

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 Zillesen folgenden Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ abgeschlossen:

Marktgem. Enzersdorf/ Fischa Margarethner Straße 19 2431 Enzersdorf /Fischa	Umweltanwaltschaft NÖ Wiener Straße 54 3109 St. Pölten	Schwadorf gegen 3. Piste Karl Benkhoferstraße 22 2432 Schwadorf
Gem. Zwölfaxing Schwechater Straße 46 2320 Zwölfaxing	Umweltanwaltschaft Wien Muthgasse 62 1190 Wien	Siedlerverein Eßling Marburggasse 50 1220 Wien
Gem. Kleinneusiedl Fischamender Straße 2 2431 Kleinneusiedl	Österreich Plattform Fluglärm Bahngasse 1 2721 Bad Fischau-Brunn	Siedlerverein Lobau Waldviertlerweg 55 1220 Wien
Gem. Rauchenwarth Kirchenplatz 1 2320 Rauchenwarth	Plattform gegen die 3. Piste Fischamender Str. 18 2431 Enzersdorf/Fischa	BI Pro Margarethen Brunnengasse 18 2433 Margarethen/Moos
Marktgem. Schwadorf Hauptplatz 5 2432 Schwadorf	Bürgerlärm gegen Fluglärm Schwechater Straße 90 2320 Zwölfaxing	Überparteiliche BI gegen Fluglärm in Wien u. Umgebung Robert Hamerling-G. 5/18 1150 Wien
Stadtgem. Fischamend Gregerstraße 1 2401 Fischamend	BI AL Schwechat Altkettenhofer Straße 1/5/1 2320 Schwechat	Land Wien Rathaus 1080 Wien
Stadtgem. Groß Enzersdorf Rathausstraße 5 2301 Großenzersdorf	BI Enzersdorf / Margarethen Fischamender Straße 18 2431 Enzersdorf an der Fischa	Land Niederösterreich Landhausplatz 1 3109 St.Pölten
Stadtgem. Schwechat Rathausplatz 9 2320 Schwechat	BI Fischamend Wüstergasse 11 2401 Fischamend	Austro Control Schnirchgasse 11 1030 Wien
Stadt Wien Rathaus 1082 Wien		Austrian Airlines Postfach 1 1300 Wien-Flughafen

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	Bezirksvorstellung Favoriten Keplerplatz 5 1100 Wien
Grüne NÖ Landhausplatz 1 3100 St. Pölten	Arbeiterkammer Österreich Prinz-Eugen Straße 20-22 1040 Wien	Bezirksvorstellung Simmering Enkplatz 2 1130 Wien
ÖVP NÖ Landhausplatz 1 3100 St. Pölten	Landes-Landwirtschafts- kammer Niederösterreich Wiener Straße 64 3100 St. Pölten	Bezirksvorstellung Hietzing Hietzinger Kai 1-3 1130 Wien
SPÖ NÖ Landhausplatz 1 3100 St. Pölten	Wirtschaftskammer Österreich Wiedner Hauptstraße 63 1040 Wien	Bezirksvorstellung Penzing Hietzinger Kai 1-3 1130 Wien
FPÖ Wien Rathaus 1082 Wien	Airport Jet-Set Service Objekt 102, B 208 Postfach 25 1300 Wien	Bezirksvorstellung Fünfhaus Gasgasse 8-10 1150 Wien
Grüne Wien Rathaus 1082 Wien	Nationalpark Donau Auen GmbH Fadenbachstraße 17 2304 Orth/Donau	Bezirksvorstellung Donaustadt Schrödingerplatz 1 1220 Wien
LIF Wien Rathaus 1082 Wien		
ÖVP Wien Rathaus 1082 Wien	NÖ Werbung Fischhof 3 1010 Wien	

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 Ausbauvorhaben 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 Ausbauvorhaben 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. Auf deren Interesse wird im fortgesetzten Mediationsverfahren 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 eines Abschluss eines Mediations-Endvertrags den Abschluss einer solchen 15 A-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, 50, 54, 57, 60, 65.

- 4) Das Sydney-Modell wird wie folgt angewandt:

- a) Durchrechnungszeitraum: 6 verkehrsreichsten 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 1-4 beschriebenen Verfahren im Monitoringverfahren anzuwenden.

IV. PISTENKONFIGURATION AM FLUGHAFEN WIEN

Anm.: Hier wird die Karte Pkt. IX. aus den Klausurunterlagen abgebildet.

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 und 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° .
- 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).
- 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 und 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 (Intersection 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).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 27,5% aller Landungen auf Piste 16 stattfinden.
- c) Die Piste 16 wird für Landungen zw. 21:00-7:00 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 14.800 Landungen (davon 4.179 in der Nacht) statt, das sind 15,9% aller Landungen (65,5% aller Landungen in der Nacht).
- 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). 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 (Blge./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 und 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, 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).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 2,5% 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.1 lit.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 und 7:00 werden Starts nur auf der SID Sollenau freigegeben, ausgenommen davon sind die SIDs Medix, Lugin und Stockerau. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge.

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).
- 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.
- 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 und 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 und 7:00 werden Starts nur auf der SID Sollenau freigegeben, ausgenommen davon sind die SIDs Medix, Lugin und Stockerau. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge.

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).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 62% 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.

- 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 und 7:00 werden Starts nur auf der SID Sollenau freigegeben. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge.

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).
- b) Als Zielwert wird festgelegt, dass ab 2004 rund 13,5% 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 und 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 und 7:00 werden Starts nur auf der SID Sollenau freigegeben. Ausgenommen davon sind lediglich Ambulanzflüge.

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-linie 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./19, Blg./20, Blg./21,u. Blg./22, die ebenso wie die beigefügten Erläuterungen Blg./23 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 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 – 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 Mindestüberflughöhe 10.000ft über dem Meeresspiegel betragen muss.

3) Ausnahmen:

- a) Die Regelungen in Pkt. 1 u. 2 gelten am Tag (06:00 – 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 für das Jahr 2004 kommen ausschließlich den Gemeinden Kleinneusiedl, Enzersdorf/Fischa und Groß-Enzersdorf (zweckgewidmet für die KG Mühlleiten) zu. Die Vergabebedingungen werden im Nachbarschaftsbeirat festgelegt.

ANMERKUNG: Dieser Punkt wird im Nachbarschaftsbeirat am 26.5.2003 nochmals diskutiert und dem Mediationsforum ein Textvorschlag vorgelegt 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. **UNTERSUCHUNGEN**

- 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 vorbeifliegenden 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 Mitglieder.

- 5) Alle Parteien erklären sich bereit, so weit ihnen dies möglich ist, 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.

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.
- 3) 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 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 beizuziehen.
- 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.

Begriff	Bedeutung / Definition	Bemerkung
<u>Aeronatical Information Publication</u>	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 <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.	Navigationsverantwortung liegt beim Pilot.
Austro Control	Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH ACG ist für Flugsicherung und Flugsicherheit im österreichischen Luftraum zuständig.	Abkürzung: ACG
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 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).
Curved Approach	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.
Dauerschallpegel	Der äquivalente Dauerschallpegel ist ein Maß zur Beurteilung von Geräuschmissionen.	Abkürzung: Leq

Dezibel	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.
Endanflug	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
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 Steuerung des möglichen Flugweges.
FWAG	Flughafen Wien Aktiengesellschaft	
Instrumenten-Anflug	Anflug unter Verwendung der Signale des <i>ILS</i>	Navigationsverantwortung liegt beim Pilot
Instrumenten-Landesystem	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
<u>Intercept</u>	Jener Flugkurs, welcher 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

Korb 1	Forderungskatalog für kurzfristige Maßnahmen	
Korb 2	Forderungskatalog für mittel- und langfristige Maßnahmen	
Korridor	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
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 <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.
Nautische Meile	In der Luftfahrt verwendete Maßeinheit für Entfernungen. 1 NM = 1,852 km	Abkürzung: NM
<u>OZB</u>	Oberste Zivilluftfahrtbehörde	Eingerichtet im Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
OS-Gruppe	Austrian Airlines Gruppe	Austrian Airlines, Tyrolean Airways und Lauda Air
Paulasystem	Geografisches Informationssystem über Bevölkerungsdichte	Wird mit Lärmkarten verschnitten, um Auswirkungen bestimmter Maßnahmen bevölkerungsmäßig zu qualifizieren und quantifizieren zu können.
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 <i>Endanflug</i> -Teil aufweist. Im Mediationsverfahren werden damit jene Anflüge gemeint, die zwischen 3 und 6 NM auf das Instrumentenlande-system 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 <i>Waypoints</i> .
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 65dB verursachen.	Wird neben dem Leq als Instrument verwendet, um Lärmbetroffenheit und Lärmbelastung darstellen zu können.
Turbo-Prop	Flugzeug, dessen Schubkraft nach vorne mittels Propellern erzielt wird.	z.B. Dash 8
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 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
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.

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
 Blg./12 voraussichtliche Belegung SID`s Piste 11
 Blg./13 SID`s neu Piste 16
 Blg./14 voraussichtliche Belegung SID` Piste 16
 Blg./15 SID`s neu Piste 29
 Blg./16 voraussichtliche Belegung SID`s Piste 29
 Blg./17 SID`s neu Piste 34
 Blg./18 voraussichtliche Belegung SID`s Piste 34
 Blg./19 Breite der Korridore Starts Piste 11
 Blg./20 Breite der Korridore Starts Piste 16
 Blg./21 Breite der Korridore Starts Piste 29
 Blg./22 Breite der Korridore Starts Piste 34
 Blg./23 Korridore Kurvenflug bei Starts

Marktgem. Enzersdorf /Fischa	Österreich Plattform Fluglärm	Überparteiliche BI gegen Fluglärm in Wien u. Umgebung
Gem. Zwölfaxing	Plattform gegen die 3. Piste	Land Wien
Gem. Kleinneusiedl	Bürgerlärm gegen Fluglärm	Land Niederösterreich
Gem. Rauchenwarth	BI AL Schwechat	Austro Control
Marktgem. Schwadorf	BI Enzersdorf/ Margarethen	Austrian Airlines
Stadtgem. Fischamend	BI Fischamend	Flughafen Wien AG
Stadtgem. Groß Enzersdorf	Schwadorf gegen 3. Piste	FPÖ NÖ
Stadtgem. Schwechat	Siedlerverein Ebling	Grüne NÖ
Umweltstadtrat Wien	Siedlerverein Lobau	ÖVP NÖ
Umweltanwaltschaft NÖ	BI Pro Margarethen	SPÖ NÖ
Umweltanwaltschaft Wien		FPÖ Wien

..... Grüne Wien	 Landwirtschaftskammer Österreich	 Bezirksvorstellung Simmering
..... LIF Wien	 Wirtschaftskammer Österreich	 Bezirksvorstellung Hietzing
..... ÖVP Wien	 Airport Jet-Set Service	 Bezirksvorstellung Penzing
..... SPÖ Wien	 Nationalpark Donau Auen GmbH	 Bezirksvorstellung Rudolfsheim-Fünfhaus
..... Zentralverband der Kleingärtner Österr.	 NÖ Werbung	 Bezirksvorstellung Donaustadt
..... Arbeiterkammer Österreich	 Tourismusverband Wien	 Bezirksvorstellung Donaustadt
..... StandortmitarbeiterInnen- vertreter	 Bezirksvorstellung Favoriten	

