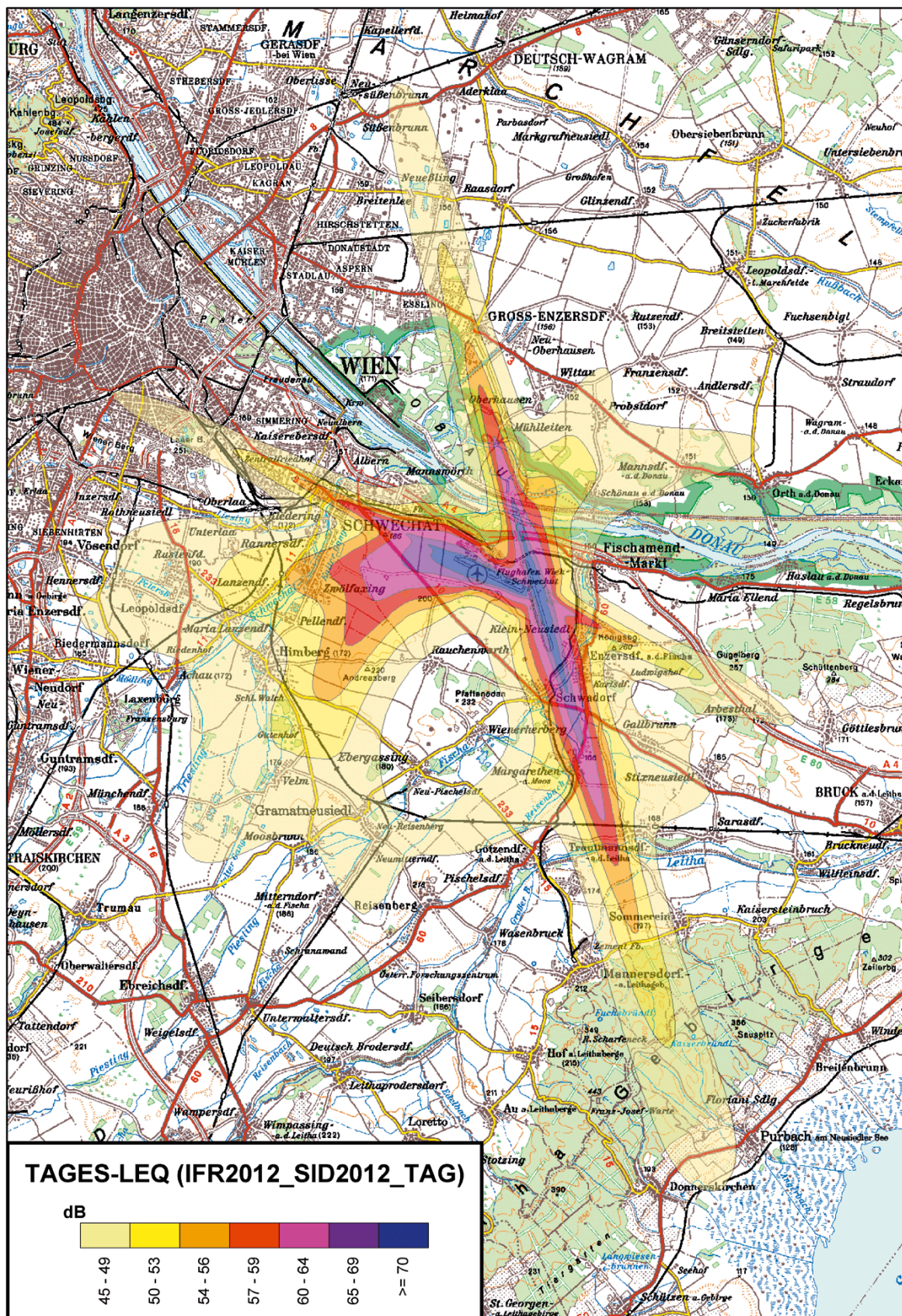
• Tages-Leq mit Abflugstrecken 2012 und Verkehrsmenge 2012 sowie als Differenzlärmkarte zu 2011 IFR2012_SID2012_TAG / DIFF_2012_2011_TAG	99
• Nacht-Leq mit Abflugstrecken 2012 und Verkehrsmenge 2012 sowie als Differenzlärmkarte IFR2012_SID2012_NACHT / DIFF_2012_2011_NACHT	101
• Überschreitungszonen nach Sydney (über 65 dB Maximalpegel) für Westwind mit Abflugrouten 2012 und Verkehrsmenge 2012 N65_2012_WEST	103
• Überschreitungszonen nach Sydney (über 65 dB Maximalpegel) für Süd-/Ostwind mit Abflugrouten 2012 und Verkehrsmenge 2012 N65_2012_SUED	104

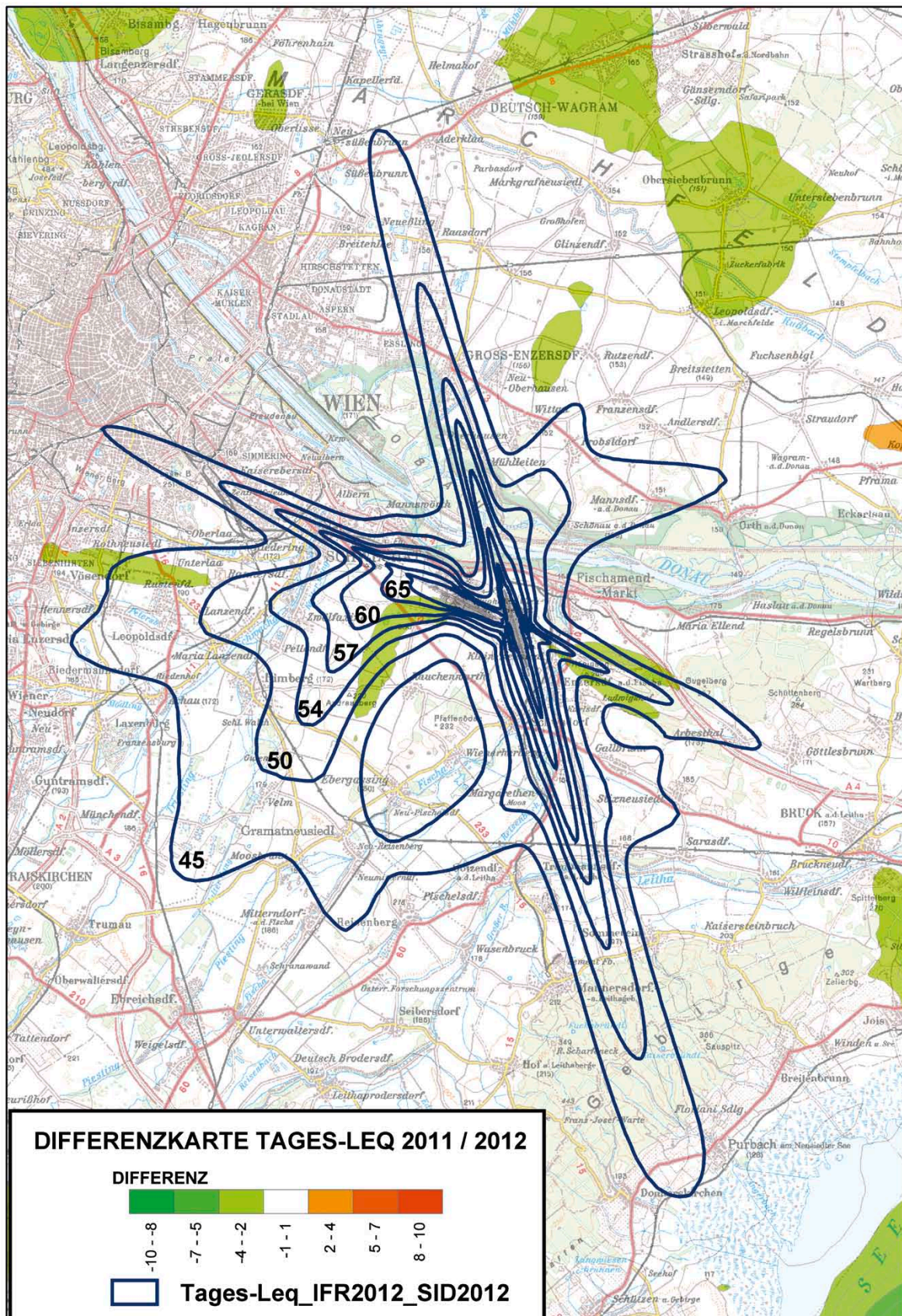
Erklärung zu den Differenzlärmkarten

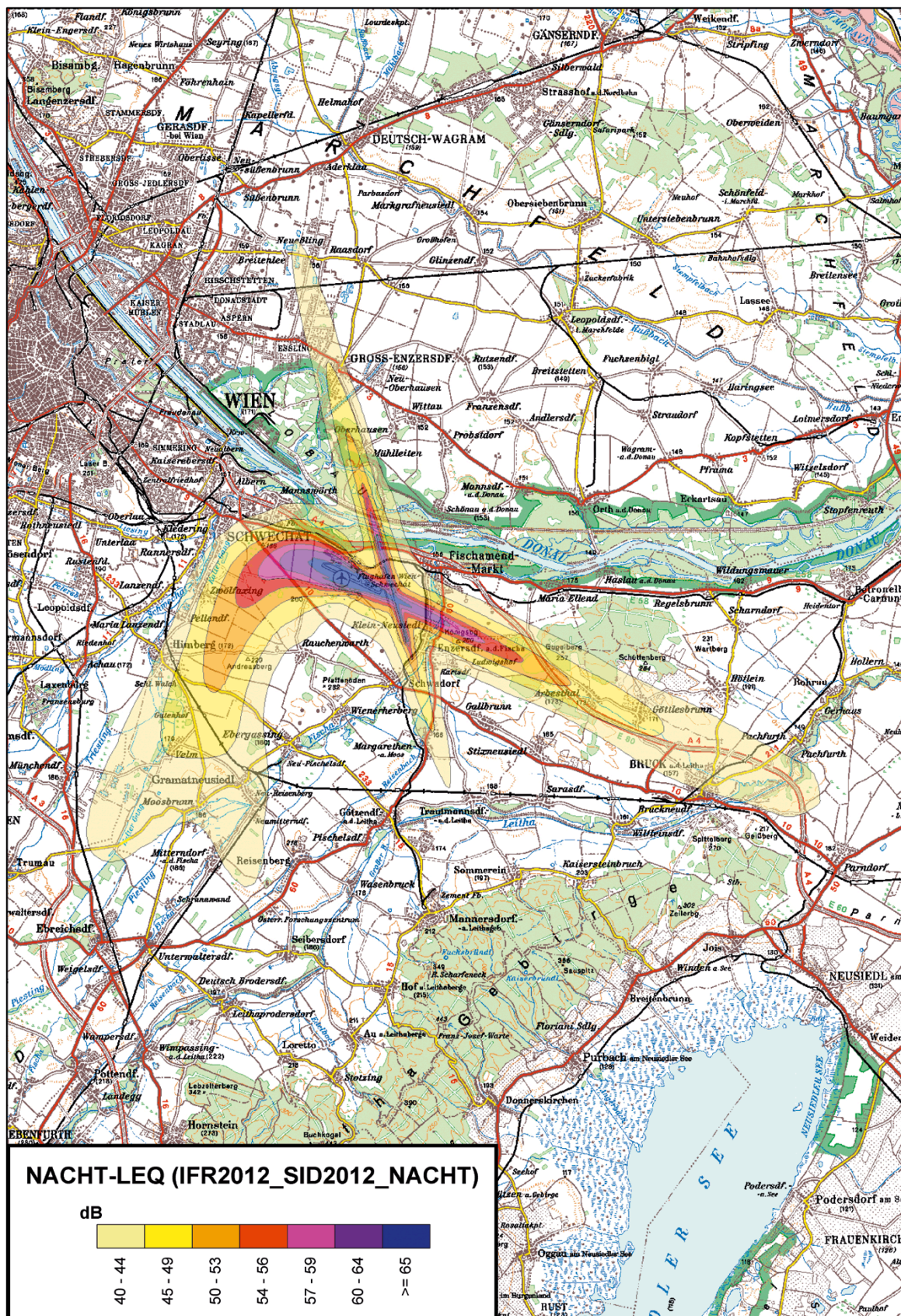
Die Differenzlärmkarten stellen die Veränderungen zweier verschiedener Szenarien in dB dar. Da in diesen Karten nur der relative Unterschied zwischen zwei Pegeln ausgewiesen wird, sind für eine leichtere Interpretation der Karten die jeweiligen Zonen für das Jahr 2012 mit dargestellt. Damit kann abgeschätzt werden,

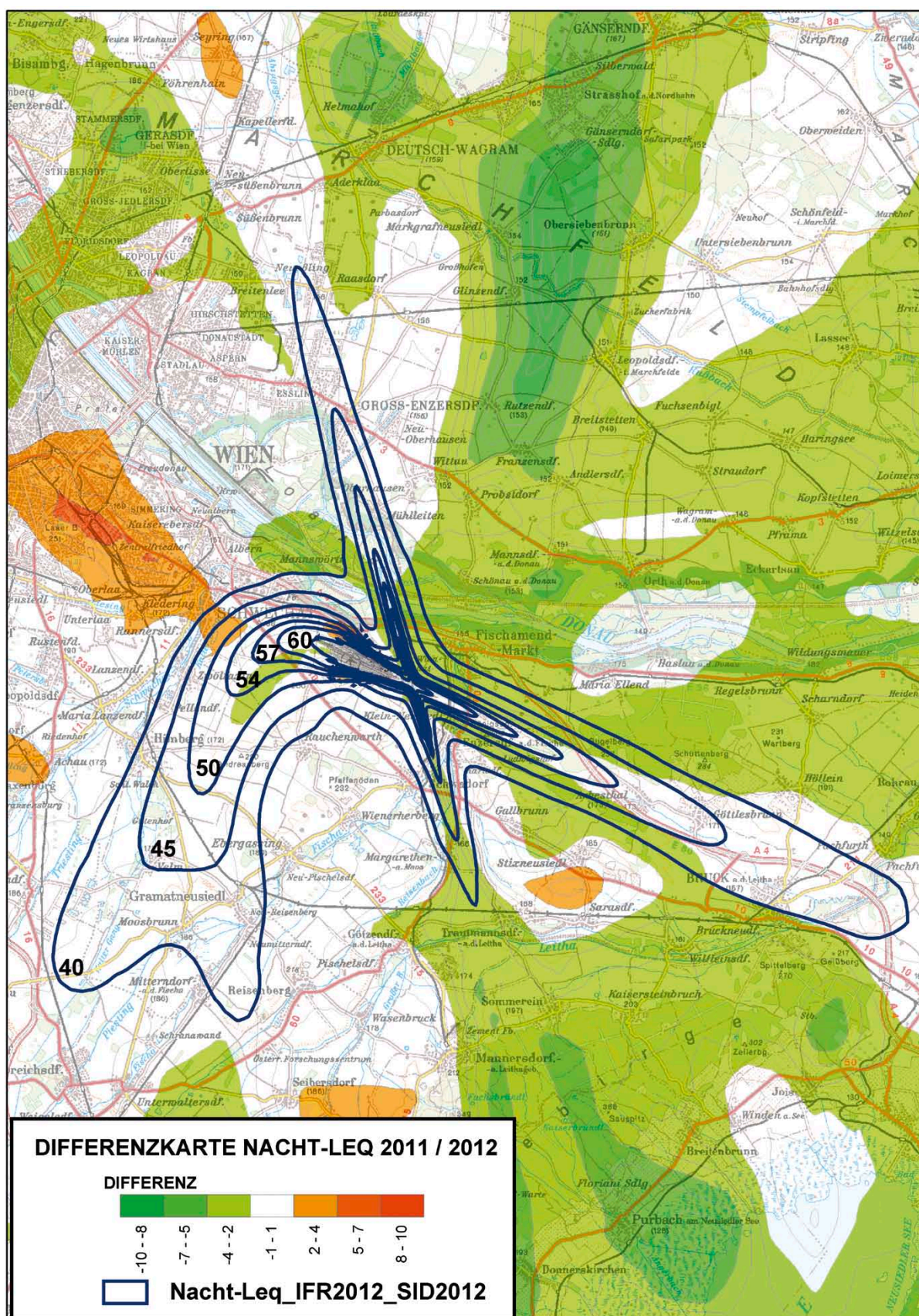
in welchen absoluten Bereichen sich Veränderungen ergaben. Eine Differenz allein ohne Verknüpfung mit den jeweiligen Absolutwerten ist für eine Veränderungsbetrachtung der Fluggeräuschsituation nicht aussagekräftig.

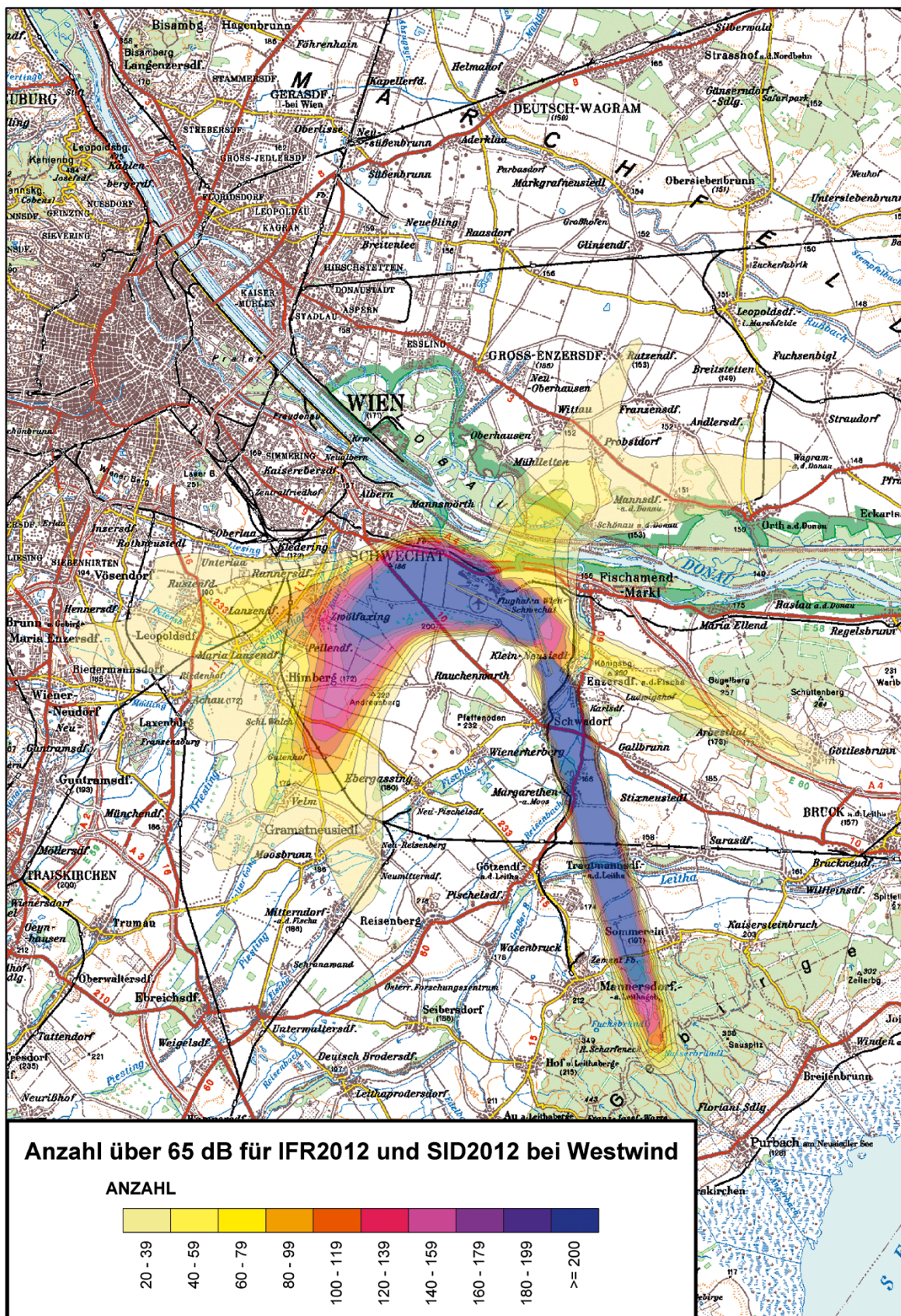
Alle Auswertungen basieren auf der Analyse tatsächlich geflogener Flugspuren aus dem FANOMOS.

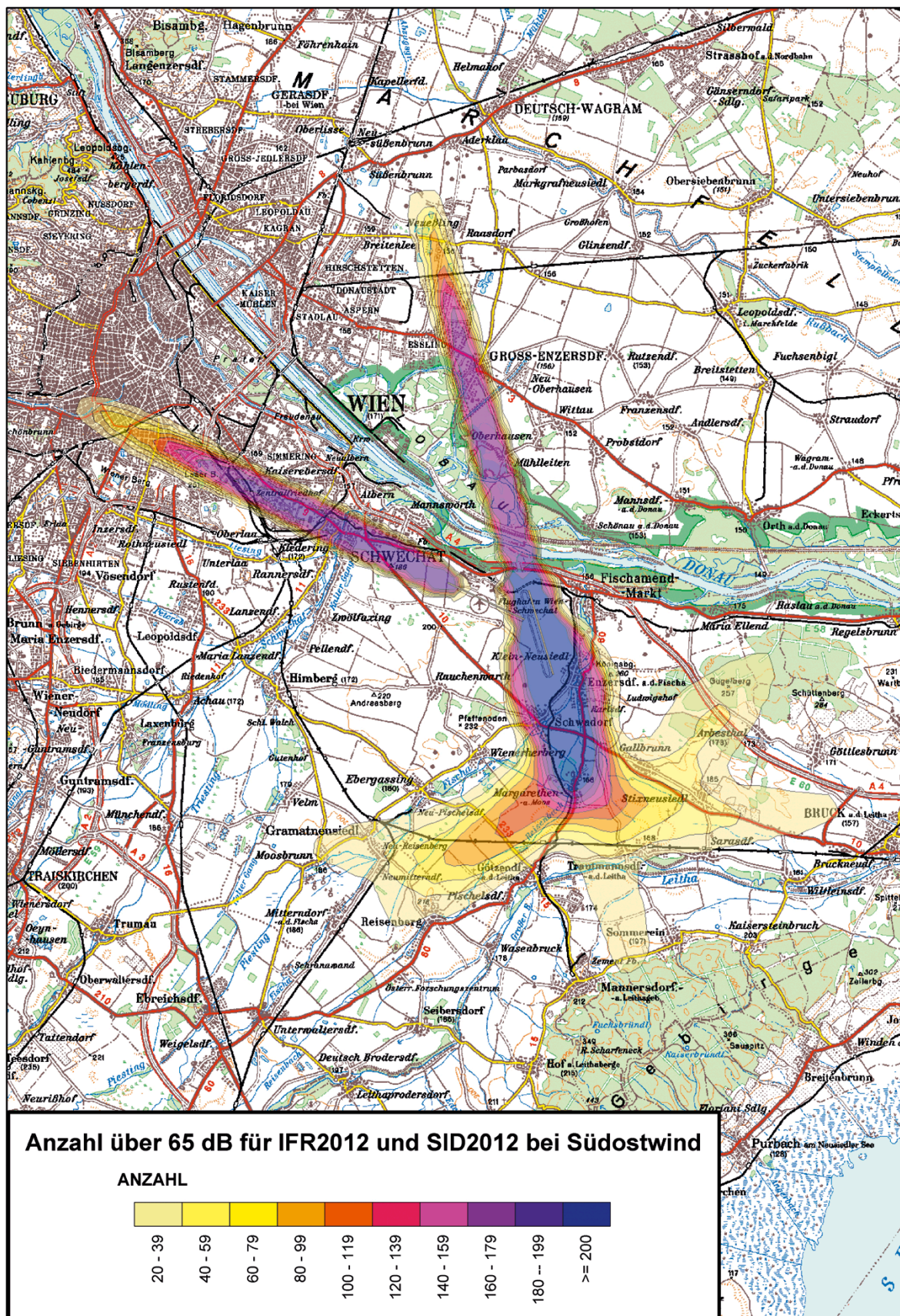












8. EVALUIERUNGSBERICHT 2012

TABELLENBAND

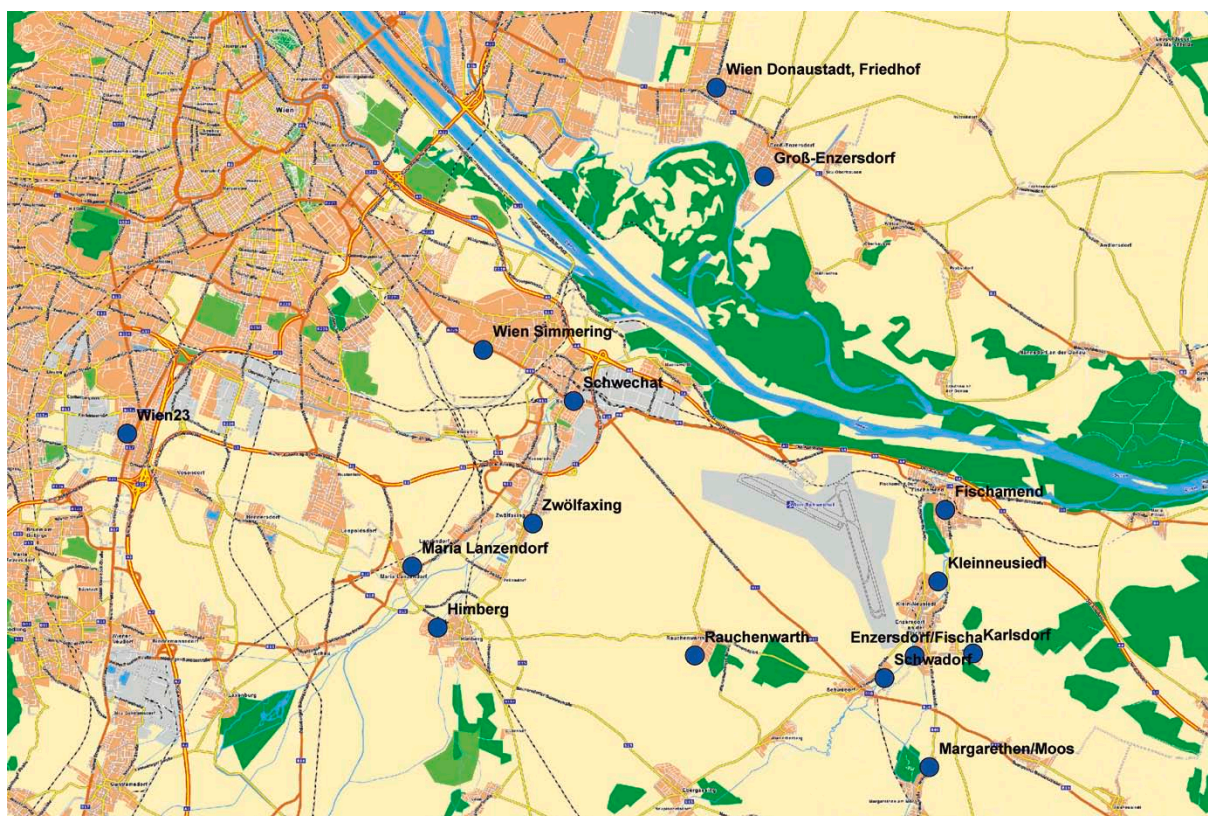
Messstellenpositionierung

Fixe Messstellen 2012

	Messstelle	Nr.
Messstelle:	Wien Essling	1
Messstelle:	Groß Enzersdorf	2
Messstelle:	Fischamend	3
Messstelle:	Kleinneusiedl	4
Messstelle:	Enzersdorf an der Fischa	5
Messstelle:	Schwadorf	6
Messstelle:	Margarethen am Moos	7
Messstelle:	Rauchenwarth	8
Messstelle:	Zwölfaxing	9
Messstelle:	Schwechat	10
Messstelle:	Simmering	11
Messstelle:	Himberg	12
Messstelle:	Karlsdorf	13
Messstelle:	Maria Lanzendorf	15

Quelle: FWAG (2013)

KARTE FIXE MESSTELLEN 2012



Quelle: FWAG (2013)

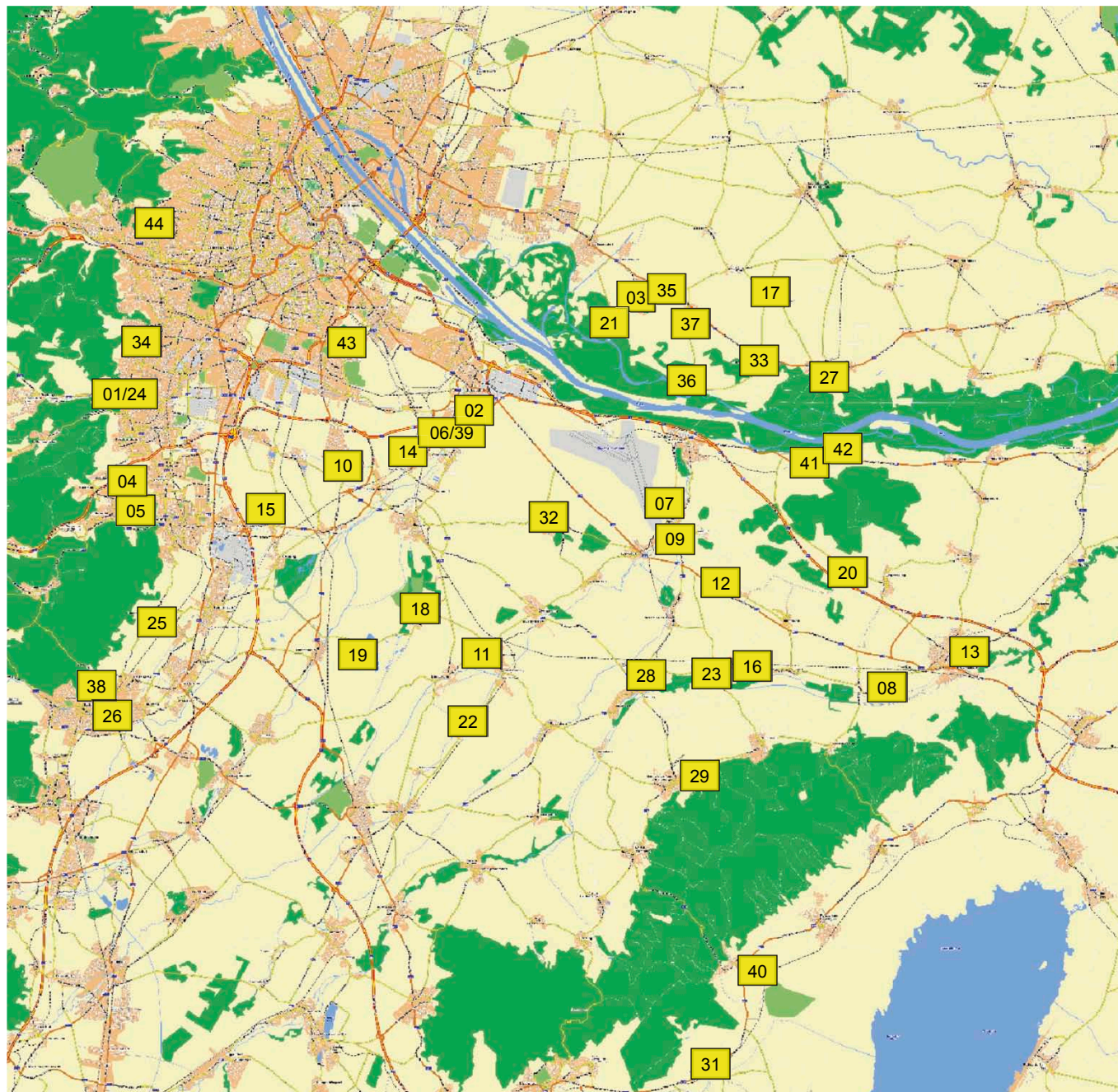
ÜBERSICHTSTABELLE FIXE LÄRMMESSUNGEN 2012

Messpunkt	Tages-Leq	Nacht-Leq	Energetisch gemittelte Maximal-Pegel für Landungen				Energetisch gemittelte Maximal-Pegel für Starts			
			Piste 11	Piste 16	Piste 29	Piste 34	Piste 11	Piste 16	Piste 29	Piste 34
Wien - Donaustadt	49,6	43,1	-	68,8	-	-	-	67,4	65,5	72,4
Groß-Enzersdorf	54,0	47,1	-	72,3	-	-	66,6	71,1	65,7	74,7
Fischamend	33,2	36,0	-	68,9 *)	60,7	69,0 *)	67,3	67,7	67,3	66,5
Kleinneusiedl	54,4	57,5	-	79,4 *)	79,9	74,9 *)	72,8	72	71,1	76,0
Enzersdorf / Fischa	56,7	41,9	-	77,4 *)	69,6	71,5	67,5	77,2	73,9	66,3
Schwadorf	56,2	41,1	-	76,1 *)	66,0 *)	73,1	64	76,5	75,5	-
Margarethen / Moos	61,9	42,8	-	-	69,2	77,6	71,2	74,6	71,1	-
Raichenwarth	29,7	28,0	-	-	-	-	69,6	69,7	68,9	67,5
Zwölfaxing	54,5	43,2	-	-	-	-	62,7	-	72,6	66,3
Schwechat	55,3	37,9	78,7	-	-	-	-	-	73,5	68,0
Wien - Simmering	50,8	30,1	73,4	-	-	-	-	-	69,5	68,7
Himberg	45,7	33,2	-	-	-	-	64,4	66,9	69,7	65,3
Karlsdorf	37,8	38,2	-	71,8 *)	62,7	66,6 *)	68	68,9	62,6	-
Maria Lanzendorf	47,8	23,6	-	-	-	-	59,8	67,1	70	65,6
Wien - Liesing	36,8	16,5	67,7	-	-	-	-	64	67	68,6

Anmerkungen: für den Messpunkt maßgebliche Flugbewegung (höchste erfasste Bewegungsanzahl)
Nur Flugbewegungen mit einer erfassten Anzahl ab 5 Ereignissen
*) Schubumkehr

Quelle: FWAG (2013)

KARTE MOBILE MESSSTELLEN 2012



Quelle: FWAG (2013)

Äquivalenter Dauerschallpegel (LEQ) für die einzelnen Tagesabschnitte in dB(A)

Nr.	ORT	Adresse (Bemerkungen)	MESS - Zeitraum		Pistenverwendung 29 - 34 (Westwind)				Pistenverwendung 29 - 16 (Windstille)				Pistenverwendung 11 - 16 (süd/östl. Winde)				Summe über gesamten Messzeitraum			
			v o n	b i s	Tages - LEQ	Abend- LEQ	16h-Tag	Nacht- LEQ	Tages - LEQ	Abend- LEQ	16h-Tag	Nacht- LEQ	Tages - LEQ	Abend- LEQ	16h-Tag	Nacht- LEQ	Tages - LEQ	Abend- LEQ	16h-Tag	Nacht- LEQ
					LEQ				LEQ				LEQ				LEQ			
1	Wien 23	Zemlinskygasse	2012-01-02	2012-01-23	33,8	38,2	35,0	0,0	38,8	36,8	38,6	0,0	36,8	0,0	35,1	0,0	34,8	38,0	35,6	0,0
2	Schwechat	Andromedaweg	2012-01-10	2012-02-13	47,4	45,3	47,1	35,0	51,7	51,9	51,7	38,3	0,0	44,2	37,7	37,6	48,2	47,0	48,0	35,9
3	Oberhausen	Kirchenweg	2012-01-23	2012-02-13	39,5	35,8	39,0	14,0	28,6	0,0	27,7	0,0	22,8	0,0	22,0	30,2	38,3	34,6	37,8	22,7
4	Maria Enzersdorf/	Mitteräckerstrasse	2012-01-31	2012-02-21	37,7	32,2	37,0	11,0	37,4	35,7	37,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,5	32,7	36,9	10,4
5	Maria Enzersdorf	Burg Liechtenstein	2012-02-02	2012-02-20	38,9	31,9	38,2	6,8	37,5	0,0	36,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	38,9	31,6	38,2	6,6
6	Rannersdorf	Alois Kellner Gasse	2012-02-14	2012-03-06	54,7	53,8	54,5	31,8	56,2	57,6	56,5	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54,8	54,4	54,7	32,6
7	Kleinneusiedl	Lerchengasse	2012-02-23	2012-03-13	48,0	51,5	48,9	44,5	57,1	54,5	56,9	42,0	62,2	61,0	62,0	46,7	53,6	53,6	53,6	44,5
8	Wilfleinsdorf	Hufeisengasse	2012-02-22	2012-03-13	38,6	39,3	38,7	36,9	33,6	28,0	33,0	30,9	0,0	35,4	27,8	30,0	37,9	38,7	38,0	36,3
9	Enzersdorf/Fischa	Litschiasiedlung	2012-03-08	2012-03-27	32,9	34,3	33,2	24,6	53,4	51,3	53,1	0,0	58,5	0,0	58,5	0,0	48,6	45,8	48,2	23,3
10	Leopoldsdorf	Wiesenwerksgasse	2012-03-15	2012-04-03	49,2	47,0	48,8	0,0	48,7	47,6	48,5	0,0	36,1	0,0	36,1	0,0	48,9	47,2	48,7	0,0
11	Gramatneusiedl	Weingartenfeld	2012-03-15	2012-04-03	45,7	47,7	46,1	42,7	45,0	45,0	45,0	40,9	40,3	0,0	40,3	0,0	45,5	47,0	45,8	42,2
12	Gallbrunn	Berggasse	2012-04-05	2012-04-24	30,2	28,7	30,0	21,2	45,6	43,1	45,3	23,2	53,0	52,9	53,0	33,9	47,2	46,5	47,1	27,8
13	Bruck/ Leitha	Parkbadstraße	2012-04-03	2012-04-23	23,9	33,5	28,0	39,7	29,3	30,6	29,6	38,1	0,0	33,0	25,6	0,0	25,3	32,9	28,0	38,6
14	Lanzendorf	Buchengasse	2012-04-17	2012-05-07	54,6	54,3	54,6	35,9	55,2	55,0	55,2	35,8	0,0	0,0	0,0	0,0	52,4	54,1	52,8	34,6
15	Biedermannsdorf	Perlasgasse	2012-04-05	2012-05-15	44,6	42,4	44,2	24,9	45,8	43,3	45,2	20,6	31,6	21,8	31,1	0,0	42,9	41,6	42,7	21,8
16	Sarasdorf	Aufeld	2012-04-24	2012-05-15	25,1	26,5	25,4	17,9	43,6	43,3	43,5	9,7	44,5	42,4	44,3	15,2	42,2	41,2	42,0	15,6
17	Andlersdorf	Siedlungsstraße	2012-05-10	2012-05-29	38,6	34,0	38,1	31,7	28,8	27,2	28,5	28,8	29,2	25,9	28,8	28,9	36,9	32,4	36,4	30,8
18	Velm	Am Kalten Gang	2012-05-18	2012-06-04	48,4	51,4	49,1	46,1	48,8	50,7	49,5	45,5	34,4	36,0	34,5	0,0	47,4	50,7	48,2	45,4
19	Münchendorf	Babenberger See	2012-05-16	2012-06-05	45,4	47,6	45,9	42,0	45,6	47,0	46,1	41,0	40,3	37,3	40,1	0,0	44,8	47,1	45,3	41,3
20	Arbesthal	Ganswiese	2012-05-30	2012-06-18	47,3	51,8	48,5	51,7	42,5	50,2	45,6	51,8	34,9	0,0	33,9	41,5	45,7	50,5	47,1	51,3
21	Mühlleiten	Edelspitzweg	2012-06-06	2012-06-27	46,5	44,8	46,3	24,9	53,5	54,4	53,7	25,2	52,2	54,2	52,7	50,2	50,1	51,8	50,5	41,7
22	Mitterndorf	Brunnwiesengasse	2012-06-06	2012-06-28	44,5	45,4	44,7	40,2	43,8	40,6	43,3	38,6	42,5	43,1	42,7	39,4	44,1	44,1	44,1	39,8
23	Trautmannsdorf	Badeteich Leithakanal	2012-06-19	2012-07-10	55,8	55,1	55,7	28,1	43,7	45,6	44,2	0,0	47,6	44,8	47,2	36,7	53,8	52,8	53,7	31,0
24	Wien 23	Zemlinskygasse	2012-06-28	2012-07-17	38,8	38,9	38,8	15,3	42,0	43,2	42,1	0,0	32,3	22,9	31,4	0,0	39,5	38,9	39,4	12,4
25	Gumpoldskirchen	DI Josef Wenzl Str.	2012-06-29	2012-07-18	33,6	35,8	34,2	20,3	32,5	35,5	32,9	14,0	24,6	27,5	25,4	20,3	32,6	35,0	33,1	19,5
26	Baden	Veste Rohr	2012-07-12	2012-08-06	23,2	0,0	22,3	24,9	18,6	26,3	21,1	21,4	22,1	23,4	22,4	15,6	22,3	20,6	22,0	23,3
27	Orth/Donau	Am Rosenhügel	2012-07-20	2012-08-08	45,8	41,8	45,4	27,3	36,1	30,6	35,4	31,4	26,3	40,4	34,7	31,4	44,3	40,5	43,8	29,7
28	Götzendorf	Rosaliagasse	2012-07-19	2012-08-09	29,1	24,8	28,6	22,1	29,9	32,3	30,5	24,1	39,3	35,7	38,7	30,2	32,7	30,5	32,4	24,8
29	Mannersdorf	Hubertusgasse	2012-08-09	2012-08-23	40,4	42,9	40,9	31,6	36,0	44,0	39,7	33,9	40,1	0,0	39,5	37,1	40,0	42,9	40,7	33,4
30	Kapellerfeld	Wiesengasse	2012-08-09	2012-08-29	31,3	22,9	30,6	24,9	46,1	45,5	45,9	19,3	47,5	46,8	47,4	40,1	40,8	40,5	40,7	34,3
31	Schützen a. Gebirg	Quellengasse	2012-08-13	2012-08-28	32,2	29,4	31,8	30,4	23,6	28,6	25,3	27,7	24,1	0,0	23,2	29,0	31,0	28,7	30,7	29,5
32	Rauchenwarth	Leopold Figl Gasse	2012-08-29	2012-09-17	31,6	34,1	32,1	33,4	30,9	30,0	30,6	29,0	24,4	0,0	23,6	0,0	30,9	32,6	31,3	31,9
33	Mannsdorf	Erlengrube	2012-08-29	2012-09-18	49,9	48,3	49,7	25,2	28,8	27,4	28,4	23,6	34,4	29,0	33,8	24,5	48,4	46,1	48,0	24,8
34	Wien 13	Napoleonwald	2012-08-31	2012-09-18	26,8	29,1	27,3	14,6	22,6	23,0	22,7	0,0	32,1	31,8	32,0	0,0	28,2	28,9	28,3	12,9
35	Wittau	Sportplatz	2012-09-19	2012-10-08	48,9	48,1	48,7	23,9	32,8	0,0	32,2	13,7	31,8	0,0	31,0	23,2	45,8	45,7	45,8	22,5
36	Schönau/Donau	Biotop	2012-09-20	2012-10-09	51,7	50,1	51,4	24,8	33,3	24,0	32,6	22,0	29,7	30,4	29,8	28,5	48,1	47,4	48,0	25,5
37	Probstdorf	Spielplatz	2012-09-20	2012-10-10	51,3	49,8	51,0	26,3	36,0	0,0	35,3	17,2	28,2	27,8	28,1	26,8	48,0	47,2	47,8	25,2
38	Baden	Schiestlstraße	2012-10-10	2012-10-29	19,5	0,0	18,7	18,5	21,1	21,7	21,2	12,3	22,9	0,0	22,2	0,0	21,0	18,6	20,6	15,2
39	Rannersdorf	Baiergasse	2012-10-09	2012-10-30	54,5	54,2	54,4	42,8	55,8	56,6	56,0	43,4	0,0	0,0	0,0	0,0	54,3	54,9	54,4	41,8
40	Donnerskirchen	In den Weingärten	2012-10-31	2012-11-20	45,6	45,3	45,5	33,1	27,4	31,8	28,5	27,6	26,3	28,1	26,7	23,8	40,8	39,9	40,7	29,5
41	Maria Ellend	Fasangasse	2012-10-30	2012-11-19	32,4	31,6	32,3	22,5	23,7	26,2	24,3	0,0	39,1	38,6	39,0	27,0	35,6	35,4	35,6	24,2
42	Haslau	Fliedergrasse	2012-10-30	2012-11-19	37,0	31,9	36,4	25,7	30,0	0,0	29,1	0,0	42,5	42,5	42,5	26,3	39,2	39,0	39,2	24,5
43	Wien 10	Klemens Dorn Gasse	2012-11-20	2012-12-12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0	50,7	52,6	18,8	46,8	44,6	46,4	14,3
44	Wien 14	Otto Wagner Kirche	2012-11-20	2012-12-14	11,5	0,0	10,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	48,1	45,9	47,8	0,0	42,4	39,9	42,0	0,0

Quelle: FWAG (2013)

Messpläne

Messplan 2012

ORT	MESSPUNKT	ZEITRAUM	
		von	bis
Wien 23	Zemlinskygasse	04.01.2012	24.01.2012
ERSATZTERMIN		11.01.2012	31.01.2012
Schwechat	Siedlung am Neufeld	11.01.2012	31.01.2012
Oberhausen	Kirchenweg	25.01.2012	14.02.2012
Maria Enzersdorf/Mödling	Burg Liechtenstein	01.02.2012	21.02.2012
Brunn am Geb./Maria Enzersdorf	Mitteräckerstraße	01.02.2012	21.02.2012
Rannersdorf	Alois Kellner Gasse	15.02.2012	06.03.2012
Kleinneusiedl	Lerchengasse	22.02.2012	13.03.2012
Wilfleinsdorf	Hufeisengasse	22.02.2012	13.03.2012
Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	07.03.2012	27.03.2012
Leopoldsdorf	Badeteich	14.03.2012	03.04.2012
Gramatneusiedl	Hauergasse	14.03.2012	03.04.2012
ERSATZTERMIN		28.03.2012	17.04.2012
Gallbrunn	Berggasse	04.04.2012	24.04.2012
Bruck/Leitha	Parkbadstraße	04.04.2012	24.04.2012
Lanzendorf	Buchengasse	18.04.2012	08.05.2012
Biedermannsdorf	Perlasgasse 20 (Feldweg)	25.04.2012	15.05.2012
Sarasdorf	Aufeld/Spielplatz	25.04.2012	15.05.2012
Andlersdorf	Siedlungsstraße	09.05.2012	29.05.2012
Velm	Am Kalten Gang	16.05.2012	05.06.2012
Münchendorf	Babenbergersee I	16.05.2012	05.06.2012
Arbesthal/Göttlesbrunn	Ganswiese	30.05.2012	19.06.2012
Mühlleiten	Edelspitzweg	06.06.2012	26.06.2012
Mitterndorf	Brunnwiesengasse	06.06.2012	26.06.2012
Trautmannsdorf	Badesee Leithakanal	20.06.2012	10.07.2012
Wien 23	Zemlinskygasse	27.06.2012	17.07.2012
Gumpoldskirchen	DI-Josef-Wencl-Strasse	27.06.2012	17.07.2012
Baden	Veste Rohr, Schiestlstraße	11.07.2012	08.08.2012
Orth/ Donau	Am Rosenhügel	18.07.2012	07.08.2012
Götzendorf	Rosaliagasse	18.07.2012	07.08.2012
Mannersdorf	Hubertusgasse	09.08.2012	29.08.2012
Kapellerfeld	Wiesengasse	08.08.2012	28.08.2012
Schützen/Gebirge	Quellengasse	08.08.2012	28.08.2012
Rauchenwarth	Leopold-Figl-Gasse	30.08.2012	19.09.2012
Mannsdorf/Donau	Erlengrube	29.08.2012	18.09.2012
Wien 13	Napoleonwald	29.08.2012	18.09.2012
Wittau	Nähe Sportplatz	20.09.2012	10.10.2012
Schönau/Donau	Biotop	19.09.2012	09.10.2012
Probstdorf	Spielplatz	19.09.2012	09.10.2012
ERSATZTERMIN		11.10.2012	08.11.2012
ERSATZTERMIN		10.10.2012	31.10.2012
ERSATZTERMIN		10.10.2012	31.10.2012
Donnerskirchen	In den Weingärten	10.11.2012	30.11.2012
Maria Ellend	Lindengasse	01.11.2012	21.11.2012
Haslau	Fliedergasse	01.11.2012	21.11.2012
Wien 14	Otto Wagner Kirche/Satzberg	22.11.2012	12.12.2012
ERSATZTERMIN		22.11.2012	12.12.2012
Wien 10	Klemens-Dorn-Gasse	01.12.2012	21.12.2012

Quelle: FWAG (2013)

Vorschlag Messplan 2013

ORT	MESSPUNKT	ZEITRAUM	
		von	bis
Wien 23	Zemlinskygasse	09.01.2013	29.01.2013
Leopoldsdorf	Badeteich	16.01.2013	05.02.2013
Oberhausen	Kirchenweg	30.01.2013	19.02.2013
Maria Enzersdorf/Mödling	Burg Liechtenstein	06.02.2013	26.02.2013
Brunn am Geb./Maria Enzersdorf	Mitteräckerstraße	06.02.2013	26.02.2013
Rannersdorf	Alois Kellner Gasse	20.02.2013	12.03.2013
Fischamend	Schützweg	27.02.2013	19.03.2013
Strasshof	Dreischlüsselacker	27.02.2013	19.03.2013
Enzersdorf/Fischa	Litschusiedlung	13.03.2013	02.04.2013
Stixneusiedl	Sportplatz	20.03.2013	09.04.2013
Gramatneusiedl	Hauergasse	20.03.2013	09.04.2013
Aderklaa	Am Bergl	03.04.2013	23.04.2013
Groß Ebersdorf	Reinberggasse	10.04.2013	30.04.2013
Breitenfurt	Sperrberggasse	10.04.2013	30.04.2013
Lanzendorf	Franz Ziegler Strasse	24.04.2013	14.05.2013
Enzersdorf/Fischa	Bachgasse	03.05.2013	21.05.2013
Sarasdorf	Aufeld/Spielplatz	01.05.2013	21.05.2013
Andlersdorf	Siedlungsstraße	15.05.2013	04.06.2013
Velm	Am Kalten Gang	22.05.2013	11.06.2013
Münchendorf	Babenbergersee I	22.05.2013	11.06.2013
Ebreichsdorf	Wasserstraße	05.06.2013	25.06.2013
Mühlleiten	Edelspitzweg	12.06.2013	02.07.2013
Ebergassing	Schloissnigstrasse	12.06.2013	02.07.2013
Trautmannsdorf	Badensee Leithakanal	26.06.2013	16.07.2013
Wien 23	Zemlinskygasse	03.07.2013	23.07.2013
Moosbrunn	Kläranlage	03.07.2013	23.07.2013
Wr. Neudorf	Nestroyweg	17.07.2013	06.08.2013
Orth/ Donau	Am Rosenhügel	24.07.2013	13.08.2013
Götzendorf	Rosaliagasse	24.07.2013	13.08.2013
Deutsch Wagram	Hausfeldstraße	07.08.2013	27.08.2013
Maria Ellend	Fasangasse	14.08.2013	03.09.2013
Haslau	Fliegergasse	14.08.2013	03.09.2013
Siegenfeld	Föhrenweg	28.08.2013	17.09.2013
Kapellerfeld	Wiesengasse	04.09.2013	24.09.2013
Wien 13	Napoleonwald	04.09.2013	24.09.2013
Wittau	Nähe Sportplatz	18.09.2013	08.10.2013
Schönau/Donau	Biotop	25.09.2013	15.10.2013
Probstdorf	Spielplatz	25.09.2013	15.10.2013
Hof am Leithagebirge	Am Gipfelberg	09.10.2013	29.10.2013
Mannsdorf an der Donau	Erlengrube	16.10.2013	05.11.2013
Reisenberg	Heideweg	16.10.2013	05.11.2013
Süssenbrunn	Weingartenallee	30.10.2013	19.11.2013
Oggau	Parkplatz Freibad	06.11.2013	26.11.2013
Henndorf	Doktor Böhler Gasse	06.11.2013	26.11.2013
Winden	Bergäckerstraße	20.11.2013	10.12.2013
Wien 14	Otto Wagner Kirche	27.11.2013	17.12.2013
Großenzersdorf	Wagramgasse 4	27.11.2013	17.12.2013

Anmerkung: Ende September / Anfang Oktober 2013 werden die mobilen Messstellen zur Datenerfassung für den gekurvten Anflug zusammengezogen. Dadurch wird es zu Abweichungen vom Messplan 2013 kommen. Die Gemeinden werden von den Änderungen in Kenntnis gesetzt und als Ausgleich automatisch für den Messplan 2014 berücksichtigt (Stand Messplan 2013: 31. Mai 2013).

Quelle: FWAG (2013)

Fluglärmzonen

Bevölkerungsdaten
zu den jeweiligen Lärmzonen

Bevölkerungsdaten im Vergleich (Personenanzahl pro Zone)
Anzahl der Personen in Fluglärmzonen (> 54 dB Tages-Leq) und Beobachtungszone (45 dB <= 54 dB Tages-Leq)
Vergleich Abflugstrecken und Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken und Flugbewegungen 2011 - TAG

TAGES-LEQ	Flugbewegungen 2011 mit Abflugstrecken 2011							Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken 2012							Veränderungen Verkehrsszenario 2012 gegenüber 2011						
Ortschaft	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	60.0 - 64.9	>= 65.0	SUMME	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	60.0 - 64.9	>= 65.0	SUMME	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	60.0 - 64.9	>= 65.0	SUMME
Achau	206	0	0	0	0	0	206	64	0	0	0	0	0	64	-141	0	0	0	0	0	-141
Arbesthal	507	0	0	0	0	0	507	491	0	0	0	0	0	491	-16	0	0	0	0	0	-16
Enzersdorf an der Fischa	405	303	773	640	125	0	2.245	413	343	909	486	94	0	2.245	8	40	136	-154	-30	0	0
Fischamend	1.405	75	0	0	0	0	1.480	1.526	106	0	0	0	0	1.632	121	31	0	0	0	0	152
Gallbrunn	757	0	0	0	0	0	757	757	0	0	0	0	0	757	0	0	0	0	0	0	0
Götzendorf	177	0	0	0	0	0	177	136	0	0	0	0	0	136	-42	0	0	0	0	0	-42
Gramatneusiedl	2.419	0	0	0	0	0	2.419	2.345	0	0	0	0	0	2.345	-75	0	0	0	0	0	-75
Groß-Enzersdorf	1.567	3.892	312	0	0	0	5.771	1.434	3.781	592	0	0	0	5.806	-134	-111	280	0	0	0	36
Hennersdorf	1.727	0	0	0	0	0	1.727	1.727	0	0	0	0	0	1.727	0	0	0	0	0	0	0
Himberg	4.239	233	0	0	0	0	4.472	4.471	1	0	0	0	0	4.472	233	-233	0	0	0	0	0
Kledering	605	0	0	0	0	0	605	635	0	0	0	0	0	635	30	0	0	0	0	0	30
Klein-Neusiedl	0	0	575	343	76	0	994	0	21	666	244	63	0	994	0	21	91	-99	-13	0	0
Lanzendorf	0	1.388	347	0	0	0	1.735	0	1.633	102	0	0	0	1.735	0	245	-245	0	0	0	0
Leopoldsdorf	1.130	0	0	0	0	0	1.130	1.130	0	0	0	0	0	1.130	0	0	0	0	0	0	0
Mannersdorf	181	0	0	0	0	0	181	170	0	0	0	0	0	170	-11	0	0	0	0	0	-11
Mannsdorf a.d. Donau	403	0	0	0	0	0	403	556	0	0	0	0	0	556	154	0	0	0	0	0	154
Mannswörth	1.012	0	0	0	0	0	1.012	1.021	0	0	0	0	0	1.021	9	0	0	0	0	0	9
Margarethen am Moos	0	80	253	473	319	0	1.125	0	92	252	470	311	0	1.125	0	12	0	-3	-8	0	0
Maria Lanzendorf	2.117	133	0	0	0	0	2.250	2.141	109	0	0	0	0	2.250	23	-23	0	0	0	0	0
Mitterndorf an der Fischa	957	0	0	0	0	0	957	722	0	0	0	0	0	722	-234	0	0	0	0	0	-234
Moosbrunn	1.085	0	0	0	0	0	1.085	841	0	0	0	0	0	841	-244	0	0	0	0	0	-244
Mühlleiten	39	254	6	0	0	0	299	16	265	18	0	0	0	299	-23	11	13	0	0	0	0
Oberhausen	10	0	0	0	0	0	10	1	0	0	0	0	0	1	-9	0	0	0	0	0	-9
Pellendorf	0	785	0	0	0	0	785	0	785	0	0	0	0	785	0	0	0	0	0	0	0
Probstdorf	749	0	0	0	0	0	749	771	0	0	0	0	0	771	22	0	0	0	0	0	22
Rannersdorf	980	1.792	582	0	0	0	3.354	910	1.963	482	0	0	0	3.354	-71	171	-101	0	0	0	0
Reisenberg	79	0	0	0	0	0	79	79	0	0	0	0	0	79	0	0	0	0	0	0	0
Rustenfeld	3.111	0	0	0	0	0	3.111	3.111	0	0	0	0	0	3.111	0	0	0	0	0	0	0
Sarasdorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schönau a.d. Donau	274	0	0	0	0	0	274	213	61	0	0	0	0	274	-61	61	0	0	0	0	0
Schwadorf	409	814	510	209	64	0	2.006	377	855	511	201	62	0	2.006	-32	41	1	-8	-2	0	0
Schwechat	2.741	4.949	3.370	281	8	0	11.349	3.078	4.853	2.734	675	8	0	11.349	337	-95	-636	394	0	0	0
Sommerein	499	11	0	0	0	0	509	496	10	0	0	0	0	506	-3	-1	0	0	0	0	-3
Stixneusiedl	203	0	0	0	0	0	203	7	0	0	0	0	0	7	-196	0	0	0	0	0	-196
Trautmannsdorf a.d.Leitha	570	384	2	0	0	0	956	561	376	2	0	0	0	939	-10	-8	0	0	0	0	-17
Velm	1.150	0	0	0	0	0	1.150	1.150	0	0	0	0	0	1.150	0	0	0	0	0	0	0
Vösendorf	11	0	0	0	0	0	11	235	0	0	0	0	0	235	224	0	0	0	0	0	224
Wien 05	5.743	0	0	0	0	0	5.743	0	0	0	0	0	0	0	-5.743	0	0	0	0	0	-5.743
Wien 10	63.264	3	0	0	0	0	63.266	58.459	0	0	0	0	0	58.460	-4.804	-3	0	0	0	0	-4.807
Wien 11	20.584	3.882	18	0	0	0	24.484	19.811	3.102	21	0	0	0	22.935	-774	-779	3	0	0	0	-1.550
Wien 22	5.573	2.709	0	0	0	0	8.282	5.346	3.452	0	0	0	0	8.798	-227	743	0	0	0	0	516
Wien 23	90	0	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	-90	0	0	0	0	0	-90
Wittau	212	0	0	0	0	0	212	79	0	0	0	0	0	79	-133	0	0	0	0	0	-133
Zwölfaxing	0	90	1.421	214	0	0	1.725	0	132	1.593	0	0	0	1.725	0	42	173	-214	0	0	0
Gesamtergebnis	127.192	21.775	8.167	2.161	592	0	159.887	115.280	21.940	7.882	2.076	538	0	147.717	-11.912	165	-284	-84	-54	0	-12.170
															-9,4%	0,8%	-3,5%	-3,9%	-9,1%	-	-7,6%

Zur Erklärung: In der letzten Tabelle werden die Differenzen zwischen den beiden Szenarien angegeben, wobei grüne Zahlen eine Verbesserung, rote eine Verschlechterung in der jeweiligen Zone gegenüber dem Vergleichsjahr darstellen. Allerdings ist zu beachten, dass innerhalb einer Zone deshalb mehr Personen aufscheinen können, weil die nächst höhere mit einer entsprechenden Anzahl entlastet wurde. Grüne bzw. rote "0" resultieren aus der Differenz hinter dem Komma, die hier nicht dargestellt ist. Ebenso sind etwaige Abweichungen der Summenzahlen von den tatsächlichen Summen auf Rundungsfehler zurückzuführen. Die Flugbewegungszahlen beziehen sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate des jeweiligen Jahres

Quelle: FWAG (2013)

Bevölkerungsdaten im Vergleich (Personenanzahl pro Zone)
Anzahl der Personen in Fluglärmzonen (> 45 dB Nacht-Leq) und Beobachtungszone (40 dB <= 45 dB Nacht-Leq)
Vergleich Abflugstrecken und Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken und Flugbewegungen 2011 - NACHT

NACHT-LEQ Ortschaft	Flugbewegungen 2011 mit Abflugstrecken 2011						
	40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME
Arbesthal	0	507	0	0	0	0	507
Bruck a.d. Leitha	5.522	0	0	0	0	0	5.522
Enzersdorf an der Fischa	1.624	439	37	12	0	0	2.112
Fischamend	1.904	172	7	0	0	0	2.083
Göttlesbrunn	116	866	0	0	0	0	982
Gramatneusiedl	2.537	0	0	0	0	0	2.537
Groß-Enzersdorf	3.044	2.249	0	0	0	0	5.293
Himberg	2.466	0	0	0	0	0	2.466
Klein-Neusiedl	0	294	130	251	284	36	994
Mannswörth	990	0	0	0	0	0	990
Margarethen am Moos	635	219	0	0	0	0	854
Mitterndorf a.d. Fischa	1.247	0	0	0	0	0	1.247
Moosbrunn	1.404	0	0	0	0	0	1.404
Mühlleiten	210	89	0	0	0	0	299
Pellendorf	511	0	0	0	0	0	511
Rannersdorf	0	0	0	0	0	0	0
Reisenberg	79	0	0	0	0	0	79
Schwadorf	212	3	0	0	0	0	215
Schwechat	988	0	0	0	8	0	996
Velm	283	867	0	0	0	0	1.150
Wien 22	5.291	0	0	0	0	0	5.291
Zwölfaxing	1.420	103	4	0	0	0	1.527
Gesamtergebnis	30.482	5.809	178	262	292	36	37.059

Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken 2012						
40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME
0	507	0	0	0	0	507
3.838	0	0	0	0	0	3.838
1.667	422	24	0	0	0	2.112
964	112	0	0	0	0	1.076
177	804	0	0	0	0	982
2.473	0	0	0	0	0	2.473
2.926	2.166	0	0	0	0	5.093
2.758	0	0	0	0	0	2.758
0	385	299	141	142	27	994
773	0	0	0	0	0	773
628	19	0	0	0	0	647
1.022	0	0	0	0	0	1.022
1.353	0	0	0	0	0	1.353
217	82	0	0	0	0	299
671	0	0	0	0	0	671
395	0	0	0	0	0	395
79	0	0	0	0	0	79
312	3	0	0	0	0	315
2.869	0	0	8	0	0	2.877
240	910	0	0	0	0	1.150
5.516	0	0	0	0	0	5.516
1.051	614	60	0	0	0	1.725
29.927	6.026	382	149	143	27	36.653

Veränderungen Verkehrsszenario 2012 gegenüber 2011						
40.0 - 44.9	45.0 - 49.9	50.0 - 53.9	54.0 - 56.9	57.0 - 59.9	>= 60.0	SUMME
0	0	0	0	0	0	0
-1.684	0	0	0	0	0	-1.684
43	-17	-14	-12	0	0	0
-940	-61	-7	0	0	0	-1.007
61	-61	0	0	0	0	0
-65	0	0	0	0	0	-65
-118	-82	0	0	0	0	-200
292	0	0	0	0	0	292
0	91	169	-109	-142	-9	0
-217	0	0	0	0	0	-217
-7	-200	0	0	0	0	-207
-225	0	0	0	0	0	-225
-52	0	0	0	0	0	-52
7	-7	0	0	0	0	0
160	0	0	0	0	0	160
395	0	0	0	0	0	395
0	0	0	0	0	0	0
100	0	0	0	0	0	100
1.882	0	0	8	-8	0	1.882
-43	43	0	0	0	0	0
225	0	0	0	0	0	225
-369	512	56	0	0	0	198
-555	217	204	-113	-149	-9	-405
-1,8%	3,7%	115,0%	-43,2%	-51,1%	-25,4%	-1,1%

Zur Erklärung: In der letzten Tabelle werden die Differenzen zwischen den beiden Szenarien angegeben, wobei grüne Zahlen eine Verbesserung, rote eine Verschlechterung in der jeweiligen Zone gegenüber dem Vergleichsjahr darstellen. Allerdings ist zu beachten, dass innerhalb einer Zone deshalb mehr Personen aufscheinen können, weil die nächst höhere mit einer entsprechenden Anzahl entlastet wurde. Grüne bzw. rote "0" resultieren aus der Differenz hinter dem Komma, die hier nicht dargestellt ist. Ebenso sind etwaige Abweichungen der Summenzahlen von den tatsächlichen Summen auf Rundungsfehler zurückzuführen. Die Flugbewegungszahlen beziehen sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate des jeweiligen Jahres

Quelle: FWAG (2013)

Bevölkerungsdaten im Vergleich (Personenanzahl pro Zone)
Anzahl der Personen in N65-Überschreitungsanzahlklassen nach Ortschaften
Vergleich Abflugstrecken und Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken und Flugbewegungen 2011 bei Süd/Ostwind

Überschreitungsanzahl N 65 (24 Std.)	
Ortschaft	
Arbesthal	
Enzersdorf an der Fischa	
Fischamend	
Gallbrunn	
Götzendorf	
Gramatneusiedl	
Groß-Enzersdorf	
Klein-Neusiedl	
Margarethen am Moos	
Mitterndorf an der Fischa	
Moosbrunn	
Mühlleiten	
Pischelsdorf	
Rannersdorf	
Reisenberg	
Sarasdorf	
Schwadorf	
Schwechat	
Stixneusiedl	
Trautmannsdorf a.d.Leitha	
Wien 03	
Wien 04	
Wien 05	
Wien 06	
Wien 10	
Wien 11	
Wien 12	
Wien 15	
Wien 22	
Wilfleinsdorf	
Gesamtergebnis	

Flugbewegungen 2011 mit Abflugstrecken aus 2011 bei Süd/Ostwind											
20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	Summe	
96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96	
40	168	55	56	45	32	52	99	163	1.534	2.245	
133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	133	
0	482	275	0	0	0	0	0	0	0	757	
75	29	134	0	0	0	0	0	0	0	238	
2.150	17	0	0	0	0	0	0	0	0	2.167	
301	326	325	424	890	2.616	745	0	0	0	5.627	
0	0	0	0	0	0	0	114	253	627	994	
0	0	0	0	0	11	174	209	83	648	1.125	
495	162	0	0	0	0	0	0	0	0	656	
106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	
0	4	59	99	71	67	0	0	0	0	299	
33	4	0	0	0	0	0	0	0	0	37	
75	26	3	0	0	0	0	0	0	0	104	
233	68	0	0	0	0	0	0	0	0	301	
76	2	0	0	0	0	0	0	0	0	77	
0	0	0	8	153	251	334	241	198	822	2.006	
402	435	572	681	587	489	548	868	1.021	4.273	9.877	
0	651	2	0	0	0	0	0	0	0	654	
453	613	6	0	0	0	0	0	0	0	1.073	
440	114	47	0	0	0	0	0	0	0	600	
236	0	0	0	0	0	0	0	0	0	236	
6.474	6.927	6.743	12.490	8.823	0	0	0	0	0	41.456	
6.314	1.756	0	0	0	0	0	0	0	0	8.070	
11.520	7.178	7.088	10.779	10.406	16.347	8.830	11.398	6.788	2.425	92.760	
6.586	5.812	4.459	3.649	3.500	3.351	3.135	2.671	3.274	4.626	41.064	
8.247	6.874	5.407	1.951	0	0	0	0	0	0	22.480	
12.155	4.039	0	0	0	0	0	0	0	0	16.194	
1.565	924	754	810	1.275	1.984	0	0	0	0	7.313	
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	
58.225	36.612	25.929	30.947	25.750	25.148	13.819	15.601	11.780	14.954	258.766	

Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken aus 2012 bei Süd/Ostwind											
20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	Summe	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
165	77	53	51	36	25	129	160	286	1.263	2.245	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
24	733	0	0	0	0	0	0	0	0	757	
52	8	126	0	0	0	0	0	0	0	186	
2.171	36	0	0	0	0	0	0	0	0	2.207	
256	249	257	246	293	502	1.132	2.732	0	0	5.667	
0	0	0	0	0	0	110	287	116	481	994	
0	0	0	0	0	94	260	108	107	557	1.125	
656	0	0	0	0	0	0	0	0	0	656	
543	0	0	0	0	0	0	0	0	0	543	
0	0	9	51	79	61	63	36	0	0	299	
41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	
44	7	0	0	0	0	0	0	0	0	51	
377	7	0	0	0	0	0	0	0	0	383	
27	2	0	0	0	0	0	0	0	0	29	
0	0	0	3	75	280	377	312	221	738	2.006	
468	619	686	638	419	528	897	1.548	3.764	0	9.568	
6	647	0	0	0	0	0	0	0	0	654	
577	475	0	0	0	0	0	0	0	0	1.052	
295	308	48	0	0	0	0	0	0	0	651	
602	0	0	0	0	0	0	0	0	0	602	
9.258	11.627	20.366	603	0	0	0	0	0	0	41.854	
5.620	3	0	0	0	0	0	0	0	0	5.623	
17.351	13.628	17.618	22.520	15.783	12.132	2.519	461	0	0	102.012	
6.946	5.869	4.304	3.645	3.248	3.381	3.228	4.638	2.301	0	37.559	
9.381	7.705	2.838	0	0	0	0	0	0	0	19.925	
11.402	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.402	
1.296	879	602	640	570	694	1.049	1.772	0	0	7.503	
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	
67.583	42.878	46.907	28.397	20.503	17.696	9.764	12.055	6.794	3.038	255.615	

Veränderung von 2011 auf 2012 bei Süd/Ostwind											
20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	Summe	
-96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-96	
125	-91	-2	-6	-9	-7	77	61	124	-271	0	
-133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-133	
24	251	-275	0	0	0	0	0	0	0	0	
-23	-21	-8	0	0	0	0	0	0	0	-52	
21	19	0	0	0	0	0	0	0	0	40	
-44	-77	-68	-178	-597	-2.114	387	2.732	0	0	40	
0	0	0	0	0	0	110	173	-137	-146	0	
0	0	0	0	0	82	85	-101	24	-91	0	
162	-162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
438	0	0	0	0	0	0	0	0	0	438	
0	-4	-50	-48	8	-6	63	36	0	0	0	
8	-4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
-30	-19	-3	0	0	0	0	0	0	0	-53	
143	-61	0	0	0	0	0	0	0	0	82	
-48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-48	
0	0	0	-5	-78	29	43	71	23	-84	0	
66	184	114	-42	-168	39	349	680	2.742	-4.273	-309	
6	-4	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	
124	-138	-6	0	0	0	0	0	0	0	-20	
-144	194	1	0	0	0	0	0	0	0	51	
367	0	0	0	0	0	0	0	0	0	367	
2.785	4.700	13.623	-11.887	-8.823	0	0	0	0	0	398	
-694	-1.753	0	0	0	0	0	0	0	0	-2.447	
5.631	6.450	10.530	11.741	5.377	-4.215	-6.311	-10.937	-6.788	-2.425	9.252	
360	56	-155	-4	-252	30	94	1.966	-974	-4.626	-3.505	
1.134	831	-2.569	-1.951	0	0	0	0	0	0	-2.555	
-753	-4.039	0	0	0	0	0	0	0	0	-4.792	
-269	-45	-152	-170	-704	-1.291	1.049	1.772	0	0	190	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9.358	6.266	20.977	-2.550	-5.247	-7.452	-4.055	-3.547	-4.986	-11.916	-3.151	
16,1%	17,1%	80,9%	-8,2%	-20,4%	-29,6%	-29,3%	-22,7%	-42,3%	-79,7%	-1,2%	

Zur Erklärung:

In der letzten Tabelle werden die Differenzen zwischen den beiden Szenarien angegeben, wobei grüne Zahlen eine Verbesserung, rote eine Verschlechterung in der jeweiligen Zone gegenüber dem Vergleichsjahr darstellen. Allerdings ist zu beachten, dass innerhalb einer Zone deshalb mehr Personen aufscheinen können, weil die nächst höhere mit einer entsprechenden Anzahl entlastet wurde. Grüne bzw. rote "0" resultieren aus der Differenz hinter dem Komma, die hier nicht dargestellt ist. Ebenso sind etwaige Abweichungen der Summenzahlen von den tatsächlichen Summen auf Rundungsfehler zurückzuführen. Die Flugbewegungszahlen beziehen sich auf die 45 verkehrsreichsten Tage mit Süd/Ostwind; das bedeutet auch, dass sich die Bewegungszahlen der beiden Jahre stark unterscheiden können.

Quelle: FWAG (2013)

Anzahl der Personen in N65-Überschreitungsanzahlklassen nach Ortschaften
Vergleich Abflugstrecken und Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken und Flugbewegungen 2011 bei Westwind
Bevölkerungsdaten im Vergleich (Personenanzahl pro Zone)

Überschreitungsanzahl N 65 (24 Std.)
Ortschaft
Achau
Arbesthal
Biedermannsdorf
Enzersdorf an der Fischa
Fischamend
Göttlesbrunn
Gramatneusiedl
Henndorf
Himberg
Kledering
Klein-Neusiedl
Lanzendorf
Leopoldsdorf
Mannsdorf a.d. Donau
Mannswörth
Margarethen am Moos
Maria Lanzendorf
Mitterndorf a.d. Fischa
Moosbrunn
Oberhausen
Orth a.d. Donau
Pellendorf
Probstdorf
Rannersdorf
Reisenberg
Rustenfeld
Rutzendorf
Schönaun a.d. Donau
Schwadorf
Schwechat
Sommerein
Trautmannsdorf a.d. Leitha
Velm
Vösendorf
Wien 10
Wien 23
Wittau
Zwölfaxing
Gesamtergebnis

Flugbewegungen 2011 mit Abflugstrecken aus 2011 bei Westwind										
20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	Summe
480	0	0	0	0	0	0	0	0	0	480
0	507	0	0	0	0	0	0	0	0	507
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
245	118	111	61	50	52	54	53	56	184	983
427	5	0	0	0	0	0	0	0	0	431
808	0	0	0	0	0	0	0	0	0	808
1.977	353	0	0	0	0	0	0	0	0	2.331
1.712	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1.717
109	4.294	69	0	0	0	0	0	0	0	4.472
221	0	0	0	0	0	0	0	0	0	221
68	267	595	62	3	1	0	0	0	0	994
0	0	174	900	661	0	0	0	0	0	1.735
0	1.130	0	0	0	0	0	0	0	0	1.130
556	0	0	0	0	0	0	0	0	0	556
174	49	7	0	0	0	0	0	0	0	230
0	5	14	16	16	22	25	28	24	974	1.125
68	1.403	779	0	0	0	0	0	0	0	2.250
514	0	0	0	0	0	0	0	0	0	514
715	0	0	0	0	0	0	0	0	0	715
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
248	0	0	0	0	0	0	0	0	0	248
0	0	238	417	130	0	0	0	0	0	785
771	0	0	0	0	0	0	0	0	0	771
549	550	1.184	636	138	0	0	0	0	0	3.056
57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
1.716	1.395	0	0	0	0	0	0	0	0	3.111
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
274	0	0	0	0	0	0	0	0	0	274
48	51	50	34	29	27	27	25	24	164	479
937	816	546	401	64	0	0	0	0	8	2.772
38	32	20	0	0	0	0	0	0	0	90
44	38	37	40	52	45	33	21	14	4	328
202	948	0	0	0	0	0	0	0	0	1.150
52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
846	3	0	0	0	0	0	0	0	0	849
103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	103
324	0	0	0	0	0	0	0	0	0	324
0	0	0	0	65	1.214	396	39	11	0	1.725
14.301	11.967	3.824	2.566	1.207	1.361	534	167	128	1.335	37.392

Flugbewegungen 2012 mit Abflugstrecken aus 2012 bei Westwind										
20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	Summe
306	0	0	0	0	0	0	0	0	0	306
6	502	0	0	0	0	0	0	0	0	507
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
217	138	98	70	68	59	53	45	33	151	932
367	78	0	0	0	0	0	0	0	0	445
763	0	0	0	0	0	0	0	0	0	763
2.257	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.257
1.691	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.691
1.731	2.741	0	0	0	0	0	0	0	0	4.472
247	0	0	0	0	0	0	0	0	0	247
74	429	460	28	3	1	0	0	0	0	994
0	0	526	1.209	0	0	0	0	0	0	1.735
0	1.130	0	0	0	0	0	0	0	0	1.130
556	0	0	0	0	0	0	0	0	0	556
213	56	11	0	0	0	0	0	0	0	279
0	6	15	16	17	24	27	27	27	966	1.125
112	2.059	79	0	0	0	0	0	0	0	2.250
306	0	0	0	0	0	0	0	0	0	306
233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	233
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
208	0	0	0	0	0	0	0	0	0	208
0	0	506	279	0	0	0	0	0	0	785
717	54	0	0	0	0	0	0	0	0	771
649	784	1.131	597	0	0	0	0	0	0	3.162
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
2.005	1.106	0	0	0	0	0	0	0	0	3.111
57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
185	89	0	0	0	0	0	0	0	0	274
45	48	49	39	29	27	27	26	24	168	482
950	935	659	327	0	0	0	0	0	8	2.879
31	34	7	0	0	0	0	0	0	0	72
44	37	36	42	50	43	32	21	15	4	326
0	1.098	52	0	0	0	0	0	0	0	1.150
71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71
648	3	0	0	0	0	0	0	0	0	651
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
227	0	0	0	0	0	0	0	0	0	227
0	0	0	8	1.149	483	53	29	4	0	1.725
14.945	11.327	3.627	2.615	1.315	637	191	149	103	1.297	36.207

Veränderung von 2011 auf 2012 bei Westwind										
20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 99	100 - 119	120 - 139	140 - 159	160 - 179	180 - 199	>= 200	Summe
-174	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-174
6	-6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
-28	20	-13	9	18	7	-1	-8	-23	-34	-51
-59	73	0	0	0	0	0	0	0	0	14
-44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-44
279	-353	0	0	0	0	0	0	0	0	-74
-22	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	-26
1.622	-1.553	-69	0	0	0	0	0	0	0	0
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
6	162	-135	-33	0	0	0	0	0	0	0
0	0	352	309	-661	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	7	4	0	0	0	0	0	0	0	49
0	1	1	0	1	2	1	-1	3	-8	0
44	656	-700	0	0	0	0	0	0	0	0
-209	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-209
-482	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-482
-8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-8
-40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-40
0	0	268	-138	-130	0	0	0	0	0	0
-54	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100	234	-53	-38	-138	0	0	0	0	0	105
-48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-48
289	-289	0	0	0	0	0	0	0	0	0
57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57
-89	89	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-3	-3	-1	5	0	0	0	0	1	1	3
13	119	113	-75	-64	0	0	0	0	0	107
-7	2	-13	0	0	0	0	0	0	0	-18
0	-1	-1	3	-3	-2	-1	0	2	0	-2
-202	151	52	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
-198	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	-198
-103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-103
-97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-97
0	0	0	8	1.084	-731	-343	-10	-7	0	0
643	-640	-197	50	108	-724	-343	-19	-25	-38	-1.185
4,5%	-5,4%	-5,1%	1,9%	8,9%	-53,2%	-64,2%	-11,2%	-19,5%	-2,8%	-3,2%

Zur Erklärung: In der letzten Tabelle werden die Differenzen zwischen den beiden Szenarien angegeben, wobei grüne Zahlen eine Verbesserung, rote eine Verschlechterung in der jeweiligen Zone gegenüber dem Vergleichsjahr darstellen. Allerdings ist zu beachten, dass innerhalb einer Zone deshalb mehr Personen aufscheinen können, weil die nächst höhere mit einer entsprechenden Anzahl entlastet wurde. Grüne bzw. rote "0" resultieren aus der Differenz hinter dem Komma, die hier nicht dargestellt ist. Ebenso sind etwaige Abweichungen der Summenzahlen von den tatsächlichen Summen auf Rundungsfehler zurückzuführen. Die Flugbewegungszahlen beziehen sich jeweils auf die 90 verkehrsreichsten Tage mit Westwind; das bedeutet auch, dass sich die Bewegungszahlen der beiden Jahre stark unterscheiden können.

Quelle: FWAG (2013)

Pisten- und SID-Belegung

Verteilung der IFR-Flugbewegungen auf die Pistenrichtungen 2012

VERTEILUNG DER IFR-FLUGBEWEGUNGEN AUF DIE PISTENRICHTUNGEN				
KUMULIERT 01 - 12/ 2012			Monat 12 / 2012	
	Anzahl	Anteil an ARR bzw.DEP in %	Anzahl	Anteil an ARR bzw.DEP in %
Landungen				
Piste 11	13.961	10,7%	1.187	12,4%
Piste 16	36.086	27,6%	3.993	41,7%
Piste 29	18.124	13,9%	1.040	10,9%
Piste 34	62.597	47,9%	3.346	35,0%
Summe ARR	130.768	100,0%	9.566	100,0%
Starts				
Piste 11	1.310	1,0%	205	2,2%
Piste 16	23.600	18,1%	1.991	20,9%
Piste 29	90.455	69,3%	6.415	67,4%
Piste 34	15.193	11,6%	913	9,6%
Summe DEP	130.558	100,0%	9.524	100,0%
Gesamtsumme	261.326		19.090	

Quelle: FWAG (2013)

PISTEN- UND SID-BELEGUNG
Verteilung der IFR-Flugbewegungen auf die Pistenrichtung 2012

VERTEILUNG DER IFR-STARTS AUF DIE ABFLUGSTRECKEN					Monat 12 / 2012	
SID aktuell (2012)	SID 2011	SID 2005	STARTS KUMULIERT 01-12 / 2011		Anzahl	Anteil an Gesamtstarts in %
			Anzahl	Anteil an Gesamtstarts in %		
LANUX1A/ KOV1A1A/ WGM1A	LANUX1A/ KOV1A1A/ WGM1A	LANUX1A/ KOV1A1A/ WGM1A	203	0,2%	8	0,1%
MOTIX1A	MOTIX1A	MOTIX1A	121	0,1%	13	0,1%
LUGIM1A	LUGIM1A	LUGIM1A	71	0,1%	4	0,0%
SITNI3A	SITNI3A	SITNI3A	58	0,0%	2	0,0%
OSPEN1A/ UMBIL1A	OSPEN1A/ UMBIL1A	OSPEN1A/ UMBIL1A	38	0,0%	2	0,0%
SNU2A	SNU2A	SNU2A	223	0,2%	11	0,1%
SASAL1A/ STEIN1A	SASAL1A/ STEIN1A	SASAL1A/ STEIN1A	180	0,1%	8	0,1%
ABL0M2A	ABL0M2A	ABL0M2A	411	0,3%	33	0,3%
MIKOV2A / LEDVA1A	MIKOV2A / LEDVA1A	MIKOV2A	5	0,0%	0	0,0%
LANUX4B/ KOV1A4B/ WGM7B	LANUX4B/ KOV1A4B/ WGM7B	LANUX1B/ KOV1A1B/ WGM5B	3.261	2,5%	178	1,8%
MOTIX3B	MOTIX3B	MOTIX1B	2.082	1,6%	93	0,9%
LUGIM3B	LUGIM3B	LUGIM1B	1.120	0,9%	66	0,7%
SITNI5B	SITNI5B	SITNI3B	3.205	2,5%	143	1,4%
OSPEN3B/ UMBIL3B	OSPEN3B/ UMBIL3B	OSPEN1B/ UMBIL1B	3.494	2,7%	115	1,2%
SNU4B	SNU4B	SNU2B	59	0,0%	0	0,0%
SASAL2B/ STEIN2B	SASAL2B/ STEIN2B	SASAL1B/ STEIN1B	3.154	2,4%	151	1,5%
ABL0M5B	ABL0M5B	ABL0M2B	7.017	5,4%	646	6,5%
MIKOV4B / LEDVA1B	MIKOV4B / LEDVA1B	MIKOV2B	208	0,2%	25	0,3%
LANUX2C/ KOV1A2C	LANUX1C/ KOV1A1C	STO4C/ LANUX1C/ KOV1A1C	11.134	8,5%	1.133	11,4%
MOTIX1C	MOTIX1C	MOTIX1C	9.635	7,4%	738	7,4%
LUGIM1C	LUGIM1C	LUGIM1C	5.327	4,1%	483	4,9%
SITNI4C/ SITNI2X	SITNI4C/ SITNI2X	SITNI4C/ SITNI2X	15.261	11,7%	1.317	13,3%
OSPEN1C/ UMBIL2C	OSPEN1C/ UMBIL1C	OSPEN1C/ UMBIL1C	17.059	13,1%	1.279	12,9%
SNU2C	SNU2C	SNU2C	11.189	8,6%	872	8,8%
SASAL2C/ STEIN2C	SASAL2C/ STEIN2C	SASAL1C/ STEIN1C	12.445	9,5%	906	9,1%
ABL0M3C	ABL0M3C	ABL0M2C	7.644	5,9%	971	9,8%
WGM8C	WGM8C	WGM5C	630	0,5%	65	0,7%
MIKOV4C / LEDVA3C	MIKOV3C / LEDVA2C	MIKOV2C	131	0,1%	21	0,2%
WGM5D/ LANUX5D/ KOV1A5D	WGM5D/ LANUX4D/ KOV1A4D	WGM5D/ LANUX1D/ KOV1A1D	5.180	4,0%	251	2,5%
MOTIX1D	MOTIX1D	MOTIX1D	7	0,0%	0	0,0%
LUGIM1D	LUGIM1D	LUGIM1D	6	0,0%	0	0,0%
SITNI3D	SITNI3D	SITNI3D	25	0,0%	0	0,0%
OSPEN1D/ UMBIL2D	OSPEN1D/ UMBIL1D	OSPEN1D/ UMBIL1D	37	0,0%	0	0,0%
SNU2D	SNU2D	SNU2D	54	0,0%	0	0,0%
SASAL2D/ STEIN2D	SASAL2D/ STEIN2D	SASAL1D/ STEIN1D	46	0,0%	0	0,0%
ABL0M6D/ ABL0M1X	ABL0M5D/ ABL0M1X	ABL0M2D	9.617	7,4%	361	3,6%
MIKOV8D / LEDVA3D	MIKOV7D / LEDVA2D	MIKOV3D	221	0,2%	12	0,1%
SUMME			130.558	100,0%	9.907	100,0%

Quelle: FWAG (2013)

PISTEN- UND SID-BELEGUNG

Verteilung der IFR-Flugbewegungen auf die Pistenrichtung 2012

PISTENBELEGUNG			
Landungen	KUMULIERT 01 - 12 / 2012		
	IST	ZIEL-Wert	
Landungen			
Piste 11	10,7%	11,5%	
Piste 16	27,6%	27,5%	
Piste 29	13,9%	20,0%	
Piste 34	47,9%	41,0%	
Summe ARR	100,0%	100,0%	

Starts	KUMULIERT 01 - 12 / 2012		
	IST	ZIEL-Wert	
Starts			
Piste 11	1,0%	3,0%	
Piste 16	18,1%	22,0%	
Piste 29	69,3%	63,0%	
Piste 34	11,6%	12,0%	
Summe DEP	100,0%	100,0%	

ABFLUGSTRECKENBELEGUNG				
SID 2012	SID 2005	SID 2004	KUMULIERT 01 - 12 / 2012	
			IST	Näherungs-wert (2005)
LANUX1A/	LANUX1A/	LANUX1A/		
KOVEL1A/	KOVEL1A/	KOVEL1A/		
WGM1A	WGM1A	WGM1A	0,2%	0,9%
MOTIX1A	MOTIX1A	MOTIX1A	0,1%	0,1%
LUGIM1A	LUGIM1A	LUGIM1A	0,1%	0,1%
SITNI3A	SITNI3A	SITNI3A	0,0%	0,1%
OSPEN1A/	OSPEN1A/	OSPEN1A/		
UMBIL1A	UMBIL1A	UMBIL1A	0,0%	0,1%
SNU2A	SNU2A	SNU2A	0,2%	0,6%
SASAL1A/	SASAL1A/	SASAL1A/		
STEIN1A	STEIN1A	STEIN1A	0,1%	0,5%
ABLOM2A	ABLOM2A	ABLOM2A	0,3%	0,6%
MIKOV2A /	MIKOV2A/	MIKOV2A		
LEDVA1A	LEDVA1A		0,0%	0,0%
LANUX4B/	LANUX4B/	LANUX1B/		
KOVEL4B/	KOVEL4B/	KOVEL1B/		
WGM7B	WGM7B	WGM5B	2,5%	3,5%
MOTIX3B	MOTIX2B	MOTIX1B	1,6%	3,1%
LUGIM3B	LUGIM2B	LUGIM1B	0,9%	1,5%
SITNI5B	SITNI4B	SITNI3B	2,5%	4,5%
OSPEN3B/	OSPEN2B/	OSPEN1B/		
UMBIL3B	UMBIL2B	UMBIL1B	2,7%	3,7%
SNU4B	SNU3B	SNU2B	0,0%	0,3%
SASAL2B/	SASAL2B/	SASAL1B/		
STEIN2B	STEIN2B	STEIN1B	2,4%	3,3%
ABLOM5B	ABLOM5B	ABLOM2B	5,4%	2,0%
MIKOV4B /	MIKOV4B/	MIKOV2B		
LEDVA1B	LEDVA1B		0,2%	0,1%
LANUX1C/	STO4C/	STO4C/		
KOVEL1C	LANUX1C/	LANUX1C/		
	KOVEL1C	KOVEL1C	8,5%	6,9%
MOTIX1C	MOTIX1C	MOTIX1C	7,4%	8,3%
LUGIM1C	LUGIM1C	LUGIM1C	4,1%	4,4%
SITNI4C/	SITNI4C/	SITNI4C/		
SITNI2X	SITNI2X	SITNI2X	11,7%	13,3%
OSPEN1C/	OSPEN1C/	OSPEN1C/		
UMBIL2C	UMBIL1C	UMBIL1C	13,1%	11,5%
SNU2C	SNU2C	SNU2C	8,6%	4,3%
SASAL2C/	SASAL2C/	SASAL1C/		
STEIN2C	STEIN2C	STEIN1C	9,5%	9,0%
ABLOM3C	ABLOM3C	ABLOM2C	5,9%	2,7%
WGM8C	WGM5C	WGM5C	0,5%	2,1%
MIKOV4C /	MIKOV2C/	MIKOV2C		
LEDVA3C	LEDVA1C		0,1%	0,1%
WGM5D/	WGM5D/	WGM5D/		
LANUX4D/	LANUX3D/	LANUX1D/		
KOVEL4D	KOVEL3D	KOVEL1D	4,0%	4,5%
MOTIX1D	MOTIX1D	MOTIX1D	0,0%	0,0%
LUGIM1D	LUGIM1D	LUGIM1D	0,0%	0,0%
SITNI3D	SITNI3D	SITNI3D	0,0%	0,0%
OSPEN1D/	OSPEN1D/	OSPEN1D/		
UMBIL1D	UMBIL1D	UMBIL1D	0,0%	0,0%
SNU2D	SNU2D	SNU2D	0,0%	0,1%
SASAL2D/	SASAL1D/	SASAL1D/		
STEIN2D	STEIN1D	STEIN1D	0,0%	2,6%
ABLOM5D/	ABLOM4D	ABLOM2D	7,4%	5,0%
ABLOM1X				
MIKOV7D /	MIKOV5D/	MIKOV3D		
LEDVA2D	LEDVA1D		0,2%	0,0%
SUMME			100,0%	100,0%

BEMERKUNGEN ZUM NÄHERUNGSWERT:

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.
- Durch die Destination der LFZ ist die Nutzung bestimmter SID's erforderlich.

Da Veränderungen der Windrichtungs-verteilung und der Destinationen zu 2005 anzunehmen sind, ist daher nicht auszuschließen, dass aus vorgenannten Gründen Abweichungen auftreten können.

Die angeführten Näherungswerte aus 2005 beziehen sich immer auf das gesamte Jahr, nicht auf einzelne Monate.

Quelle: FWAG (2013)

IMPRESSUM:

Herausgeber: Verein Dialogforum Flughafen Wien, Postfach 3, 1300 Wien-Schwechat, www.dialogforum.at

Daten und Grafiken: Austrian Airlines Group, Austro Control GmbH, Flughafen Wien AG

Gestaltung: Max Schinko