



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Telefon (0222) 711 62-8000  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 Telex 613221155 bmowv  
 Internet minister@bmv.ada.at  
 X400 C=AT;A=ADA;P=BMV;S=MINISTER  
 DVR 0090204

Pr.Zl. 17.115/3-4-95

**XIX. GP-NR**  
 1858 /AB

1995 -11- 17

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**  
 betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Edler und Genossen vom 20. September 1995,  
 Nr. 1895/J-NR/95, "Flugverkehr/Fluglärm in Wien-Donaustadt"

200

1895 10

Einleitend muß zur gegenständlichen Anfrage festgestellt werden, daß das steigende Flugverkehrsaufkommen auf den österreichischen Flughäfen auch ein Ergebnis der wirtschaftlichen Situation Österreichs ist. Den Auswirkungen auf die Umwelt muß besonderes Augenmerk geschenkt werden. Darüberhinaus muß es oberstes Gebot verkehrsflußsteuernder Maßnahmen sein, die flugbetriebliche Abwicklung aller Flüge vor allem sicher zu gestalten.

Zu Frage 1:

"Wie hoch war die Zunahme der Flugbewegungen über Wien-Donaustadt 1994 und 1995"

Wien-Donaustadt (der östliche Teil) liegt im Anflugbereich zur Piste 16. 1994 wurden insgesamt 71.368 Landungen am Flughafen Wien-Schwechat gezählt, davon erfolgten 23.863 Landungen auf Piste 16 (das sind 33 %).

1995 wurden im Zeitraum Jänner bis Juli 45.164 Landungen gezählt, davon 13.092 auf Piste 16 (das sind 29 %).

Die Steigerung auf Piste 16 betrug von 1993 auf 1994 4 %, im Vergleichszeitraum Jänner bis Juli 1994 auf 1995 3,5 %.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

"Welche Relationen sah die Bewegungsaufteilung 1994 und 1995 für Starts/Landungen generell vor?"

"Bestand eine gleichmäßige Verteilung der Flugbewegungen auf den bestehenden Pisten?"

"Wenn nein, warum nicht?"

Bedingt durch das immer größer werdende Verkehrsaufkommen müssen auch im Interesse des

- 2 -

weiteren Umfeldes des Flughafens Wien verkehrsbeschleunigende Aspekte stärker berücksichtigt werden. Nur mit einer Änderung der Bewegungsaufteilung im Jahre 1992 konnten längere Verzögerungen in der Luft und am Boden vermieden werden. Die damit verbundene Verringerung des Treibstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen bewirken eine weitere Reduzierung der Umweltbelastung in der Umgebung des Flughafens Wien.

Ohne die überarbeitete Bewegungsaufteilung im Jahre 1992 hätten besonders die verkehrsreichen Sommermonate nicht problemlos bewältigt werden können.

Für die Festlegung der Betriebspiste werden in erster Linie die herrschenden Windverhältnisse berücksichtigt. Ab- und Anflüge müssen aus Sicherheitsgründen immer gegen den Wind erfolgen. In zweiter Linie ist die Pistenkonfiguration sowie das maximale Abfluggewicht der Luftfahrzeuge für die Wahl der Abflughalle entscheidend. Der günstigste Ablauf für den Verkehrsfluß muß ebenso berücksichtigt werden, wie die Vermeidung von langen Wartezeiten am Boden und in der Luft. Aus diesen Gründen ist eine "gleichmäßige Verteilung der Flugbewegungen" nur bedingt möglich. Je nach vorherrschendem Wind werden sogenannte "Pistenpaare" verwendet, wobei soweit wie möglich auch auf die "Lärmverteilung" Rücksicht genommen wird.

Dabei gilt grundsätzlich die Regelung, daß zu Zeiten starken Flugverkehrs eine Piste für Anflüge und eine Piste für Abflüge verwendet wird:

	Start	Landung
O/SO Wind	16	11
Windstille	29	16 (Donaustadt) oder 34
W/NW Wind	29	34

Je nach Richtung, aus der die meisten Anflüge erfolgen, wird die hierfür günstigere Landepiste verwendet. Dadurch wird der Verkehr beschleunigt, die Schadstoffemissionen verringert und der Fluglärm "aufgeteilt".

- 3 -

Außerhalb der Zeiten starken Flugverkehrs sind vorzugsweise folgende Pisten zuzuweisen:

	0600 - 2100		2100 - 0600	
	Start	Landung	Start	Landung
O/SO Wind	16 11 (OKF, OKR)	16 11 (STO prop. driven, SNU)	11	16 11 (SNU)
Wind- stille	29 16 (OKR, KOX)	16	11 o. 29	29
W/NW Wind	29	29 34 (SNU)	29	

Für Anflüge gilt grundsätzlich folgende Regelung:

Anflüge aus Richtung Westen werden zum VOR STO (Stockerau), aus Richtung Süden und Südosten zum VOR SNU (Sollenau), aus Richtung Ungarn zum NDB BRK (Bruck) und aus Richtung Norden und Bratislava zum VOR WGM (Wagram) geführt.

Die Summe der Instrumentenlandungen auf den einzelnen Betriebspisten sind der Beilage 1 zu entnehmen.

#### Starts in Richtung Donaustadt

Starts in Richtung Donaustadt erfolgen von Piste 29 nur vereinzelt und nur mit "leisen" Luftfahrzeugen mit Propellertriebwerken entlang der Abflugstrecke WGM 4 C (bzw. MIKOV 1C). Von Piste 34 führt lediglich die Abflugstrecke WGM 4D (bzw. OKF 4D und MIKOV 1D) in Richtung Donaustadt (siehe Beilage 2). Die Piste 34 wird nur in Ausnahmefällen für Abflüge benutzt und zwar aus Sicherheitsgründen (längere Piste) bzw. bei Sperre der Piste 11/29 (Pistensanierungsarbeiten).

In diesen wenigen Fällen sind Abflüge in Richtung Donaustadt entweder aus Sicherheitsgründen (längere Piste 34), wegen Pistensperre 11/29 oder zur Verkehrsbeschleunigung ("langsamere" aber sehr leise Luftfahrzeuge mit Propellertriebwerken) unbedingt notwendig.

- 4 -

Zu Frage 5:

"Wird beim Bewegungsaufteilungskonzept bzw. bei Abweichungen auch auf die Lärmschutzinteressen der Bevölkerung in den Wiener Stadterweiterungsgebieten Rücksicht genommen?"

Das Bewegungsaufteilungskonzept wurde so ausgelegt, daß ein sicherer und flüssiger Verkehrsablauf unter weitestgehender Berücksichtigung des Lärmschutzinteresses der Bevölkerung gewährleistet ist. Dabei ist dem ständig steigenden Flugverkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, was wiederum nur durch die möglichst unabhängige Benutzung der beiden verfügbaren Start- und Landebahnen des Pistensystems erreicht werden kann. Dazu ist anzumerken, daß das Konzept während der Stoßzeiten bei südlichen Winden eine Entlastung von Wien-Donaustadt vorsieht (Landungen Richtung 11; Starts Richtung 16). In diesem Zusammenhang ist die Notwendigkeit zu unterstreichen, den bestehenden Flugverkehr bei der Planung von Stadterweiterungsgebieten und der Widmung von Bauland entsprechend in Betracht zu ziehen, um nicht vorhersehbar ein zukünftiges Beschwerde- und Belastungspotential zu schaffen.

Zu Frage 6:

"Wieviele Abweichungen wurden 1994 und 1995 durch das FANOMOS-System bei Starts und Landungen registriert?"

Im Jahr 1994 wurden im Rahmen von Starts insgesamt 192 Abweichungen festgestellt, was bezogen auf die Starts im Linien- und Charterverkehr einem Anteil von nur 0,3 % entspricht. Eine detaillierte Aufstellung kann aus der Beilage I entnommen werden. Für das Jahr 1995 liegt die Anzahl der Abweichungen bei Abflügen bei 117 (kumuliert von Jänner bis September), wobei keine detaillierten Auswertungen über die Ursachen vorliegen. Dies entspricht einem Anteil an den gesamten Starts im Linien- und Charterverkehr von 0,2 %, womit eine Verbesserung in der Einhaltung der Abflugstrecken festgestellt werden kann. Bezüglich der Landeanflüge konnten bisher keine Abweichungen registriert werden.

Zu Frage 7:

"Welcher Anteil entfällt dabei auf Wien-Donaustadt?"

Über dem Gebiet Wien-Donaustadt wurden weder im Landeanflug noch im Zuge der seltenen Starts Abweichungen festgestellt.

- 5 -

Zu den Fragen 8 und 9:

"Aus welchen Gründen erfolgten die Abweichungen?"

"Abgesehen von den Abweichungen, die auf Anweisung der Flugsicherung erfolgten, was waren die Gründe für die restlichen Abweichungen?"

Zu diesen beiden Punkten wird auf die Beilage 1 verwiesen, die eine detaillierte Aufstellung der Begründungen enthält. Dazu wird nochmals festgestellt, daß über Wien-Donaustadt keine Abweichungen erfolgten. Bezüglich der von Piloten verursachten Nichteinhaltung der Abflugstrecken ist aufgrund der ständigen Zusammenarbeit, sowie der Herausgabe eines Informationsblattes für Piloten, das auf die am Flughafen Wien vorgeschriebenen lärmindernden Flugverfahren hinweist (siehe Beilage 2), eine Verbesserung festzustellen.

Zu Frage 10:

"Welche Maßnahmen gibt es für Abweichungen, die durch Systemfehler erfolgt sind?"

Als Systemfehler wird eine im Bordcomputer des Flugzeuges falsch eingespeicherte Abflugstrecke verstanden. In diesen Fällen wurde mit der betreffenden Fluggesellschaft Kontakt aufgenommen, die umgehend eine Richtigstellung veranlaßt hat. In diesem Zusammenhang kann auf eine positive Zusammenarbeit mit den Airlines verwiesen werden.

Zu Frage 11:

"Waren 1995 Pisten gesperrt, sodaß es zu einer Verzerrung der Bewegungsaufteilung kommen konnte?"

Im Jahr 1995 war die Piste 16/34 vom 18. bis 28. April aufgrund der erforderlichen Wartungsarbeiten gesperrt. Vom 15.5. bis 23.6.1995 wurde ein neuer Landekurssender für die Pistenrichtung 11 installiert, sodaß in dieser Zeit diese Landerichtung nicht bzw. nur sehr eingeschränkt zur Verfügung stand. Ab dem 22.9. konnte die Piste 11/29 aufgrund von Rollwegsanierungsarbeiten für Starts (Pistenrichtung 29) und Landungen (Pistenrichtung 11) ebenfalls nur sehr eingeschränkt benutzt werden. In der Zeit vom 2.10. bis 20.10.1995 war die Piste 11/29 komplett wegen der jährlichen Sanierungsarbeiten gesperrt.

Zu Frage 12:

"Gibt es Anhaltspunkte, daß die vorgeschriebene Mindesthöhe für Anflüge 1994/1995 unterschritten wurde?"

Instrumentenflüge werden in den verlaublichen An- und Abflugsektoren mittels RADAR geführt

- 6 -

und unterliegen somit einer ständigen Kontrolle, Abweichungen davon werden nur in Einzelfällen genehmigt (z.B. Gewitterlagen, flugbetriebliche oder technische Probleme). Nach der Radarkursführung zum Endanflug fliegt das Luftfahrzeug nach den verlautbarten Instrumentenanflugverfahren in Eigennavigation zur Betriebspiste. Diese Anflüge erfolgen über dem östlichen Gebiet der Donaustadt ausnahmslos nach dem Instrumentenlandessystem, das Landungen auch während besonders schlechtem Wetter erlaubt.

Abweichungen davon erfolgen nur bei "guten" Wetterbedingungen (Visual Approach-Sichtanflug; davon wird die Donaustadt jedoch nicht betroffen, da das Einkurven in den Endanflug südlich der Donaustadt erfolgt).

Insbesondere ist es nicht erlaubt, Luftfahrzeuge unterhalb der vorgeschriebenen Mindestflughöhen fliegen zu lassen. Im Hinblick darauf wird jeder Flugverkehrsleiter besonders geschult. Verstöße dagegen sind auszuschließen. Dies gilt uneingeschränkt auch für Piloten, da jede Unterschreitung einer Mindestflughöhe, vor allem während des Endanfluges, eine Gefährdung der Passagiere, des Luftfahrzeuges und der Piloten bedeuten würde.

Bei einem Visual Approach, der ein Teil eines Instrumentenfluges ist, ist von der Flugsicherung die vorgeschriebene Staffelung zu anderen Luftfahrzeugen sicherzustellen. Der Pilot ist für seinen Flugweg und Sinkflug zur Piste und damit zur Abstandhaltung zu Hindernissen am Boden selbst verantwortlich.

Alle Beobachtungen hinsichtlich einer Unterschreitung von Mindestflughöhen müssen aus den angeführten Gründen als subjektiv eingestuft werden.

Zu Frage 13:

"Wenn ja, welche Sanktionen haben derartige Übertretungen?"

Sollte eine Mindestflughöhe unterschritten werden (dies ist nur in einer Notsituation denkbar) muß ein Bericht an die AUSTRO CONTROL erfolgen. Entsprechende Untersuchungen wären die Folge.

- 7 -

Zu Frage 14:

"Stimmt es, daß die Fluggesellschaften Prämien bei Treibstoffeinsparungen beim Anflug auszahlen?"

Dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ist nicht bekannt, daß Fluggesellschaften Prämien für Treibstoffeinsparungen beim Anflug an Piloten auszahlen.

Zu Frage 15:

"Wieviele Fluglärmmessungen wurden 1994 und 1995 im Bereich des 22. Wiener Gemeindebezirkes durchgeführt?"

Seit Oktober 1993 befindet sich eine fixe Lärmmeßstelle in Wien, 22, Schafflerhof, in Betrieb. Die Ergebnisse für 1994, sowie kumuliert von Jänner bis August 1995 können aus Beilage 3 entnommen werden. In Beilage 4 sind die monatlichen Ergebnisse für das Jahr 1995 zusammengefaßt.

Zu Frage 16:

"Welche Resultate waren hinsichtlich Erhöhung des vorherrschenden Grundlärmpegels durch den Fluglärm zu verzeichnen?"

Grundsätzlich ist festzustellen, daß sämtliche ermittelten Tages- und Nacht-Leq-Werte am Meßpunkt Wien-Donautadt unter den gemäß ÖNORM S 5021 zulässigen Immissionsgrenzwerten Kategorie 2 für Bauland, Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet, Schulen, liegen (Tages-Leq: 50 dB(A); Nacht-Leq: 40 dB(A)). Des weiteren ist aus einem Vergleich der vom Flugverkehr stammenden Leq's mit den von anderen Geräuschquellen verursachten Werten ersichtlich, daß der Flugverkehr nur marginal zu einer Erhöhung der vorhandenen Gräuschsituation beiträgt. Der mittlere maximale Überflugpegel beträgt 68 dB(A) und liegt damit durchaus im Bereich anderer Geräuschquellen (wie etwa vorbeifahrender PKWs).

Zu Frage 17

"Wie stehen Sie zu einem generellen Nachtflugverbot?"

Durch die geltende Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, die ein Verbot der sog. Chapter 2 Flugzeuge während der Nachtstunden enthält, scheint mir ein gelungener Ausgleich zwischen den Interessen der Anrainer auf Lärmschutz und den Anforderungen an den Flughafen

- 8 -

der Bundeshauptstadt auf 24 Stunden Betrieb gegeben zu sein. Auch auf jenen Großflughäfen, auf denen ein allgemeines Nachtflugverbot gilt, gibt es eine Reihe von Ausnahmen davon.

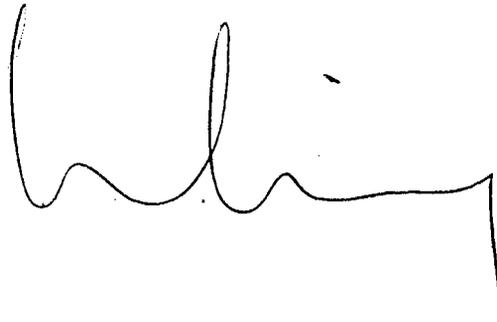
Zu Frage 18

"Sind im Rahmen der EU Maßnahmen zur lärmtechnischen Verbesserung im Flugverkehr geplant oder gerade in Ausarbeitung?"

Mir sind keine solchen spezifischen Maßnahmen - außer der Förderung von Forschungsvorhaben im triebwerkstechnischen Bereich - bekannt; durch die weltweite Vernetzung der Zivilluftfahrt wären solche auch in Europa alleine schwer realisierbar.

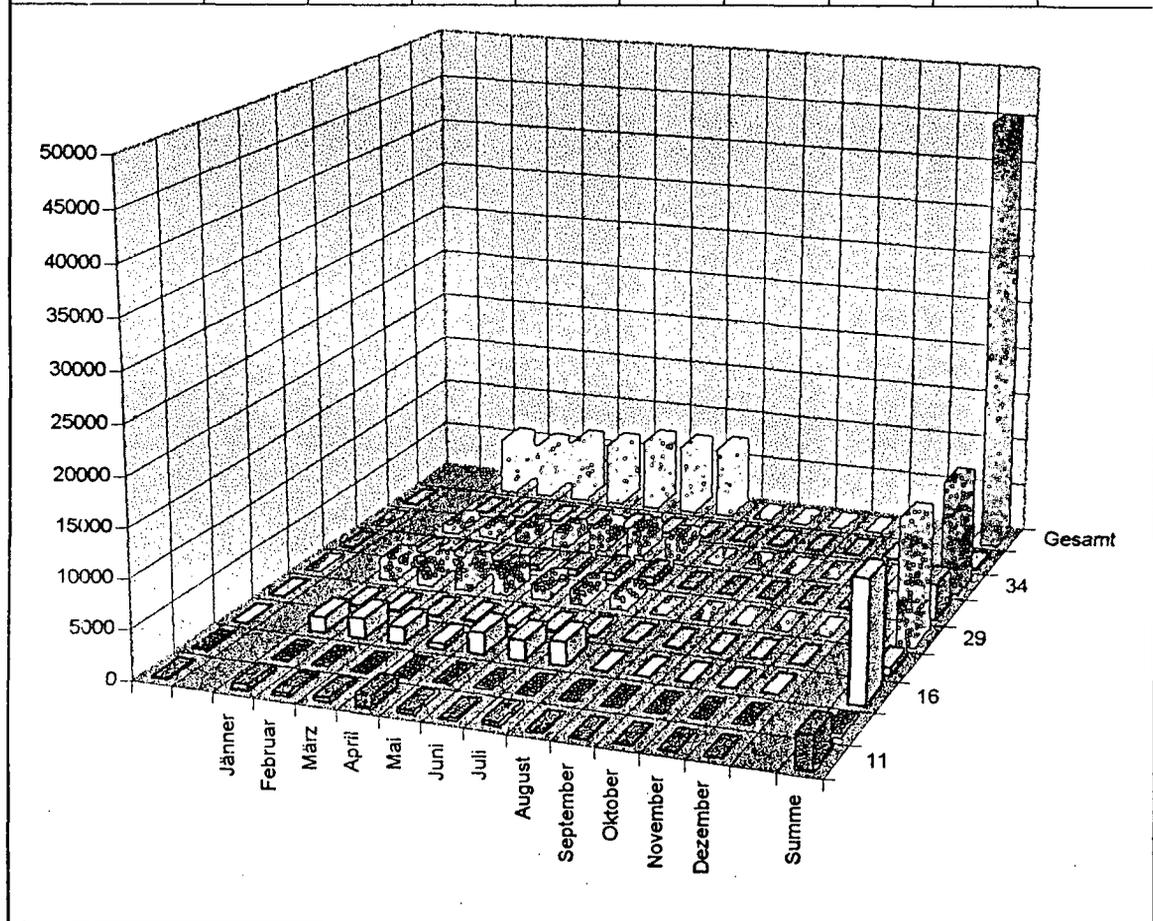
Wien, am 16. 11. 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke ending in a vertical line.

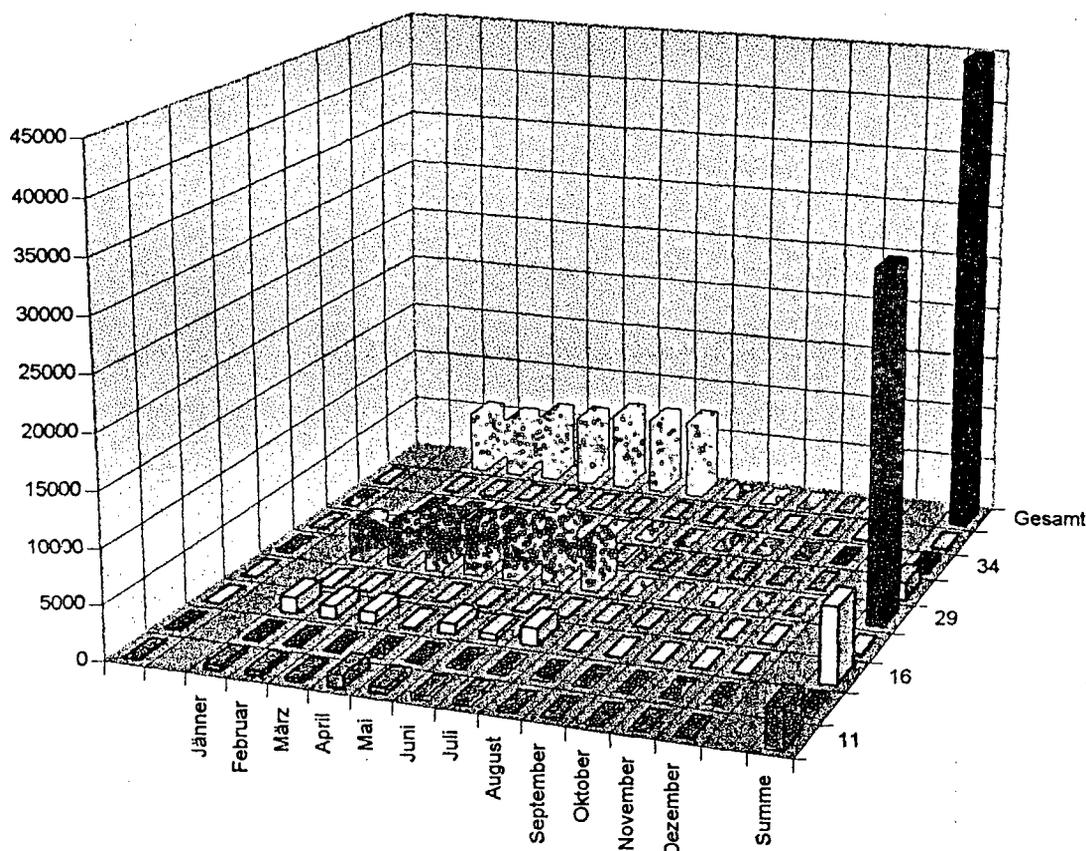
**BEILAGE 1**

IFR Landungen 1995									
Piste	11		16		29		34		Gesamt
	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	
<b>Jänner</b>	595	52	1599	133	2033	348	903	16	5679
<b>Februar</b>	270	19	2003	95	1917	371	768	2	5445
<b>März</b>	386	21	1611	88	2284	464	1435	7	6296
<b>April</b>	1206	117	546	46	2492	493	1446	11	6357
<b>Mai</b>	355	21	2175	162	1435	582	2400	9	7139
<b>Juni</b>	96	9	1978	131	1458	686	2655	12	7025
<b>Juli</b>	447	21	2366	159	1396	736	2075	23	7223
<b>August</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>September</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Oktober</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>November</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Dezember</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	3355	260	12278	814	13015	3680	11682	80	45164



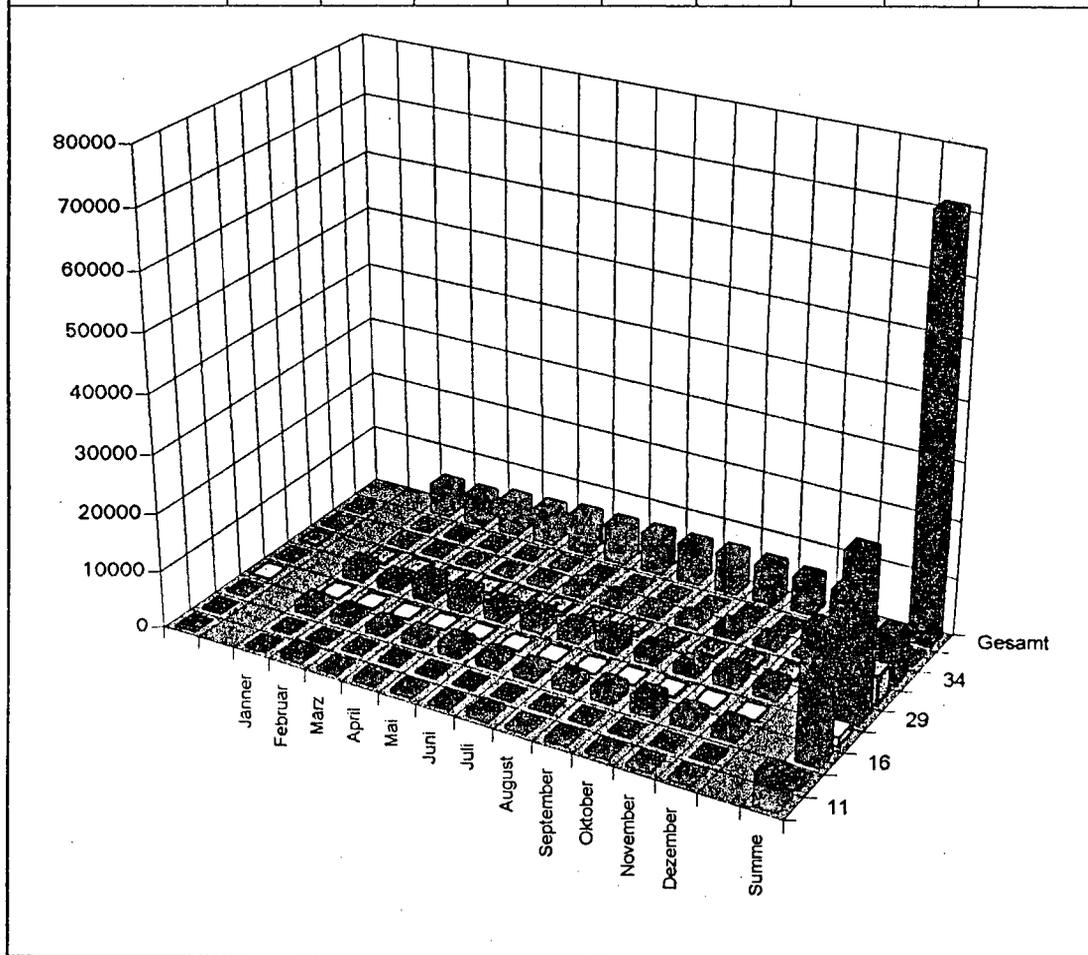
# IFR Starts 1995

Piste	11		16		29		34		Gesamt
	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	
<b>Jänner</b>	459	57	1476	9	3431	141	58	0	5631
<b>Februar</b>	404	34	1159	9	3668	132	10	1	5417
<b>März</b>	320	33	1057	4	4648	160	33	0	6255
<b>April</b>	1159	56	143	8	4768	190	22	0	6346
<b>Mai</b>	576	58	954	7	5165	313	30	0	7103
<b>Juni</b>	292	30	517	1	5787	312	44	7	6990
<b>Juli</b>	383	71	1568	38	4496	391	207	17	7171
<b>August</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>September</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Oktober</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>November</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Dezember</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	3593	339	6874	76	31963	1639	404	25	44913

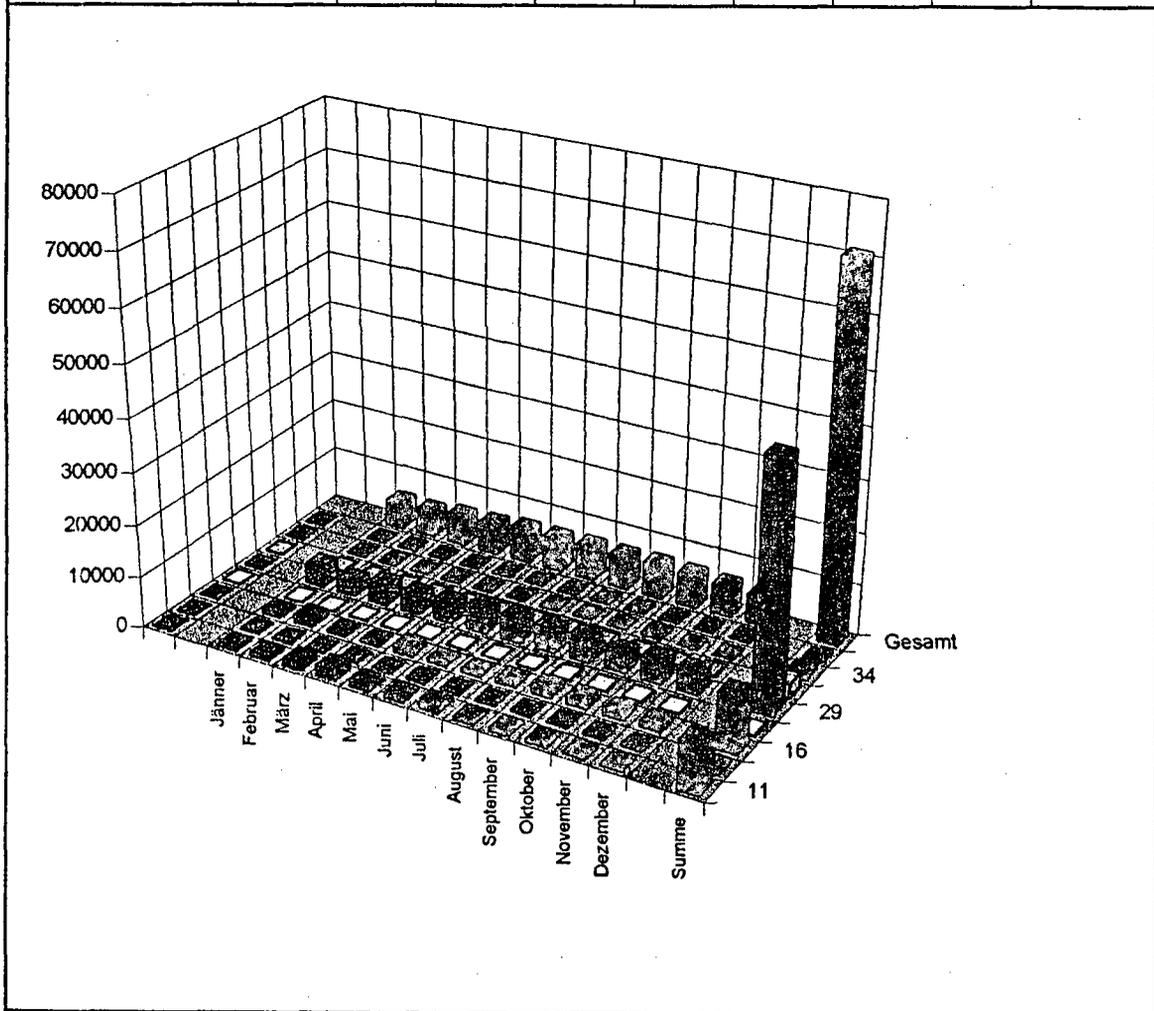


### IFR Landungen 1994

Piste	11		16		29		34		Gesamt
	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	
<b>Jänner</b>	160	6	1921	107	2244	276	334	3	5051
<b>Februar</b>	900	18	1741	116	1673	234	248	2	4932
<b>März</b>	228	16	1438	89	3530	351	22	0	5674
<b>April</b>	538	45	1604	125	3062	322	99	0	5795
<b>Mai</b>	507	22	2183	156	2467	434	625	8	6402
<b>Juni</b>	220	20	1550	117	2853	564	1071	3	6398
<b>Juli</b>	883	38	1429	72	2331	674	1037	3	6467
<b>August</b>	383	21	1696	65	2865	637	710	5	6382
<b>September</b>	533	40	2239	148	1995	498	1039	2	6494
<b>Oktober</b>	400	38	2742	183	1105	264	1468	73	6273
<b>November</b>	317	22	1959	150	2178	325	945	3	5899
<b>Dezember</b>	402	20	1863	170	2088	280	747	31	5601
<b>Summe</b>	5471	306	22365	1498	28391	4859	8345	133	71368



IFR Starts 1994									
Piste	11		16		29		34		Gesamt
	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	06-22.	22-06.	
<b>Jänner</b>	302	23	773	15	3804	110	10	3	5040
<b>Februar</b>	650	65	1553	10	2545	102	12	6	4943
<b>März</b>	1379	54	231	9	3797	151	21	3	5645
<b>April</b>	1903	81	190	1	3425	153	28	2	5783
<b>Mai</b>	966	67	1306	17	3771	215	18	3	6363
<b>Juni</b>	751	75	608	3	4601	313	20	2	6373
<b>Juli</b>	958	41	438	8	4533	425	0	3	6406
<b>August</b>	478	60	801	4	4565	366	63	3	6340
<b>September</b>	463	71	1189	10	4447	275	14	2	6471
<b>Oktober</b>	511	88	1423	12	3507	163	498	25	6227
<b>November</b>	401	53	996	14	4211	166	21	0	5862
<b>Dezember</b>	411	54	1087	14	3831	162	36	3	5598
<b>Summe</b>	9173	732	10595	117	47037	2601	741	55	71051



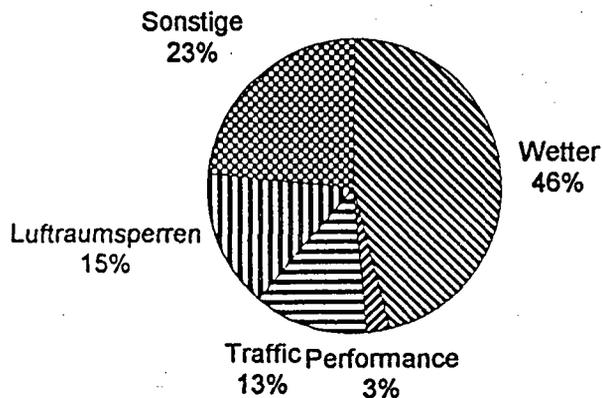
Beilage 1 zum Schreiben MU/CR/mö/236 c. 10.10.1995

**ABWEICHUNGEN IM JAHR 1994**

*Beil. 1*

Anzahl der festgestellten Abweichungen gesamt:	192
Nichtbearbeitet wurden aufgrund fehlender ATC-Info:	33
Abweichungen aufgrund ATC-Anweisung:	78

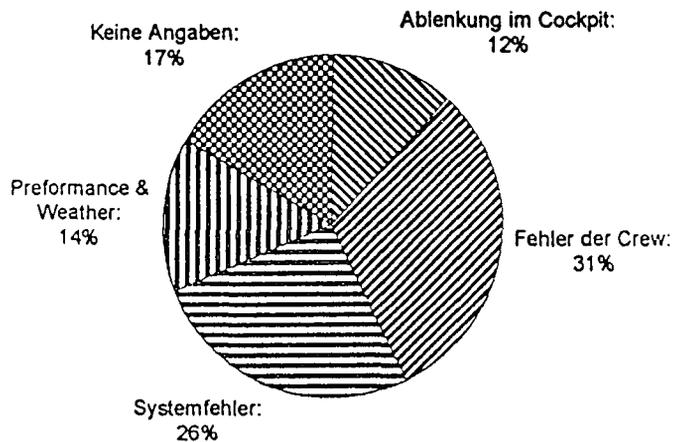
**Ursachen für die Nichteinhaltung der Abflugstrecken (SID) aufgrund von ATC-Anweisungen, 1994**



Abweichungen ohne ATC-Anweisung:	81
Angeschrieben wurden:	72
Geantwortet haben:	42

mit folgenden Stellungnahmen:

**Ursachen für die Nichteinhaltung der Abflugstrecken (SID), 1994**



# BELLAG 2

WIEN SCHWEGHAT  
ÖSTERREICH AUSTRIA

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID) WIEN-SCHWEGHAT RWY 29

SID CHART - ICAO

Please note that flight tracks are recorded at Wien airport and aircraft noise is monitored in all relevant populated areas around the airport. In the interest of your company and the neighbours of Wien airport please adhere to noise abatement procedure as strictly as possible.

FLUGLARMSTELLE  
A/C NOISE CHECK POINT

TRANSITION ALTITUDE  
5000 FT

BEARINGS, TRACKS AND  
RADIALS ARE MAGNETIC  
ALTITUDES AND ELEVATIONS  
ARE IN FT  
DISTANCES IN NM

VAR 2° E

FISCHAMEND  
110.40 FMD 41X  
ELEV 605  
N 48 06 20  
E 016 37 50

WAGRAM  
112.20 WGM 59X  
ELEV 544  
N 48 19 28  
E 016 29 31

STOCKERAU  
113.00 STD 77X  
ELEV 720  
N 48 25 04  
E 016 01 11

SOLLENAU  
115.50 SNU 102X  
ELEV 848  
N 47 52 31  
E 016 17 23

### PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE

Climb shall be performed as rapidly as possible to 3500 FT MSL MAX IAS 250 KT below FL 100

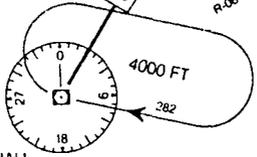
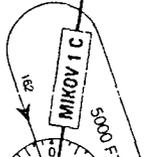
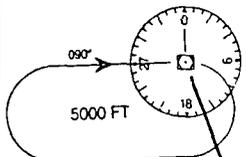
Due to noise problems in the departure area RWY 29 the following initial climb shall be executed:  
Climb with max. gradient, at 1100 FT AMSL left turn not later than D-4 FMD.

### COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

except for KOXAR, STO, OKR, MIKOV and WGM departure

The following special regulations (differing from DOC 7030 EUR/RAC-3) shall be observed in case of radio communication failure.

- i) squawk A 7600 and maintain 5000 FT MSL until distance 20 DME FMD,
- ii) then climb to FL 120 (or to the filed flight level if below FL 120),
- iii) maintain FL 120 for a period 3 minutes, then climb to the cruising level filed in the flight plan.

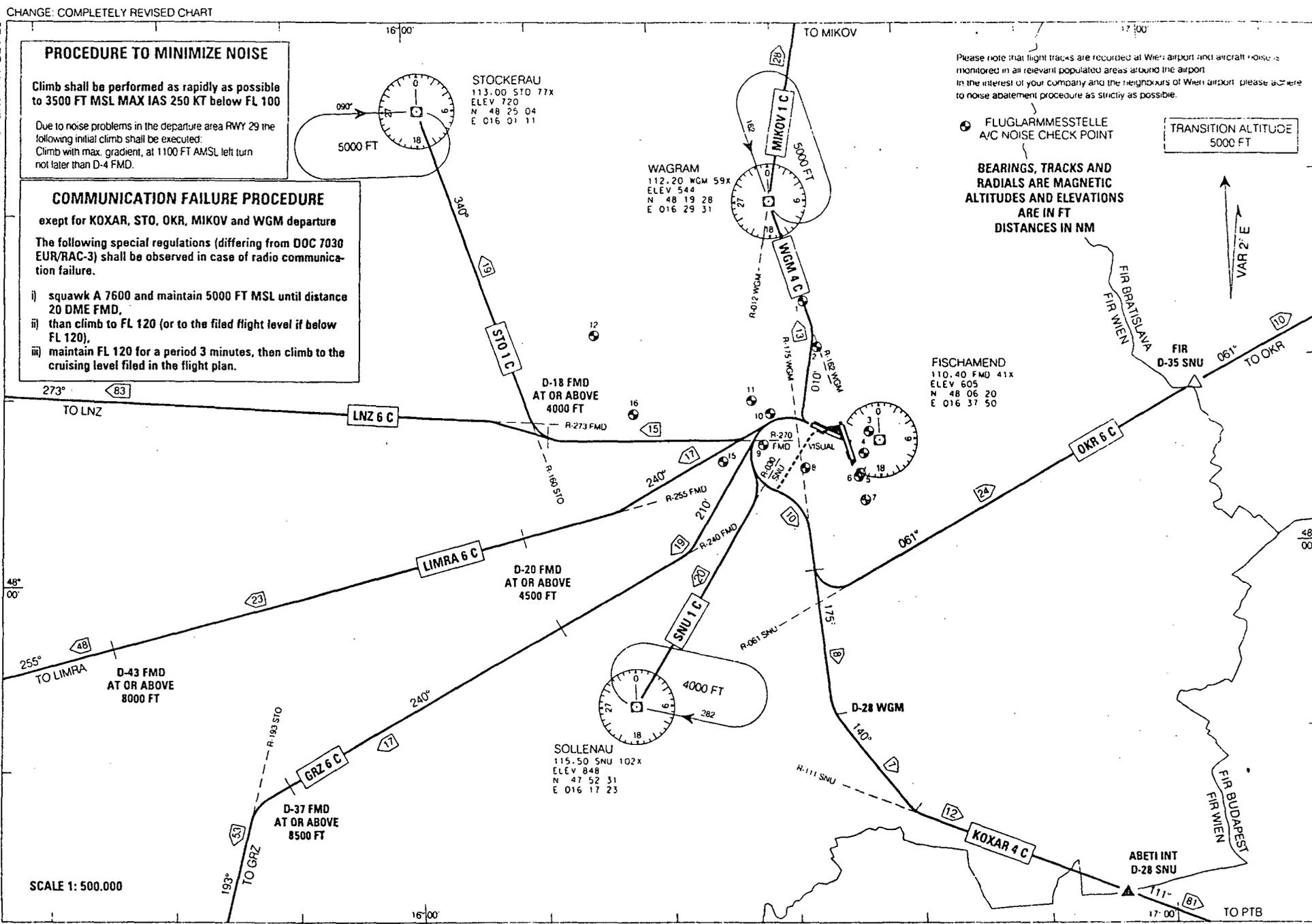


SCALE 1: 500.000

27 APR 1995/AIRAC AMD 17

Austro Control GmbH  
www.parlament.gv.at

MAP 2-6-3-2



Standard DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT  
SID'sWIEN  
RWY 29

Calculation of the SID's is based on all - engines operative minimum net climb gradient of 3.3% (205 FT/NM). MAX IAS during initial turn 205KT, bank angle at least 20° - thereafter MAX IAS 250KT up to FL100. Where a greater climb gradient for a specific SID (or part of SID) is necessary this is indicated in the description of the route.			
Designator	Route	Climb initially to	Remarks
<b>GRZ 6 C*</b> Graz six charlie departure.	Climb straight ahead, at <b>1.100 FT</b> LT heading 210°, intercept FMD R-240 and join A15 to GRZ.	5.000 FT	<i>For noise abatement cross 1.100 FT latest FMD 4 DME (Climb gradient better than 15%); if unable to comply with, use RWY 34.</i> Cross FMD 20 DME 4.500 FT or above. Cross FMD 37 DME 8.500 FT or above.
<b>LIMRA 6 C*</b> Limra six charlie departure.	Climb straight ahead, at <b>1.100 FT</b> LT heading 240°, intercept FMD R-255 and join G4 to LIMRA.	5.000 FT	<i>For noise abatement cross 1.100 FT latest FMD 4 DME (Climb gradient better than 15%); if unable to comply with, use RWY 34.</i> Cross FMD 20 DME 4.500 FT or above. Cross FMD 43 DME 8.000 FT or above.
<b>LNZ 6 C*</b> Linz six charlie departure.	Climb straight ahead, at <b>1.100 FT</b> LT heading 240°, intercept FMD R-270 until 18 DME, RT and join B6 to LNZ.	5.000 FT	<i>For noise abatement cross 1.100 FT latest FMD 4 DME (Climb gradient better than 15%); if unable to comply with, use RWY 34.</i> Cross FMD 18 DME 4.000 FT or above.
* Note : Only usable between 0600 - 2100 local time (noise abatement).			Altn.: SNU 1 C
<b>MIKOV 1 C</b> Mikov one charlie departure	Climb straight ahead, at FMD 3,7 DME RT heading 010° intercept WGM R-162 until intercept WGM R-012 to Mikov.	5.000 FT	Cross FMD 3,7 DME (RWY THR 11) 1.100 ft or above (Altn.: STO 1C). <i>For propeller driven aircraft only.</i>
<b>OKR 6 C</b> Bratislava six charlie departure.	Climb straight ahead, at <b>1.100 FT</b> LT intercept WGM R-175 and join G37 to OKR.	5.000 FT	<i>For noise abatement cross 1.100 FT latest FMD 4 DME (Climb gradient better than 15%); if unable to comply with, use RWY 34.</i>
<b>KOXAR 4 C</b> Koxar four charlie departure.	Climb straight ahead, at <b>1.100 FT</b> LT, intercept WGM R-175, at 28 DME LT heading 140° and join G4 to KOXAR.	5.000 FT	<i>For noise abatement cross 1.100 FT latest FMD 4 DME (Climb gradient better than 15%); if unable to comply with, use RWY 34.</i> Cross ABETI 8000 FT or above.
<b>STO 1 C</b> Stockerau one charlie departure.	Climb straight ahead, at <b>1.100 FT</b> LT heading 240°, intercept FMD R-270 until intercept STO R-160 to STO.	5.000 FT	<i>For noise abatement cross 1.100 FT latest FMD 4 DME (Climb gradient better than 15%); if unable to comply with, use RWY 34.</i> Cross FMD 18 DME 4.000 FT or above.
<b>WGM 4C</b> Wagram four charlie departure	Climb straight ahead, at FMD 3,7 DME RT heading 010°, intercept WGM R-162 to WGM.	5.000 FT	Cross FMD 3,7 DME (RWY THR 11) 1.100 FT or above. <i>For propeller driven aircraft only.</i>
<b>SNU 1 C</b> Sollenau one charlie departure.	Climb straight ahead, at <b>1.100 FT</b> LT, intercept SNU R-030 to SNU.	5.000 FT	<i>For noise abatement cross 1.100 FT latest FMD 4 DME (Climb gradient better than 15%); if unable to comply with, use RWY 34.</i> If unable to reach MFA, climb in the SNU holding and inform ATC.

To expedite traffic, ATC may request aircraft to start the initial LEFT TURN with visual reference to terrain as soon as practical. In this case terrain clearance has to be assured by the pilot up to 1100 FT.

SID CHART - ICAO

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID) WIEN-SCHWECHAT RWY 34

WIEN SCHWECHAT  
ÖSTERREICH AUSTRIA

CHANGE: COMPLETELY REVISED CHART

27 APR 1995/AIRAC AMD 17

Austro Control GmbH

MAP 2-6-3-4

**PROCEDURE TO MINIMIZE NOISE**

Climb shall be performed as rapidly as possible to 3500 FT MSL MAX IAS 250 KT below FL 100

**COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE**  
except for KOXAR, OKF, MIKOV and WGM departure

The following special regulations (differing from DOC 7030 EUR/RAC-3) shall be observed in case of radio communication failure.

- i) squawk A 7600 and maintain 5000 FT MSL until distance 20 DME FMD,
- ii) then climb to FL 120 (or to the filed flight level if below FL 120),
- iii) maintain FL 120 for a period 3 minutes, then climb to the cruising level filed in the flight plan.

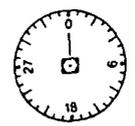
Please note that flight tracks are recorded at Wien airport and aircraft noise is monitored in all relevant populated areas around the airport. In the interest of your company and the neighbours of Wien airport, please adhere to noise abatement procedure as strictly as possible

FLUGLÄRMMESSSTELLE  
A/C NOISE CHECK POINT

TRANSITION ALTITUDE  
5000 FT

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC  
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FT  
DISTANCES IN NM

VAR 2° E

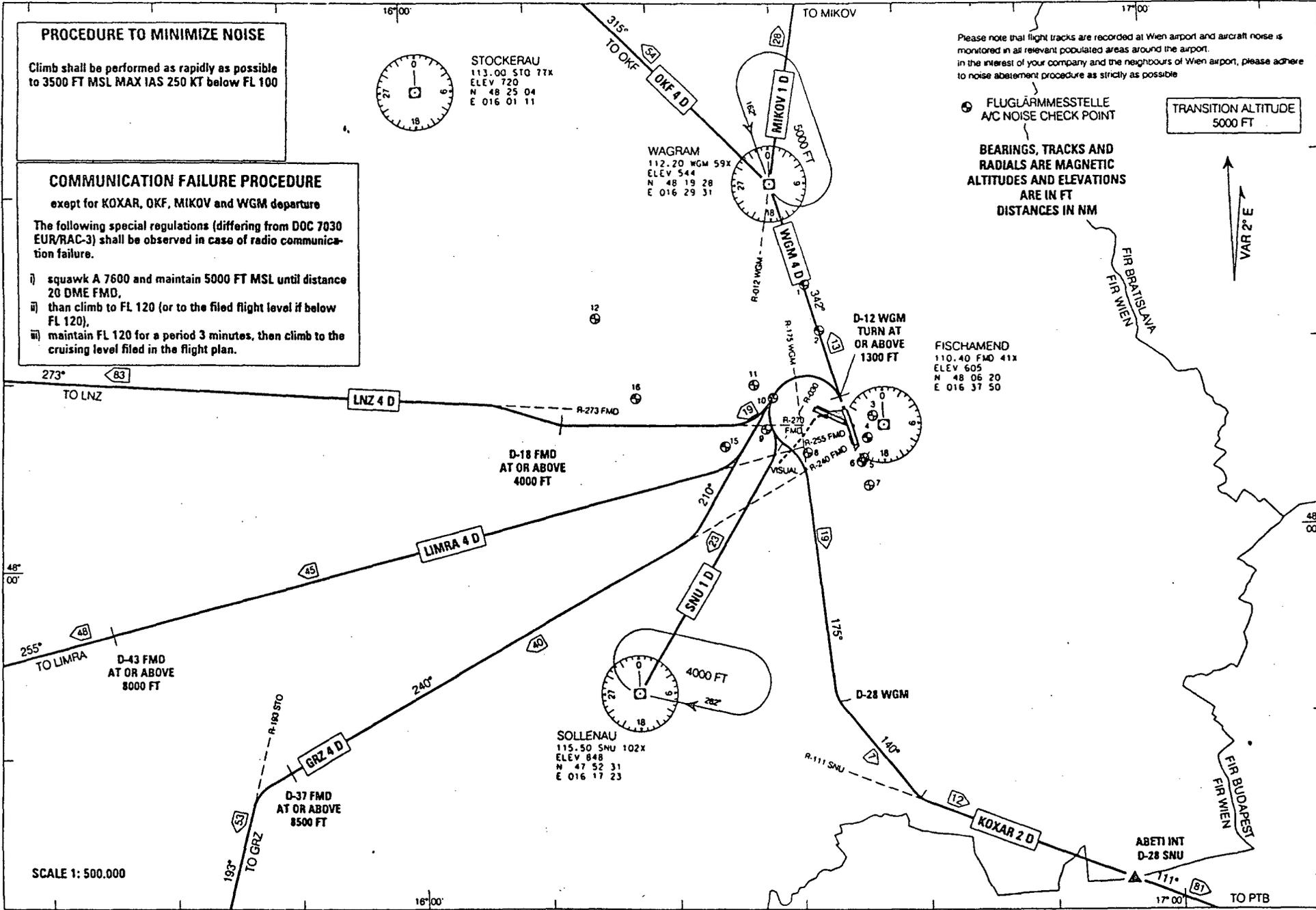


STOCKERAU  
113.00 STO 77X  
ELEV 720  
N 48 25 04  
E 016 01 11

WAGRAM  
112.20 WGM 59X  
ELEV 544  
N 48 19 28  
E 016 29 31

FISCHAMEND  
110.40 FMD 41X  
ELEV 605  
N 48 06 20  
E 016 37 50

SOLLENAU  
115.50 SNU 102X  
ELEV 848  
N 47 52 31  
E 016 17 23



www.parlament.gv.at

Standard DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT  
SID's

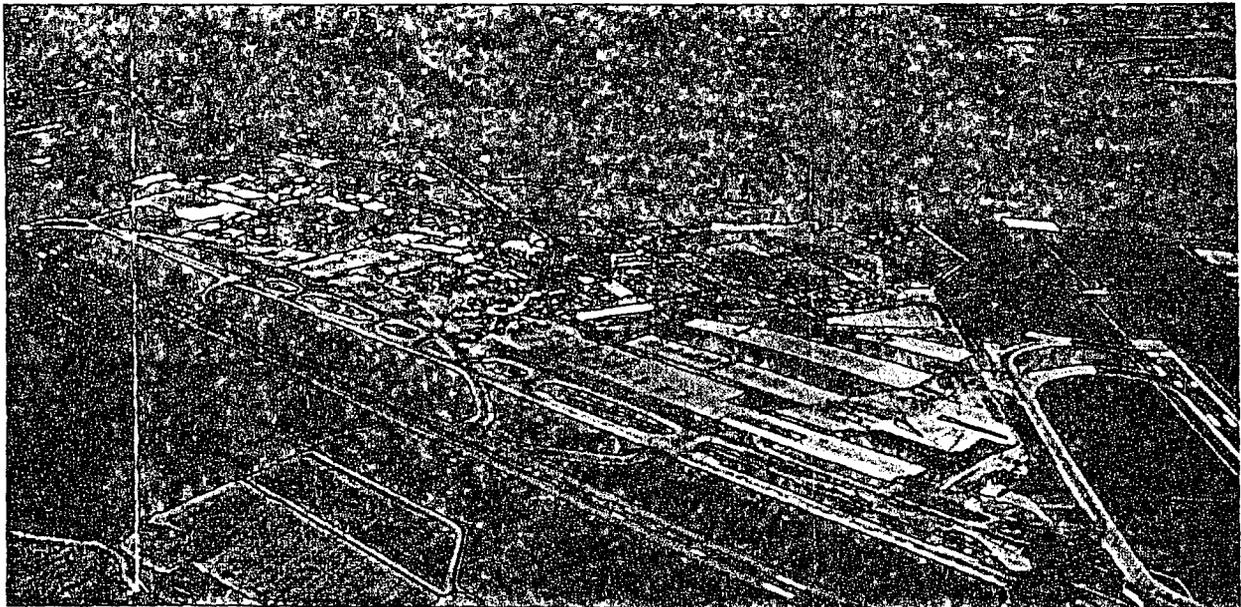
WIEN

RWY 34

Calculation of the SID's is based on all - engines operative minimum net climb gradient of 3.3% (205 FT/NM). MAX IAS during initial turn 205KT, bank angle at least 20° - thereafter MAX IAS 250KT up to FL100. Where a greater climb gradient for a specific SID (or part of SID) is necessary this is indicated in the description of the route .			
Designator	Route	Climb to ..Initially	Remarks
<b>GRZ 4 D *</b> Graz four delta departure.	Climb straight ahead, at WGM 12 DME LT heading 210°, intercept FMD R-240 and join A 15 to GRZ.	5.000 FT	Cross WGM 12 DME 1.300 FT or above. Cross FMD 37 DME 8.500 FT or above.
<b>LIMRA 4 D *</b> Limra four delta departure.	Climb straight ahead, at WGM 12 DME LT heading 210° intercept FMD R-255 and join G4 to LIMRA;	5.000 FT	Cross WGM 12 DME 1.300 FT or above. Cross FMD 43 DME 8.000 FT or above.
<b>LNZ 4 D *</b> Linz four delta departure.	Climb straight ahead, at WGM 12 DME LT heading 210°, intercept FMD R-270 until 18 DME, RT and join B6 to LNZ.	5.000 FT	Cross WGM 12 DME 1.300 FT or above.
* Note: Only usable between 0600 - 2100 local time (noise abatement). Altn.: SNU 1 D			
<b>MIKOV 1 D</b> Mikov one delta departure	Climb on WGM R-162 to intercept WGM R-012 to Mikov.	5.000 FT	
<b>OKF 4 D</b> Desna four delta departure.	Climb on WGM R-162 inbound to WGM, join A 156 to OKF.	5.000 FT	
<b>KOXAR 2 D</b> Koxar two delta departure.	Climb straight ahead, at WGM 12 DME LT, intercept WGM R-175, at 28 DME LT heading 140° and join G4 to KOXAR	5.000 FT	Cross WGM 12 DME 1.300 FT or above. Cross ABETI 8.000 FT or above.
<b>WGM 4 D</b> Wagram four delta departure.	Climb on WGM R-162 inbound to WGM.	5.000 FT	
<b>SNU 1 D</b> Sollenau one delta departure.	Climb straight ahead, at WGM 12 DME LT, intercept SNU R-030 to SNU.	5.000 FT	Cross WGM 12 DME 1.300 FT or above. If unable to reach MFA climb in the SNU holding and inform ATC.

To expedite traffic ATC may request aircraft to start the initial LEFT TURN with visual reference to terrain as soon as practical. In this case terrain clearance has to be assured by the pilot up to 1100 FT.

# AVOID NOISE



**PILOTS, ATTENTION PLEASE !**  
**Strictly adhere to Arrival and Departure Routes !**  
**They are established considering abatement .**

**Dear Captain,**

Aircraft noise has become a serious problem around airports all over the world. This situation could cause public actions and may lead to further constraints of the aviation.

Please assist us in our efforts to reduce aircraft noise to a minimum in order to avoid offense and complaints from the local population around Vienna International Airport.

**Your personal contribution:**

- strict adherence to standard instrument arrival and departure routes, respectively to ATC clearance or instructions
- continuous descent and low drag - low power procedure whenever possible
- climb out with maximum gradient
- handle thrust reverse with care, whenever possible idle only
- on visual approaches and turns after take-off with visual reference to terrain avoid to overfly populated areas in the near vicinity of the airport.

Please note, that all departures and arrivals at our airport are recorded with the flight track and noise monitoring system. Any deviation from the prescribed flight procedures without ATC approval will be reported to your company and further action will be taken against it by repetition.

If you need any help or support concerning minimum noise procedures at Vienna International Airport please do not hesitate to contact our Environmental Section (Ext. 2030)

**The turning points are defined in respect to minimize the noise impact and to avoid overflying populated areas in the near vicinity of Vienna International Airport.**

Therefore we would like to draw your attention especially to following regulations:

**Departure on RWY 29:**

All Departure Routes except MIKOV1C and WGM1C

Climb straight ahead, at 1.100ft or above left turn, but not later than FMD 4 DME. If unable to comply with a climb gradient better than 15% RWY 34 should be requested.

**Please do not turn after 4 NM FMD !**

**Departure on RWY 11:**

All Departure Routes except KOXAR2A and OKR4A

Climb straight ahead, when crossing R170 FMD at 1.300ft or above, left/right turn

**Please do not turn before R-170 FMD !**

**Departure on RWY 16:**

All Departure Routes except WGM4B, MIKOV1B, OKR4B and KOXAR2B

Climb straight ahead, at FMD 2,6 DME right turn

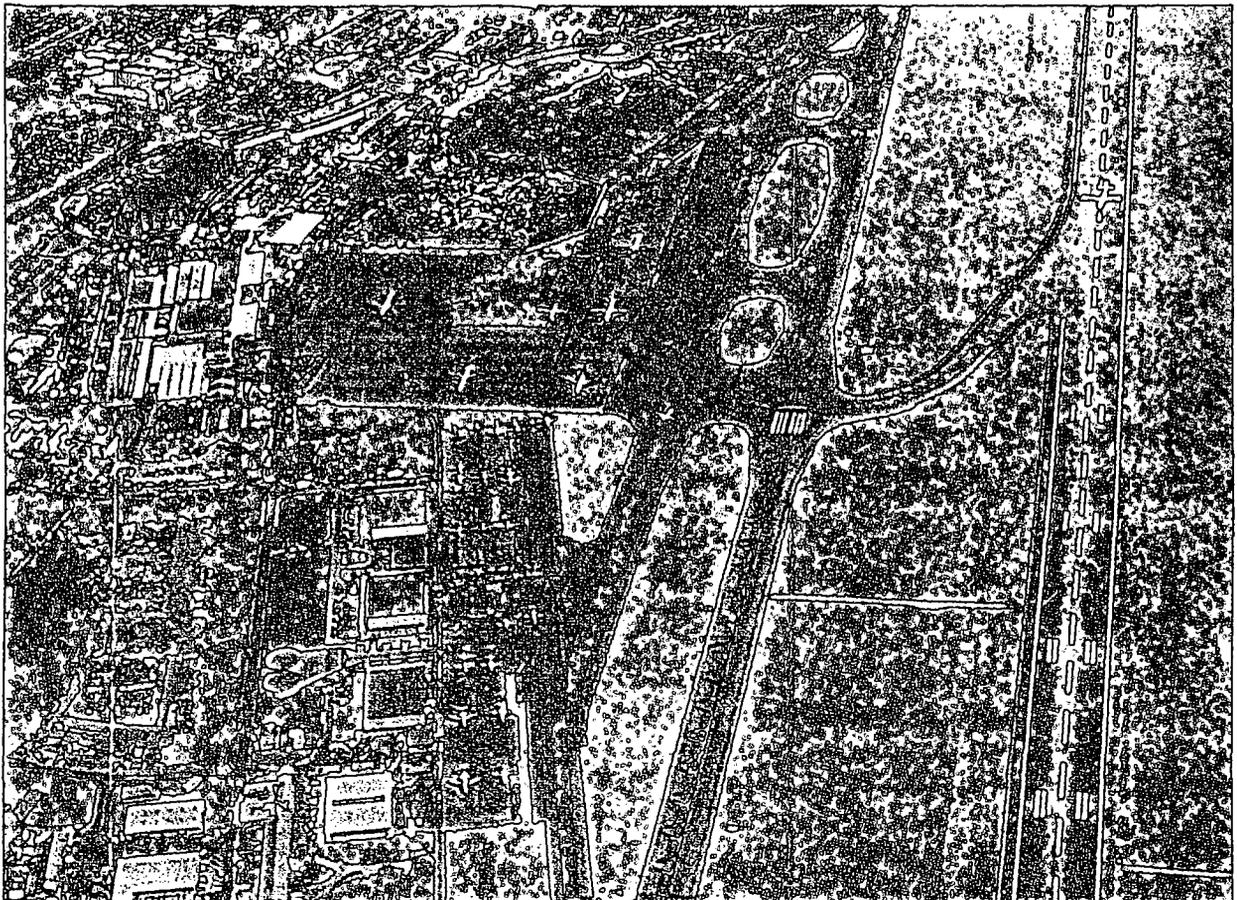
**Please adhere to this turning point as strictly as possible !**

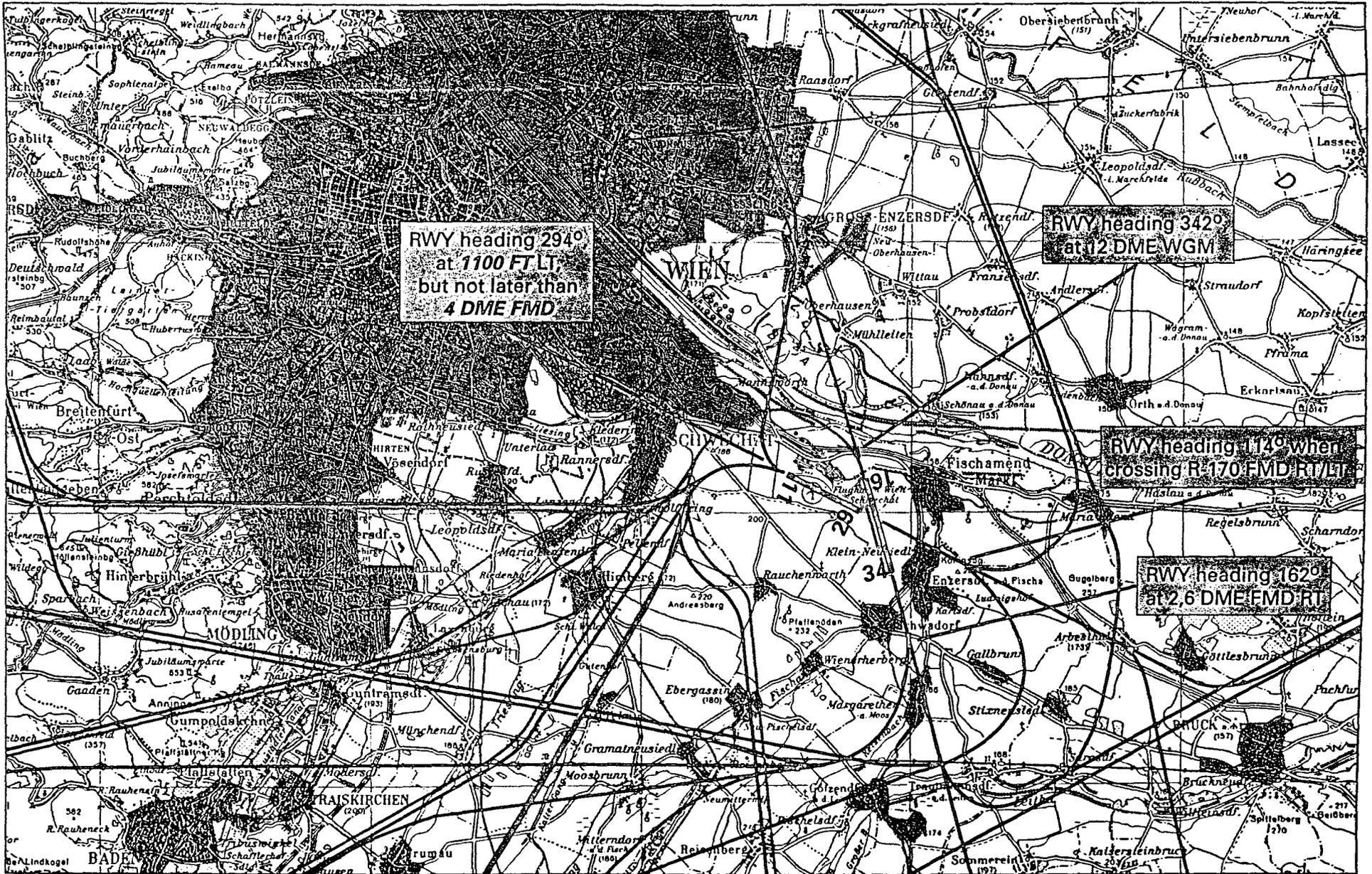
**Departure on RWY 34:**

All Departure Routes except WGM4D, MIKOV1D and OKF4D

Climb straight ahead, cross WGM 12 DME at 1.300ft or above left turn.

**Please do not turn after WGM 12 DME !**





RWY heading 294°  
at 1100 FT LT,  
but not later than  
4 DME FMD

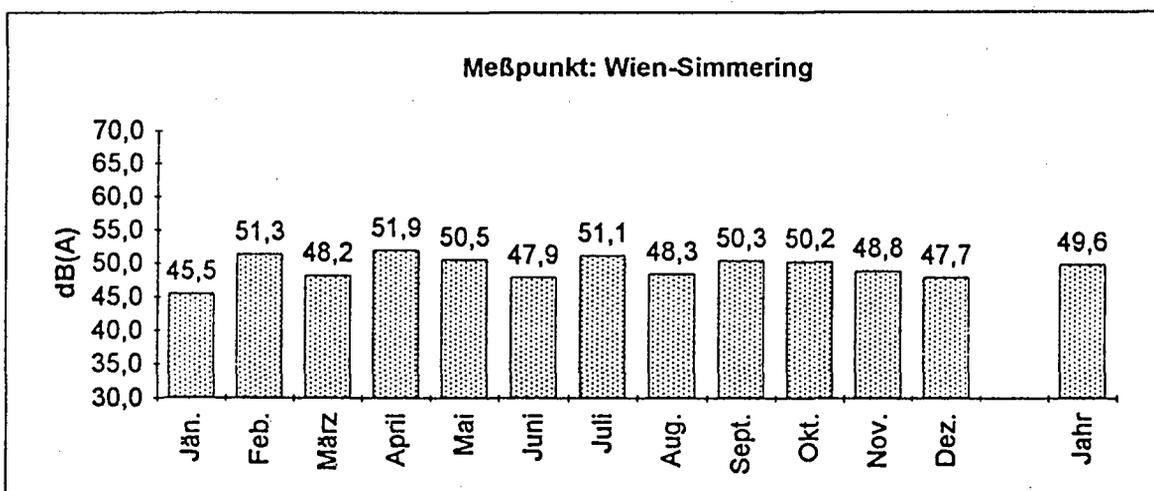
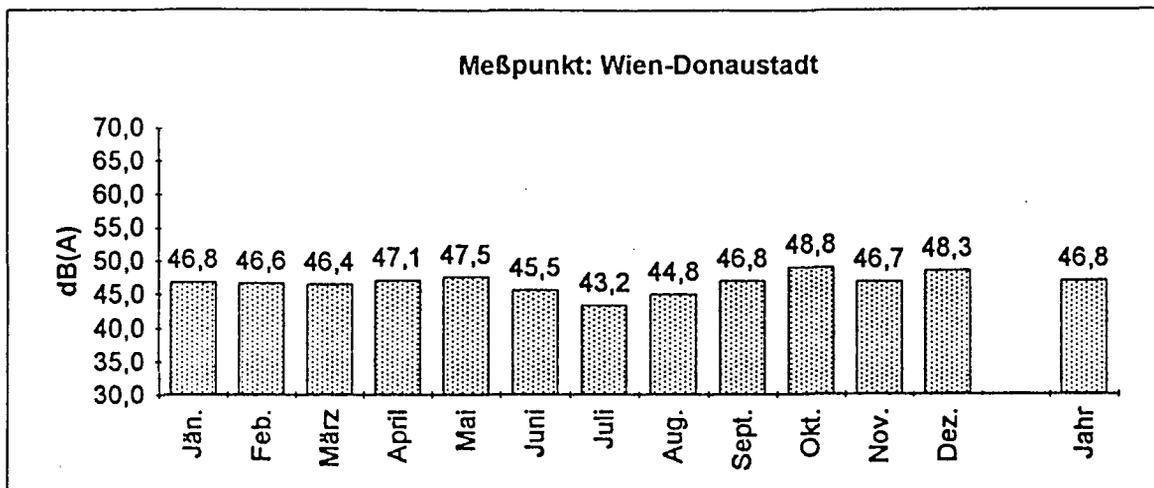
RWY heading 342°  
at 2 DME WGM

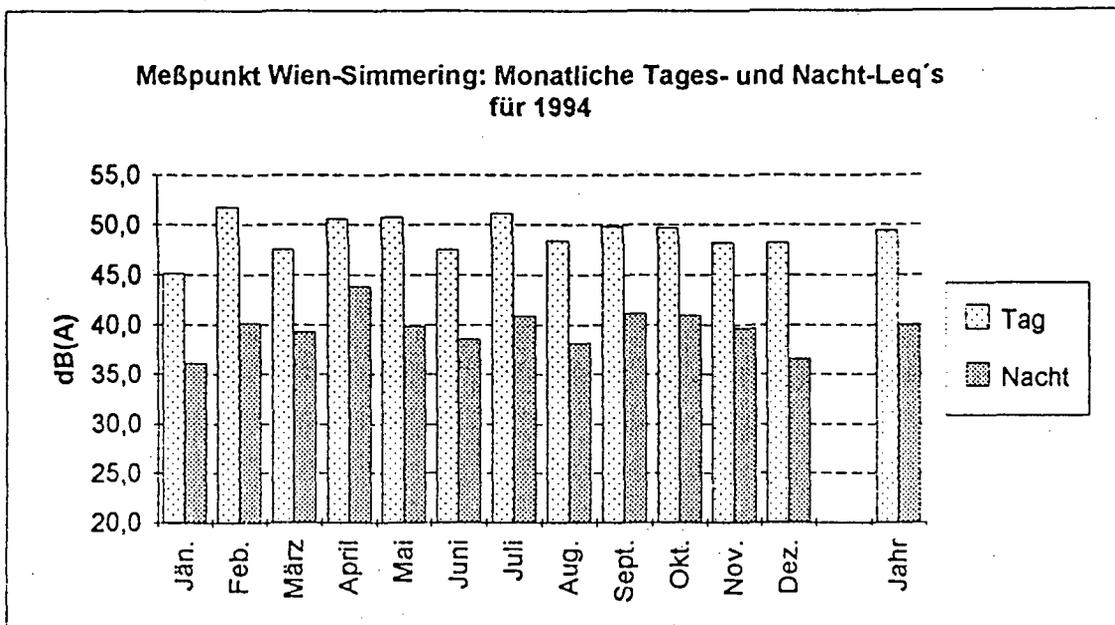
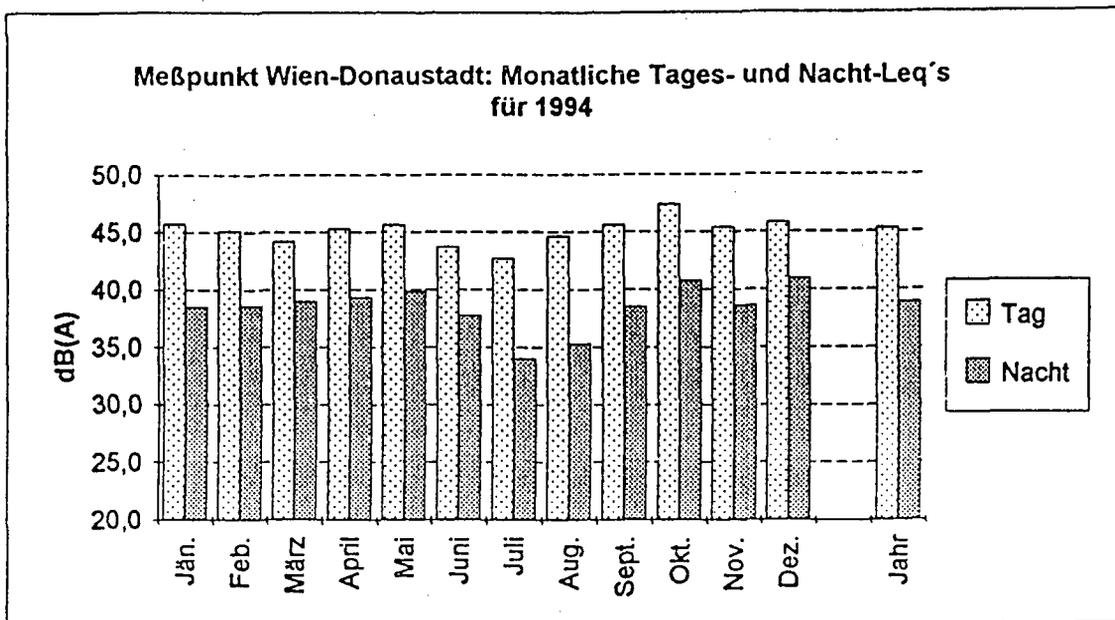
RWY heading 114° when  
crossing R-170 FMD RT/LT

RWY heading 162°  
at 2.6 DME FMD RT

Beilage 3 zu Schreiben MU/CR/mö/236 v. 10.10.1995

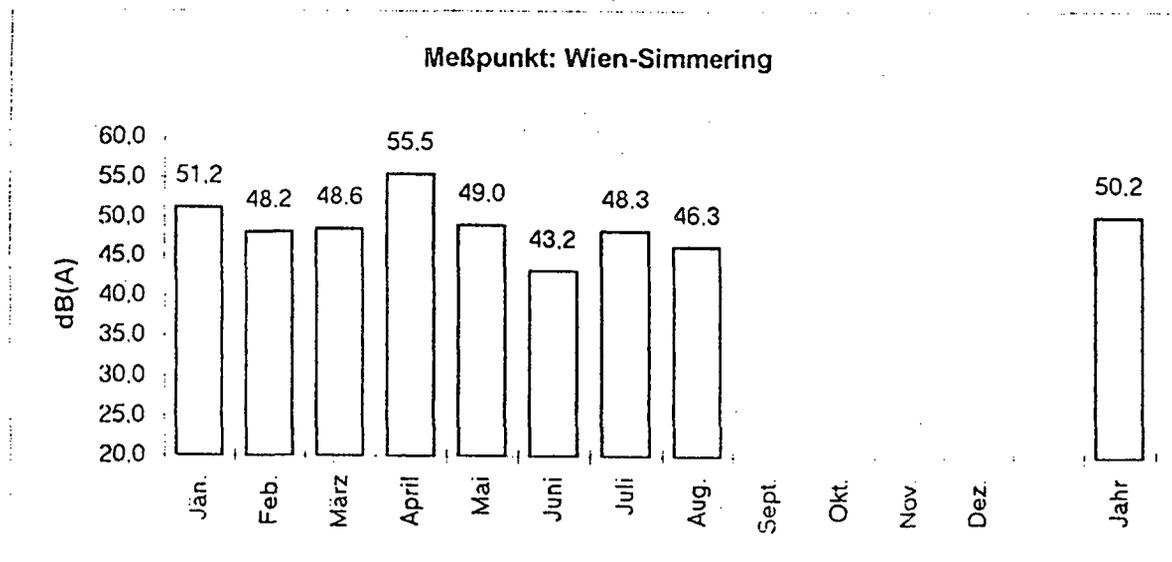
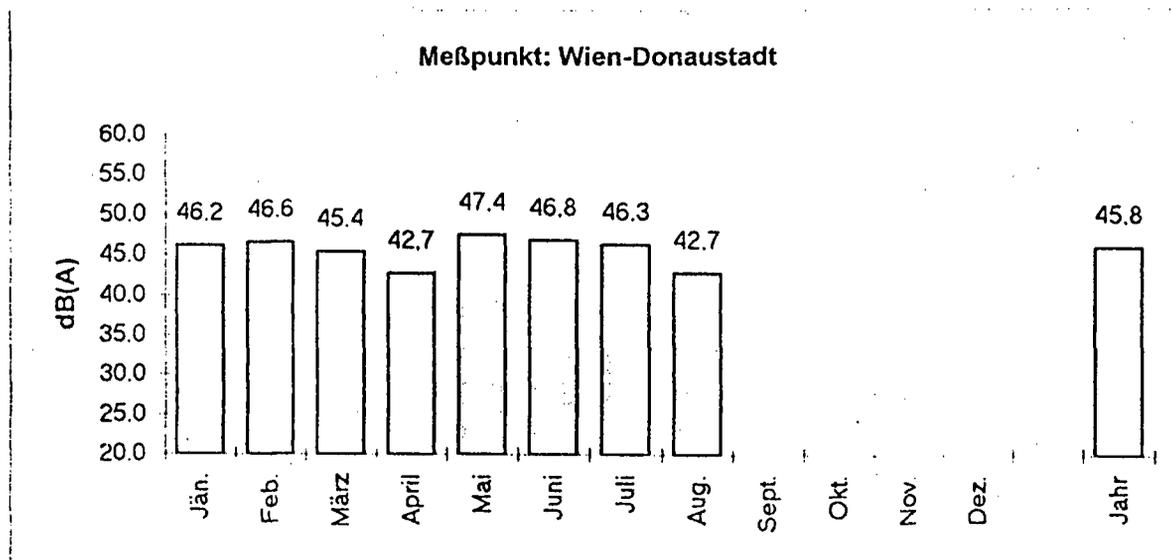
## LDN-Werte für das Jahr 1994





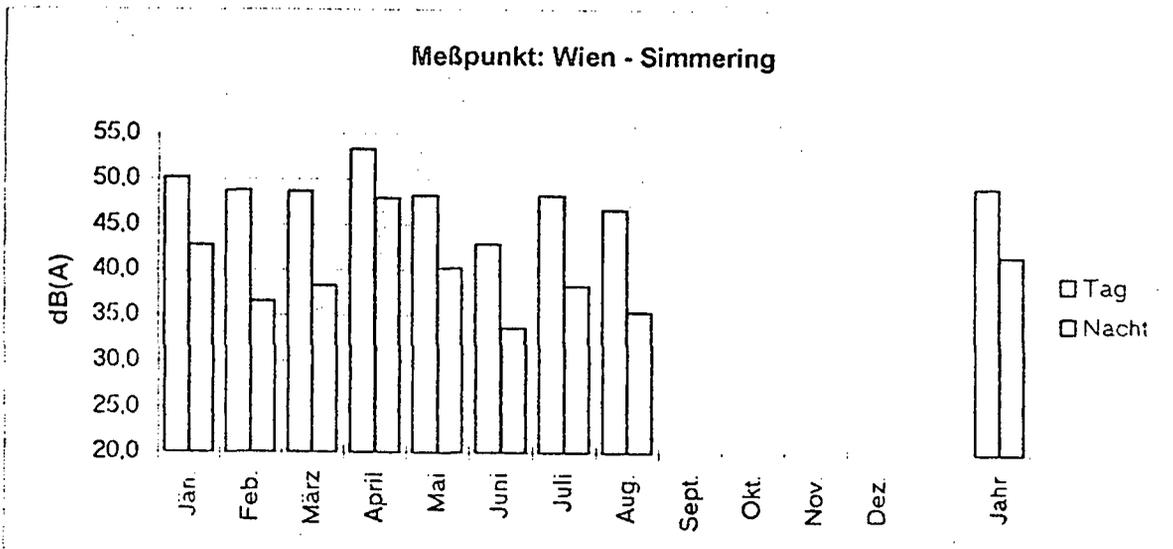
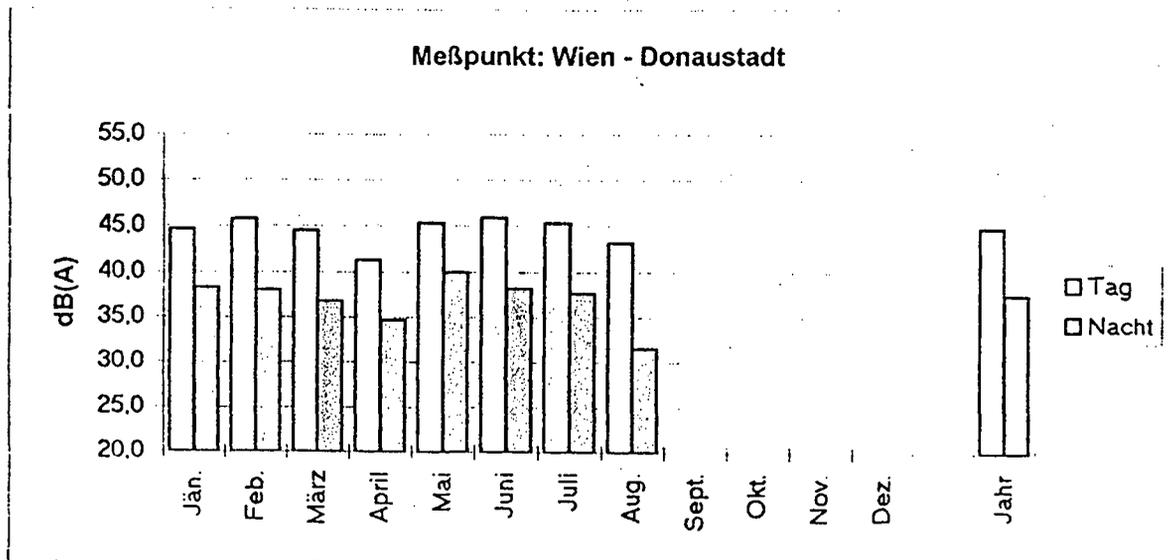
**LDN-Werte für das Jahr 1995**

Piste 16/34 vom 18.4. bis 28.4.1995 gesperrt !



**Monatliche Tages- und Nacht-Leq's für das Jahr 1995**

Piste 16/34 vom 18.4. bis 28.4.1995 gesperrt !



Beilage 4 zu Schreiben MU/CR/mö/236 v. 10.10.1995

**Meßergebnisse für Jänner 1995**

Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)

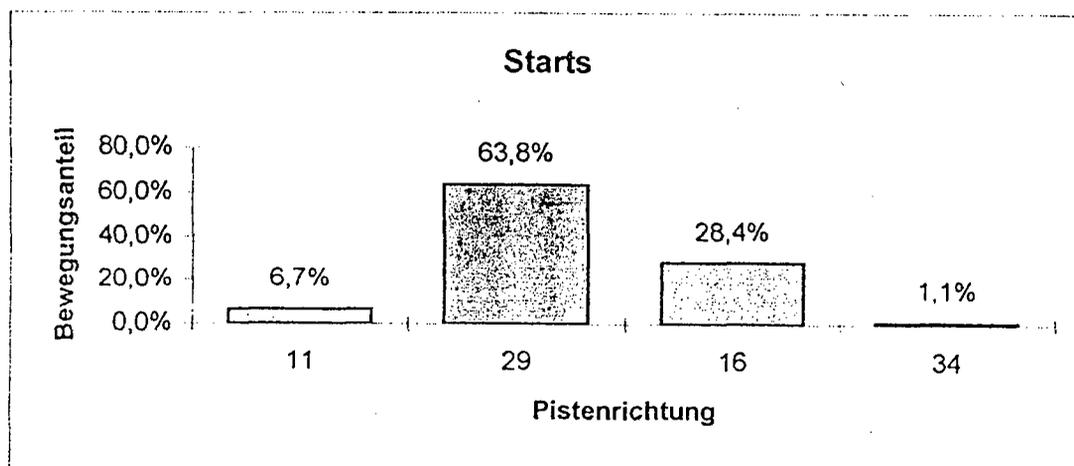
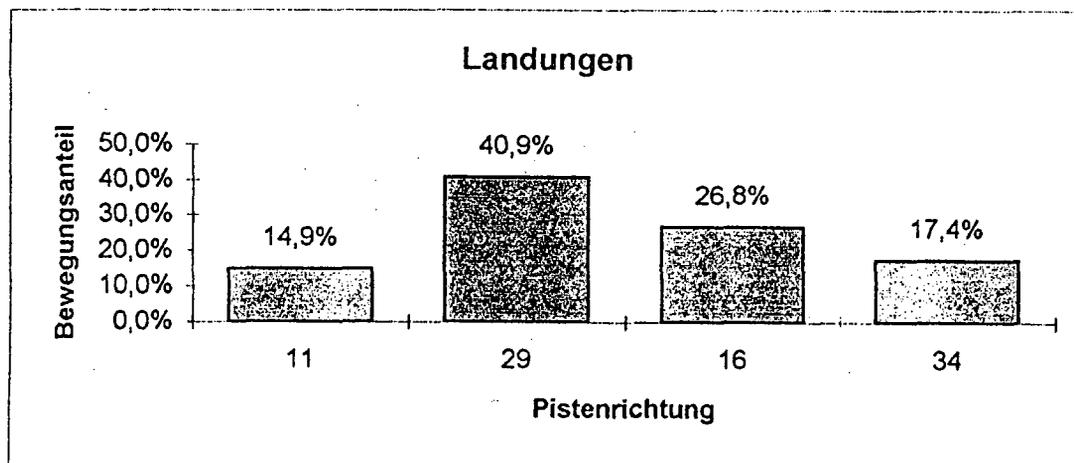
*Beil. 4*

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	50,2	56,4	44,6	54,5
Nacht-Leq	42,8	61,0	38,3	54,7
LDN	51,2	66,5	46,2	60,7

Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	19	77,2	9	73,7
Landungen	791	74,9	847	68,1

Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt

### Meßergebnisse für Februar 1995

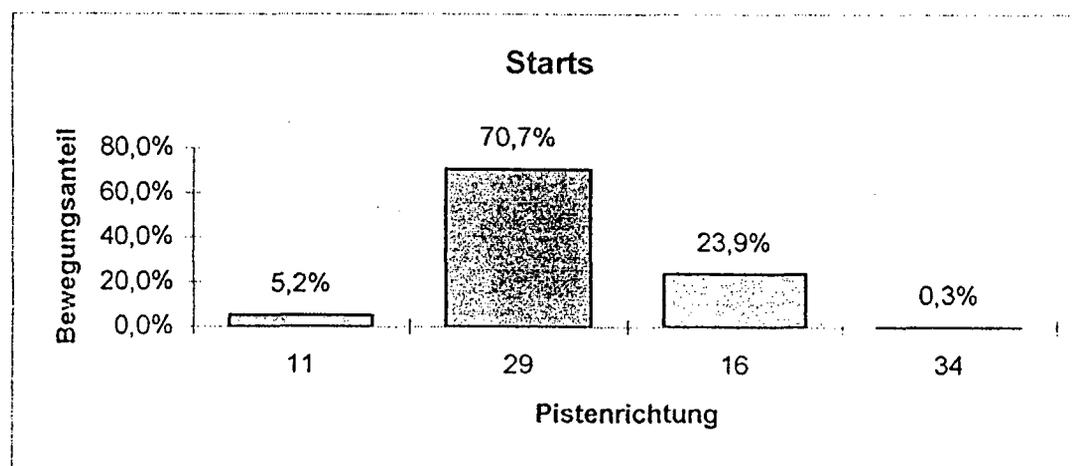
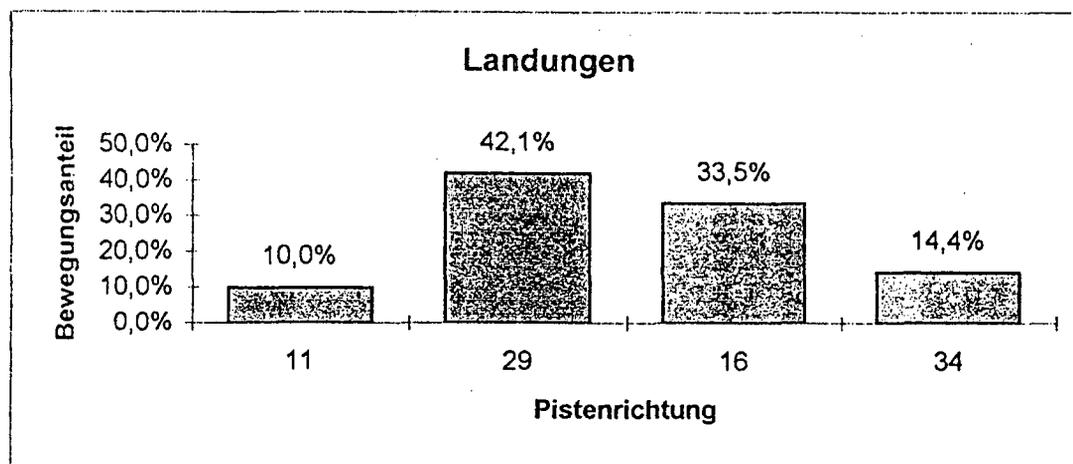
#### Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	48,8	56,7	45,7	54,2
Nacht-Leq	36,6	56,2	38,0	51,5
LDN	48,1	62,3	46,6	58,1

#### Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	14	75,7	2	75,5
Landungen	499	74,6	1058	67,9

#### Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt

**Meßergebnisse für März 1995**

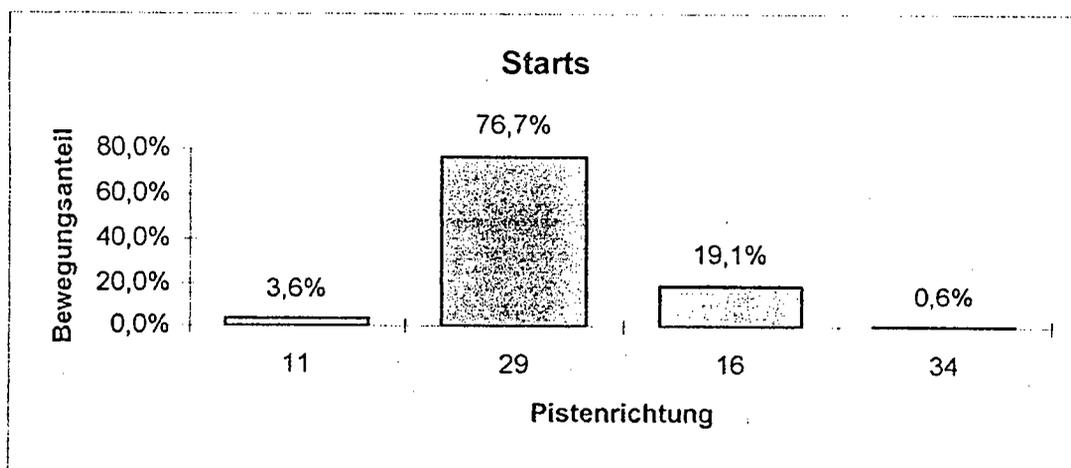
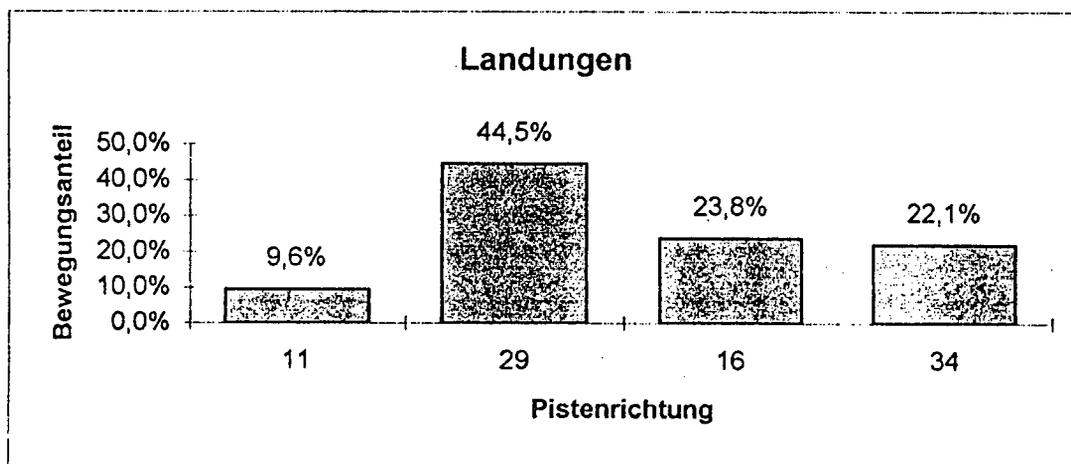
**Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	48,7	56,6	44,5	54,5
Nacht-Leq	38,3	50,7	36,8	46,8
LDN	48,6	58,4	45,4	55,4

**Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	26	74,2	4	77,5
Landungen	554	74,6	878	67,7

**Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten**



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt

<b>Meßergebnisse für April 1995</b>
-------------------------------------

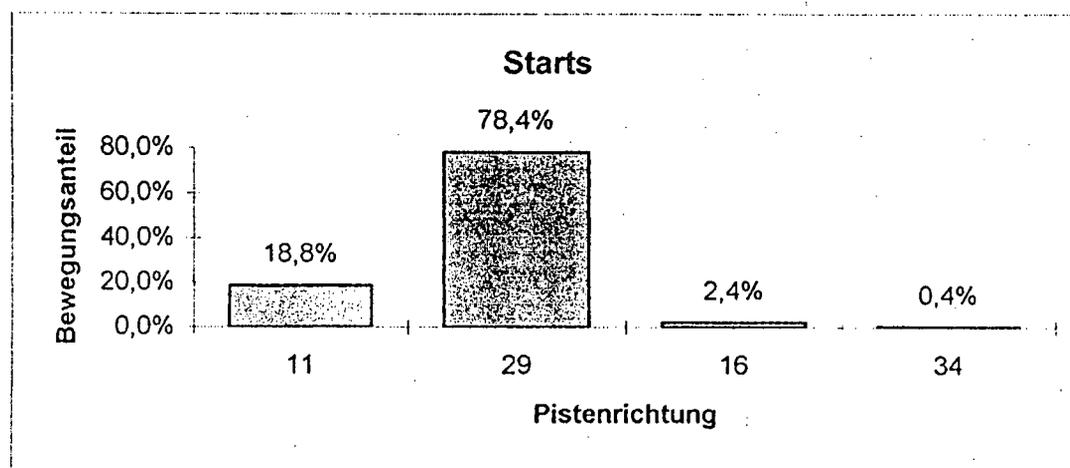
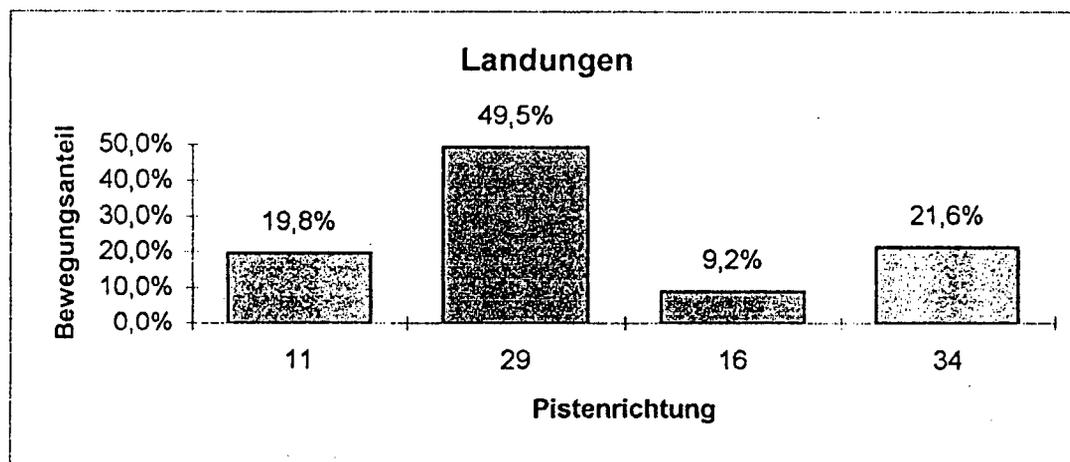
**Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	53,3	57,4	41,3	55,5
Nacht-Leq	48,0	52,3	34,7	48,6
LDN	55,5	59,7	42,7	56,8

**Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	19	81,3	8	75,4
Landungen	1179	76,5	352	68,0

**Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten**



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt

Piste 16/34 vom 18.4. bis 28.4.1995 gesperrt !

<b>Meßergebnisse für Mai 1995</b>
-----------------------------------

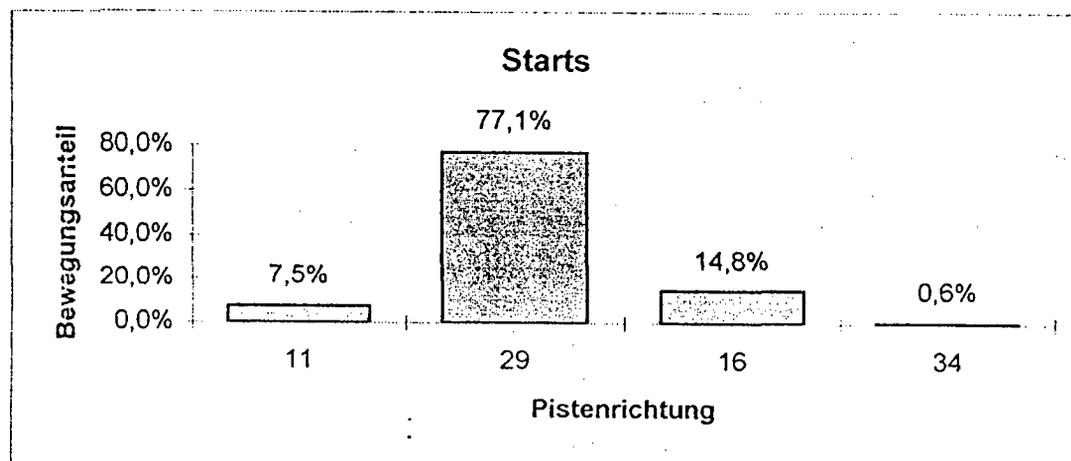
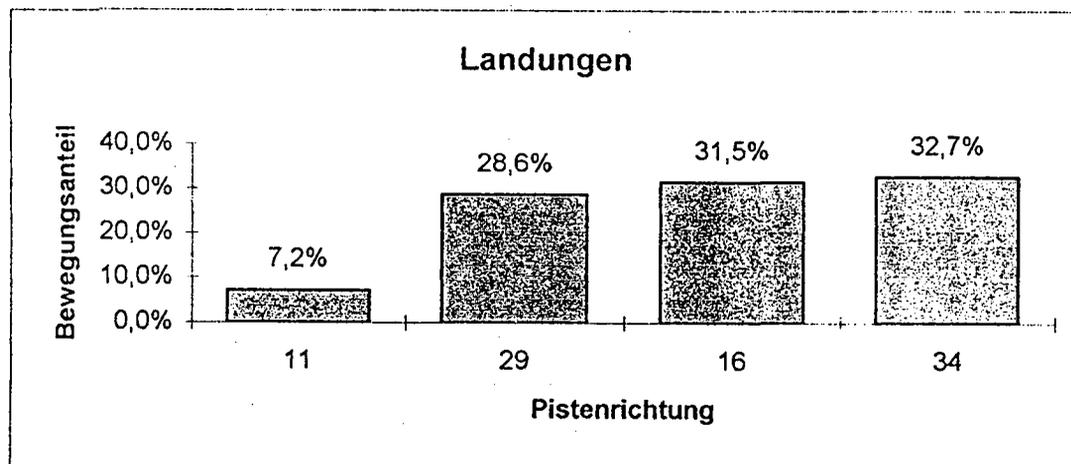
**Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	48,3	56,1	45,3	54,7
Nacht-Leq	40,2	48,4	40,0	47,6
LDN	49,1	57,0	47,5	55,9

**Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	29	73,5	13	76,4
Landungen	440	75,6	1116	67,2

**Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten**



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt

ILS 11 ab 15.5.1995 nicht verfügbar !

**Meßergebnisse für Juni 1995**

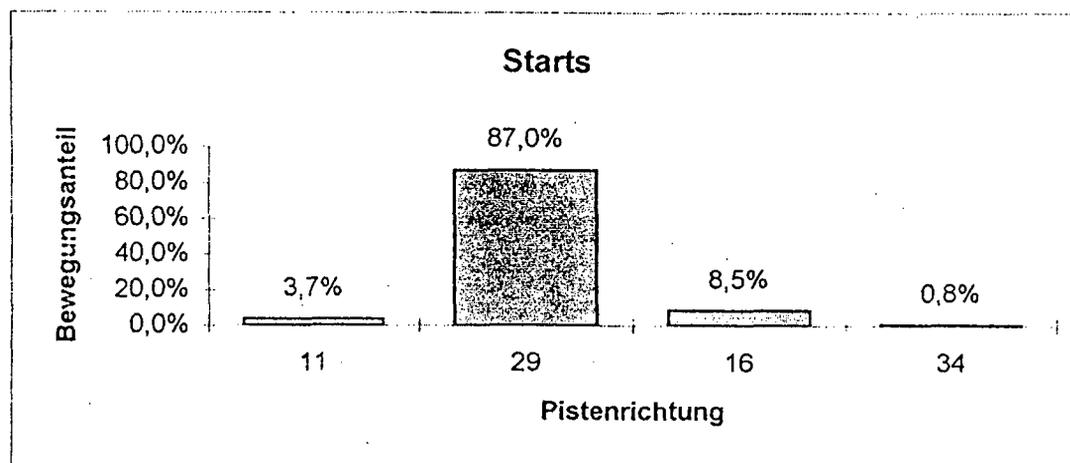
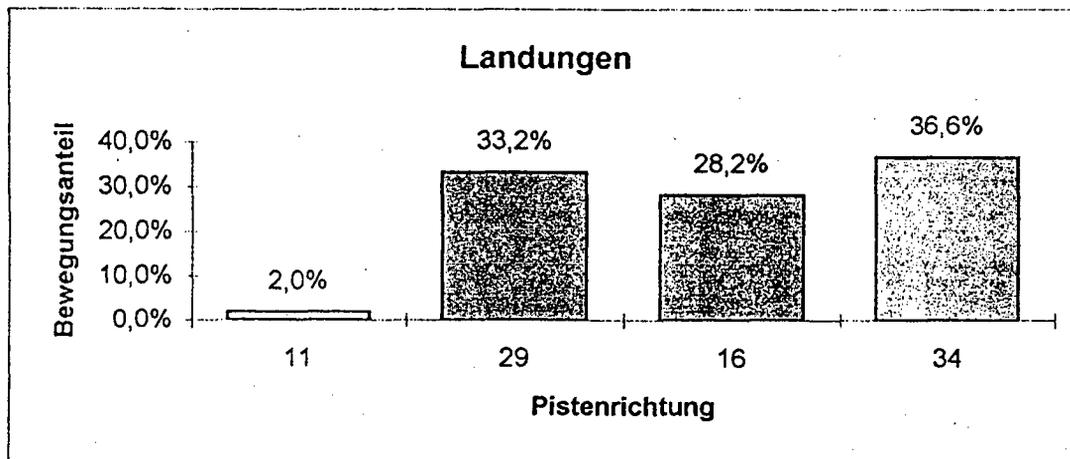
**Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	42,9	55,2	45,9	53,9
Nacht-Leq	33,7	50,0	38,2	48,1
LDN	43,1	57,4	46,8	55,8

**Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	22	75,9	14	76,7
Landungen	154	74,2	1096	67,8

**Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten**



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt

ILS 11 bis 23.6.1995 nicht verfügbar !

<b>Meßergebnisse für Juli 1995</b>
------------------------------------

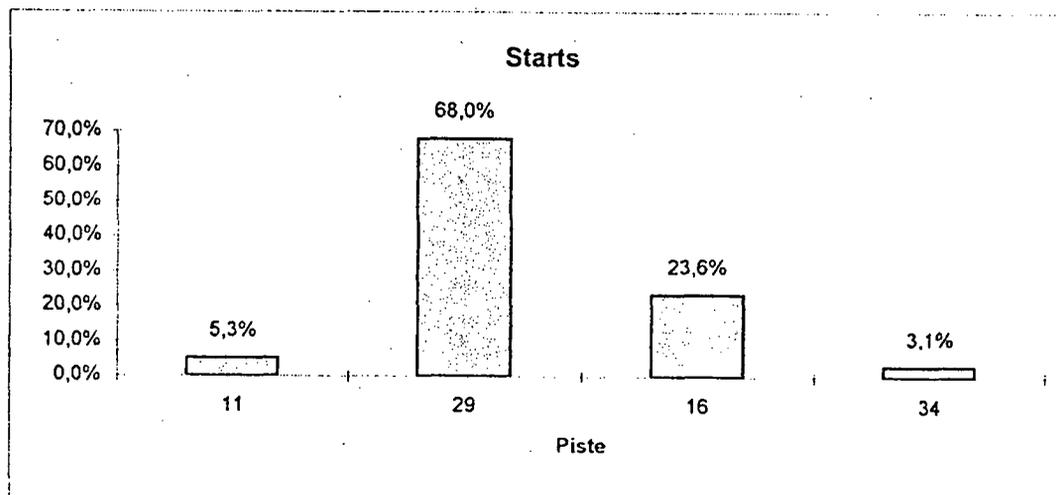
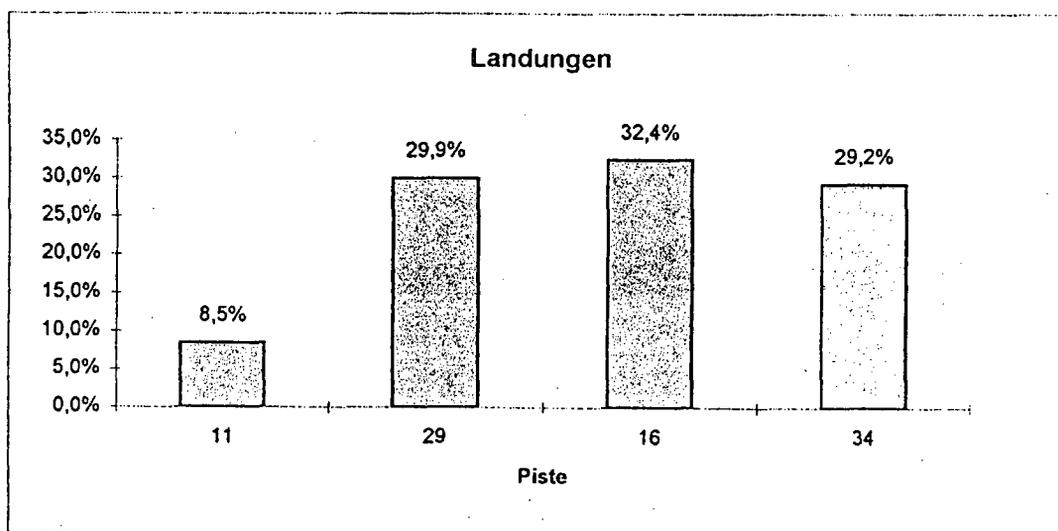
### Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	48,3	55,0	45,3	54,1
Nacht-Leq	38,3	48,1	37,7	51,3
LDN	48,3	56,3	46,2	57,9

### Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	15	74,0	24	76,7
Landungen	524	74,0	1129	66,7

### Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt

<b>Meßergebnisse für August 1995</b>
--------------------------------------

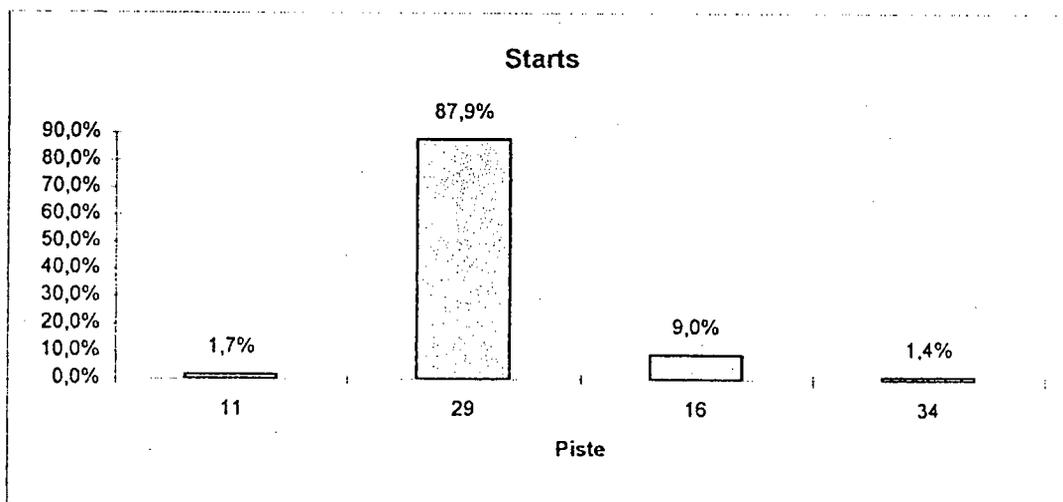
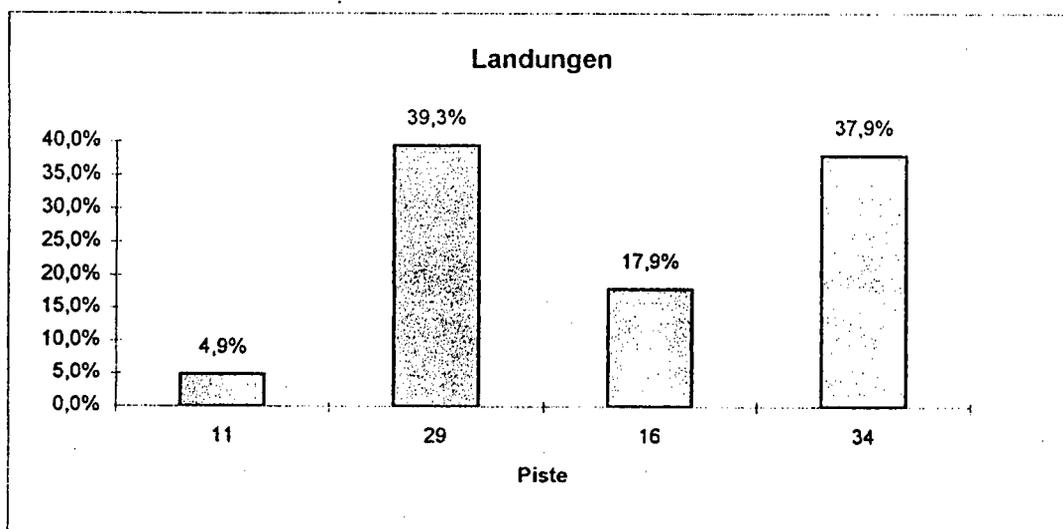
**Äquivalente Dauerschallpegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Flugverkehr	Fremdgeräusch	Flugverkehr	Fremdgeräusch
Tages-Leq	46,7	55,0	43,2	52,0
Nacht-Leq	35,5	48,5	31,6	46,6
LDN	46,3	56,5	42,7	54,1

**Durchschnittliche Maximal-Pegel in dB(A)**

	Wien 11		Wien 22	
	Anzahl	Max.-Pegel *)	Anzahl	Max.-Pegel *)
Starts	24	75,0	23	76,2
Landungen	308	75,2	578	67,1

**Verteilung der Linien- und Charterbewegungen auf die Pisten**



Anmerkung: \*) energetisch gemittelt