
Umgebungslärm – Aktionsplan

Österreich 2018

Teil 20 Flughafen Innsbruck



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 Umgebungsärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmenschutz 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

Lärminfo.at
 Lärmenschutz für
Österreich

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

Teil-Umgebungslärm-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

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	18
11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm	18
12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln	18
13. Geplante Vorgangsweise für die Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des (Teil-) Aktionsplans	18

14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungsärm belasteten Personen _____	19
15. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen _____	19
16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung _____	20

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 Innsbruck befindet sich am westlichen Stadtrand von Innsbruck. Die Entfernung zum Stadtzentrum kann mit ca. 5 km angegeben werden. Der Flughafen Innsbruck verfügt über eine Piste mit 2000 m Länge, einer Breite von 45 m und diese Piste wird beidseitig von 7,5 m breiten Schultern begrenzt. Der gesamte Verkehr wird über diese Piste mit Ost – West Ausrichtung (08/26) abgewickelt. In Landerichtung 26 ist die Piste für Instrumentenflugbetrieb (Präzisionsanflugbefeuerung und Gleitwinkelbefeuerung) ausgerüstet. Die Landerichtung 08 ist mit einer Gleitwinkelbefeuerung versehen.

Seit 2006 verfügt der Flughafen Innsbruck auch über ein radarähnliches Flugüberwachungssystem (Multilaterationsverfahren) und seit 2007 über ein neues Anflugverfahren RNP RNAV.

Der Rollweg „A“ (Rollwegbreite 18 m und 23 m) wird im Westen in die Piste eingebunden und für den Rollweg „B“ (Rollwegbreite 23 m) ergibt sich im Osten der Pistenanschluss.

Die Abstellflächen für Luftfahrzeuge vor dem Abfertigungsgebäude messen 320m x 92m und weitere 230m x 44m sind vor den Hangars im Westen zum Parken für kleinere Luftfahrzeuge reserviert.

Auf der Nordseite des Flughafens sind die Flugsportvereine angesiedelt, die sowohl den Segelflug als auch den Motorflug anbieten.

ICAO-Code: LOWI

IATA-Code: INN

Flugplatzbezugspunkt: 47°, 15 Min., 37 Sek. Nord und 11°, 20 Min., 38 Sek. Ost

Flugplatzbezugshöhe: 579 m

Flughafenareal: ca. 133 ha, davon ca. 33 ha versiegelt

Öffnungszeiten: Von 05.00 Uhr bis 23.00 Uhr Ortszeit

Uneingeschränkte Betriebszeit: Von 06.30 bis 20.00 Uhr Ortszeit (Details siehe Pkt. 8)

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: 7.0
 Hersteller: Braunstein + Berndt GmbH
 D-71522 Backnang
 Deutschland

Aktualität und Art der Bestimmung der Verkehrs- bzw. Emissionsdaten

Flugbewegungen

Die Anzahl der Flugbewegungen wurde von dem Flughafen Innsbruck zur Verfügung gestellt. Deren LFZ-Gruppenzuordnung nach ÖAL-Richtlinie Nr.24 erfolgte durch das Ingenieurbüro Neukirchen. Diese Daten sind auf das gesamte Jahr 2015 (12 Monate) bezogen.

Für die Berechnung sind alle Instrumentenflug-Bewegungen (IFR) und VFR-Bewegungen (Flüge nach Visual Flight Rules) des Jahres 2015 herangezogen worden.

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 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 Innsbruck 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 Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. und der Austro Control GmbH (ACG) erstellt.
- Die Flugrouten für die Berechnungen wurden durch Ingenieurbüro Neukirchen ZT- GmbH erstellt und mit der ACG abgestimmt.
- Für den Flughafen Innsbruck mussten die normierten ÖAL-Steigprofile den realen Gegebenheiten angepasst werden. Die Steigprofile wurden mit der ACG abgestimmt und im Modell angepasst.
- 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 und den Angaben der ACG. Die Abflugwege erfolgen nicht auf Geraden sondern ausschließlich auf komplexeren Flugwegen entsprechend SID- Charts und den Angaben der ACG. Die Erstellung der Korridorbreiten der Abflugwege erfolgte in Abstimmung mit der ACG. 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. Die Korridorbreiten der Abflüge wurden gemäß ÖAL-Richtlinie Nr.24 Blatt 1 Ergänzung April 2006 mit 600 m definiert. Ebenso wurden die Korridore der Anflüge von der ACG definiert. Lediglich die Korridorbreiten der Platzrunden und der Helikopterflugwege sind mit 200 m festgelegt.

Für den Flughafen Innsbruck mussten die normierten ÖAL-Steigprofile den realen Gegebenheiten angepasst werden. Die Steigprofile des Anfluges wurden mit Neigungen zwischen 2,29° und 5,71° und Höhen des Horizontalfluganteils zwischen 1.828,8 m und 3.505,20 m über Platz angenommen, wobei die Flugplatzhöhe mit 581 m über Adria der Berechnung zugrunde gelegt wurde.

Die Abflugklassen wurden in Abweichung von der ÖAL variiert und die Klassen A-P 1.1-Ab, A-P 1.3-Ab, A-P 1.4-Ab, A-P 2.1-Ab, A-P 2.2-Ab, A-S 1.0-Ab und A-S 5.1-Ab in mehrere Klassen gesplittet. Dies wurde notwendig, da in den akustischen Klassen die Steigprofile an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden mussten.

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 Gemeindecode, 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. Krankenanstalt enthalten war.

Für die Auswertungen wurden zusätzlich folgende Daten herangezogen:

- Kindergärten:

Adressenliste der Innsbrucker städtischen Kindergärten

Link: <http://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=bildung--kultur/kindergaerten>

Adressenliste der Innsbrucker privaten Kindergärten die Broschüre "Kinder- und Jugendbetreuung Innsbruck - KIJu2012" herausgegeben von der Stadt Innsbruck MA

V-Amt für Kinder- und Jugendbetreuung: Stand Juni 2017

- Schulen:

Adressenliste der Schulen, berufsbildenden Schulen und Universitäten in Innsbruck (Stand: 20.06.2017)

Link: https://www.schule.at/schulfuehrer/tirol/innsbruckstadt.html?tx_chsolr_pi2%5Bpage%5D=3&tx_chsolr_pi2%5Baction%5D=index&tx_chsolr_pi2%5Bcontroller%5D=Frontend&cHash=d900300d6f3cb1443cd9936f6068c9e8

Adressenliste der berufsbildenden Schulen in Innsbruck (Stand: 20.06.2017)

Link: <https://www.abc.berufsbildendeschulen.at/schoolfinder/?form=region®ion=7>

Adressenliste der Universität Innsbruck (Stand: 20.06.2017)

Link: <http://www.uibk.ac.at/universitaet/standorte/>

- 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 Wohn- und Pflegeheime auf der Webseite „Innsbrucker Soziale Dienste“ (Stand: 16.06.2017)

Link: <http://www.isd.or.at/index.php/wohn-und-pflegeheime>

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 gemeindefeise 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}
Innsbruck, 70101	20829	2585	8	0
Kematen in Tirol, 70320	16	0	0	0
Völs, 70364	3753	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 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	5	0
Nebenwohnsitz-Gemeldete	3	0
Summe Meldefälle	8	0
Lärmzonenfläche [km ²]	0,86	-
Wohnungen	3	0
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 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 Flughafen Innsbruck 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 Innsbruck sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch Österreich/AIP Austria publiziert:

- Zwecks Minderung des Fluglärms soll einmotorige Flächenflugzeuge mit Kolbenantriebwerk bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 5700 KG im Sichtflugverkehr vorzugsweise auf der Piste 08 landen und von Piste 26 starten.

Der Flughafen Innsbruck hat seit Jahren in Umweltfragen eine Vorreiterrolle in Österreich:

- restriktive Lärminderungs politik zum Schutz der Anrainer (Vorreiterrolle in Österreich)
- Verbot Kapitel II Flugzeuge als erster Flughafen in Österreich (1990)
- strengste und restriktivste Betriebszeitenregelung aller österreichischen Verkehrsflughäfen.
 - o Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 06:30 Uhr bis 20:00 Uhr Ortszeit.
 - o Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 102 ff Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, durchgeführt werden, gilt eine Betriebszeit von 06:00 Uhr Ortszeit bis 23:00 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 22:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit nur Landungen gestattet sind.
 - o Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 102 ff Luftfahrtgesetz und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Strahlflugzeugen durchgeführt werden, deren Lärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 20:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit Landungen gestattet.
 - o Für Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsätze mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 16, Kapitel III, und mit Hubschraubern gilt eine Betriebszeit analog Pkt. 2
- strenge Auslegung der Nachtflugbeschränkungen (Ausnahmen: lebensrettende Transplantations- und Ambulanzflüge)
- Lärmindernde An- und Abflugverfahren.
- Optimierte Verfahren zur Reduzierung des Bodenlärms – z.B: Abstellpositionen der Flugzeuge an sensiblen Tagesrandzeiten werden unter Berücksichtigung von Lärmschutzaspekten ausgewählt.
- Verbot von Ultralights
- Einführung „Lärmabhängige Landegebühen“ zur Pönalisierung der lauten Flugzeuge als erster Flughafen in Österreich (2004).
- Einführung eines Umweltmanagementsystem (EU-Öko-Audit – EMAS Registrierung) als erster Flughafen in Österreich (2000)
- Einführung des Kennzahlensystems GRI (2008) und Erstellung des ersten Nachhaltigkeitsberichts (2015)
- Zertifizierung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 (2012)
- Zertifizierung des Energiemanagementsystems nach ISO 50001 (2015)
- Auszeichnung mit dem „Österreichischen Umweltpreis“ des Lebensministeriums – dem „EMAS Preis 2007“ – ebenfalls als erster Flughafen Österreichs.
- Auszeichnung mit dem „Österreichischen Umweltpreis“ des Lebensministeriums mit dem „EMAS Preis 2013“ für das beste Umweltteam
- Nominierung für den EU-EMAS-Award 2014
- ASRA-Preis in der Kategorie „GRI Erstbericht“ (2016) und „Unternehmen im Mehrheitseigentum der öffentlichen Hand“ (2017)

- freiwillige Lärmschutzförderung für Anrainer - Fenstertausch und Schalldämmlüfter – freiwillige Reduktion des Grenzwertes von 65 dB auf 60 dB
- positive Entwicklung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr. 2010 erfolgten 15.347 Flugbewegungen und 2011 waren es noch 13.505 Flugbewegungen. Seit 2012 liegen die Flugbewegungen relativ konstant unter 12.000.
- Bei allen Gerätebeschaffungen besonderes Augenmerk auf Lärmreduktion
- Anschaffung von zusätzlichen Heizgeräten für Strom- und Wärmeversorgung der LFZ – Reduktion des Bodenlärms (Nichtinanspruchnahme der Hilfstriebwerke von LFZ)
- Finanzielle Unterstützung einer Gesamtlärmstudie im Innsbrucker Stadtgebiet – initiiert durch das Land Tirol in Kooperation mit der Stadt Innsbruck (Durchführung 2017 – Ergebnis 2018)
- Deckelung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr an den Wintercharterwochenenden.

Am Flughafen Innsbruck wurde mit der Einführung von RNAV (Flächennavigation) SIDs (Standard Instrument Departures) begonnen. 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.

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.

„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 Fluglärnkarten und die dazugehörigen Konfliktzonenpläne als auch die Aktionspläne für die österreichischen Flughäfen in enger Kooperation mit dem Umweltministerium erstellt.

Für die Ermittlung des Fluglärms am Flughafen Innsbruck werden vom Amt der Tiroler Landesregierung drei Messstellen im Umfeld des Flughafens betrieben. Zur Zuordnung der registrierten Schallereignisse zu Fluglärm stellt die Austro Control GmbH Radardaten zur Verfügung. Aktuelle Messwerte und Wochenübersicht unter dem Link: www.tirol.gv.at/.

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 Lärnkarten 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 Lärnkarten 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 Flughafen Innsbruck 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 20

Name des Lärmaktionsplans	Lärmschutzprogramm Flughafen Innsbruck
Gesamtkosten (in Euro)	seit Jänner 2015 jährlich EUR 200.000.-
Beschlussdatum des Lärmaktionsplans	1.Jänner 2015
Enddatum des Lärmaktionsplans	offen
Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung	350 Gebäude mit insgesamt 1250 Wohnungen erfüllen Förderungsvoraussetzungen
Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans	65 dB; freiwillige Reduktion auf 60 dB
Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung (Angabe der wichtigsten Lärmprobleme bzw. Situationen mit Verbesserungsbedarf)	
Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans	
Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten	Geförderter Einbau von Lärmschutzfenstern

Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmaktionsplans	
Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen	

16.2. Zusammenfassung Lärmaktionsplan Teil 20

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

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

VORABZUG