

# ÄNDERUNGEN TEILVERTRAG



**DIESE ÄNDERUNGEN DES TEILVERTRAGS  
GELTEN AB 12. MAI 2005**

## ÄNDERUNGEN TEILVERTRAG

Die hier aufgelisteten Änderungen des Teilvertrags „Aktuelle Maßnahmen“ treten mit 12. Mai 2005 in Kraft. Sie wurden im Februar 2005 im Konsens der Vertragsparteien des Teilvertrags beschlossen.

### 1. BEZIRK BADEN

Mit Zustimmung der Gemeinden Baden, Traiskirchen und Pfaffstätten sowie mit Zustimmung der Bezirksbürgermeisterkonferenz des Bezirkes Mödling, wird die SID SITNI xC (Starts Piste 29) ein Stück nach Norden verschoben (WW 263), sodass diese Abflugstrecke nördlich von Traiskirchen und Pfaffstätten bzw. südlich von Guntramsdorf und Gumpoldskirchen verlaufen wird.

### 2. BEZIRK MÖDLING

Mit Zustimmung der Bezirksbürgermeisterkonferenz des Bezirkes Mödling wird die SID MEDIX xC bei Starts Piste 29 geringfügig nach Norden verschoben. Gegenstimmen gab es seitens der Gemeinden Maria Enzersdorf, Brunn und Gießhübl. Durch diese Maßnahme reduziert sich die Anzahl der unmittelbar durch diese Abflugstrecke betroffenen Menschen um rund 50%.

### 3. BEZIRK LIESING

Der Waypoint WW 290 der Abflugroute Stockerau von Piste 29 wird so verschoben, dass vorzugsweise über das Liesingtal geflogen wird. Diesbezüglich gibt es Konsens des Bezirkes Liesing und der Bürgermeisterkonferenz des Bezirkes Mödling.

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 45dB 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.

### 4. DONAUSTADT/GROSSENZERSDORF

Derzeit finden Starts auf Piste 34 auf den SIDs MIKOVxD/WagramxD direkt über Großenzersdorf, Donaustadt und Kappellerfeld statt. Durch ein neues Verfahren ist es möglich, die Flugzeuge auf dieser Abflugstrecke so zu führen, dass sie östlich von Großenzersdorf fliegen. Es kommt dadurch zu einer spürbaren Entlastung der KG Großenzersdorf, der Donaustadt, des Kappellerfeldes etc. Diese Siedlungsgebiete werden in Zukunft von Starts auf Piste 34 überhaupt nicht mehr bzw. nur am Rande betroffen sein. Allerdings wird es dadurch zu einer zusätzlichen Belastung beispielsweise anderer KGs der Gemeinde Großenzersdorf kommen.

### 5. VERKEHRSVERTEILUNG PISTEN

Grundsätzlich bleiben die Zielwerte bei der Pistenverteilung hinsichtlich der Starts aufrecht. Allerdings werden Starts von Piste 29, SID Stockerau xC auf Piste 34 verlegt, dafür bisher auf Piste 34 über die SID ABETICxD geführten Abflüge auf Piste 29 verlegt.

Im Einzelnen wurde folgendes vereinbart:

- Mindestens 40% aller Starts, die bis jetzt von Piste 29 auf der Abflugstrecke (SID) Stockerau (in Richtung Liesing) abgewickelt wurden (das sind rund 5,2% aller Starts) werden von Piste 29 auf Piste 34 verlegt und über die SIDs Wagram xD/Mikov xD geführt.
- Im Gegenzug werden die bisher auf Piste 34 durchgeführten Starts über Abeti xD auf Piste 29 (Abeti xC) 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.

#### **6. BEZIRK GÄNSERNDORF**

Die Änderung der Abflugstrecke ABLOMxD von Piste 34 wird angestrebt und in der Bezirkskonferenz Gänserndorf behandelt werden.

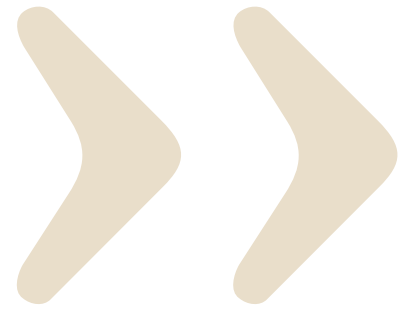
#### **7. BEZIRK WIEN-UMGEBUNG/SÜD**

Ebenso wird eine Änderung der Abflugstrecke ABETlxC von Piste 29 behandelt werden. Darüber wird in der Bezirkskonferenz Wien-Umgebung/Süd verhandelt werden.

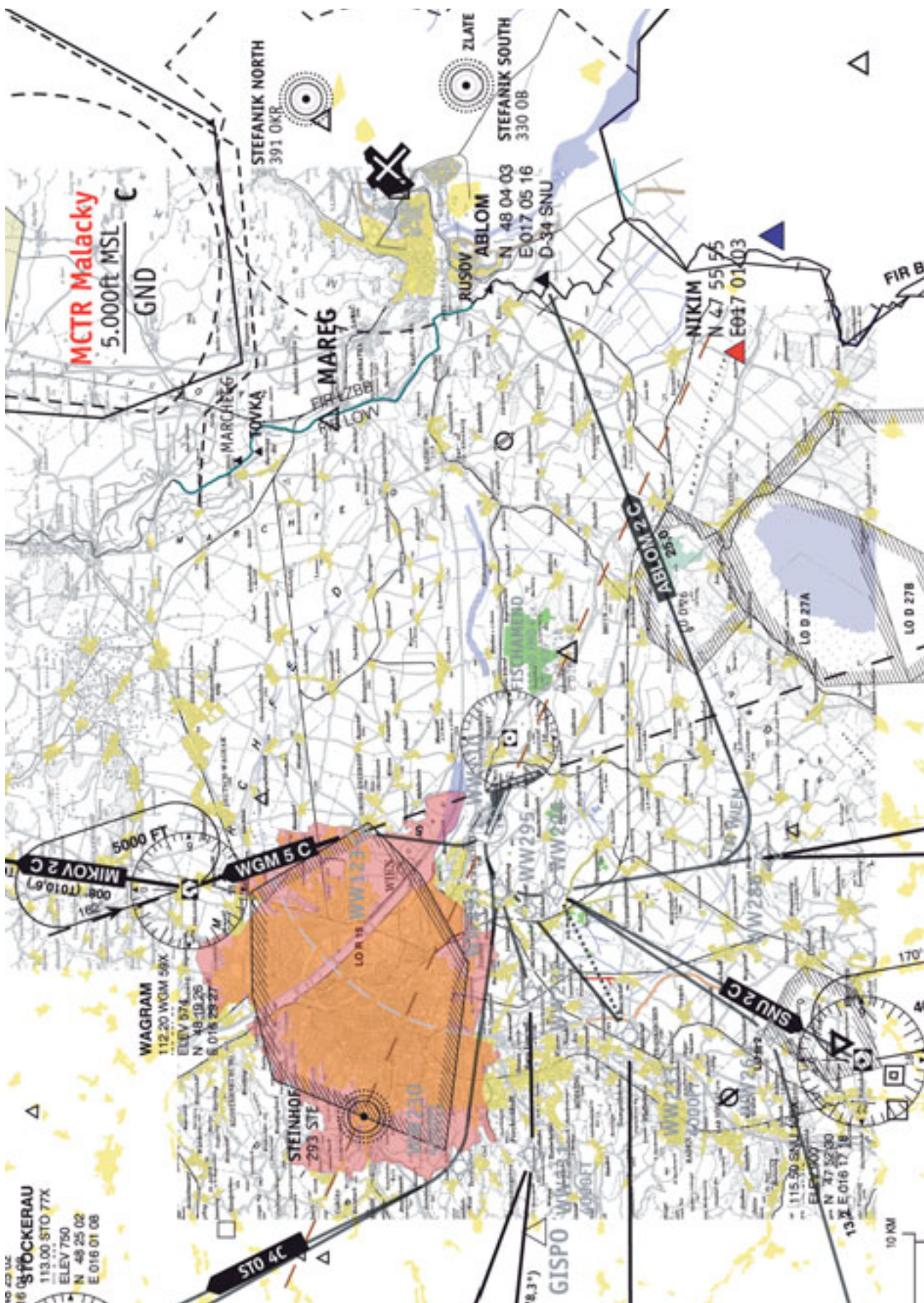
#### **8. WEITERFÜHRUNG EVALUIERUNGSPROZESS**

Alle darüber hinausgehenden Forderungen aus den Bezirken Bruck, Baden, Liesing und Mödling sowie aus den neu entstandenen Bezirkskonferenzen werden im Evaluierungsprozess weiter behandelt werden. Für allfällige weitere Änderungen ist aber nicht nur die Zustimmung und das Einverständnis innerhalb des jeweiligen Bezirks herzustellen, sondern auch mit den angrenzenden Bezirken und letztlich mit den Parteien des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“.

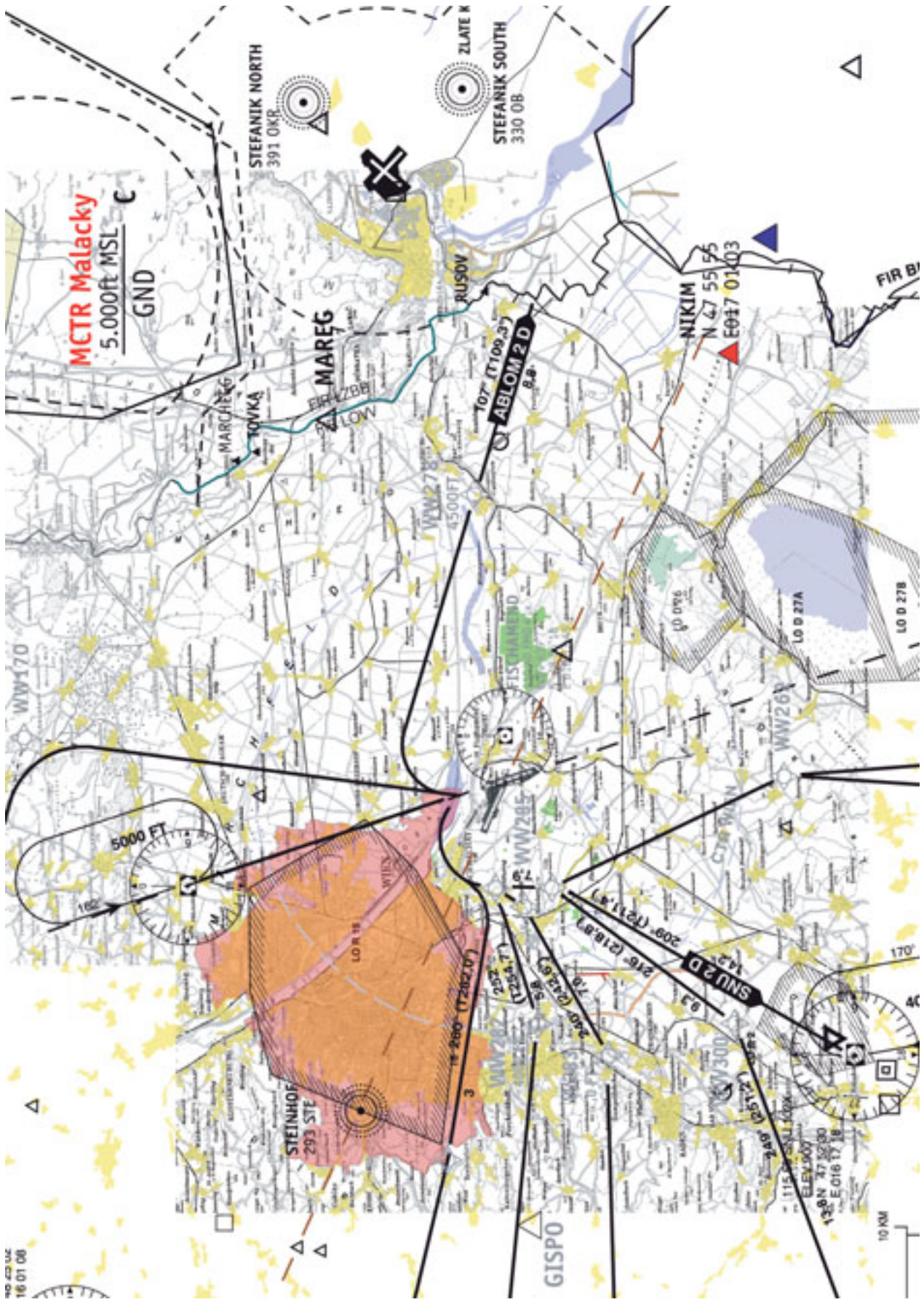
# STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE ROUTES



ÄNDERUNGEN DES TEILVERTRAGS,  
GÜLTIG AB 12. MAI 2005







**MEDIATIONSVERFAHREN  
FLUGHAFEN WIEN**

**TEILVERTRAG**

**„AKTUELLE MASSNAHMEN“**

**27. Mai 2003**

**Nachstehende Parteien haben in der 10. Sitzung des Mediationsforums am 27. Mai 2003 unter Leitung von Dr. Ursula König, Dr. Thomas Prader und Univ. Prof. Dr. Horst Zillessen folgenden Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ abgeschlossen:**

<p>Marktgem. Enzersdorf/ Fischa Margarethner Straße 19 2431 Enzersdorf /Fischa</p>	<p>Umweltanwaltschaft NÖ Wiener Straße 54 3109 St. Pölten</p>	<p>Schwadorf gegen 3. Piste Karl Benkhofnerstraße 22 2432 Schwadorf</p>
<p>Gem. Zwölfaxing Schwechater Straße 46 2320 Zwölfaxing</p>	<p>Umweltanwaltschaft Wien Muthgasse 62 1190 Wien</p>	<p>Siedlerverein Lobau Waldviertlerweg 55 1220 Wien</p>
<p>Gem. Kleinneusiedl Fischamender Straße 2 2431 Kleinneusiedl</p>	<p>Österreich Plattform Fluglärm Bahngasse 1 2721 Bad Fischau-Brunn</p>	<p>BI Pro Margarethen Brunnengasse 18 2433 Margarethen/Moos</p>
<p>Gem. Rauchenwarth Kirchenplatz 1 2320 Rauchenwarth</p>	<p>Plattform gegen die 3. Piste Fischamender Str. 18 2431 Enzersdorf/Fischa</p>	<p>Land Wien Rathaus 1080 Wien</p>
<p>Marktgem. Schwadorf Hauptplatz 5 2432 Schwadorf</p>	<p>BI AL Schwechat Altkettenhofer Straße 1/5/1 2320 Schwechat</p>	<p>Land Niederösterreich Landhausplatz 1 3109 St.Pölten</p>
<p>Stadtgem. Fischamend Gregerstraße 1 2401 Fischamend</p>	<p>BI Fischamend Wüstergasse 11 2401 Fischamend</p>	<p>Austro Control Schnirchgasse 11 1030 Wien</p>
<p>Stadtgem. Groß Enzersdorf Rathausstraße 5 2301 Großenzersdorf</p>	<p>BI Götzendorf/Pischelsdorf Batthyanistrasse 13 2434 Götzendorf/Leitha</p>	<p>Austrian Airlines Postfach 1 1300 Wien-Flughafen</p>
<p>Stadtgem. Schwechat Rathausplatz 9 2320 Schwechat</p>	<p>BI Bürgerforum Maria Ellend/Haslau Landstrasse 69 2402 Maria Ellend</p>	
<p>Stadt Wien Rathaus 1082 Wien</p>		



Flughafen Wien AG Postfach 1 1300 Wien-Flughafen	SPÖ Wien Rathaus 1082 Wien	Tourismusverband Wien Obere Augartenstraße 40 1025 Wien
FPÖ NÖ Landhausplatz 1 3100 St. Pölten	Zentralverband der Kleingärtner Österreichs Getreidemarkt 11 1010 Wien	Bezirksvorsteherung Favoriten Keplerplatz 5 1100 Wien
Grüne NÖ Landhausplatz 1 3100 St. Pölten	Arbeiterkammer Österreich Prinz-Eugen Straße 20-22 1040 Wien	Bezirksvorsteherung Simmering Enkplatz 2 1130 Wien
ÖVP NÖ Landhausplatz 1 3100 St. Pölten	Landes-Landwirtschafts- kammer Niederösterreich Wiener Straße 64 3100 St. Pölten	Bezirksvorsteherung Hietzing Hietzinger Kai 1-3 1130 Wien
SPÖ NÖ Landhausplatz 1 3100 St. Pölten	Wirtschaftskammer Österreich Wiedner Hauptstraße 63 1040 Wien	Bezirksvorsteherung Penzing Hietzinger Kai 1-3 1130 Wien
ÖVP Wien Rathaus 1082 Wien	Airport Jet-Set Service Objekt 102, B 208 Postfach 25 1300 Wien	Bezirksvorsteherung Fünfhaus Gasgasse 8-10 1150 Wien
FPÖ Wien Rathaus 1082 Wien	NÖ Werbung Fischhof 3 1010 Wien	Bezirksvorsteherung Donaustadt Schrödingerplatz 1 1220 Wien
Bürgerlärm gegen Fluglärm Schwechater Straße 90 2320 Zwölfaxing	BI Enzersdorf / Margarethen Fischamender Straße 18 2431 Enzersdorf an der Fischa	

## I. **VORBEMERKUNG**

In der zwischen allen 50 Parteien abgeschlossenen Mediationsvereinbarung vom 1. März 2001 haben die Parteien vereinbart, dass die gegenwärtigen Auswirkungen des Flughafens Wien auf die Bevölkerung neben den Ausbauprojekten der Flughafen Wien AG, zentrales Thema des Mediationsverfahrens sind. Außerdem wurde vereinbart, dass Lösungen in Teilbereichen auch in Form von Teilverträgen schon vor Abschluss eines, das Mediationsverfahren beendenden Mediationsvertrages, festgehalten werden können.

Seit Beginn des Verfahrens bestand ein massives Interesse der betroffenen Bevölkerung, vornehmlich vertreten durch die Bürgerinitiativen und Bürgermeister der betroffenen Gemeinden, die Vorstehungen der betroffenen Wiener Bezirke und die im Wiener Gemeinderat und Niederösterreichischen Landtag vertretenen Parteien, dass aktuelle Maßnahmen gesetzt und vereinbart werden, um die derzeitige Lärmbelastung der Bevölkerung zu verbessern. Die Unternehmen der Aviation-Group (Flughafen Wien AG, OS-Gruppe u. Austro Control) haben dieses Interesse anerkannt und ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, über aktuelle Maßnahmen zu verhandeln und diese möglichst rasch im Interesse der betroffenen Bevölkerung umzusetzen.

Im Laufe des Verfahrens wurden die umfangreichen Forderungen aller Parteien gesammelt und in strukturierter Form in zwei Forderungskatalogen (2 Körbe) festgehalten. Dem Forderungskatalog Korb I wurden alle Forderungen und Themen zugeordnet, die die Verbesserung der aktuellen Situation zum Inhalt hatte, über die möglichst rasch verhandelt und entsprechende Lösungen umgehend umgesetzt werden sollten. Im Korb II wurden insbesondere sämtliche Forderungen und Themen festgehalten, die das Ausbauprojekt der Flughafen Wien AG zum Gegenstand haben und damit im Zusammenhang stehende Forderungen.

Die Ergebnisse der Diskussionen und Verhandlungen über sämtliche Forderungen und Themen des Forderungskataloges Korb I sind nunmehr Gegenstand des gegenständlichen Teilvertrages.

## II. **GRUNDSÄTZE DES VERTRAGES**

Das große gemeinsame Ziel aller Parteien war, dass durch die aktuellen Maßnahmen eine spürbare regionale Verbesserung der derzeitigen Situation, insbesondere hinsichtlich der Lärmbelastung, erreicht werden soll. Einerseits sollte die Anzahl der Menschen, die durch Fluglärm belästigt und belastet werden - regional gesehen - reduziert werden (quantitatives Ziel); andererseits sollten jene Bevölkerungsgruppen, die bereits jetzt sehr stark durch Fluglärm belastet sind, vorrangig entlastet werden, wobei auf die Fluglärmbelastung in der Nacht besonderes Augenmerk gelegt wurde (qualitatives Ziel).

Es wurde im Verlaufe des Verfahrens den Parteien bewusst, dass es nicht möglich ist diese Ziele zu erreichen, ohne dass gewisse Siedlungsgebiete mehr als bisher bzw. neue Siedlungsgebiete belastet werden. Es wurde auch bewusst, dass einige der am stärksten betroffenen Siedlungsgebiete nicht oder nur geringfügig entlastet werden können bzw. einige wenige zusätzlich belastet werden.

Deshalb haben auch die Gemeinden Fischamend, Groß-Enzersdorf, Kleinneusiedl und Schwadorf sowie die BI's Fischamend, Enzersdorf / Margarethen und Schwadorf aus Solidaritätsgründen unter Vorbehalt diesen Teilvertrag unterschrieben. Diese Parteien gehen davon aus, dass im Rahmen des weiteren Mediationsverfahrens (Korb II) und des Evaluierungsprozesses Verbesserungen bzw. Ausgleiche gefunden werden.

Auf deren Interesse wird im fortgesetzten Mediationsverfahren und im Evaluierungsprozess besonders Rücksicht genommen werden müssen. Alle Parteien sind deshalb mit diesen Fragen besonders behutsam umgegangen.

Es wurde aber auch auf jene Gemeinden, die nicht unmittelbar im Mediationsverfahren vertreten sind, Bedacht genommen.

Weiters wurde von allen teilnehmenden Parteien ausser Frage gestellt, dass die sichere Durchführung des Flug- und Flugsicherungsbetriebes dadurch unangetastet bleiben muss.

Der Vertrag behandelt zur Frage der Anflüge und Landungen, Starts und Abflüge und Festlegung der Abflugkorridore Regelungen, hinsichtlich derer die Vertragsparteien im Rahmen dieser Teilvereinbarung einvernehmlich festhalten, dass die Regelungsinhalte behördliches Handeln darstellen und deshalb einer zivilrechtlichen Vereinbarung nicht zugänglich sind. Ungeachtet der konkreten Formulierungen einzelner Bestimmungen werden durch diese Vereinbarung keinerlei zivilrechtliche Ansprüche wessen immer gegenüber Austro Control begründet (siehe diesbezüglich Pkt.XVI.).

Soweit diese Vereinbarung Regelungen über die Führung des Luftfahrzeuges enthält, bleibt insbesondere im Hinblick auf die Flugsicherheit die Entscheidung über die Einhaltung dieser Regelungen beim verantwortlichen Piloten.

Die Parteien haben sich in diesem Vertrag darauf geeinigt, dass die vereinbarten „Aktuellen Maßnahmen“ evaluiert werden, unabhängig davon, ob es zum Abschluss eines Mediationsvertrages kommt oder nicht. Es ist der erklärte Wille aller Parteien, den konstruktiven Dialog, der durch das Mediationsverfahren etabliert wurde, in der Region laufend fortzusetzen, die unterschiedlichen Interessen der jeweils anderen anzuerkennen und zu respektieren, sich gemeinsam den Entwicklungen in der Region zu stellen und nach fairen Lösungen zu suchen.

Um die Einhaltung dieser Regelungen zu überprüfen, wird in Pkt. VIII. ein verbindlicher Konsultationsmechanismus sowie in Pkt. XVII. ein umfassendes Monitoringsystem vereinbart.

Darüber hinaus erklären die Länder Wien und Niederösterreich im Falle eines Abschlusses eines Mediations-Endvertrages, den Abschluss einer Vereinbarung zwischen den Ländern Wien und Niederösterreich sowie der Republik Österreich, gestützt auf Art. 15a B-VG, mit dem Inhalt, in Zukunft ein Anhörungsrecht der Länder vor der Erlassung neuer Pistenbelegungspläne durch den BM für Verkehr rechtlich zu verankern, anzustreben. Die anderen Vertragsparteien erklären, im Falle des Abschlusses eines Mediations-Endvertrags den Abschluss einer solchen Art. 15a B-VG Vereinbarung nach Möglichkeit zu fördern.

**III.**  
**GRUNDLAGEN ZUR**  
**BERECHNUNG UND DARSTELLUNG VON LÄRMIMMISSIONEN IM KORB I**

- 1) Eine zentrale Herausforderung im Mediationsverfahren war die Frage, wie Lärmbelastungen objektiv berechnet und dargestellt werden können und gleichzeitig den subjektiven Empfindungen der betroffenen Menschen Rechnung getragen werden kann. Aufgrund der technischen Gegebenheiten sind die Landeanflüge lange vor den jeweiligen Landepisten gebündelt, die Abflugrouten sind früher breiter gestreut. Die vorherrschenden Windverhältnisse bedingen ebenfalls eine bestimmte Aufteilung des Flugverkehrs auf die bestehenden Pisten (ca. 2/3 Westwindlage, ca. 1/3 Süd- u. Südostwindlage). Daraus ergibt sich zwangsläufig eine regional unterschiedliche Belastung der Bevölkerung. Ein Teil der Bevölkerung ist einen Großteil des Jahres stark durch Fluglärm belastet, ein Teil der Bevölkerung ist zwar auch stark durch Fluglärm belastet, aber nur einen geringen Teil des Jahres, ein Teil der Bevölkerung ist relativ weniger belastet, dafür aber einen Großteil des Jahres. Für die Bewertung des Lärms werden daher sowohl die Intensität des Lärms als auch die Dauer berücksichtigt, mit der die Wohnbevölkerung diesem ausgesetzt ist. Die Parteien haben diesen unterschiedlichen Gegebenheiten Rechnung tragend, folgende Berechnung und Darstellung von Lärm vereinbart.
  
- 2) Die Lärmbelastung wird grundsätzlich durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel (Leq) und nach dem Sydney-Modell dargestellt. Durch den Leq sind insbesondere jene Gebiete erfasst, die einen Großteil des Jahres einer starken Lärmbelastung ausgesetzt sind. Das Sydney-Modell registriert jeden Überflug der einen bestimmten Immissionswert erreicht, unabhängig, wie laut das Einzelereignis ist.
  
- 3) Der Dauerschallpegel wird wie folgt berechnet:  
  
Der Dauerschallpegel wird für folgende Zeiträume gemittelt:
  - a) Durchrechnungszeitraum: 6 verkehrsreichste Monate
  - b) Tag: 06:00 – 18:00  
Abend: 18:00 – 22:00  
Nacht: 22:00 – 06:00
  - c) Isozonen:  
Tag: 50, 54, 57, 60, 65  
Abend: 45, 50, 54, 57, 60, 65  
Nacht: 40, 45, 50, 54, 57, 60, 65.
  
- 4) Das Sydney-Modell wird wie folgt angewandt:
  - a) Durchrechnungszeitraum: 6 verkehrsreichste Monate  
90 verkehrsreichste Tage Westwind  
90 verkehrsreichste Tage Süd/Südostwind
  - b) Einzelereignisse über 65dB
  - c) 0:00 – 24:00.

- 5) Aufgrund der Lärmkarten alleine ist es nicht möglich, Aussagen über die Anzahl der davon betroffenen Menschen zu treffen. Es ist deshalb erforderlich, die Lärmkarten und die Bevölkerungsdaten zu verschneiden. Vereinbart wurde, dass folgende Bevölkerungsdaten verwendet werden:
- a) Land Wien: Wiener Baublockdaten;
  - b) NÖ Gemeinden mit Leq-Zonen von 57dB und mehr; Bevölkerungsdaten nach Melderegister;
  - c) andere betroffene NÖ Gemeinden: Paulasystem.
- 6) Die unterzeichnenden Parteien kommen überein, die in den Absätzen 1-5 beschriebenen Verfahren im Monitoringverfahren anzuwenden.

#### IV. PISTENKONFIGURATION AM FLUGHAFEN WIEN

Zum besseren Verständnis der nachstehenden Punkte V bis VII wird in Bgl./20 die Pistenkonfiguration am Flughafen Wien dargestellt und erläutert.

#### V. ANFLÜGE und LANDUNGEN

Die in den Punkten V bis VI dargestellten Angaben stützen sich allein auf die vom Flughafen zur Verfügung gestellten Daten und werden zur besseren Vergleichbarkeit und Darstellung als solche vorläufig zur Kenntnis genommen.

##### 1) Ausgangslage und derzeitige Situation:

- a) Landungen finden derzeit bei Westwindverhältnissen vorzugsweise auf Piste 34 statt, bei Süd/Südostwindverhältnissen auf Piste 11 und Piste 16, abhängig vom Verkehrsaufkommen. An windstillen Tagen finden Landungen in der Landespitze auf den Pisten 11 und 16, sonst auf Piste 16 oder 34, je nach Richtung aus der die meisten Flüge kommen. In der Nacht finden Landungen auf Piste 11 bei Süd/Südostwindverhältnissen nur zwischen 22:00 bis 23:00 statt, der Rest auf Piste 16. Bei Westwindverhältnissen und windstillen Tagen finden sämtliche Landungen, soweit technisch möglich, in der Nacht auf Piste 29 statt.
- b) An windstillen Tagen fanden 2002 ca. 16% aller Landungen (an windstillen Tagen) auf Piste 11 und ca. 58% auf Piste 16, ca. 10% auf Piste 29 und ca. 16% auf Piste 34 statt.
- c) 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  $3,1^\circ$ , bei den drei anderen Pisten von  $3^\circ$ .
- d) Luftfahrzeuge sind im Landeanflug am leisesten, wenn sie im continuous-descent unter Anwendung des low-drag – low-power Verfahrens fliegen. Sie emittieren dabei am wenigsten Lärm und Luftschadstoffe und haben die jeweils größtmögliche Höhe im Verhältnis zum Aufsetzpunkt bei dem low-drag – low-power noch angewendet werden kann.



- e) Die Freigabe standardisierter Anflugrouten („transition-arrivals“) ermöglicht es dem Piloten, im Landeanflug im continuous-descent unter Anwendung des low-drag – low-power Verfahrens zu fliegen. Die Vorgabe standardisierter Anflugrouten führt zu einer Bündelung der anfliegenden Luftfahrzeuge entlang der veröffentlichten Verfahren lange vor der Interception des Leitstrahls und unter Umständen zu vermehrtem Fliegen in Warteschleifen.
- f) Bei dichterem Verkehrsaufkommen können aus flugsicherungstechnischen Gründen „transition-arrivals“ für die Piloten durch die Austro Control nicht freigegeben werden.
- g) Neben den Instrumentenanflügen, bei denen Piloten durch die Flugsicherung gelotst werden (Radarkursführung oder Standard Verfahren), besteht auch die Möglichkeit von Sichtanflügen. Bei Sichtanflügen, die nur bei guten Wetterbedingungen möglich sind, liegt die Navigationsverantwortung bei den Piloten. Jeder Pilot hat Anspruch darauf, dass er einen vom Fluglotsen geführten Instrumentenanflug durchführt, d.h. es kann keinem Piloten vorgeschrieben werden, einen Sichtanflug durchzuführen.
- h) 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.

## **2) Landungen Piste 11:**

- a) Im Jahr 2002 fanden auf Piste 11 14.384 Landungen (davon 204 in der Nacht) statt, das sind 15,4% aller Landungen (3,2% aller Landungen in der Nacht, d.s. 0,2% aller Landungen).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 11,5% aller Landungen auf Piste 11 stattfinden.
- c) Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich ein continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000ft, das sind rund 37km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.
- d) Für den Landeanflug auf Piste 11 sind die in Blg./1 eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („transition-arrivals“) festgelegt. Um die Umsetzung des continuous descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die transition-arrivals verstärkt anzuwenden.
- e) Die Piste 11 wird für Landungen zwischen 21:00 bis 7:00 nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge und Sicherheitserfordernisse, Wetterverhältnisse bzw. Nichtverfügbarkeit der Piste 16/34.
- f) Die OS Gruppe sagt im Sinne einer Selbstbindung zu, bei Sichtanflügen auf die Piste 11 generell die in Zusammenarbeit mit Austro Control entwickelte neue Sichtanflugstrecke (Blg./2 des vorliegenden Vertrages) 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.

- g) Austro Control wird in Hinkunft bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so führen, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3nm (Interception des Leitstrahls) beträgt. Dadurch wird gewährleistet, dass alle Luftfahrzeuge westlich von Schwechat den Leitstrahl interceptieren.

### **3) Landungen Piste 16:**

- a) Im Jahre 2002 fanden auf Piste 16 24.193 Landungen (davon 1.613 in der Nacht) statt, das sind 25,9% aller Landungen (25,3% aller Landungen in der Nacht, d.s. 1,7% aller Landungen).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 27,5% aller Landungen auf Piste 16 stattfinden.
- c) Die Piste 16 wird für Landungen von 21:00 bis 7:00 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.
- d) Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich ein continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000ft, das sind rund 37km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.
- e) Für den Landeanflug auf Piste 16 sind die in Blg./3. eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („transition-arrivals“) festgelegt. Um die Umsetzung des continuous descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die transition-arrivals verstärkt anzuwenden.
- f) Austro Control wird in Hinkunft bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so führen, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.
- g) Die OS Gruppe sagt im Sinne einer Selbstbindung zu, bei Sichtanflügen auf die Piste 16 generell die in Zusammenarbeit mit Austro Control entwickelten neue Sichtanflugstrecke (Blg./4 des vorliegenden Vertrages) 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.

#### **4) Landungen Piste 29:**

- a) Im Jahre 2002 fanden auf Piste 29 14.879 Landungen (davon 4.179 in der Nacht) statt, das sind 15,9% aller Landungen (65,5% aller Landungen in der Nacht, d.s. 4,5% aller Landungen).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 20% aller Landungen auf Piste 29 stattfinden.
- c) Die OS Gruppe sagt im Sinne einer Selbstbindung zu, bei Sichtanflügen auf die Piste 29 generell die eine der beiden in Zusammenarbeit mit Austro Control entwickelten neuen Sichtanflugstrecken (Blgn./5.u.6.des vorliegenden Vertrages) 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 den oben definierten Strecken freizugeben.
- d) Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich ein continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000ft, das sind rund 37km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.
- e) Für den Landeanflug auf Piste 29 sind die in Blg./7 eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („transition-arrivals“) festgelegt. Um die Umsetzung des continuous descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die transition-arrivals verstärkt anzuwenden.
- f) Austro Control wird in Hinkunft bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so führen, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.

#### **5) Landungen Piste 34:**

- a) Im Jahre 2002 fanden auf Piste 34 39.932 Landungen (davon 386 in der Nacht) statt, das sind 42,8% aller Landungen (6% aller Landungen in der Nacht, d.s. 0,4% aller Landungen). Die Anzahl der Landungen in der Nacht ist nicht repräsentativ, da infolge von Bauarbeiten auf der Piste 29 überdurchschnittlich viele Landungen auf Piste 34 stattfanden.
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 41% aller Landungen auf Piste 34 stattfinden.
- c) Die OS Gruppe sagt im Sinne einer Selbstbindung zu, bei Sichtanflügen auf die Piste 34 generell die eine der beiden in Zusammenarbeit mit Austro Control entwickelten neuen Sichtanflugstrecken (Blgn./8 u.9 des vorliegenden Vertrages) 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.
- d) Für den Landeanflug auf Piste 34 sind die in Blg./10 eingezeichneten, standardisierten Anflugrouten („transition-arrivals“) festgelegt. Um die Umsetzung des continuous descent Verfahrens möglichst oft realisieren zu können, wird angestrebt, die transition-arrivals verstärkt anzuwenden.

- e) Austro Control wird Anflügen in der Nacht grundsätzlich ein continuous-descent und somit das low-drag – low-power Verfahren ermöglichen. Es wird ab einer Höhe von 7.000ft, das sind rund 37km vor der Piste, im continuous-descent geflogen werden. Die Einhaltung des continuous descent und low-drag – low-power Verfahrens obliegt dem Piloten.
- f) Die Piste 34 wird für Landungen zwischen 21:00 bis 7:00 nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, Wetterverhältnisse bzw. Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29.
- g) Austro Control wird in Hinkunft bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so führen, dass eine Führung auf das Instrumentenlandesystem nicht näher als 6nm vor dem Aufsetzpunkt erfolgt. Davon ausgenommen sind alle Propeller-Flugzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert, wobei der Mindestabstand zum Aufsetzpunkt 3nm (Interception des Leitstrahls) beträgt.

## VI STARTS und ABFLÜGE

### 1) Ausgangslage und derzeitige Situation:

- a) Starts finden derzeit tagsüber bei Westwindverhältnissen auf Piste 29 (75 %) bzw. in geringem Ausmaß auf Piste 34, an windstillen Tagen auf Piste 29 oder 16, bei Süd/Südostwindverhältnissen auf Piste 16 (ca. 22%) oder 11 statt. In der Nacht (21:00 bis 06:00) finden Starts großteils auf Piste 29 statt (ca. 80%).
- b) Luftfahrzeuge können relativ bald nach dem Start abdrehen bzw. kann durch die Setzung sogenannter „way-points“ den Flugzeugen relativ flexibel und detailliert eine bestimmte Abflugroute vorgegeben werden. Es besteht deshalb bei den Starts aufgrund dieser technischen Gegebenheiten wesentlich mehr Handlungsspielraum als bei den Landungen.
- c) An windstillen Tagen, an denen grundsätzlich (lässt man die Verkehrsplanung ausser Acht) von jeder Piste aus gestartet werden kann, finden rund 80% der Starts auf Piste 29 und rund 20% auf Piste 16 statt.
- d) Die Verwendung einzelner SID's 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. Für die Zukunft hochgerechnete Belegungszahlen einzelner SID's beinhalten daher naturgemäß lediglich Näherungswerte, können erst im Nachhinein evaluiert werden und dann allenfalls zu weiteren Maßnahmen führen (siehe diesbezüglich auch Pkt. XVI.).

### 2) Starts Piste 11:

- a) Im Jahr 2002 fanden auf Piste 11 2.361 Starts (davon 538 in der Nacht) statt, das sind 2,5% aller Starts (12,6% aller Starts in der Nacht, d.s.0,6% aller Starts).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 3% aller Starts auf Piste 11 stattfinden sollen.
- c) Für die Starts auf Piste 11 werden die Abflugrouten lt. Blg./11, die einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bilden, festgelegt werden.
- d) Die derzeitigen bzw. voraussichtlichen zukünftigen Belegzahlen dieser Abflugrichtung (unter Berücksichtigung von Pkt. VI.Abs.1lit.d dieser Vereinbarung), einschließlich der Aufteilung auf die einzelnen SID's gem. lit c ergeben sich aus Blg./12, die einen integrierenden Inhalt dieser Vereinbarung bildet.

- e) In der Zeit von 21:00 bis 7:00 werden für Starts von Piste 11 die SIDs PubegxA und SitnixA nicht freigegeben. Als Ersatz dafür wird im genannten Zeitraum die SID SollenauxA freigegeben. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge.
- f) Durch die Lage der SIDs und die Regelungen betreffend die Einhaltung von Korridoren gem. Pkt. VII (einschließlich der Ausnahmen) wird normalerweise gewährleistet, dass die Gemeinde Enzersdorf/Fischa, insbesondere auch der Ortsteil Karlsdorf, unmittelbar nach dem Start nicht überflogen wird

### **3) Starts Piste 16:**

- a) Im Jahr 2002 fanden auf Piste 16 20.575 Starts (davon 273 in der Nacht) statt, das sind 22% aller Starts (6% aller Starts in der Nacht, d.s.0,3% aller Starts).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 22% aller Starts auf Piste 16 stattfinden sollen.
- c) Für die Starts auf Piste 16 werden die Abflugrouten lt. Blg./13, die einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bilden, festgelegt werden. Darüber hinaus werden die SIDs AblomxB, AbetixB und SollenauxB ab way-point ww124 noch ca. um 5° nach Osten gedreht.
- d) Die derzeitigen bzw. voraussichtlichen zukünftigen Belegzahlen dieser Abflugrichtung (unter Berücksichtigung von Pkt. VI.Abs.1 lit.d dieser Vereinbarung), einschließlich der Aufteilung auf die einzelnen SID's gem. lit. c ergeben sich aus Blg./14, die einen integrierenden Inhalt dieser Vereinbarung bildet.
- e) Die Piste 16 wird für Starts zwischen 21:00 bis 07:00 nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, eine Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 und besondere Wetterbedingungen.
- f) In der Zeit von 21:00 bis 7:00 werden für die Ausnahmefälle bei Starts von Piste 16 die SIDs PubegxB und SitnixB nicht freigegeben. Als Ersatz dafür wird im genannten Zeitraum die SID SollenauxB freigegeben.. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge.
- g) Durch die Lage der SIDs und die Regelungen betreffend die Einhaltung von Korridoren gem. Pkt. VII (einschließlich der Ausnahmen) 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 (SIDs Wagram, Mikov und Ablom) gemäß Pistenverteilungsplan von der Piste 11 stattfinden.

### **4) Starts Piste 29:**

- a) Im Jahr 2002 fanden auf Piste 29 70.006 Starts (davon 3.335 in der Nacht) statt, das sind 75% aller Starts (78% aller Starts in der Nacht, d.s.3,6% aller Starts).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 63% aller Starts auf Piste 29 stattfinden sollen.
- c) Für die Starts auf Piste 29 werden die Abflugrouten lt. Blg./15, die einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bilden, festgelegt werden. Zusätzlich wird eine weitere SID mit einer Linkskurve bis ca. way-point ww 296 und nachfolgend bis zum way-point ww 263 geschaffen werden. Diese neue SID ersetzt in verkehrsschwachen Zeiten die SID SitnixC.



- d) Die voraussichtlichen zukünftigen Belegzahlen dieser Abflugrichtung (unter Berücksichtigung von Pkt. VI. Abs.1 lit. d dieser Vereinbarung), einschließlich der Aufteilung auf die einzelnen SID's gem. lit. c ergeben sich aus Blg./16, die einen integrierenden Inhalt dieser Vereinbarung bildet.
- e) Zwischen 21:00 bis 7:00 werden Starts nur auf der SID Sollenau freigegeben. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge und Abflüge über WagramxC, MikovxC, AbetixC und AblomxC.
- f) Die Kalkulationsbasis für Starts von Piste 29 wird von einem derzeitigen net-climb radiert von 3,3% auf 7% angehoben, der Abdrehpunkt von derzeit 1.100 ft auf 1.000 ft abgesenkt.

#### **5) Starts Piste 34:**

- a) Im Jahr 2002 fanden auf Piste 34 452 Starts (davon 125 in der Nacht) statt, das sind 0,5% aller Starts (3% aller Starts in der Nacht, d.s.0,1% aller Starts).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 12% aller Starts auf Piste 34 stattfinden sollen.
- c) Für die Starts auf Piste 34 werden die Abflugrouten lt. Blg./17, die einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bilden, festgelegt werden.
- d) Die voraussichtlichen zukünftigen Belegzahlen dieser Abflugrichtung (unter Berücksichtigung von Pkt. VI. Abs. 1.lit. d dieser Vereinbarung), einschließlich der Aufteilung auf die einzelnen SID's gem. lit. c ergeben sich aus Blg./18, die einen integrierenden Inhalt dieser Vereinbarung bildet.
- e) Die Piste 34 wird für Starts zwischen 21:00 bis 07:00 nicht freigegeben. Davon ausgenommen sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse die Nichtverfügbarkeit der Piste 11/29 und besondere Wetterbedingungen.
- f) In der Zeit von 21:00 bis 7:00 werden Starts nur auf der SID Sollenau freigegeben. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge, Abflüge über WagramxD, PubegxD, MikovxD, AblomxD, AbetixD.

### **VII.** **FESTLEGUNG DER ABFLUGKORRIDORE**

#### 1) Breite der Korridore:

- a) Die Breite der Korridore ist für 95% aller Luftfahrzeuge im Geradeausflug auf einer SID rechts und links von der centre-line jeweils mit 0,3 nm (das sind jeweils 555m) 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.
- b) Die Breite der einzelnen Abflugrouten ist auf den beiliegenden Karten Blg./11, Blg./13, Blg./15,u. Blg./17, die ebenso wie die beigefügten Erläuterungen Blg./19 über Korridorbreiten bei Kurvenanflügen einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bilden, dargestellt.
- c) Die Aviation-Group wird im Nachhinein anhand vorliegender Evaluierungsergebnisse (Flugspuren) die Breite der Kurvenkorridore modellhaft darstellen.

## 2) Länge der Korridore:

- a) 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 6.000ft über dem Meeresspiegel, das sind rund 5.400ft über dem Flughafenniveau, innerhalb der vereinbarten Korridorbreite zu fliegen haben und erst nach Erreichen dieser Höhe von der Austro Control die Freigabe erhalten dürfen den Abflugkorridor zu verlassen.
- b) Für die Nacht (22:00 bis 6:00) wird diese Höhe mit 10.000ft über dem Meeresspiegel festgelegt.
- c) Ungeachtet dieser Regelung gelten die Bestimmungen hinsichtlich des Flugbeschränkungsgebietes Wien weiter, demnach im Bereich dieses gesetzlich festgelegten Gebietes von Wien die Mindestüberflugshöhe 10.000ft über dem Meeresspiegel betragen muss.

## 3) Ausnahmen:

- a) Die Regelungen in Pkt. 1 u. 2 gelten am Tag (06:00 bis 22:00) nicht für Propeller-Luftfahrzeuge, soweit es das Verkehrsaufkommen erfordert.
- b) 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, besondere Wetterbedingungen – insbesondere Gewittersituationen – sowie Ambulanzflüge zulässig.

## 4) Sichtabflüge:

- a) Sichtabflüge werden durch die Austro Control grundsätzlich nicht freigegeben.
- b) Davon ausgenommen sind die Starts von Propeller-Luftfahrzeugen und Starts auf Piste 34 mit anschließender Linkskurve .

## **VIII.** **KONSULTATIONSVERFAHREN**

Die Austro Control erklärt sich bereit, vor wesentlichen und generellen Änderungen der in Punkten V bis VII festgelegten Regelungen ein Konsultationsverfahren mit der in Pkt. XVI eingerichteten Evaluierungsgruppe durchzuführen. Im Zuge dieses Verfahrens informiert die Austro Control die Evaluierungsgruppe über geplante Änderungen und deren Gründe und stimmt diese Änderungen soweit möglich mit dieser ab.

## **IX.** **FENSTERFÖRDERUNG**

Die für die Fensterförderung zur Verfügung stehenden Mittel der FWAG werden aufgestockt. Für die Zeiträume 1. Juli 2003 bis 31. Dezember 2004 und 1. Jänner 2006 bis 30. Juni 2006 kommen diese Mittel ausschließlich den Gemeinden Kleinneusiedl, Enzersdorf/Fischa, Schwadorf, Fischamend und Groß-Enzersdorf (zweckgewidmet für die neu betroffenen KGs Mühlleiten, Probstdorf u. Wittau) zu. Die Vergabebedingungen werden geändert. Die neuen Vergabebedingungen werden im Nachbarschaftsbeirat festgelegt werden.

## X. LÄRMMESSSTELLEN

Es wird vereinbart, dass die Prozesssteuerungsgruppe bzw. die gemäß Punkt XVI. eingerichtete Evaluierungsgruppe nach einer Festlegung der Verkehrsverteilungsfragen eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der FWAG eingerichtet, die die Vorschläge betreffend der Aufstellung von Lärmmessstellen zu erarbeiten hat.

## XI. UNTERSÜCHUNGEN

- 1) Die FWAG erklärt, dass sie auf ihre Kosten bereit ist, so lange das Mediationsverfahren läuft, Blattanalysen durchführen zu lassen, wenn der Verdacht geäußert wird, dass bestimmte Auswirkungen auf Blättern durch Immissionen des Flugverkehrs verursacht werden.
- 2) Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Untersuchungen über die Beschwerde- und Informationsstelle bzw. die gem. Pkt. XVI. eingerichtete Evaluierungsgruppe zu beantragen.

## XII. BODENLÄRM

- 1) Im Zuge des Verfahrens wurden zwei Lärmschutzwälle als Projekt entwickelt, die einerseits den westlichen Teil von Kleinneusiedl, andererseits den nördlichen Teil von Schwadorf hinsichtlich der Lärmimmissionen entlasten würden. Die Parteien einigen sich auf folgende weitere Vorgangsweise:
  - a) Es wird rechtlich abgeklärt, ob es aus sicherheitstechnischen Gründen überhaupt möglich ist, diese beiden Lärmschutzwälle zu errichten.
  - b) Sollte die Errichtung aus rechtlichen Gründen möglich sein, wird das Projekt visualisiert, damit die Bürgermeister von Schwadorf und Kleinneusiedl mit den betroffenen Siedlungen Rücksprache halten und deren Meinung einholen können.
  - c) Danach soll eine Abwägung der Maßnahmen in Hinblick auf die Wirksamkeit und die Kosten erfolgen. Erst danach kann eine endgültige Entscheidung getroffen werden, ob bzw. in welcher konkreten Form diese lärmschutztechnischen Maßnahmen umgesetzt werden.
- 2) Ein rolling-take-off ist das übliche Prozedere bei den Starts. Ein standing-take-off ist der Ausnahmefall und wird nur, wenn flugoperationell vorgeschrieben, angewandt. Die Entscheidung, ob ein rolling-take-off oder ein standing-take-off angewandt wird, liegt letztlich in der Verantwortung des jeweiligen Piloten.

Um zu erreichen, dass möglichst viele Piloten beim Start das leiserere 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 angewandt werden soll.

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

Um zu erreichen, dass bei möglichst vielen Landungen der Idle-reverse (Schubumkehr im Leerlauf, d.h. ohne zusätzlichen lärmverursachenden Schub) angewandt wird, 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-reverse-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.

- 4) Turbinentests am Boden führen zu zusätzlichen Lärmimmissionen. Ein Turbinentest am Boden (take-off-power-run) dauert etwa so lange wie ein normaler Start. Neuere Luftfahrzeuge benötigen diese Tests nicht mehr, da die erforderliche Justierung computergesteuert erfolgt. Bei den übrigen Luftfahrzeugen werden üblicherweise Schalldämpfer eingesetzt. Im Jahre 2002 wurden insgesamt 47 derartiger Turbinentest (take-off-power-run) durchgeführt, davon 39 mit Schalldämpfer.

Die OS-Gruppe sagt zu, dass diese Tests auf das absolut notwendige Minimum beschränkt werden.

### **XIII.** **MESSSTELLEN – LUFTSCHADSTOFFE u. KEROSIN**

Im Rahmen der im Auftrag der FWAG durch externe Experten erstellten Gutachten wurde der Immissions-Ist-Zustand „Luft“, einschließlich der Kerosinbelastung am Flughafen Wien-Schwechat beschrieben. Die Messwerte der untersuchten Parameter wurden mit österreichischen Regelwerken, Regelwerken der EU, solcher benachbarter Staaten und der WHO verglichen. Der Untersuchungsrahmen beinhaltet sowohl die regionale Luftgüte als auch die standortbegrenzte Luftgüte.

- 1) Am Flughafengelände wurden über 1 Jahr lang 1-Minuten Messungen durchgeführt, auf welchen auch die Spitzen durch vorbeifliegende Luftfahrzeuge dargestellt werden. Das Ergebnis der Studie zeigte, dass kein Grenzwert überschritten wurde und nur sehr wenige Parameter in einem Bereich zu finden waren, der nahe an einem Grenzwert in einem der Regelwerke lag.
- 2) Hinsichtlich der Überlegung in den Gemeinden Schwadorf, Kleinneusiedl und Enzersdorf zusätzliche Messstellen zu errichten, wurde vom Gutachter festgestellt, dass über Messstellen, welche vom Land Niederösterreich für die Datenermittlung errichtet wurden, die Interpolationen über die Region mit ausreichender Genauigkeit möglich sind.

Aus derzeitiger Sicht können daher auch bei der Errichtung von neuen Messstellen an anderen Standorten keine zusätzlichen Erkenntnisse gewonnen werden, weshalb keine zusätzlichen Immissionsmessstellen für Luftschadstoffe eingerichtet werden.

- 3) Seitens FWAG werden zu diesem Thema laufend aktualisierte Berichte (aktuell der Messbericht für das Jahr 2002) zur Verfügung gestellt.

#### XIV. ABWASSERENTSORGUNG

- 1) In Abstimmung mit der Wasserrechtsbehörde wurde für die Hauptstränge der Kanalisation ein 5-jährlicher 15 Minuten Bemessungsregen (219 l/s.ha), für die Nebenstränge ein 5-jährlicher 10 Minuten Bemessungsregen (277 l/s. ha), zu Grunde gelegt.  
Ende November 2001 wurde der östliche Teil des Pistensystems 11/29, Ende 2002 die Vorfelder vor General Aviation Centre und vor dem AUA-Hangar an das Kanalsystem angeschlossen.
- 2) Der mit der Wasserrechtsbehörde für das Land Niederösterreich abgestimmte Terminvollzugsplan für die Einstellung der Versickerung von Oberflächenwässern sieht vor, dass beginnend 2003 bis Ende 2005 alle restlichen Bereiche des Pistensystems 16/34 an das Kanalsystem angeschlossen werden.
- 3) Somit wird Ende 2005 eine 100%ige Kanalisierung des Flughafens im Trennsystem (kommunale Abwässer / Oberflächenabwässer / Enteisungsmittel für Luftfahrzeuge) und somit auch aller befestigten Flugbetriebsflächen (u.a. Rollwege, Vorfelder, Pisten) erreicht werden.

#### XV. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Es ist erforderlich, dass die Öffentlichkeit - auch die in den zukünftig stärker belasteten Gemeinden - über die Inhalte dieses Teilvertrages informiert wird. Diese Aufgabe ist durch die Gremien des Mediationsverfahrens, insbesondere durch die Prozesssteuerungsgruppe und den Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit zu erfüllen. Nach Beendigung des Mediationsverfahrens ist diese Aufgabe durch die Evaluierungsgruppe gemäß Pkt. XVI. Abs. 2 zu übernehmen.

Die Aviation Group erklärt, im Rahmen der internen Kommunikation der einzelnen Unternehmen geeignete Maßnahmen zu setzen, um die Erreichung der Ziele dieser Vereinbarung unternehmensintern zu fördern



## XVI. EVALUIERUNG

- 1) Die Parteien haben im Einvernehmen die Umsetzung dieses Bündels an aktuellen Maßnahmen beschlossen. Grundlage für diese Entscheidungen war der Informationsstand zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses. Allen Parteien ist bewusst, dass die tatsächlichen Auswirkungen der vereinbarten Regelungen erst nach deren Umsetzung bewertet werden können. Es ist daher unabdingbar, dass die entsprechenden Maßnahmen einer Evaluierung unterzogen werden. Die Parteien vereinbaren deshalb nachstehende Vorgangsweise, die – unabhängig vom sonstigen Stand oder Ausgang des Mediationsverfahrens – einzuhalten ist.
- 2) Es wird beschlossen, als Hüterin des Vertrages eine Evaluierungsgruppe einzurichten. Die Zusammensetzung dieser Evaluierungsgruppe ist durch die Vertragsparteien festzulegen. Die Evaluierungsgruppe hat in ihrer ersten Sitzung ihre Zusammensetzung nach den Gesichtspunkten der Betroffenheit zu überprüfen. Die Sitzungen der Evaluierungsgruppe werden durch einen externen Moderator geleitet. Die Grundsätze der „Vereinbarung über das Mediationsverfahren“ vom März 2001 gelten auch für die Tätigkeit der Evaluierungsgruppe.
- 3) Die Konstituierung der Evaluierungsgruppe erfolgt mit dem Ende des Mediationsverfahrens, spätestens jedoch im 1. Quartal 2005.
- 4) Die Evaluierungsgruppe hat insbesondere die Aufgabe, die Umsetzung sämtlicher vereinbarten Regelungen und deren Auswirkungen zu überprüfen. Sie bedient sich dabei vor allem der Ergebnisse des Umwelt-Controlling (Pkt. XVII) und der Berichte der Beschwerde- und Informationsstelle (Pkt. XVIII) sowie der subjektiven Wahrnehmungen der Parteien.
- 5) Alle Parteien erklären sich, so weit ihnen dies möglich ist bereit, ihre subjektiven Wahrnehmungen für den jeweiligen Betrachtungszeitraum (1.1. bis 31.12.), sowie Kritik und Verbesserungsvorschläge zusammenzufassen und bis 31.1. des Folgejahres an die Evaluierungsgruppe zu übermitteln.
- 6) Das Umwelt-Controlling der FWAG und die Beschwerde- und Informationsstelle erstellen jährlich Berichte, die sie der Evaluierungsgruppe zur Verfügung stellen. Die Evaluierungsgruppe prüft und diskutiert diese Berichte und erstellt unter Einbeziehung aller ihr zur Verfügung stehenden Informationen einen jährlichen Gesamtbericht.
- 7) Die Evaluierungsgruppe hat das Recht, über die vorgelegten Berichte hinausgehende Auskünfte und Auswertungen, die für ihre Tätigkeit wesentlich sind und dem Beschwerde- und Informationssystem bzw. dem Monitoring zur Verfügung stehen, zu verlangen.
- 8) Die Evaluierungsgruppe ist berechtigt Empfehlungen auszusprechen.

## XVII. MONITORING

- 1) Das Monitoring der in diesem Vertrag getroffenen Regelungen wird operativ vom Umwelt-Controlling der FWAG durchgeführt. Die Ergebnisse des Monitoring sind in einem jährlich zu erstellenden Bericht zusammenzufassen
- 2) Bei Abweichungen von den festgelegten An- und Anflugrouten ist wie folgt vorzugehen:
  - Anfrage an die Austro Control warum ein bestimmter Korridor nicht eingehalten wurde.
  - Anfrage an die jeweilige Airline, wenn die Abweichung nicht im Auftrag der Austro Control erfolgt ist bzw. laut Austro Control Witterungsbedingungen nicht die Ursache waren
- 3) Es wird vereinbart, dass VertreterInnen der FWAG, der OS-Gruppe, des Landes Wien und der Plattform Österreich gegen Fluglärm bis 30. September 2003 ein Konzept hinsichtlich eines „Incentive-Modells“ betreffend der Einhaltung der Korridore erarbeiten und dann der Evaluierungs-Gruppe gemäß Pkt. XVII. zur Stellungnahme vorlegen. Die Entscheidung über die Einführung eines solchen Modells bleibt der FWAG vorbehalten.

## XVIII. BESCHWERDE UND INFORMATIONSSYSTEM

- 1) Die Flughafen Wien verpflichtet sich eine zentrale Beschwerde- und Informationsstelle einzurichten, die in der Lage ist, kompetent und umfassend die von der Bevölkerung gewünschten Informationen zu erteilen und die eingebrachten Beschwerden zu behandeln.

Über die angestrebte organisatorische Zusammenfassung der bestehenden Beschwerdestellen ist eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen.

Die Beschwerde- und Informationsstelle hat die Pflicht, der Evaluierungsgruppe zumindest jährlich einen schriftlichen Bericht über ihre Tätigkeiten zu übergeben.

- 2) Die Informations- und Beschwerdestelle sollte spätestens zu jenem Zeitpunkt eingerichtet sein, zu dem die neuen SIDs geflogen werden. Angestrebt wird, dass die Beschwerde- und Informationsstelle mit 1.4.2004 ihre Arbeit voll aufnimmt.

### Inhaltliche Ziele des Beschwerde- und Informationssystems:

- a) Angestrebt wird ein 24-Stundenbetrieb am Beschwerdetelefon. Bei der Beschwerde- und Informationsstelle soll durch geeignete Maßnahmen gewährleistet werden, dass diese – allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt – alle gewünschten Auskünfte erteilen kann.
- b) Die Beschwerde- und Informationsstelle soll die erforderlichen Informationen über den Flugbetrieb an die Öffentlichkeit aktiv weiterleiten. Bei der aktiven Information bedient sie sich unter anderem einer Homepage.
- c) Beschwerde- und Informationsstelle sollte Beschwerden analysieren, versuchen Gründe festzustellen, Probleme und Problembereiche aufzeigen und - wenn möglich - Lösungsvorschläge unterbreiten (Feedback-Funktion)

**XIX.**  
**STREITBEILEGUNGSVERFAHREN**

- 1) Werden seitens einer oder mehrerer Vertragsparteien Verletzungen dieses Vertrages behauptet, so sind die behaupteten Vertragsverletzungen schriftlich dem Leiter der Evaluierungsgruppe zur Kenntnis zu bringen. Dieser hat dieses Schreiben der der Vertragsverletzung beschuldigten Partei zu übermitteln und zur schriftlichen Stellungnahme binnen einen Monats - ab Zustellung des Schreibens an die zur Stellungnahme verpflichtete Partei – aufzufordern. Die Beschwerde führende Partei hat in der Folge einen Monat Zeit, die Stellungnahme zu prüfen. Ist die Stellungnahme aus Sicht der Beschwerde führenden Partei nicht ausreichend, so hat sie dies schriftlich dem Leiter der Evaluierungsgruppe mitzuteilen, der daraufhin die gegenständliche Causa auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Evaluierungsgruppe aufnehmen wird.
- 2) Die Evaluierungsgruppe hat in der Folge die Beschwerde zu prüfen.
- 3) Die Evaluierungsgruppe hat sechs Monate Zeit, mittels eines einstimmigen Beschlusses eine Streitbeilegung herbeizuführen. Die Streitparteien sind der Evaluierungsgruppe für das Streitbeilegungsverfahren als stimmberechtigte Mitglieder bei zu ziehen.
- 4) Die Evaluierungsgruppe hat jedenfalls einen Abschlussbericht zu erstellen und für den Fall, dass die Streitbeilegung nicht möglich sein sollte, die Begründungen und Mehrheitsverhältnisse der konträren Standpunkte festzuhalten.
- 5) Vergeht die Sechsmonatsfrist, ohne dass der Streit einvernehmlich beigelegt werden konnte, so hat die Beschwerde führende Partei das Recht, eine Klage beim sachlich zuständigen Gericht in Wien I einzubringen.
- 6) Soweit hoheitliches Handeln der Austro Control Grundlage oder Gegenstand der Streitigkeiten ist, ist der Rechtsweg nicht zulässig.

## XX. GLOSSAR

Im Folgenden werden Begriffe und Abkürzungen, die in diesem Vertrag verwendet werden angeführt und erklärt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass es sich dabei nicht um luftfahrtrechtliche Definitionen handelt.

<b>Begriff</b>	<b>Bedeutung / Definition</b>	<b>Bemerkung</b>
<b>Aeronautical Information Publication</b>	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
<b>Arrival Transition</b>	Ein mittels <i>Waypoints</i> definiertes Flugstreckensegment, das ein Flugzeug auf das Instrumentenlandesystem leitet, wobei die Berechenbarkeit der Restflugstrecke dem Piloten einen <i>continuous descent</i> ermöglicht.	Navigationverantwortung liegt beim Pilot.
<b>Austro Control</b>	Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH  ACG ist für Flugsicherung und Flugsicherheit im österreichischen Luftraum zuständig.	Abkürzung: ACG
<b>Centerline</b>	Rechnerischer Idealflugweg zur Definition eines Korridors ("Mittellinie")	siehe auch Definition Korridor
<b>Continuous Descent</b>	Kontinuierlicher Sinkflug.  Ein Anflugverfahren, das nicht durch Horizontalflugsegmente unterbrochen ist.	Ist als lärmminderndes Anflugverfahren anerkannt.
<b>Cross Wind</b>	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 Landebahnzustand und Flugzeugtype liegt die maximal zulässige Seitenwindkomponente für Starts und Landungen zwischen ca. 30 kt (56 km/h) und 5 kt (9 km/h).
<b>Curved Approach</b>	Gekurvter <i>Endanflug</i>  Instrumenten-Anflugverfahren für laterale und vertikale Flugsteuerung, das nicht entlang einer durchgehenden Geraden, sondern (auch) mit Kurvensegmenten definiert ist.	Derzeit in der technischen Erprobungsphase.  Zu diesem Verfahren fehlen noch ein vollständiges internationales Regelwerk und staatliche Zulassungen.
<b>Dauerschallpegel</b>	Der äquivalente Dauerschallpegel ist ein Maß zur Beurteilung von Geräuschmissionen.	Abkürzung: Leq

<b>Dezibel</b>	Dimensionslose Maßeinheit für Dämpfung, Verstärkung oder den mit einer Bezugsgröße verglichenen Absolutwert einer Schallstärke.	Abkürzung: dB Ausgedrückt im dekadischen Logarithmus, weil das Lautstärkeempfinden dem logarithmischen Verlauf des physikalischen Vorgangs bei Schallemissionen entspricht.
<b>Endanflug</b>	Ist jener Abschnitt eines Anfluges, in welchem 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
<b>Fanomos</b>	Flight Track and Noise Monitoring System Flugspuraufzeichnungsanlage	Finanziert und betrieben von FWAG
<b>Feet</b>	In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Höhe. 1 Fuß = 0,30 Meter      1000 ft = 304 m	Abkürzung: ft
<b>Fly-by-Waypoint</b>	Waypoint, der die gerade Flugstrecke davor und die gerade Flugstrecke danach mit einem Kurvensegment innen liegend verbindet.	Kein Überflug des Punktes selbst.
<b>Fly-over-Waypoint</b>	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 Steuerung des möglichen Flugweges.
<b>FWAG</b>	Flughafen Wien Aktiengesellschaft	
<b>Instrumenten-Anflug</b>	Anflug unter Verwendung der Signale des <i>ILS</i>	Navigationsverantwortung liegt beim Pilot
<b>Instrumenten-Landesystem</b>	Eine bodenseitige Funknavigationsanlage für exaktes Navigieren im <i>Endanflug</i> zur Landebahn. Besteht aus dem Landekursender (definiert die verlängerte Pistenmittellinie), dem Gleitwegsender (definiert konstanten Anflugwinkel zum Aufsetzpunkt) und einem Entfernungsangabe-System.	Abkürzung: ILS International strikt genormt, wobei speziell die Steilheit des Gleitweges limitiert ist. Landekursender wird im Teilvertrag auch mit „Leitstrahl“ umschrieben
<b>Interception</b>	Jener Flugkurs, welcher eingenommen wird bevor das Luftfahrzeug auf die Anflugmittellinie einschwenkt.	Wird entweder durch Radarlotsen zugewiesen oder von festgelegten Anflugverfahren vorgeschrieben.



<b>Knoten</b>	In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Geschwindigkeit. 1 Knoten = 1 NM pro Stunde 1 Knoten = 1,852 km/h	Abkürzung: kt
<b>Korb 1</b>	Forderungskatalog für kurzfristige Maßnahmen	
<b>Korb 2</b>	Forderungskatalog für mittel- und langfristige Maßnahmen	
<b>Korridor</b>	Der gesamte Bereich links und rechts des rechnerischen Idealflugweges, innerhalb dessen eine hohe Prozent-Anzahl der aktuellen Flugwege zu liegen kommen soll. Bei <i>SIDs</i> 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
<b>Low Drag - Low Power</b>	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 <i>Endanflug</i> bis 300m 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.
<b>Nautische Meile</b>	In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Entfernungen. 1 NM = 1,852 km	Abkürzung: NM
<b>OZB</b>	Oberste Zivilluftfahrtbehörde	Eingerichtet im Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
<b>OS-Gruppe</b>	Austrian Airlines Gruppe	Austrian Airlines, Tyrolean Airways und Lauda Air
<b>Paulasystem</b>	Geografisches Informationssystem über Bevölkerungsdichte	Wird mit Lärmkarten verschnitten, um Auswirkungen bestimmter Maßnahmen bevölkerungsmäßig zu qualifizieren und quantifizieren zu können.
<b>Rolling Take Off</b>	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.

<b>Schubumkehr</b>	<p>Das Umlenken des Abgasstrahls zum Bremsen des Flugzeuges unmittelbar nach dem Aufsetzen.</p> <p>Gemäß zwingend einzuhaltender Flugbetriebsvorschriften ist das Umlenken des Abgasstrahls bei jeder Landung durchzuführen.</p>	<p>Die Bremswirkung des Umkehrschubs ist unabhängig vom Pistenzustand (und deshalb unverzichtbar).</p> <p>Die Stärke der Triebwerksleistung beim Umkehrschub wird je nach Landebahn-Bedingung vom Pilot gewählt.</p>
<b>Short Approach</b>	<p>Ein Anflug, der nur einen kurzen <i>Endanflug</i>-Teil aufweist.</p> <p>Im Mediationsverfahren werden damit jene Anflüge gemeint, die zwischen 3 und 6 NM auf das Instrumentenlandesystem einschwenken.</p>	<p>Navigationsverantwortung bis zum Beginn des Endanflugs liegt bei ACG.</p>
<b>Sichtanflug</b>	<p>Navigation erfolgt nach Sicht, also aufgrund des Erkennens von Landschaftsmerkmalen.</p>	<p>Navigationsverantwortung liegt beim Pilot.</p> <p>Kann nur freiwillig vom Piloten durchgeführt werden (eine „Anordnung“ durch die Flugsicherung ist nicht zulässig, muss von dieser aber freigegeben werden).</p>
<b>Standing Take Off</b>	<p>Startvorgang aus ruhender Position</p> <p>Nach dem Einrollen in die Startbahn wird nochmals gestoppt und erst dann der Start begonnen.</p>	<p>Verfahren für minimalste Startrollstrecke (weil Triebwerke zuerst auf hohe Leistung gebracht werden, bevor die Bremsen gelöst werden); verursacht zusätzlichen Bodenschall.</p>
<b>Standard Instrument Departure (SID)</b>	<p>Standardisierte Abflugstrecke für Instrumentenflüge</p> <p>Der laterale Flugweg wird festgelegt. Mindesthöhenangaben sichern das Überfliegen von Hindernissen. Mitunter Publikation von Mindeststeiggradienten aus Lärmschutzgründen.</p>	<p>Abkürzung: SID</p> <p>Definition des Flugweges erfolgt mittels Funknavigationshilfen oder mittels <i>Waypoints</i>.</p>
<b>Sydney-Modell</b>	<p>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 65dB verursachen.</p>	<p>Wird neben dem Leq als Instrument verwendet, um Lärmbetroffenheit und Lärmbelastung darstellen zu können.</p>
<b>Turbo-Prop</b>	<p>Flugzeug, dessen Schubkraft nach vorne mittels Propellern erzielt wird.</p>	<p>z.B. Dash 8</p>

<b>Verantwortlicher Pilot</b>	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
<b>Waypoint</b>	Geografischer Punkt, versehen mit einem unverwechselbaren Namen, der aus einer 5-stelligen Nummern-Buchstabenkombination besteht, 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
<b>Windstille Tage</b>	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.

## XXI. DEFINITION

Wenn in diesem Vertrag von „Parteien“ die Rede ist, sind damit ausschließlich jene Parteien gemeint, die den gegenständlichen Vertrag unterfertigt haben.

## XXII. BEILAGENVERZEICHNIS

Blg./ 1 Transition-arrivals Piste 11  
 Blg./ 2 Sichtanflugstrecke Piste 11  
 Blg./ 3 transition-arrivals Piste 16  
 Blg./ 4 Sichtanflugstrecke Piste 16  
 Blg./ 5 Sichtanflugstrecke Piste 29  
 Blg./ 6 Sichtanflugstrecke Piste 29  
 Blg./ 7 transition-arrivals Piste 29  
 Blg./ 8 Sichtanflugstrecke Piste 34  
 Blg./ 9 Sichtanflugstrecke Piste 34  
 Blg./10 transition-arrivals Piste 34  
 Blg./11 SID`s neu Piste 11 einschließlich Korridore  
 Blg./12 voraussichtliche Belegung SID`s Piste 11  
 Blg./13 SID`s neu Piste 16 einschließlich Korridore  
 Blg./14 voraussichtliche Belegung SID` Piste 16  
 Blg./15 SID`s neu Piste 29 einschließlich Korridore  
 Blg./16 voraussichtliche Belegung SID`s Piste 29  
 Blg./17 SID`s neu Piste 34 einschließlich Korridore  
 Blg./18 voraussichtliche Belegung SID`s Piste 34  
 Blg./19 Korridore Kurvenflug bei Starts  
 Blg./20 Pistenkonfiguration Flughafen Wien