

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B13

Flugverkehr



**ENTWURF für die Einbindung der Öffentlichkeit
gemäß Art. 8, Abs. 7 der Richtlinie 2002/49/EG
über die Bewertung und Bekämpfung von
Umgebungsärm**

Frist für Stellungnahmen: 24.05.2009

Dokumentstruktur

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen. Die Dokumente sind entsprechend der nachfolgenden Struktur gegliedert.

In den Dokumenten des Teils A sind allgemeine bzw. ganz Österreich betreffende Informationen enthalten.

In den Dokumenten des Teils B erfolgt die Darstellung der Aktionsplanung, unterschieden nach der jeweils zuständigen Behörde.

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

Teil B1 – Aktionsplanung BMVIT (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)

Teil B2 – Aktionsplanung Burgenland (Straßen außer A&S)

Teil B3 – Aktionsplanung Kärnten (Straßen außer A&S)

Teil B4 – Aktionsplanung Niederösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B5 – Aktionsplanung Oberösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B6 – Aktionsplanung Salzburg (Straßen außer A&S)

Teil B7 – Aktionsplanung Steiermark (Straßen außer A&S)

Teil B8 – Aktionsplanung Tirol (Straßen außer A&S)

Teil B9 – Aktionsplanung Vorarlberg (Straßen außer A&S)

Teil B10 – Aktionsplanung Wien (Straßen außer A&S)

Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

Die Teil-Aktionspläne der einzelnen zuständigen Stellen können hinsichtlich der Ballungsraumabgrenzungen weiter unterteilt sein. Das betrifft bei der Aktionsplanung 2008 nur den Ballungsraum Wien.

INHALTSVERZEICHNIS

0.	EINLEITUNG.....	4
1.	PLANUNGS­GEBIET	5
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	5
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	5
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTE DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN.....	5
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	6
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	6
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	6
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	7
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	8
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	10
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	10
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	10
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	10
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	11
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	11
16.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	11

0. EINLEITUNG

Ziel der Aktionspläne ist, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Dazu sind auch Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen.

Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung stellt die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bekämpfung von Umgebungslärm dar. Mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und den rechtlichen Umsetzungen der Bundesländer wurde ein wichtiger Schritt gesetzt, die Lärmbelastung in Österreich einheitlich zu erfassen und für einen besseren Schutz vor Umgebungslärm zu sorgen. Dabei ziehen die Bundesländer gemeinsam mit Umweltministerium, Wirtschaftsministerium und Verkehrsministerium an einem Strang.

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.umgebungslaerm.at abgerufen werden.

Zu den ebenfalls dort veröffentlichten Entwürfen der Teil-Aktionspläne kann direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet. Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.

1. PLANUNGSGEBIET

Für die vorliegende Aktionsplanung wurde der Großflughafen Wien berücksichtigt.

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl I 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl II 144/2006)

	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex	Nacht-Lärmindex
Flugverkehr	65dB	55 dB

4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN

Angabe der Grunddaten der strategischen Lärmkarten (gemäß z.B. § 7 BundesLärmV):

- Gemäß § 4 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl II Nr. 144/2006, für zivilen Flugverkehr erfolgten die Berechnungen nach der ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 – Lärmschutz in der Umgebung von Flughäfen, Planungs- und Berechnungsgrundlagen, in der Fassung vom Jänner 2004, wobei die im § 3 Bundes-LärmV angeführten Beurteilungszeiträume unberührt blieben.
- Berechnungsraster: 10m x 10m
- Berechnungszeitraum ist das gesamte Jahr 2006.
- Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungsanzahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden von der FWAG Abteilung Umweltcontrolling zur Verfügung gestellt.
- Flugrouten für die Berechnungen wurden durch Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der Austro Control GmbH abgestimmt.
- Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24. Für die Berechnungen wurden die Steigprofile der Anflüge auf Piste 29 und 34 abweichend zur ÖAL24 mit einer Neigung von 1,60° bis zur Höhe $h_0=731,4\text{m}$ über Platz angenommen. Dies entspricht gemäß einer Radardatenauswertung den lokalen Gegebenheiten.
- Die technische Umsetzung erfolgte mittels der Software „Soundplan“ Version 6.4 der Braunstein und Berndt GmbH.

- ZMR-Daten: 01.11.2006
- ZMR-Daten Gemeindegebiet Wien: 01.08.2007
- GWR-Daten: 31.12.2006
-

5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können dem Teil A2 des Aktionsplans entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

6. ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Durch die im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellten Lärmkarten ergibt sich ein umfassendes objektives Bild über die Lärmbelastung in Österreich, insbesondere sind jene Bereiche ersichtlich, in denen die Schwellenwerte überschritten wurden. Diese verbesserungsbedürftigen Bereiche über den Schwellenwerten nach Punkt 3 können den Konfliktkarten entnommen werden.

Zusammenfassung - Auswertung Schwellenwerte		
Lärmzonen	Lden ≥65dB	Lnight ≥55dB
Hauptwohnsitz-Gemeldete [Anzahl]	7	187
Nebenwohnsitz-Gemeldete [Anzahl]	1	42
Lärmzonenfläche [km²]	11,65	
Wohnungen [Anzahl]	4	
Kindergärten [Anzahl]	0	
Schulen [Anzahl]	0	
Krankenanstalten [Anzahl]	0	
	0	0

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit

Gemäß § 10 des Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Lärm-G), BGBl. I Nr.60/2005, über die Information der Öffentlichkeit wird der Entwurf des Aktionsplanes für 6

Wochen der Öffentlichkeit über die Homepage www.umgebungsärm.at zugänglich gemacht.

Innerhalb dieser Zeit besteht die Möglichkeit schriftlich zu dem Entwurf des Aktionsplanes Stellung zu nehmen. Die Behörde hat abschließend die eingelangten Stellungnahmen gesamthaft zu würdigen und den endgültigen Aktionsplan anschließend zu veröffentlichen.

Die schriftliche Stellungnahme kann **per Mail** an

aktionsplanung-flug@bmvit.gv.at

oder mit dem Kennwort: „Umgebungsärm“ **per Post** an das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 1030 Wien,
Radetzkystraße 2

übermittelt werden.

Gemeinsam mit dem Entwurf des Aktionsplanes für den Großflughafen Wien werden die dazugehörigen strategischen Lärmkarten über die Homepage www.umgebungsärm.at zugänglich gemacht.

Fragen zu den strategischen Lärmkarten können jederzeit an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich per Mail an

aktionsplanung-flug@bmvit.gv.at

oder mit dem Kennwort: „Umgebungsärm“ per Post an das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 1030 Wien,
Radetzkystraße 2

gesandt werden.

Würdigung der eingelangten Stellungnahmen

Die Behörde wird die Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auflage des Entwurfes des Aktionsplanes gesamthaft für den endgültigen Aktionsplan würdigen und diese Würdigung in diesem Kapitel darstellen.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Im Gegensatz zu bodengebundenen Verkehrsträgern gibt es im Flugverkehr Besonderheiten, die es im Hinblick auf Lärmauswirkungen und deren Reduzierung zu berücksichtigen gilt.

Aufgrund der internationalen Verflechtungen im Luftverkehr sind die Rahmenbedingungen nur längerfristig veränderbar.

Emissionsseitig erfahren die Lärmzertifizierungsbestimmungen durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation) kontinuierlich Änderungen durch eine Verschärfung der Grenzwerte. In Österreich wurden diese Entwicklungen durch die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung und ihren Novellierungen zum Teil auch schon vorweg genommen.

Auf dem Flughafen Wien sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch der Republik Österreich publiziert.

- Luftfahrzeuge werden unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 150, entspricht in etwa einer Höhe von 4.500 m über dem Meeresspiegel) im Regelfall derart geführt, dass ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist.
- Die Standard Instrumenten Abflugstrecken sind gleichzeitig Lärm mindernde Abflugverfahren. Ihre Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist verbindlich.
- Geschwindigkeitsbegrenzungen unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 100, entspricht etwa einer Höhe von 3.000 m über dem Meeresspiegel) reduzieren die Lärmentwicklung durch Reduzierung der Umströmungsgeräusche.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Da es sich bei Fluglärm um ein weltweites Problem handelt, hat sich auch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation in ihrer 33. Vollversammlung der Lösung dieser Problems angenommen und den sogenannten „Ausgewogenen Ansatz“ (*Balanced Approach*) in die Resolution A33-7 „*Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection*“ aufgenommen.

Die Europäische Union hat diesen Ansatz in der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft übernommen

„Ausgewogener Ansatz“ ist der Ansatz, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten die möglichen Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems auf einem Flughafen auf ihrem Gebiet prüfen, insbesondere die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, der Flächennutzungsplanung und –verwaltung, der Lärm mindernden Betriebsverfahren und der Betriebsbeschränkungen.

Für die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle wurden viele Verbesserungspotentiale bereits ausgenutzt. Betrachtet man den Zyklus Forschung – Entwicklung – Zulassung – Produktion – Marktdurchdringung, so erkennt man, dass die Ausschöpfung weiterer Potentiale zwar erst längerfristig Wirksamkeit zeigen, es aber dennoch schon heute notwendig ist, die Weichen für die Zukunft zu stellen.

Unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde im Dialog mit relevanten InteressensvertreterInnen aus der Luftfahrt(zuliefer-)industrie, der Luftverkehrswirtschaft, Ministerien und Fördereinrichtungen erstmals eine Luftfahrtstrategie für Forschung, Technologie und Innovation für Österreich entwickelt. Forschung, Entwicklung und Innovation sollen u.a. auch zum Umweltschutz beitragen. Im Bereich der Triebwerkstechnologien etwa werden zentrale Forschungsprojekte des EU-Forschungsrahmenprogramms – auch unter österreichischer Beteiligung – vorangetrieben.

Eine entsprechende Flächennutzungsplanung und –verwaltung ermöglicht es, dass räumliche Entwicklungen und Entwicklungen des Flugverkehrs nicht zwangsläufig zu einer Zunahme der von Lärm Betroffenen führt. Da hier die Interessenslage oft gegenläufig ist, bedarf es verbindlicher Regelungen, welche die Wirksamkeit von Mitigationsmaßnahmen (=Abhilfemaßnahmen) einerseits und Planungssicherheit andererseits sicherstellen. Aufgrund der bestehenden Rechtslage und der föderalistischen Kompetenzverteilung ist dieser Teilbereich als langfristig einzustufen.

Während Lärm mindernde Betriebsverfahren, wie erwähnt, dem Stand der Technik und des Vorschriftenwesens entsprechend und unter prioritärer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten eingeführt wurden bzw. angepasst werden, stellen Betriebsbeschränkungen zwar auch ein Mittel zur Lärmbekämpfung dar, ihre Einführung bzw. Anpassung hat jedoch auf Grund der – auch rechtlich – internationalen Verflechtung des Flugverkehrs die jeweiligen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die Europäische Union hat in der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft die Ziele, welche damit erreicht werden sollen, definiert:

- Festlegung von Vorschriften für die Gemeinschaft, um eine kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren,
- Schaffung einer Grundlage, die den Anforderungen des Binnenmarktes entspricht
- Förderung eines langfristig tragbaren Ausbaus der Flughafenkapazitäten,
- Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärmminderungsziele auf den einzelnen Flughäfen,
- Ermöglichung der Auswahl von Maßnahmen, um ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen.

Durch das Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, BGBl. I Nr. 40/2005, wurde diese Richtlinie umgesetzt. Damit steht ein Instrumentarium zur Verfügung, welches im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht der Republik Österreich die Möglichkeit einräumt, Betriebsbeschränkungen auf einem Flughafen der Gemeinschaft zu erlassen.

Für den Großflughafen Wien ist daher unter Berücksichtigung der im Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, BGBl. I Nr. 40/2005, bzw. in der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vorgegebenen Kriterien die Prüfung der Vorschreibung derartiger Betriebsbeschränkungen vorgesehen.

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

-

11. LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM

Als langfristige Strategie zum Schutz vor Fluglärm sollte der „Ausgewogene Ansatz“ in Österreich umgesetzt werden, um durch einen breiten Interessensausgleich zwischen Anrainern und Luftfahrtindustrie eine tragfähige Koexistenz sicherzustellen. Während bei der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, den Lärm mindernden Betriebsverfahren und den Betriebsbeschränkungen der Rahmen, in welchem sich Maßnahmen bewegen können, vorgegeben ist, bedarf es bei der Flächennutzungsplanung und –verwaltung einer nationalen Anstrengung, hier einen verbindlichen Rahmen zu schaffen. Dieser ist unbedingt notwendig, um einseitige Belastungen durch absehbare Entwicklungen zu verhindern und damit auch die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen.

12. VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN

-

13. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes wird durch die im Jahr 2012 zu erstellenden strategische Lärmkarten dokumentiert.

14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.

Die Wirksamkeit der kurzfristigen Maßnahmen, insbesondere lärmbedingter Betriebsbeschränkungen, kann erst nach Prüfung im Sinne des § 4 des Bundesgesetzes über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen quantifiziert werden.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Der vorliegende Teil-Aktionsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für Flugverkehr enthält keine Maßnahmen oder Aktivitäten, die den Rahmen für künftige Genehmigungen von Vorhaben bilden, die im UVP-G 2000 angeführt sind, oder die voraussichtlich Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben.

Durch die angeführten Maßnahmen sowie die Entwicklungs- und Forschungsprojekte sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

16. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

- Großflughafen Wien
- Bereits gesetzte Lärmschutzmaßnahmen: Zivilluftfahrzeug – Lärmzulässigkeitsverordnung, Lärminderungsverfahren
- Maßnahmen der Aktionsplanung: Evaluierung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen im Einklang mit Gemeinschaftsrecht, weitere Forcierung der Implementierung des „Ausgewogenen Ansatzes“
- Geplante Bestimmungen zur Umsetzungskontrolle: Aktualisierung der strategischen Lärmkarten
- Langfristige Strategie: Schaffung verbindlicher Rahmenbedingungen für den „Ausgewogenen Ansatz“
- Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen: keine negativen
- Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit: Öffentliche Auflage und Würdigung der einlangenden Stellungnahmen