
Umgebungs­lärm – Aktionsplan

Österreich 2018

Teil 16 Flughafen Wien



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
www.bmvit.gv.at

Wien, Mai 2018

ENTWURF

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

Frist für Stellungnahmen: 17.7.2018

Veröffentlichung: Wien, am 1.6.2018

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen.

Die zugrundeliegenden strategischen Umgebungslärmkarten gemäß Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind online verfügbar.

www.laerminfo.at/laermkarten



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/L1 Strategie und Internationales
Radetzkystraße 2
1030 Wien
e-mail: umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at
Zl.: BMVIT-70.001/0005-IV/L1/2018

Teil-Umgebungslärm-Aktionspläne 2018

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil Zusammenfassende Betroffenenauswertung

Aktionsplanung Autobahnen und Schnellstraßen (A&S)

Teil 1 **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - A&S außerhalb und innerhalb der Ballungsräume Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien

Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

Teil 2 **Amt der Burgenländischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Burgenland
 Teil 3 **Amt der Kärntner Landesregierung, Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt, Magistrat der Stadt Villach** - Straßen außer A&S in Kärnten
 Teil 4 **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in Niederösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Wien
 Teil 4 Wien **Amt der Niederösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in den in Niederösterreich liegenden Gemeinden des Ballungsraums Wien
 Teil 5 **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in Oberösterreich ohne Gemeinden des Ballungsraums Linz
 Teil 5 Linz **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Linz
 Teil 6 **Amt der Salzburger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Salzburg ohne Ballungsraum Salzburg
 Teil 6 Salzburg **Magistrat der Stadt Salzburg** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Salzburg
 Teil 7 **Amt der Steiermärkischen Landesregierung** - Straßen außer A&S in der Steiermark ohne Ballungsraum Graz
 Teil 7 Graz **Amt der Steiermärkischen Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Graz
 Teil 8 **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S in Tirol ohne Gemeinden des Ballungsraums Innsbruck
 Teil 8 Innsbruck **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßen außer A&S im Ballungsraum Innsbruck
 Teil 9 **Amt der Vorarlberger Landesregierung** - Straßen außer A&S in Vorarlberg
 Teil 10 Wien **Magistrat der Stadt Wien** - Straßen außer A&S in der Ballungsraumgemeinde Wien

Aktionsplanung Eisenbahnen

Teil 11 **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** - Schienenstrecken außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen

Aktionsplanung Straßenbahnen

Teil 12 Wien **Magistrat der Stadt Wien** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Wien
 Teil 13 Linz **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Linz
 Teil 14 Graz **Landeshauptmann des Bundeslandes Steiermark** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Steiermark
 Teil 15 Innsbruck **Amt der Tiroler Landesregierung** - Straßenbahnstrecken im Ballungsraum Innsbruck

Aktionsplanung Flugverkehr

Teil 16 Wien	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Wien außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Wien
Teil 17 Linz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Linz außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Linz
Teil 18 Graz	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Graz außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Graz
Teil 19 Salzburg	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Salzburg außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Salzburg
Teil 20 Innsbruck	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Innsbruck außerhalb und innerhalb des Ballungsraums Innsbruck
Teil 21 Klagenfurt	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - Flughafen Klagenfurt

Aktionsplanung IPPC-Anlagen

Teil 22 Graz	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Graz
Teil 22 Innsbruck	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Innsbruck
Teil 22 Linz	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Linz
Teil 22 Salzburg	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Salzburg
Teil 22 Wien	Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Wien
Teil 23 Graz	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Graz
Teil 23 Innsbruck	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Innsbruck
Teil 23 Linz	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Linz
Teil 23 Salzburg	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Salzburg
Teil 23 Wien	Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Wien

Inhalt

1. Planungsgebiet	8
2. Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle	9
3. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen	9
4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungslärmkarten	10
5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	12
6. Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	13
7. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit	14
8. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung	15
9. Maßnahmen der Aktionsplanung	17
10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen	19
11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm	19
12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln	19
13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans	20

14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen _____	20
15. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen _____	20
16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung _____	21

VORABZUG

Einleitung

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend den 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. Dies ist das Ergebnis gemeinsamer Bemühungen des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus, des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesländer.

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 dazugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.laerminfo.at abgerufen werden.

Da die Lärm-Aktionspläne auf Basis von strategischen Umgebungslärmkarten erstellt werden, sind sie auch als strategische Aktionspläne anzusehen. Sie stellen somit eine Grundlage für weitere Planungen dar. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv öffentlichen Rechte begründet. Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus aufgezeigt.

1. Planungsgebiet

Der Flughafen Wien-Schwechat liegt auf einer Fläche von rund 11 km² östlich der Hauptstadt Wien in Niederösterreich. Für den Flugverkehr stehen die Piste 11/29 mit 3.500m Länge sowie die Piste 16/34 mit 3.600m Länge zur Verfügung. Das Vorfeld bietet insgesamt 101 Abstellpositionen, von denen bis zu 37 Andockpositionen einen direkten Zugang zu den Terminals gewährleisten.

VORABZUG

2. Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

3. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen

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

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

4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungslärmkarten

Angabe der **Grunddaten der strategischen Lärmkarten** (gemäß z.B. §7 Bundes- LärmV)

Angaben zur eingesetzten Software:

Programm: SoundPLAN

Version: 7.4

Hersteller: Braunstein + Berndt GmbH

D-71522 Backnang

Deutschland

Aktualität und Art der Bestimmung der Verkehrs- bzw. Emissionsdaten

Flugbewegungen

Die Anzahl der Instrumentenflug-Bewegungen (IFR) sowie deren Gruppenzuordnung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 wurden von der Abteilung Umweltmanagement der FWAG zur Verfügung gestellt. Diese Daten sind auf das gesamte Jahr 2015 (12 Monate) bezogen. Für die Berechnung wurden alle IFR-Bewegungen des Jahres 2015 ohne militärische Bewegungen herangezogen. Zusätzlich wurden am Flughafen Wien-Schwechat Flüge nach Visual Flight Rules (VFR) durchgeführt, großteils mit Luftfahrzeugen unter einer Tonne (P1.3a) bzw. 5,7 Tonnen Gesamtgewicht (P1.4). Akustisch bedeutet der hohe Anteil kleiner Flugzeuge an VFR-Flügen mit einem Prozentsatz von ca. 2 % der Gesamtbewegungen keine Erhöhung des Gesamtschalleistungspegels. Damit sind die VFR-Flüge für die akustische Beurteilung nicht maßgebend und wurden nicht für die Berechnung angesetzt.

Angaben zur Modellierung

Grundlagen

Im Sinne der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) BGBl II Nr. 144/2006 für zivilen Flugverkehr erfolgen 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 angeführten Beurteilungszeiträume unberührt bleiben. Als Berechnungszeitraum dient das gesamte Jahr 2015 (12 Monate). Die ÖAL-Richtlinie Nr. 24 ist damit per Verordnung die Berechnungsvorschrift für die strategischen Lärmkarten. Für die Fluglärmrechnung des Flughafens Wien-Schwechat wurden die Einflüsse aus Flugbewegungen im Umkreis von 20 km ausgehend vom Flughafenbezugspunkt (W_arp) herangezogen. Dies entspricht den Vorgaben der ÖAL-Richtlinie. Für die Fluglärmrechnung wurde gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 das Gelände auf Flughafenbezugsniveau (Flugplatz- höhe über Meeresspiegel nach dem Luftfahrthandbuch Österreich, AIP Austria LOWW 2-1 vom 27. Aug. 2010 AMDT 148 der Austro Control GmbH - ACG), für Flughafen Wien-Schwechat H = 183m über Adria, gesetzt.

- Berechnungsraster: 10 m x 10 m
- Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungsanzahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden von der FWAG Abt. Umweltcontrolling zur Verfügung gestellt.
- Die Flugrouten der Berechnungen wurden durch die Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der ACG abgestimmt.
- Die Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24 wurden mit der FWAG abgestimmt und im Modell angepasst.
- Die Berechnung der Lärmindizes L_{den} und L_{night} erfolgte 4 m über Boden (187 m über Adria)

Flugwege

Die Konstruktion der Abflugwege beruht auf den SID-Charts (Standard Instrument Departure) der AIP, die Anflugwege erfolgen als Gerade. Die Korridorbreite der Anflugrouten wurde mit 0 m angesetzt, die Korridorbreiten der Abflugrouten wurden beim Überfliegen der Landeschwelle mit einer Breite von 180 m angesetzt. Anschließend wurde die Korridorbreite mit einem Winkel von beidseitig 15° bis zu einer Breite von 1 nautischen Meile (=1.852 m) eingesetzt. Diese Korridorbreite bleibt über den weiteren Verlauf der Flugroute konstant. Die Erstellung der Flugwege und Korridorbreiten wurde mit der ACG abgestimmt. Für die Aufteilung der Flugbewegungen auf die Korridorbreite wurde vom Hersteller von Soundplan das Ergänzungsblatt April 2006 zur ÖAL-Richtlinie Nr. 24 Blatt 1 mit 13 Teilflugwegen in den Berechnungsalgorithmus integriert. Dieses Ergänzungsblatt wurde auch in die ÖAL-Richtlinie Nr. 24 Ausgabe 2008 eingearbeitet. Für die Berechnungen wurden die Steigprofile nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 angesetzt. Die Steigprofile der Anflüge beinhalten einen Horizontalflug auf der Höhe h_0 und einen Sinkflug, dessen Gleitwinkel gemäß AIP für die Pistenrichtungen 16, 29 und 34 3° beträgt. Für die Pistenrichtung 11 beträgt der Gleitwinkel der PAPI-Anlage 3,1°. Im

Berechnungsmodell wurde für die Pistenrichtung 11 ebenfalls 3° eingesetzt, um auf der sicheren Seite zu liegen. Für den Horizontalfluganteil wurde für die Anflüge in Pistenrichtung 11 und 16 eine Höhe $h_0 = 1.341$ m über Platz angesetzt. Das entspricht der in den ARRIVAL Charts der AIP vorgeschriebenen Mindesthöhe von 5.000 ft abzüglich der Platzhöhe von 600 ft. Für die Anflüge in Pistenrichtung 29 und 34 wurde die Höhe des Horizontalflugs auf $h_0 = 731,4$ m über Platz gesetzt, was einer in den ARRIVAL Charts festgelegten Mindesthöhe von 3.000 ft abzüglich der Platzhöhe entspricht.

In den Steigprofilen der Abflüge der LFZ-Gruppe P1.4 ist ebenfalls ein Horizontalflug definiert. Es wurden für die Starts in Richtung 11 und 16 die Höhe für den Horizontalflug auf $h_0 = 731,4$ m sowie in Richtung 29 und 34 auf $h_0 = 1.341$ m gesetzt. Für die Berechnungen wurden die Steigprofile der Anflüge auf Piste 29 und 34 abweichend zur ÖAL mit einer Neigung von 1,60° bis zur Höhe $h_0 = 731,4$ m über Platz angenommen. Dieser Ansatz entspricht gemäß Radardatenauswertung den lokalen Gegebenheiten.

Angaben zur Methodik

Angaben zur Bestimmung der betroffenen Einwohner und Objekte

Auswertungen betreffend Gebäude mit besonderer Schalldämmung bzw. mit ruhiger Fassade wurden nicht durchgeführt, da hierfür keine Angaben in den bereitgestellten Gebäude- und Wohnungsregister- bzw. Zentrale Melderegister-Daten enthalten waren. Die Auswertungen erfolgten über die Adress-, Gebäude- und Wohnungsregister (AGWR II - Daten) der Statistik Austria (Abrufdatum: 13.04.2017, Ersteller: Ministerium für ein lebenswertes Österreich), welche die Anzahl des Wohneinheiten und der Haupt- und Nebenwohnsitz-Gemeldeten sowie Gemeindecodes, Gemeindebezeichnung und die Objektnummern beinhalten

Anmerkungen zu den Daten

Für die Auswertung der Kindergärten, Schulen und Krankenanstalten wurden nicht ausschließlich die bereitgestellten Grundlagen (AGWR II - Daten) herangezogen, da in diesen Daten nur eine geringe Anzahl von vorhandenen Objekten als Kindergarten, Schule bzw. Krankenanstalten enthalten waren.

Für die Auswertungen wurden zusätzlich folgende Daten herangezogen:

- Kindergärten:

Adressenliste der NÖ Landeskinderergärten und Adressenliste der Privatkinderergärten in Niederösterreich auf der Homepage des Amtes der NÖ Landesregierung, vom 04.07.2017

Link: http://www.noee.gv.at/Bildung/Kindergaerten-Schulen/Kindergaerten/Kindergaerten_Kindergarten_in_NOE.html

Adressen der Wiener Kindergärten (private und städtische) im Stadtplan, der auf der Homepage der Gemeinde Wien eingesehen werden kann (Stand: 06.07.2017)

Link: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/grafik.aspx?lang=&bookmark=MdJORhOVikZeNMJFa10Re5RphlnHrlu7zEfAA-b-b>

- Schulen:

Adressenliste der Schulen in Niederösterreich auf der Homepage des NÖ Landesschulrates vom 06.07.2017

Link: <http://schulfuehrer.lsr-noee.gv.at/Search>

Adressen der Schulen in Wien über die Homepage „Lehrerweb“ (Stand: 06.07.2017)

Link: <http://lehrerweb.wien/index.php?id=1165>

- Krankenanstalten:

Liste der Krankenanstalten in Österreich (Stand: 24.04.2017) auf der Homepage des Bundesministeriums für Frauen und Gesundheit, vom 29.06.2017

Link:

http://www.bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Krankenanstalten/Krankenanstalten_und_selbststaendige_Ambulatorien_in_Oesterreich/Krankenanstalten_in_Oesterreich

Auflistung der Standorte der NÖ-Pflegeheime, der Vertragsheime des Landes NÖ, sowie der privaten Heime im Land Niederösterreich. Diese ist auf der Seite der NÖ-Landesregierung verfügbar (Stand: 06.07.2017)

Link: http://www.noee.gv.at/noee/Pflege/Adressenliste_Pflege_Betr.zentren_Bezirke.html

5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Mit dem allgemeinen Teil des Aktionsplans steht nur eine zusammenfassende Darstellung der Betroffenauswertung zur Verfügung.

Eine detaillierte Darstellung der Betroffenen in Form einer gemeindeweise untergliederten Darstellung der Betroffenzahlen ist aus Tab. 1 ersichtlich.

Gemeinde / Bezirk	Anzahl Einwohner			
	> 55 dB L _{den}	> 45 dB L _{night}	Schwellenwert L _{den}	Schwellenwert L _{night}
Wien, 90001	917	3.551	0	0
Bruck a.d.Leitha, 30704	0	141	0	0
Enzersdorf a.d. Fischa, 30706	2.410	357	1	0
Fischamend, 32402	23	65	0	3
Göttlesbrunn - Arbesthal, 30708	290	1.346	0	0
Groß-Enzersdorf, 30821	3.194	4.683	0	0
Himberg, 32406	18	853	0	0
Klein-Neusiedl, 32407	1.100	979	9	227
Schwadorf, 32418	542	0	18	0
Schwechat, 32419	3.134	15	0	0
Zwölfaxing, 32424	1.803	215	0	0
Trautmannsdorf a.d. Leitha, 30726	125	0	0	0

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 nach Punkt 3 überschritten sind. Diese verbesserungsbedürftigen Bereiche können den Konfliktkarten entnommen werden, eine zusammenfassende Darstellung der Betroffenzahlen ist in Tab. 2 enthalten.

Auswertung Schwellenwertüberschreitungen, Vergleich der Aktionspläne 2013 und 2017

Aktionsplan	2013	2017	2013	2017
Lärmzonen	$L_{den} \geq 65$ dB		$L_{night} \geq 55$ dB	
Hauptwohnsitz-Gemeldete	8	9	192	175
Nebenwohnsitz-Gemeldete	6	19	52	55
Summe Meldefälle	14	28	244	230
Lärmzonenfläche [km ²]	14,62	13,46	16,32	14,32
Wohnungen	6	4	86	87
Kindergärten	0	0	0	0
Schulen	0	0	0	0
Krankenanstalten	0	0	0	0

Aus Tab. 2 ist ersichtlich, dass sich die Betroffenzahlen gegenüber dem Aktionsplan 2013 für $L_{den} \geq 65$ dB erhöht haben, während die Lärmzonenfläche für $L_{den} \geq 65$ dB etwas gesunken ist. Die Betroffenzahlen für $L_{night} \geq 55$ dB konnten in Summe reduziert werden, ebenso die Lärmzonenfläche für $L_{night} \geq 55$ dB. Die relativ hohe Betroffenzahl für $L_{night} \geq 55$ dB konzentriert sich auf Siedlungsgebiete in Klein-Neusiedl. Für diese Gemeinde wurden bereits im Mediationsvertrag 2005 Sondervereinbarungen getroffen und umgesetzt:

- Einrichtung einer Arbeitsgruppe Gemeinde Klein-Neusiedl/FWAG
- Entwicklung eines strategischen Ortsentwicklungsplanes
- Umsetzung innerhalb von 3 Jahren nach Abschluss des Vertrags

Auch die übrigen Haushalte, bei denen die Schwellenwerte gemäß Punkt 3. überschritten werden, sind bereits durch die Schallschutzprogramme aus dem Mediationsverfahren und des Umweltfonds abgedeckt.

7. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit:

Gemäß § 10 des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005, über die Information der Öffentlichkeit wird der Entwurf des Teil-Aktionsplans für 6 Wochen der Öffentlichkeit über die Homepage www.laerminfo.at zugänglich gemacht.

Vom 1. Juni 2018 bis einschließlich 17. Juli 2018 besteht die Möglichkeit schriftlich zu dem Entwurf des Aktionsplans Stellung zu nehmen. Die Behörde hat abschließend die eingelangten Stellungnahmen gesamthaft zu würdigen und den endgültigen Aktionsplan anschließend zu veröffentlichen.

Schriftliche Stellungnahmen können **per E-mail** an umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at oder mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ **per Post** an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 1030 Wien, Radetzkystraße 2 übermittelt werden.

Gemeinsam mit dem Entwurf des Aktionsplans für den Großflughafen Wien-Schwechat werden die dazugehörigen strategischen Lärmkarten über die Homepage www.laerminfo.at zugänglich gemacht.

Fragen zu den strategischen Lärmkarten können jederzeit an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich **per E-mail** an umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at oder mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ **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 Entwurfs des Aktionsplans gesamthaft für den endgültigen Aktionsplan würdigen und die Würdigung in diesem Kapitel darstellen.

8. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung

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.

Entsprechend der österreichischen „Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLZV 2005“ (BGBl. II Nr. 425/2005) dürfen An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhangs 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

Auf dem Flughafen Wien-Schwechat sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch Österreich/AIP Austria publiziert:

- Luftfahrzeuge werden unter einer bestimmten Flughöhe (Flughöhe 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. Dies wird als „Continuous Descent Operation (CDO)“ bezeichnet.
- Wenn nicht anders angewiesen, ist unter einer bestimmten Flughöhe (Flughöhe 100, entspricht etwa einer Höhe von 3.000 m über dem Meeresspiegel) eine IAS (angezeigte Fluggeschwindigkeit am Fahrtmesser eines Flugzeugs) von 250 KT beizubehalten. Bei einer Reisegeschwindigkeit von weniger als 250 KT ist diese beizubehalten. Spätestens bei 10 NM (nautische Meile, 1 NM entspricht etwa 1,85 km) von der Schwelle ist gleichmäßig zu reduzieren, sodass eine IAS von 260 KT bei 4 NM Endanflug erreicht wird. Der Anflug soll so lange wie möglich mit „clean configuration“ geflogen werden (weniger Lärmentwicklung durch Umströmungsgeräusche).
- Die verlautbarten Standard Instrumenten Abflugstrecken (SID) sind gleichzeitig lärmindernde Abflugverfahren. Ihre genaue Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist unumgänglich notwendig.

Steigerung der Continuous Climb Operation (CCO) – also unrestringierter Steigflugprofile. Hier liegt der Flughafen Wien-Schwechat mit erreichten 40 % bereits weit über dem europäischen Durchschnitt, eine Steigerung ist weiterhin möglich. Das Vermeiden von „Level-Offs“ im Steigflug trägt erheblich zu einer Minderung des Lärmprofils bei.

Am Flughafen Wien-Schwechat wurden RNAV (Flächennavigation) SIDs (Standard Instrument Departures) eingeführt. Der Ersatz der bestehenden konventionellen SIDs durch RNAV SIDs ist insofern lärmrelevant als eine genauere Routenführung im Abflug möglich ist und damit das „noise containment“ viel besser gewährleistet ist.

Im Rahmen des Vereins Dialogforum Flughafen Wien-Schwechat, der im Anschluss an das Mediationsverfahren im Jahr 2005 gegründet wurde, wird die Entwicklung der Fluglärmsituation kontinuierlich analysiert und entsprechende Maßnahmen zu einer Verminderung der Immission diskutiert.

Auf Basis der Vereinbarungen aus dem Mediationsvertrag 2005 und als Ergebnis der fortführenden Verhandlungen im Dialogforum ab 2005 wurden im Wesentlichen bereits folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Deckelung der absoluten Flugbewegungen in der Zeit von 23:30 bis 05:30 Uhr.
- Nichtverwendung von besonders lärmsensitiven An- bzw. Abflugstrecken in der Zeit von 21:00 bis 07:00 Uhr.
- Einführung eines Lärmgebührenmodells per Bescheid zum 15.11.2009: Zuschläge für laute und Abschläge für leise LFZ zu den Landeentgelten.
- Bescheidmäßige Einführung eines Zuschlags zum Fluggastentgelt („Umwelt-Euro“) per 1.1.2006 in Höhe von EUR 1,1 pro abfliegenden Passagier (Pax). Das damit erzielte Aufkommen (2012 ca. 24,8 Mio EUR) kommt gemäß Mediationsvertrag zur Gänze zweckgebunden den Flughafenrainern direkt oder indirekt zugute.
- Umsetzung eines Schallschutzprogrammes sowohl für das Zwei-Pisten- als auch für das Drei-Pisten-System innerhalb von Lärmzonen, die europaweit die niedrigsten Werte aufweisen (Tag ab Leq 54 dB, Nacht ab Leq 45 dB bzw. siehe www.laermschutzprogramm.at).

- Jährliche Evaluierung der vereinbarten Zielwerte in Bezug auf die Bewegungsverteilung auf die Pisten, sowie die Einhaltung der vorgeschriebenen Flugverfahren (Veröffentlichung auf www.dialogforum.at).
- Für das Drei-Pisten-System sind bereits weitere Maßnahmen, wie z.B. die Deckelung der Tages-Leq-Zone, sowie eine weitere Reduktion der Nachtflüge von 23:30 bis 05:30 vorgesehen.
Einrichtung eines Umweltfonds (Fonds öffentlichen Rechts) zum Ausgleich von nicht abwendbaren Belastungen. Die Gemeinden in den Lärmzonen ab einem Nacht-Leq = 45 dB bzw. Tages-Leq = 54 dB können aus den Mitteln des Umweltfonds gemeinnützige Maßnahmen finanzieren. Ein Teil der Fondsmittel (25 %) ist für Projekte im Umland gewidmet, welche durch den Beirat des Umweltfonds zu genehmigen sind. Die Mittelzuteilung erfolgt im Wesentlichen unter Berücksichtigung der Belastung.

VORABZUG

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 dieses 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 lärmindernden 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.

Im Jahr 2011 wurde die vom bmvit ausgearbeitete „Road Map Luftfahrt 2020“ vorgestellt, das strategische Gesamtkonzept der Bundesregierung zur optimalen Entwicklung der österreichischen Luftfahrt bis zum Jahr 2020. Die Road Map sieht eine umfassende Auseinandersetzung mit der Fluglärmproblematik vor, und zwar die konsequente Umsetzung des Balanced Approach samt Einführung von Bauverbotszonen im Bereich der österreichischen Flughäfen.

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 einerseits und Planungssicherheit andererseits sicherstellen. Aufgrund der bestehenden Rechtslage und der föderalistischen Kompetenzverteilung ist dieser Teilbereich als langfristig einzustufen.

Während lärmmindernde 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 Lärminderungsziele 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.

Auf Vorschlag der EU Kommission soll die Richtlinie 2002/30/EG durch eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes“ ersetzt werden. In den Ratsarbeitsgruppensitzungen haben die österreichischen Vertreter erreicht, dass in der künftigen EU-Verordnung in Art. 15a „Übergangsbestimmungen“ festgeschrieben ist, dass Betriebsbeschränkungen und Entscheidungen über den Betrieb von Flughäfen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung erlassen wurden, nicht unter diese Verordnung fallen, sondern, soweit die Richtlinie 2002/30/EG anwendbar ist, unter diese Richtlinie und gegebenenfalls unter die einzelstaatlichen Vorschriften zu deren Umsetzung. Für diese Maßnahmen gilt dann weiterhin die Richtlinie 2002/30/EG. In einem neuen Erwägungsgrund wird explizit erläutert, dass Betriebsbeschränkungen und Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung erlassen wurden und nicht unter diese Verordnung fallen, auch Maßnahmen umfassen können, die auf Gerichtsbeschlüssen beruhen oder das Ergebnis eines Mediationsverfahrens sind

VORABZUG

10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen

Dem gesetzlichen Auftrag folgend, wurden sowohl die strategischen Fluglärmkarten und die dazugehörigen Konfliktzonenpläne als auch die Aktionspläne für die österreichischen Flughäfen in enger Kooperation mit dem Lebensministerium erstellt.

Im Jahr 1992 wurde am Flughafen Wien-Schwechat die Fluglärmüberwachungsanlage FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) in Betrieb genommen. Die Anlage registriert an derzeit 15 fixen und drei mobilen Messstellen in Siedlungsgebieten die Schallpegel der Überflüge. Messergebnisse können auf der Homepage des Flughafens Wien unter www.vie-umwelt.at eingesehen werden. Die Auswertung umfasst unter anderem auch die Angabe des energieäquivalenten Dauerschallpegels Leq für Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) in monatlicher Auflistung und den kumulierten Jahreswert.

Als Ergebnis einer Zusammenarbeit von Austro Control GmbH und Flughafen Wien können Flugspuren auf <http://www.flugspuren.at> abgefragt werden. Die Darstellung beginnt am Vortag und reicht einige Jahre zurück. Auf Basis von Radardaten werden Informationen zu Starts, Landungen, Anzahl der Flugbewegungen, Flughöhen und Pistenverteilung gegeben.

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

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten 2017 der österreichischen Flughäfen entstanden dem bmvit in den Jahren 2016 und 2017 externe Kosten in der Größenordnung von EUR 140.000,-. Hinzu kommen die Aufwendungen für die Datenerhebung durch die einzelnen Flughäfen und die Austro Control GmbH, die nicht einzeln erfasst wurden.

13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes wird durch die im Jahr 2022 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert.

14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

15. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

Die strategische Umweltprüfung (SUP) beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen von Planungen. Mit Hilfe der SUP soll der Umwelt gleich viel Bedeutung beigemessen werden, wie wirtschaftlichen oder sozialen Aspekten. Umweltaspekte können durch eine SUP rechtzeitig in die Planungsprozesse einfließen.

Die EU-Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung, SUP- Richtlinie) ist in Österreich in verschiedenen Materiengesetzen auf Landes- und Bundesebene umgesetzt.

Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist beispielsweise gemäß §8. Abs 1 Bundes- LärmG durchzuführen, sofern „die Aktionspläne

1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,
2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder
3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.“

Der vorliegende Teil-Aktionsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für den Großflughafen Wien-Schwechat 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.

16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung

16.1. Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 16

Name des Lärmaktionsplans	Lärmschutzprogramm Flughafen Wien
Gesamtkosten (in Euro)	rund EUR 50,0 Mio
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	Juli 2005
Enddatum des Lärmaktionsplans	Bis zum Ende eines zweiten Betriebsjahres einer möglichen 3. Piste
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	rund 11.000 Haushalte, das entspricht in etwa 30.000 Einwohnern
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	<p>Basis: Mediationsvertrag vom 22. Juni 2005</p> <p>Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:</p> <p>Schutzzone Tag: 06:00 - 22:00 $L_{eq} > 54$ dB(A)</p> <p>Schutzzone Nacht: 22:00 - 06:00 $L_{eq} > 45$ dB(A)</p> <p>Ziele Tag im Rauminneren: 06:00 - 22:00 $L_{eq} < 30$ dB(A) $L_{max} < 52$ dB(A)</p> <p>Ziele Nacht im Rauminneren: 22:00 - 06:00 $L_{eq} < 30$ dB(A) $L_{max} < 52$ dB(A)</p> <p>Zusätzlich gibt es für die Anrainer des Flughafens Wien eine Förderung in der</p> <p>Fluglärmzone Sydney Tag: • Mehr als 80 Überflüge /24h (Durchschnitt der 6 verkehrsreichsten Monate) > 65dB.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr als 140 Überflüge /24h (Durchschnitt der 90 verkehrsreichsten Tage) > 65dB bei Süd/Südostwind. • Mehr als 140 Überflüge/24h (Durchschnitt der 90 verkehrsreichsten Tage) > 65dB bei West-wind/Windstille. <p>Fluglärmzone Sydney Nacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr als 20 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) „>65dB bei Süd/Südostwind. • Mehr als 15 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) > 65dB bei Westwind/Windstille
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	<p><u>indirekt:</u></p> <p>Flugroutenoptimierung (in Zusammenhang mit der Austrocontrol),</p> <ul style="list-style-type: none"> o Besiedlungsstrategie Umlandgemeinden, (Beschränkung der Wohnraumwidmung in höheren Lärmzonen) o Pistennutzungszeiten (Nachtflugbeschränkung) <p><u>direkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o Gebäude, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, vor allem schutz- und erhaltungs-würdige Gebäude (Denkmalschutz) bzw. Gebäude deren Sanierungsaufwand mehr als den tat-sächlichen Wert eines Gebäudes ausmacht. o Schlechte Wartung und Pflege der Gebäude (fehlende Fensterwartungen und abfallende Teile an Fassaden und Dachkonstruktionen. o Häuser in Leichtbauweise (meist Fertigteilhäuser) erbringen auf Grund Ihres Mauerwerks nicht die nötigen Schalldämmerfordernisse. o Dachkonstruktionen oft nur mit sehr hohem Aufwand sanierbar, auf Grund der gestiegenen Anforderungen an die Statik der Dachkonstruktion o Mangel an Produkten am Markt, welche Schallschutz und Wärmeschutz gleichzeitig bieten
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	<p>Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt in mediativer Abstimmung mit dem Verein Dialogforum. Das Dialogforum prüft und überwacht die Einhaltung der getroffenen Vereinbarungen. Das betrifft die Umsetzung des Lärmschutzprogramms und der Nachtflugregelung ebenso, wie den Umweltfonds oder die kontinuierliche Verbesserung der An- und Abflugrouten. Auch bei der Festlegung der An- und Abflugrouten im möglichen 3-Pisten-System hat das Dialogforum ein verbrieftes Mitspracherecht</p>
Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten	<p>Das Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien greift bereits ab einem Dauerschallpegel von 45 dB(A) in der Nacht und 54 dB(A) am Tag. Im Unterschied zur Bundes-LärmV dienen als Beurteilungszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres, damit werden verkehrsarme Monate aus der Berechnung herausgenommen.</p> <p>Die Maßnahmen:</p> <p>Befindet sich ein Wohnobjekt in der Lärmschutzzone, werden die Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer sowie Küchen) auf Antrag schalltechnisch überprüft und, falls notwendig, die erforderlichen Maßnahmen gesetzt.</p> <p>Unter anderem ist Folgendes vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Verbesserung der Dichtheit der Fenster und Türen •Fenstertausch

	<p>•Schalldämmlüfter</p> <p>Die Art der angebotenen Lärmschutzmaßnahmen, die Zahl der betroffenen Räume und der Finanzierungsbeitrag der Flughafen Wien AG (50% oder 100%) sind davon abhängig, in welcher Fluglärmzone ein Wohnobjekt liegt.</p> <p>Als Fluglärmzone wird jene Fläche bezeichnet, die einem bestimmten äquivalenten Dauerschallpegel ausgesetzt ist.</p> <p>Kommt das bauphysikalische Gutachten zum Ergebnis, dass die Sanierung nach dem Einbau neuer Schallschutzfenster nicht ausreicht, um die Ziele des Lärmschutzprogramms zu erreichen, besteht die Möglichkeit einer Sonderbauförderung.</p>
Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans	Bauphysikalische Gutachten, Abnahme durch die örtlichen Bauaufsicht (Ziviltechniker) sowie stichprobenartig durch die „Begleitende Kontrolle“ (Ziviltechniker)
Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen	<p>http://www.laermschutzprogramm.at</p> <p>Weitere nützliche Links:</p> <p>http://www.viemediation.at</p>

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Abteilung IV/L1 Strategie und Internationales

Radetzkystraße 2

1030 Wien

e-mail: umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at

Zl.: BMVIT-70.001/0005-IV/L1/2018

VORABZUG