

Aktionsplan Umgebungslärm 2024

Flughafen Wien

Wien, 2024

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Abteilung IV/L1 Strategie und Internationales
Wien, 2024. Stand: 18. Juli 2024

Hinweis

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen. Die zugrundeliegenden strategischen Umgebungslärmkarten gemäß Richtlinie 2002/49/EG zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2021/1226 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind online unter laerminfo.at/laermkarten verfügbar.



Inhalt

Hinweis.....	3
1 Einleitung.....	6
2 Planungsgebiet.....	7
3 Zuständige Behörde/Stelle	8
4 Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen	9
5 Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten	10
Angaben zur eingesetzten Software	10
Aktualität und Art der Bestimmung der Verkehrs- bzw. Emissionsdaten	10
Flugbewegungen	10
Angaben zur Modellierung.....	11
Grundlagen.....	11
Flugwege	12
Angaben zur Methodik.....	13
Angaben zur Bestimmung der betroffenen Einwohner:innen und Objekte	13
Anmerkungen zu den Daten	13
6 Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	15
7 Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen.....	19
8 Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit	20
Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit	20
Würdigung der eingelangten Stellungnahmen	20
9 Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen	22
10 Maßnahmen der Aktionsplanung.....	25
1. Monitoring der gemäß Luftfahrtgesetz vorgesehenen verpflichtenden Lärmmessungen	25
2. Verbesserte Kommunikation zwischen Flughäfen und Anrainer:innen	26
3. Einbindung der Öffentlichkeit bei Erstellung der Flugrouten seitens der ACG.....	26
4. Flughafenentgelte: Evaluation der lärmabhängigen Entgeltkomponenten	27
5. (Weiter-)Entwicklung emissionsabhängiger Flughafenentgelte	28
6. Verbesserung der Lärmsituation in den Nachtstunden	28
11 Zusammenarbeit mit anderen Behörden.....	30
12 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm.....	31
13 Informationen zu den Finanzmitteln	32

14	Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans	33
15	Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen	34
16	Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	35
17	Zusammenfassung.....	36
	Zusammenfassung Lärmaktionsplan.....	36

1 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, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2021/1226, 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 der Bemühungen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sowie der Bundesländer.

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Aktionspläne der in Österreich jeweils zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den dazugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter [laerminfo.at](https://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 Aktionspläne werden keine direkten subjektiv öffentlichen Rechte begründet.

2 Planungsgebiet

Für die vorliegende Aktionsplanung wurde der Flughafen Wien berücksichtigt.

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 zur Verfügung stellen.

3 Zuständige Behörde/Stelle

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

4 Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen

Tabelle 1 Schwellenwerte Flugverkehr

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

- Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBL. I Nr. 60/2005)
- Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBL. II Nr. 144/2006, BGBL. II 169/2019, BGBL II 310/2021, BGBL II 294/2023)

5 Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten

Angabe der Grunddaten der strategischen Lärmkarten (gemäß z.B. CNOSSOS-AT, Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021. zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2021/1226)

Angaben zur eingesetzten Software

Programm	SoundPLAN Berechnungsverfahren CNOSSOS-AT (Common NOise aSSessment methOdS)
Version	8.2
Hersteller	SoundPLAN GmbH D-71522 Backnang Deutschland

Aktualität und Art der Bestimmung der Verkehrs- bzw. Emissionsdaten

Flugbewegungen

Für die Flugbewegungen 2019 aus den Radardaten wurde mit Sommerzeitanfang am 2019-03-31 um 02:00:00 Uhr und Sommerzeitende am 2019-10-27 um 03:00:00 Uhr mit Differenz Lokalzeit zu UTC (GMT) von 1 Stunde und Differenz Sommerzeit zu Winterzeit von ebenfalls einer weiteren Stunde gerechnet. Es wurden dabei die Zeitangaben der Radardaten auf Sekunden genau zur Aufteilung in Tag-Abend-Nacht verwendet (Tag: 6 Uhr <= Start/Lande-Zeit <19 Uhr). Es wurden die einzelnen Luftfahrzeuge über ihre ICAO-ATD den Lärmklassen des Berechnungsverfahrens CNOSSOS-AT 2021 zugeordnet.

Angaben zur Modellierung

Grundlagen

Im Sinne der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) für zivilen Flugverkehr erfolgen die Berechnungen nach CNOSSOS-AT, Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021 zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2021/1226. Als Berechnungszeitraum diente das gesamte Jahr 2019 (12 Monate). Dies liegt darin begründet da aufgrund der massiven Einbrüche in der internationalen Luftfahrt in den Jahren 2020 und 2021 die Datengrundlage für eine sinnvolle Lärmkartierung nicht gegeben war. Es wurde daher in Absprache mit der Europäischen Kommission das Jahr 2019 als Datengrundlage gewählt, um somit eine Vergleichbarkeit mit vergangenen und zukünftigen Lärmkartierungen zu ermöglichen. Festzuhalten ist hierbei jedoch, dass die Flugbewegungen am Flughafen Wien im Jahr 2023 noch immer -17,1% unter dem Wert aus 2019 liegen.

Das CNOSSOS-AT Dokument mit dem Titel „Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG, ausgegeben vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie am 15. Oktober 2021“ beschreibt die Vorgangsweise bei der österreichischen Umsetzung der Änderungen des Anhang II der EU-Richtlinie 2002/49/EG in Bezug auf gemeinsame Lärmbewertungsmethoden zur Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt.

Für die Berechnungen der Lärmzonen wurde festgelegt:

- Berechnungsraster: 50m x 50m
- Berechnungszeitraum ist das gesamte Jahr 2019, die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungsanzahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden als Radardaten im Tanos-Format von der Ziviltechnikerkanzlei BR h.c. Dipl.-Ing. Andreas Neukirchen M.A. zur Verfügung gestellt. Die Ursprungsdaten kommen von der FWAG, Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement, Geschäftsbereich Operations.

Die technische Umsetzung erfolgte mittels der Software „Soundplan“ Version 8.2 der SoundPLAN GmbH, Backnang BRD, mit dem in Europa harmonisierten und in nationales Recht umgesetzten Berechnungsverfahren CNOSSOS-AT (Common NOise aSSessment

methOdS). Das Berechnungsverfahren CNOSSOS-AT 2021 in Soundplan ist qualitätsgesichert. Qualitätssicherung heißt, dass bei gleichen Eingangsdaten (Testflughafen) verschiedene Softwarerealisierungen die gleichen Ergebnisse bei der Ermittlung der Belastung in der Umgebung der Flugplätze erzielen (siehe „Testaufgaben zu CNOSSOS-AT – Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm für Fluglärm Szenarien zur qualitätsgesicherten Anwendung der Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm. Beschreibung der Testaufgaben“).

Flugwege

Für die Fluglärm Berechnung des Großflughafens Wien wurden die im Bezugsjahr 2019 geflogenen Flüge aus den Radardaten herangezogen. Die Fluglärm Berechnung erfolgte unter Verwendung eines Geländemodells (BEV-Daten im Raster 50 x 50 m). Die Berechnung des Lärmindezes L_{den} und des Nacht- L_{eq} L_{night} erfolgte 4m über Gelände.

Es wurden die im Tanos-Format, tageweise vorliegenden Radardaten in das Berechnungsprogramm eingelesen (365 Tage). Die enthaltenen Radarpositionsdaten der einzelnen Flugrouten lagen als Koordinaten mit dem Koordinatenursprung am Platzradar des Flughafens im System MGI-Gauß-Krüger M34, Bessel (EPSG-Code: 31256) vor. Es wurde daher die Koordinate des Platzradars als „offset“ verwendet, um absolute Koordinaten im System EPSG 31256 zu erlangen. Beim Einlesen wurde die UTC-Zeit unter Berücksichtigung der Sommerzeit in lokale Zeit (local time) transformiert.

Angaben zur Methodik

Angaben zur Bestimmung der betroffenen Einwohner:innen und Objekte

- Adress-, Gebäude- und Wohnungsregister (AGWR II - Daten) der Statistik Austria, Datum der Dateien: 31.01.2022, Stand nach Nutzungsvereinbarung: 10.04.2021.
- Verwaltungsgrenzen, Politische Gemeindegrenzen vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) im shape-Format Stand 03.04.2022

Bei der gegenständlichen Auswertung wurde eine Nutzungseinheitentabelle mit Schlüssel Objektnummer und laufender Nutzungseinheitennummer mit dem Feld „Art der Nutzungseinheit“ zur Verfügung gestellt (AGWR-Daten). Die Art „WO“ und die Art „WA“ stellen dabei Wohnungseinheiten dar, alle übrigen stellen Sondernutzungen dar.

Zur Ermittlung der Hauptwohnsitze (HWS) wurden auch die Sondernutzungen mit einbezogen, sofern Hauptwohnsitze vorhanden waren.

In der weiteren Auswertung der Wohnungen wurden die Wohnungseinheiten („WO“, „WA“) mit Status „aktiv“ auf die Objekte aufsummiert. Es sind, nach Abstimmung mit dem Umweltbundesamt auch Wohnungen mit Hauptwohnsitzen, Nebenwohnsitzen und Wohnungen ohne Meldefall enthalten.

Anmerkungen zu den Daten

Für die Auswertung der Schulen und Krankenanstalten wurden die AGWR-Daten der Statistik Austria als Grundlage herangezogen

Die Funktions-Identity FKTID (Funktion des Gebäudes) aus den GWR-Daten wurde zur Ermittlung herangezogen.

- FKTID=“06“ Krankenanstalten
- FKTID=“08“ Schulen

Die Funktion des Gebäudes beschreibt, ob das Gebäude eine oder mehrere der in den Ausprägungen angeführten Einrichtungen enthält.

Dabei wird ein Gebäude nachstehend definiert:

„Ein Bauwerk mit einem Dach und wenigstens zwei Wänden, welches von Menschen betreten werden kann und dazu bestimmt ist, Menschen, Tiere oder Sachen zu schützen und das von anderen solchen Bauwerken durch freistehende Bauweise und bei geschlossener Bauweise durch eine Brandschutzmauer vom Dach bis zum Keller abgegrenzt ist.“

Sind derartige Bauwerke durch eigene Erschließungssysteme (eigener Zugang und Treppenhaus) und Ver- und Entsorgungssysteme getrennt, ist jeder solcher Teil ein Gebäude (Wohnblocks, Doppel-, Gruppen- oder Reihenhäuser).

Das heißt, jedem Gebäude (zB. Stiege eines Wohnblocks) ist eine Objektnummer zugeordnet, in einem Gebäude können auch mehrere Schulen untergebracht werden, gezählt wird das Gebäude. Weist wiederum ein Wohnblock zwei Gebäude auf, und jedes der Gebäude hat die Funktion „Schule“ so werden zwei Schulen gezählt.

6 Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Mit dem allgemeinen Teil des Aktionsplans steht nur eine zusammenfassende Darstellung der Betroffenauswertung zur Verfügung. In nachstehenden Tabellen erfolgte die Darstellung der Auswertung von Einwohner:innen mit Hauptwohnsitz, Krankenanstalten und Schulen nach politischer Gemeinde in den L_{den} Pegelzonen.

Tabelle 2 L_{den} Pegelzonen, Anzahl Hauptwohnsitze

Politische Gemeinde	Gem.Nr.	Pegelzone			Gesamtergebnis
		55dB ≤ L_{den} < 60dB	60dB ≤ L_{den} < 65dB	65dB ≤ L_{den} < 70dB	
Bruck an der Leitha	30704	0	0	0	0
Enzersdorf an der Fischa	30706	1.956	406	0	2.362
Fischamend	30730	1	2	0	3
Göttlesbrunn-Arbesthal	30708	1.271	0	0	1.271
Groß-Enzersdorf	30821	4.597	0	0	4.597
Himberg	30732	38	0	0	38
Klein-Neusiedl	30733	611	360	0	971
Lanzendorf	30734	948	0	0	948
Purbach am Neusiedler See	10312	0	0	0	0
Rauchenwarth	30738	0	0	0	0
Schwadorf	30739	755	44	0	799
Schwechat	30740	6.727	115	0	6.842
Sommerein	30724	13	0	0	13

Politische Gemeinde	Gem.Nr.	Pegelzone			Gesamtergebnis
		55dB<= L _{den} <60dB	60dB<= L _{den} <65dB	65dB<= L _{den} <70dB	
Trautmansdorf an der Leitha	30726	131	0	0	131
Zwölfaxing	30741	1.737	0	0	1.737
Wien	90001	4.718	0	0	4.718
Gesamtergebnis	–	23.503	927	0	24.430

Tabelle 3 L_{den} Pegelzonen, Krankenanstalten

Bundesland	Politische Gemeinde	Gem.Nr.	Pegelzone 55dB<= L _{den} <60dB
Niederösterreich	Schwechat	30740	2

Es dürfte sich bei den ausgewerteten AGWR-Daten einerseits um das Psychosoziale Zentrum (Suchthilfe) und andererseits um ein Objekt Ecke Mühlgasse/Kaudersgasse in Schwechat handeln. Der zweite Standort konnte nicht über Adresssuche verifiziert werden.

Tabelle 4 L_{den} Pegelzonen, Schulen

Bundesland	Politische Gemeinde	GKZ	Pegelzone 55dB<= L _{den} <60dB
Niederösterreich	Enzersdorf an der Fischa	30706	1
	Göttlesbrunn-Arbesthal	30708	1
	Groß-Enzersdorf	30821	3
	Klein-Neusiedl	30733	1
	Schwadorf	30739	1
	Schwechat	30740	2
	Zwölfaxing	30741	1
	Gesamtergebnis	–	–

In nachstehenden Tabellen erfolgte die Darstellung der Auswertung von Einwohner:innen mit Hauptwohnsitz, Krankenanstalten und Schulen nach politischer Gemeinde in den L_{night} Pegelzonen.

Tabelle 5 L_{night} Pegelzonen, Anzahl Hauptwohnsitze

Politische Gemeinde	Gem.Nr.	Pegelzone			Gesamtergebnis
		45dB \leq L_{night} <50dB	50dB \leq L_{night} <55dB	55dB \leq L_{night} <60dB	
Bruckneudorf	10703	0	0	0	0
Bruck an der Leitha	30704	2.394	0	0	2.394
Ebergassing	30729	18	0	0	18
Enzersdorf an der Fischa	30706	486	11	0	497
Fischamend	30730	153	1	2	156
Göttlesbrunn-Arbesthal	30708	300	1.137	0	1.437
Gramatneusiedl	30731	174	0	0	174
Groß-Enzersdorf	30821	4.922	800	0	5.722
Himberg	30732	823	0	0	823
Klein-Neusiedl	30733	406	374	181	961
Moosbrunn	30737	0	0	0	0
Rauchenwarth	30738	0	0	0	0
Rohrau	30721	3	0	0	3
Schwadorf	30739	2	0	0	2
Schwechat	30740	341	112	3	456
Zwölfaxing	30741	837	0	0	837
Wien	90001	8.056	0	0	8.056
Gesamtergebnis	–	18.915	2.435	186	21.536

Tabelle 6 L_{night} Pegelzonen, Anzahl Schulen

Bundesland	Politische Gemeinde	Gem.Nr.	Pegelzone		Gesamtergebnis
			45dB $\leq L_{\text{night}} < 50\text{dB}$	50dB $\leq L_{\text{night}} < 55\text{dB}$	
Niederösterreich	Göttlesbrunn-Arbesthal	30708	0	1	1
	Groß-Enzersdorf	30821	3	0	3
	Klein-Neusiedl	30733	0	1	1
	Zwölfaxing	30741	1	0	1
Wien	Wien	90001	1	0	1
Gesamtergebnis	–	–	5	2	7

Krankenanstalten in den Pegelzonen L_{night} waren in den Daten nicht enthalten.

7 Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige 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 4 überschritten sind. Diese verbesserungsbedürftigen Bereiche können sowohl den Lärmkarten unter laerminfo.at, als auch der nachstehend angeführten Tabelle entnommen werden.

Tabelle 7 Auswertung Schwellenwerte

Bereich	Einheit	Pegelzone	
		$L_{den} \geq 65 \text{ dB}$	$L_{night} \geq 55 \text{ dB}$
Hauptwohnsitz-Gemeldete	[Anzahl]	0	186
Wohnungen	[Anzahl]	2	97
Pegelzone Fläche	[km ²]	12,59	15,80
Schulen	[Anzahl]	0	0
Krankenanstalten	[Anzahl]	0	0

Anmerkung: Die Anzahl der Wohnungen ergibt sich daraus, dass auch Nebenwohnsitze und Wohnungen ohne Meldefälle gerechnet werden.

8 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 wurde der Entwurf des Aktionsplans für sechs Wochen der Öffentlichkeit über die Homepage laerminfo.at zugänglich gemacht.

Vom 9. März 2024 bis einschließlich 22. April 2024 bestand 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 konnten per E-Mail an umgebungs-laerm-flug@bmk.gv.at oder mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ per Post an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, 1030 Wien, Radetzkystraße 2 übermittelt werden.

Fragen zu den strategischen Lärmkarten können jederzeit an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie schriftlich per E-Mail an servicebuero@bmk.gv.at oder mit dem Kennwort „Umgebungslärm“ per Post an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, 1030 Wien, Radetzkystraße 2 gesendet werden.

Würdigung der eingelangten Stellungnahmen

Insgesamt sind 15 Stellungnahmen zu den Entwürfen der sechs Flughafen-Aktionspläne eingegangen. Fünf Stellungnahmen stammen von einzelnen Bürger:innen. Die übrigen 10 Stellungnahmen wurden auf der Seite laerminfo.at veröffentlicht.

Die Stellungnahmen betreffen

1. den Prozess und die rechtlichen Grundlagen, wie etwa die Berechnungsmethode, die zu hohen Schwellenwerte, die zu verstärkende Kommunikation/Austausch (betrifft alle Aktionspläne) sowie die komplexen Inhalte der Pläne selbst (betrifft alle Aktionspläne). Da es sich dabei um rechtlich verpflichtende Vorgaben handelt, konnten keine Änderungen im Text vorgenommen werden. Das Thema "verstärkte Kommunikation und Austausch" wird nachfolgend unter 2. behandelt.
2. inhaltliche Aspekte etwa zu aktuellen Flugrouten/Änderungen (Aktionsplan Wien), zu Betriebszeiten/Einhaltung der Nachtruhe von 22 bis 06 Uhr (v.a. Aktionsplan Wien, Aktionsplan Innsbruck), zur Lenkungswirkung von Lärmentgelten (Aktionsplan Wien), zu Messstationen und der Veröffentlichung der Messdaten (Aktionsplan Graz) sowie zu den einzelnen im Aktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen (betrifft alle Aktionspläne). Die aufgeworfenen inhaltlichen Anmerkungen sind zum Teil bereits in Bearbeitung bzw. werden im Umsetzungsprozess der unter Kapitel 10 vorgesehenen Maßnahmen mitberücksichtigt. Es ist geplant, einen regelmäßigen Informationsaustausch mit den interessierten Stellen und Bürger:innen zu etablieren.
3. formale und technische Aspekte, wie etwa Pistenkennzeichnungen (Aktionsplan Graz), Ö-Normen der Fenster und Türen im Lärmschutzprogramm (Aktionsplan Salzburg) sowie Verweise und Überschriften (betrifft alle Aktionspläne). Diese Korrekturen wurden vorgenommen.

9 Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen

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, BGBl. II Nr. 378/2022) 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.

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

- Luftfahrzeuge werden unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 150, entspricht in etwa einer Höhe von 4.500 m über dem Meeresspiegel) im Regelfall derart geführt, dass ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist. Dies wird als „Continuous Descent Operation (CDO)“ bezeichnet.
- Wenn nicht anders angewiesen, ist unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 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.
- Die erstmalig per 1.7.2009 eingeführten Lärmentgelte wurden per 1.1.2024 entsprechend einer Novellierung des Flughafenentgeltgesetzes (FEG) auf sämtliche LFZ (auch unter 45 Tonnen in der Allgemeinen Luftfahrt) erweitert.
- Umsetzung eines Schallschutzprogrammes sowohl für das bestehende Zwei-Pisten- als auch für ein Drei-Pisten-System innerhalb von Lärmzonen, die europaweit die niedrigsten Werte aufweisen (Tag ab L_{eq} 54 dB, Nacht ab L_{eq} 45 dB bzw. siehe laermschutzprogramm.at).

- Jährliche Evaluierung der vereinbarten Zielwerte in Bezug auf die Bewegungsverteilung auf die Pisten, sowie die Einhaltung der vorgeschriebenen Flugverfahren (Veröffentlichung auf dialogforum.at).
- Kontinuierliche Flugweg- und Fluglärmaufzeichnung (15 fixe und 3 mobile Messstellen) seit 1990 und Veröffentlichung auf www.flugspuren.at.
- Für ein Drei-Pisten-System sind bereits weitere Maßnahmen, wie z.B. die Deckelung der Tages- L_{eq} -Zone, sowie eine weitere Reduktion der Nachtflüge von 23:30 bis 05:30 geplant.
- Einrichtung eines Umweltfonds (Fonds öffentlichen Rechts) beim Flughafen Wien zum Ausgleich von nicht abwendbaren Belastungen: Die Gemeinden in den Lärmzonen ab einem Nacht- $L_{eq} = 45$ dB bzw. Tages- $L_{eq} = 54$ 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.

10 Maßnahmen der Aktionsplanung

Die Auswertung der Betroffenen zeigt aufgrund des neuen Berechnungsverfahrens CNOSSOS-AT insgesamt eine geringe Anzahl an Betroffenen über den gesetzlichen Schwellenwerten von 65dB L_{den} bzw. 55 dB L_{night} auf. Über den Erhebungsschwellen von 55dB L_{den} bzw. 45dB L_{night} sind jedoch deutlich mehr Betroffene vorhanden. Laut WHO steigt bereits ab 45db das Risiko für schädliche gesundheitliche Auswirkungen, weshalb das BMK sein Engagement zur Reduzierung von Fluglärm weiter vorantreiben wird. Dies ist auch in der 2022 veröffentlichten „Luftfahrtstrategie 2040+“ als ein strategisches Ziel im Bereich Nachhaltigkeit festgehalten.

Mittel- und langfristig bergen neue Antriebstechnologien (Elektro- oder Hybridflugzeuge) Potentiale im Hinblick auf die Lärmreduktion. Auf internationaler Ebene (ICAO) setzt sich das BMK zudem für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Zulassungsstandards für Lärm ein. Davon können jedoch kurzfristig noch keine spürbaren Verbesserungen der Lärmsituation erwartet werden.

Auf nationaler Ebene hat das BMK daher für die kommenden fünf Jahre folgende Maßnahmen geplant, in Ergänzung zu den bestehenden Maßnahmen der Flughäfen:

1. Monitoring der gemäß Luftfahrtgesetz vorgesehenen verpflichtenden Lärmmessungen

Seit 2021 sieht das Luftfahrtgesetz verpflichtende Lärmmessungen in der Umgebung des jeweiligen Flughafens durch mindestens einen Messpunkt in Hauptstartrichtung und einen Messpunkt in Hauptlanderichtung vor. Die Ergebnisse dieser Messungen sind von den Flughäfen zu veröffentlichen. Um die Transparenz und Zugänglichkeit der Messergebnisse zu erhöhen, und um eine Vergleichbarkeit sowohl im Zeitverlauf, als auch zwischen den einzelnen Flughäfen zu ermöglichen, wird das BMK diese künftig in einem jährlichen Bericht zentral auf der BMK Website zur Verfügung stellen.

2. Verbesserte Kommunikation zwischen Flughäfen und Anrainer:innen

Ein regelmäßiger und institutionalisierter Informationsaustausch mit Nachbargemeinden und Anrainer:innen ist im Sinne eines ausgewogenen Interessenausgleichs aller Beteiligten zentral. Dies bestätigen auch die Erfahrungen aus dem Mediationsverfahren zur geplanten 3. Piste am Flughafen Wien und mit dem daraus hervorgegangenen Dialogforum. Auch in Salzburg und Graz bestehen mit dem Bürger:innen Beirat Flughafen Salzburg (kurz „BBFS“) bzw. dem Umwelt-Roundtable Flughafen Graz sowie dem URIS-Beirat (Umfeld Rückkoppelungs- und Informationssystem) für den Flughafen Linz dauerhafte Foren zur Kommunikation mit den Anrainergemeinden.

Darauf aufbauend, soll künftig auf allen österreichischen Verkehrsflughäfen ein regelmäßiger Informationsaustausch mit den Anrainer:innen verstärkt, sowie Informations- und Beschwerdestellen eingerichtet bzw. klar ersichtlich auf den Webauftritten veröffentlicht werden. Die Flughäfen sind eingeladen, einmal jährlich im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen (AÖV) über diesen Informationsaustausch zu berichten.

3. Einbindung der Öffentlichkeit bei Erstellung der Flugrouten seitens der ACG

Gemäß § 120a Luftfahrtgesetz hat die Austro Control GmbH (ACG) die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen. Bei Erstellung dieser An- und Abflugverfahren ist auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung – d.h. auch Lärmschutz – Bedacht zu nehmen. Um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu erhöhen, soll die Öffentlichkeitsbeteiligung im Zusammenhang mit der Erstellung von Flugrouten für An- und Abflugverfahren an Flughäfen weiter ausgebaut werden.

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die ACG damit beauftragt, ein entsprechendes Konzept auszuarbeiten, das ab 2024 umgesetzt wird. Dieses Konzept sieht mehrere Möglichkeiten zur Beteiligung vor. Zum einen gibt es jederzeit die Möglichkeit als Betroffene:r oder Anrainer:in über die ACG-Website Anliegen einzubringen. Zusätzlich gibt es bei Neufestlegungen bzw.

Änderungen von An- und Abflugverfahren, welche als konsultatives Verfahren durchgeführt werden, die Möglichkeit Stellungnahmen einzubringen.

Gleichzeitig wurde von der ACG das Berechnungstool AEDT (Aviation Environmental Design Tool) so weiterentwickelt, dass eine Verschneidung der Flugroutendaten mit Bevölkerungsdaten erfolgen kann und bereits bei der Planung eine bessere Berücksichtigung des Lärmschutzes möglich wird.

Weiteres erstellt die ACG künftig einen jährlichen Bericht über die tatsächliche zahlenmäßige Nutzung der Flugrouten auf Flughäfen im vorangegangenen Kalenderjahr, über die dabei jeweils zum Einsatz gekommenen An- und Abflugverfahren sowie die Auswirkungen auf Lärm- und Umwelt.

4. Flughafenentgelte: Evaluation der lärmabhängigen Entgeltkomponenten

Gemäß § 4a Flughafenentgeltgesetz – FEG, sind ab dem 01.01.2024 alle österreichischen Verkehrsflughäfen mit mehr als 100.000 Passagieren pro Jahr verpflichtet, ihre Entgelte nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren.

Diese lärmabhängigen Entgeltkomponenten sollen in der Folge nach ihrer Einführung jährlich evidenzbasiert evaluiert werden. Um eine möglichst genaue Kausalbeziehung zwischen Flughafenentgelten und Lärminderung darstellen zu können, soll die Evaluation anhand diverser Parameter erfolgen.

Um diese Evaluierung vornehmen zu können, werden die betroffenen Flughäfen bescheidmäßig dazu verpflichtet, diese Parameter in Form eines Berichts jährlich und spätestens zur Antragstellung des nächstjährigen Entgeltbescheids vorzulegen.

Der Bericht über die Eignung hat jedenfalls zu enthalten: (1) Die Darstellung des Lärmentgeltmodells sowie der beabsichtigten Lenkungswirkung und Betroffenheit vom Lärmentgeltmodell nach Art und Zweck des Fluges (Kommerzielle Luftfahrt vs. Allgemeine Luftfahrt, Passagierflug vs. Cargo). (2) Die Darstellung von allenfalls bestehenden Noise Restrictions bzw. Noise Guidelines für Lärmwerte von Luftfahrzeugen (gem. den jeweilig geltenden coordination parameters and principles der Schedule Coordination Austria). (3) Die Darstellung beobachtbarer Veränderungen im LFZ-Portfolio. (4) Die Darstellung der

Anzahl der vom Lärmentgelt erfassten LFZ in den allenfalls bestehenden jeweiligen Lärmkategorien, und quantitative Darstellung der Menge an LFZ in der Bonus bzw. Malus Kategorie. (5) Die Darstellung der Über- oder Unterdeckungen des Lärmentgelts bzw. den aktuellen Ausgleichswert. (6) Die Darstellung der jeweils 5 niedrigsten und höchsten verrechneten Lärmentgelte. (7) Die Darstellung der Lärmentwicklung bei Vorliegen stationärer Fluglärm-Messstationen.

Es steht dem Flughafenleitungsorgan frei weitere Belege für die Eignung im Bericht vorzubringen.

5. (Weiter-)Entwicklung emissionsabhängiger Flughafenentgelte

Auf Basis der geplanten Evaluierungen und internationaler Best-Practices soll eine kontinuierliche Weiterentwicklung der lärmabhängigen Entgeltkomponenten im Rahmen der nationalen gesetzlichen Vorschriften stattfinden.

Diese Entwicklung soll einen evolutionären Ansatz verfolgen und einerseits auf Basis des bestehenden Rechtsrahmens (Airport Charges Directive 2009/12/EC und Flughafenentgeltgesetz – FEG) die bestehenden lärmabhängigen Entgeltkomponenten in Zusammenarbeit mit den betroffenen Stakeholdern weiterentwickeln (insb. Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen – AÖV, den einzelnen Verkehrsflughäfen und dem Dialogforum Flughafen Wien), sowie in Hinblick auf eine zukünftige Revision des europäischen und nationalen Rechtsrahmens notwendige Erkenntnisse für deren Weiterentwicklung generieren. Zu den in diesem Zusammenhang angedachten Maßnahmen zählen unter anderem eine Differenzierung der Flughafenentgelte nach Tageszeit (zur Reduktion der Lärmbelastung bzw. einer höheren Vergütung in den Schulter- und Nachtzeiten).

6. Verbesserung der Lärmsituation in den Nachtstunden

Verschiedene Studien kommen übereinstimmend zu dem Schluss, dass die Belästigung durch Fluglärm in der Nacht als besonders störend empfunden wird; die WHO empfiehlt daher in der Nacht einen Grenzwert von 40db einzuhalten. Am Flughafen Wien besteht seit 2005 bereits eine vergleichsweise strenge Nachtflugregelung, die im Mediationsvertrag zur 3. Piste festgeschrieben wurde (s. Punkt 9). Diese umfasst - für das

derzeitige 2-Pisten-System - die Deckelung der Starts und Landungen auf 4.700 pro Jahr für die Nachtkernzeit zwischen 23:30 und 05:30, sowie die Einschränkung der Pistennutzung und der An- und Abflugrouten zw. 21:00 und 7:00 ("Single Runway Operation"). Damit wird v.a. das dicht besiedelte Wiener Stadtgebiet in der Nacht weitestgehend entlastet.

Um eine weitere Verbesserung der Lärmsituation der Nacht zu bewirken, wird derzeit im Rahmen des Dialogforums über eine mögliche „Nachtflugpause“ verhandelt, in der keine regulären Slots vergeben werden und Flugzeuge nur in Ausnahmefällen starten oder landen dürften. Das BMK begrüßt diesen Dialogprozess zwischen den Stakeholdern und wird im Falle einen entsprechenden Antrag des Flughafens Wien zur Änderung der Betriebszeiten prüfen.

11 Zusammenarbeit mit anderen Behörden

Im Zusammenhang mit der Belastung durch Fluglärm kann das Thema Raumordnung eine wichtige Rolle spielen; diese liegt jedoch im Kompetenzbereich der Länder bzw. der Gemeinden. Von der zuständigen Raumplanungsbehörde wäre daher Vorsorge zu treffen, dass neue Siedlungsgebiete und/oder andere lärmsensible Nutzungen prinzipiell außerhalb von Zonen mit hoher Fluglärmbelastung angeordnet werden und in unmittelbarer Nähe von Flughäfen keine Baulandwidmungen vorgenommen werden. Als positives Beispiel kann die „Verordnung der niederösterreichischen Landesregierung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen“ genannt werden, die bei der Neufestlegung der Widmungsart Bauland bei Wohngebieten einen Dauerschallpegel von 55db (Tag) bzw. 45db (Nacht) als Schwellenwerte festlegt.

12 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm

Die „Luftfahrtstrategie 2040+“ ist das umfassende, strategische Gesamtkonzept des BMK für den Luftverkehr. Es wird ein sehr breites Themenspektrum abgedeckt und strategische Ziele und Maßnahmen in den verschiedenen Bereichen definiert, wie zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Einbindung des Luftverkehrs in das Gesamtsystem (Intermodalität), Wettbewerbsfähigkeit des Standortes, Erholung nach der COVID-19 Pandemie, Beschäftigung und Sozialstandards, Digitalisierung, technologischer Wandel und Drohnen.

Auch die weitere Reduktion des Fluglärms wird darin als eine vordringliche Aufgabe definiert. So ist etwa der Einsatz der technisch neuesten Flugzeuggenerationen in besonderem Maße zu fördern und beispielsweise in Flughafengebühren stärker preislich zu bevorzugen. Die verstärkte Umsetzung lärmminimierender An- und Abflugrouten sowie lärmindernder An- und Abflugverfahren soll vorangetrieben werden. In internationalen Gremien (z. B. ICAO/CAEP, ECAC und EASA) setzt sich Österreich für eine Weiterentwicklung von Zulassungsstandards von Luftfahrzeugen und Triebwerken ein.

13 Informationen zu den Finanzmitteln

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten 2019 der österreichischen Flughäfen entstanden dem BMK in den Jahren 2020 und 2023 externe Kosten in der Größenordnung von EUR 171.615,35,-. Hinzu kommen die Aufwendungen für die Datenerhebung durch die einzelnen Flughäfen und die Austro Control GmbH, die nicht einzeln erfasst wurden.

14 Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes wird durch die im Jahr 2027 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert. Ein regelmäßiges Monitoring aller in den Aktionsplänen enthaltenen Maßnahmen soll sicherstellen, dass alle Akteure die für die Umsetzung notwendigen Schritte zeitgerecht einleiten und ermöglicht etwaige Adjustierungen der Maßnahmen. Das BMK wird daher künftig - mit Input der Flughäfen - eine jährliche Bestandsaufnahme erstellen, die auf der BMK Website veröffentlicht wird.

15 Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungs­lärm belasteten Personen

-

16 Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

Die strategische Umweltprüfung (SUP) beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen von Planungen. Mithilfe 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 Materien Gesetzen 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 Aktionsplan des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 voraussichtlichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben.

17 Zusammenfassung

Zusammenfassung Lärmaktionsplan

Tabelle 8 Angaben zu Lärmschutzprogrammen, die in der Vergangenheit durchgeführt oder noch vor der Erstellung der Aktionspläne begonnen wurden

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:innen mit Reduktion der Lärmbelastung	rund 11.000 Haushalte, das entspricht in etwa 30.000 Einwohner:innen
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 Fluglärmzone Sydney</p> <p>Tag:</p> <ul style="list-style-type: none">• Mehr als 80 Überflüge /24h (Durchschnitt der 6 verkehrsreichsten Monate) > 65dB.• 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 Westwind/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)

indirekt:

- Flugroutenoptimierung (in Zusammenhang mit der Austrocontrol),
- Besiedlungsstrategie Umlandgemeinden, (Beschränkung der Wohnraumwidmung in höheren Lärmzonen)
- Pistennutzungszeiten (Nachtflugbeschränkung)

direkt:

- Gebäude, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, vor allem schutz- und erhaltungswürdige Gebäude (Denkmalschutz) bzw. Gebäude deren Sanierungsaufwand mehr als den tatsächlichen Wert eines Gebäudes ausmacht.
- Schlechte Wartung und Pflege der Gebäude (fehlende Fensterwartungen und abfallende Teile an Fassaden und Dachkonstruktionen.
- Häuser in Leichtbauweise (meist Fertigteilhäuser) erbringen auf Grund ihres Mauerwerks nicht die nötigen Schalldämmfordernisse.
- Dachkonstruktionen oft nur mit sehr hohem Aufwand sanierbar, auf Grund der gestiegenen Anforderungen an die Statik der Dachkonstruktion
- Mangel an Produkten am Markt, welche Schallschutz und Wärmeschutz gleichzeitig bieten

Zusammenfassung der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans

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.

Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten

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.

Die Maßnahmen:

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.

Unter anderem ist Folgendes vorgesehen:

- Verbesserung der Dichtheit der Fenster und Türen
- Fenstertausch
- Schalldämmlüfter

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.

Als Fluglärmzone wird jene Fläche bezeichnet, die einem bestimmten äquivalenten Dauerschallpegel ausgesetzt ist.

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.

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	laermschutzprogramm.at Weitere nützliche Links: viemediation.at

Ein weiteres Schallschutzprogramm ist derzeit nicht geplant.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at