

---

# Umgebungs­lärm – Aktionsplan

---

Österreich 2018

Teil 21 Flughafen Klagenfurt



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
[www.bmvit.gv.at](http://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 Umgebungsärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen.

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

[www.laerminfo.at/laermkarten](http://www.laerminfo.at/laermkarten)

**Lärminfo.at**  
 Lärmschutz für  
Österreich

## 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](mailto:umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at)  
Zl.: BMVIT-70.001/0005-IV/L1/2018

# Teil-Umgebungsärm-Aktionspläne 2018

## Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil      Zusammenfassende Betroffenauswertung

## 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

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

## Aktionsplanung IPPC-Anlagen

<b>Teil 22 Graz</b>	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Graz
<b>Teil 22 Innsbruck</b>	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Innsbruck
<b>Teil 22 Linz</b>	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Linz
<b>Teil 22 Salzburg</b>	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Salzburg
<b>Teil 22 Wien</b>	<b>Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort</b> - IPPC-Anlagen gemäß Gewerbeordnung 1994 im Ballungsraum Wien
<b>Teil 23 Graz</b>	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Graz
<b>Teil 23 Innsbruck</b>	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Innsbruck
<b>Teil 23 Linz</b>	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Linz
<b>Teil 23 Salzburg</b>	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - IPPC-Anlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 im Ballungsraum Salzburg
<b>Teil 23 Wien</b>	<b>Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus</b> - 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 Umgebungsärmkarten	10
5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungsärm 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	16
10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen	17
11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungsärm	17
12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln	17
13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans	17

14.Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungsärm belasteten Personen _____	18
15.Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen _____	18
16.Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung _____	19

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](http://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 Klagenfurt liegt auf einer Fläche von 200 ha ca. 4 km nördlich des Klagenfurter Stadtzentrums. Für den Flugverkehr stehen die Betonpiste 10L/28R mit 2.720m Länge und Präzisionsanflugsystem ILS CAT II/III sowie die parallele Graspiste 10R/28L mit 710m Länge zur Verfügung. Das Vorfeld mit einer Fläche von 70.000 m<sup>2</sup> bietet 7 Abstell- und 6 GAC - Parkpositionen.

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)

	<b>Tag-Abend-Nacht-Lärmindex</b>	<b>Nacht-Lärmindex</b>
Flugverkehr	65 dB	55 dB

## 4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungsärmkarten

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

Angaben zur eingesetzten Software:  
 Programm: SoundPLAN  
 Version: 8.0  
 Hersteller: Braunstein + Berndt GmbH  
 D-71522 Backnang  
 Deutschland

### **Aktualität und Art der Bestimmung der Verkehrs- bzw. Emissionsdaten**

#### Flugbewegungen

Die Anzahl der Flugbewegungen (IFR) sowie deren LFZ-Gruppenzuordnung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 wurden vom Flughafen Klagenfurt zur Verfügung gestellt. Diese Daten sind auf das gesamte Jahr 2015 (12 Monate) bezogen. Für die Berechnung wurden alle Instrumentenflug-Bewegungen (IFR) des Jahres 2015 herangezogen. Zusätzlich wurden am Flughafen VFR-Bewegungen (Flüge nach Visual Flight Rules) durchgeführt

### **Angaben zur Modellierung**

#### Grundlagen

Im Sinne der Bundes-Umgebungsärmenschutzverordnung (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 diente das gesamte Jahre 2015 (12 Monate). Die ÖAL-Richtlinie Nr. 24 ist damit per Verordnung die Berechnungsvorschrift für die strategischen Lärmkarten. Für die Fluglärm Berechnung des Flughafens Klagenfurt wurden die Einflüsse aus Flugbewegungen im Umkreis von 20 km ausgehend vom Flughafenbezugspunkt (ARP) herangezogen. Dies entspricht den Vorgaben der ÖAL-Richtlinie. Die Berechnungen erfolgten unter Verwendung eines Geländemodells (BEV-Daten).

- Berechnungsraster: 10 m x 10 m
  - Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungszahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden in Abstimmung mit der Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH und der Austro Control GmbH (ACG) erstellt.
  - Die Flugrouten für die Berechnungen wurden durch Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der ACG abgestimmt.
  - Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24.
- Für die Berechnungen wurden die „Steigprofile“ des Anflugs mit einer Neigung von 3° bzw. 3,2° angenommen.
- Die Berechnung der Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  erfolgte 4 m über Boden.

#### Flugwege

Die Konstruktion der Abflugwege beruht auf den SID-Charts (Standard Instrument Departure) der AIP, die Anflugwege erfolgen auf Flugwegen entsprechend den SID- Charts. Die Korridorbreiten der Abflugwege wurden entsprechend ECAC bis zu einer Breite von 7.500 m angesetzt. Diese Korridorbreite bleibt über den weiteren Verlauf der Flugroute konstant. Die Korridorbreiten der Anflugwege IFR wurden mit max. 1.852 m angesetzt. Die Korridorbreiten der Anflugwege VFR wurden mit einer Weite bis zu 8.120 m angesetzt. 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 im Anflug beinhalten einen Horizontalflug auf der Höhe  $h_0$  und einen Sinkflug, dessen Gleitwinkel gemäß AIP für die Pistenrichtungen 10L und 28R 3° beträgt, außer beim Flugweg NDB28 mit 3,2° und den Helikopteranflügen mit 20%. Der Horizontalfluganteil der Anflüge liegt auf Höhen zwischen 300 m (984 FT) über Platz und 779 m (2.556 FT) über Platz. Die Steigprofile der Abflüge wurden nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 unter Berücksichtigung bestimmter Mindesthöhen angesetzt. Die Steigprofile der Helikopter wurden abgetrept entsprechend dem Gelände modelliert.

**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 Klagenfurter städtischen Kindergärten Stand: 26.06.2017

Link: <http://www.klagenfurt.at/leben-in-klagenfurt/kindergaertenhorte/kindergaerten.html>

Adressenliste der Klagenfurter privaten Kindergärten Stand: 26.06.2017

Link: [http://www.herold.at/gelbe-seiten/jQJMg\\_klagenfurt-amw%C3%B6rthersee/was\\_kinderbetreuung/](http://www.herold.at/gelbe-seiten/jQJMg_klagenfurt-amw%C3%B6rthersee/was_kinderbetreuung/)

## • Schulen:

Adressenliste der Schulen in Klagenfurt auf der Homepage des Österreichischen Schulportals (Stand: 26.06.2017)

Link: <https://www.schule.at/schulfuehrer/kaernten/klagenfurt-stadt.html>

Adressenliste der berufsbildenden Schulen in Klagenfurt über die Homepage „berufsbildende Schulen in Österreich“ des bmukk (Stand: 26.06.2017)

Link: <https://www.abc.berufsbildendeschulen.at/schoolfinder/?form=region&region=2>

Adresse der Universität Klagenfurt über die Homepage der Alpen Adria Universität Klagenfurt (Stand: 26.06.2017)

Link: <http://www.campus-gis.aau.at/>

## • Krankenanstalten:

Liste der Krankenanstalten in Österreich (Stand: 24.04.2017) auf der Homepage des Bundesministeriums für Frauen und Gesundheit, vom 26.06.2017

Link: [http://www.bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Krankenanstalten/Krankenanstalten\\_und\\_selbststaendige\\_Ambulatorien\\_in\\_Oesterreich/Krankenanstalten\\_in\\_Oesterreich](http://www.bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Krankenanstalten/Krankenanstalten_und_selbststaendige_Ambulatorien_in_Oesterreich/Krankenanstalten_in_Oesterreich)

Auflistung der Standorte der Pflegeheime. Diese sind auf der Seite der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee verfügbar (Stand: 26.06.2017)

Link: [http://www.klagenfurt.at/klagenfurt-amwoerthersee/private\\_senioren\\_und\\_pflegeheime-1621.asp](http://www.klagenfurt.at/klagenfurt-amwoerthersee/private_senioren_und_pflegeheime-1621.asp)

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

Mit dem allgemeinen Teil des Aktionsplans steht nur eine zusammenfassende Darstellung der Betroffenenbewertung 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 <sub>den</sub>	> 45 dB L <sub>night</sub>	Schwellenwert L <sub>den</sub>	Schwellenwert L <sub>night</sub>
Klagenfurt am Wörthersee, 20101	9.286	4.712	4	10

## 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 Bereiche können auch den Konfliktkarten entnommen werden, eine zusammenfassende Darstellung der Betroffenzahlen ist in Tab. 2 enthalten.

Lärmzonen	$L_{den} \geq 65 \text{ dB}$	$L_{night} \geq 55 \text{ dB}$
Hauptwohnsitz-Gemeldete	3	9
Nebenwohnsitz-Gemeldete	1	1
<b>Summe Meldefälle</b>	<b>4</b>	<b>10</b>
Lärmzonenfläche [km <sup>2</sup> ]	0,825	-
Wohnungen	1	6
Kindergärten	0	0
Schulen	0	0
Krankenanstalten	0	0

## 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](http://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](mailto: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 Flughafen Klagenfurt werden die dazugehörigen strategischen Lärmkarten über die Homepage [www.laerminfo.at](http://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](mailto: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 Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

Flugbetriebszeiten am Flughafen Klagenfurt: Montag bis Sonntag 06:00 – 23:30. Auf dem Flughafen Klagenfurt sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch Österreich / AIP Austria publiziert:

- Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 28R gelandet und von der Piste 10L gestartet werden (IFR und VFR Flüge).
- Bei Abflügen auf den Pisten 10L und 10 R über die Sichtflugstrecke SIERRA ist aus Lärmschutzgründen erst nach dem Passieren des „METRO“-Marktes bzw. des Locators KI nach rechts zu drehen.

Am Flughafen Klagenfurt ist die Einführung von RNAV (Flächennavigation) SIDs (Standard Instrument Departure) geplant. Die Gesamtumsetzung wird rund 3 Jahre benötigen. 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.

## 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.

„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 lärmindernde 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.



## **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 Umweltministerium erstellt.

## **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 Umgebungsärm 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 Flughafen Klagenfurt 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. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung**

### **16.1. Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 21**

Derzeit existiert kein Lärmschutzprogramm.

### **16.2. Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 21**

Es befindet sich kein Lärmschutzprogramm in Planung.

VORABZUG

## 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](mailto:umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at)

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

VORABZUG