
Umgebungs­lärm – Aktionsplan

Österreich 2018

Teil 18 Flughafen Graz



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

www.bmvit.gv.at

Wien, November 2018

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

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

www.laerminfo.at/laermkarten



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/L1 Strategie und Internationales
Radetzkystraße 2
1030 Wien
e-mail: umgebungslaerm-flug@bmvit.gv.at
Zl.: BMVIT-70.001/0011-IV/L1/2018

Teil-Umgebungslärm-Aktionspläne 2018

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil Zusammenfassende Betroffenenauswertung

Aktionsplanung Autobahnen und Schnellstraßen (A&S)

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

Aktionsplanung Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen

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

Aktionsplanung Eisenbahnen

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

Aktionsplanung Straßenbahnen

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

Aktionsplanung Flugverkehr

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

Aktionsplanung IPPC-Anlagen

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

Inhalt

1. Planungsgebiet	8
2. Für die Ausarbeitung zuständige Behörde/Stelle	9
3. Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen	9
4. Zusammenfassung der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen Umgebungslärmkarten	10
5. Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	12
6. Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	13
7. Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit	14
8. Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen zur Lärminderung	15
9. Maßnahmen der Aktionsplanung	16
10. Angaben zur Zusammenarbeit mit anderen Behörden und ergänzende Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen	17
11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm	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 Umgebungslärm belasteten Personen	18

15. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen _____ 18

16. Zusammenfassung für die EU-Berichterstattung _____ 19

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 Zivilflugplatz Graz ist ein Flughafen gemäß § 64 LFG mit allen für den internationalen Luftverkehr erforderlichen Einrichtungen (Flugsicherung, Grenzkontrolle, Zollabfertigung, etc.).

Der Flughafen Graz steht dem Linien- und Bedarfsverkehr sowie der Allgemeinen Luftfahrt innerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten unter gleichen Bedingungen offen. Der Flughafen Graz darf von allen Luftfahrzeugen benützt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen, insbesondere Abfluggewicht, Start- und Landestrecken einen sicheren Abflug und eine sichere Landung auf der befestigten Instrumentenpiste 17C/35C oder auf den Graspisten 17L/35R (OST) bzw. 17R/35L (WEST) zulassen.

Auf dem Flughafen Graz ist sowohl ein Sichtflugbetrieb bei Tag als auch ein Nacht- flug- und Instrumentenflugbetrieb unter Einhaltung der im Luffahrthandbuch Österreich verlautbarten An- und Abflugverfahren zulässig.

ICAO Code: LOWG

Flugplatzbezugspunkt

Koordinaten: 46°59'35,39"N

15°26'20,58"E (WGS 8 4)

Lage: 1740 m nördlich der Schwelle 35C auf der Pistenmittellinie.

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: 8.0

Hersteller: Braunstein + Berndt GmbH

D-71522 Backnang

Deutschland

Aktualität und Art der Bestimmung der Verkehrs- bzw. Emissionsdaten

Flugbewegungen

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

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 Flughafen Graz 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
- Berechnungszeitraum ist das gesamte Jahr 2015. Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungsanzahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden von der Austro Control GmbH bzw. von der Flughafen Graz Betriebs GmbH zur Verfügung gestellt.
- Die Flugrouten für die Berechnungen wurden durch Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der ACG. abgestimmt
- Die Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24 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 Anflugwege erfolgen einerseits als Geraden und andererseits auf komplexeren Flugwegen entsprechend den Angaben der ACG. Die Korridorbreiten der Abflugwege wurden entsprechend ECAC bis zu einer maximalen Breite von 7.500 m angesetzt. Diese Korridorbreite bleibt über den weiteren Verlauf der Flugroute konstant. Die Korridorbreiten der Anflugwege wurden analog den Abflugwegen angesetzt. Die Erstellung der Korridorbreiten 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. Für die Berechnungen wurden die Steigprofile nach ÖAL- Richtlinie Nr.24 angesetzt. Die Steigprofile der Anflüge beinhalten einen Horizontalflug auf der Höhe h_0 und einen Sinkflug, dessen Gleitwinkel gemäß den Angaben der ACG für die Pistenrichtungen 17/35 für die VFR 3°, beim IFR-Approach APP17C 4,7° und den Helikopteranflügen 20 % beträgt. Der Horizontalfluganteil der Anflüge liegt auf Höhen zwischen 269,6 m über Platz (2.000 FT) und 1.793,6 m über Platz (7.000 FT). Die Steigprofile der Abflüge wurden nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 unter Berücksichtigung bestimmter Mindesthöhen angesetzt. Unter Beachtung des Geländes wurden die An- und Abflugprofile für Helikopter gestaltet. Die Helikopter halten beim Überflug stets einen Mindestabstand von 150 m über Gelände ein.

Angaben zur MethodikAngaben 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 der 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.

Es wurden daher auch folgende alternative Quellen berücksichtigt:

• Kindergärten:

Adressenliste der Grazer städtischen Kindergärten Stand: 14.06.2017

Link: <http://www.graz.at/cms/beitrag/10237817/394457/>

Adressenliste der Grazer privaten Kindergärten Stand: 17.06.2017

Link: <http://www.info-graz.at/kindergarten-kindergaerten-kita-kindertagesstaettekinderbetreuung-kiga-kinderhort-kitas>

Adressenliste Kindergarten Kalsdorf Stand: 17.06.2017

Link: <http://www.kalsdorfbeigraz.at/index.php/bildung/kindergarten.html>

• Schulen:

Adressenliste der Schulen in Graz auf der Homepage des Österreichischen

Schulportals (Stand: 17.06.2017) unter dem Link: <https://www.schule.at/schulfuehrer/steiermark.html>

Adressenliste der berufsbildenden Schulen in Graz über die Homepage

„berufsbildende Schulen in Österreich“ des bmukk (Stand: 17.06.2017) unter dem Link:

<https://www.abc.berufsbildendeschulen.at/schoolfinder/?form=region®ion=6>

Adresse der Universität in Graz über die Homepage der Karl-Franzens-Universität

Graz (Stand: 17.06.2017) unter dem Link: <http://www.uni-graz.at/campusplan/index.utf8.html>

• Krankenanstalten:

Liste der Krankenanstalten in Österreich (Stand: 24.04.2017) auf der Homepage des Bundesministeriums für Frauen und Gesundheit, vom 17.06.2017, unter dem Link:

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

Die Auflistung der Standorte der Seniorenheime, Pflegeheime, Altenheime und

Seniorenresidenzen in Graz ist auf der Seite Seniorenheimfuehrer.at verfügbar (Stand:

17.06.2017), unter dem Link: http://www.seniorenheimfuehrer.at/Seniorenheim_Steiermark.htm

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 Betroffenenauswertung zur Verfügung.

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

Gemeinde / Kennzahl	Anzahl Einwohner			
	> 55 dB L _{den}	> 45 dB L _{night}	Schwellenwert L _{den}	Schwellenwert L _{night}
Feldkirchen bei Graz, 60608	534	274	0	0
Graz, 60101	388	335	0	0
Kalsdorf bei Graz, 60624	502	154	0	0
Seiersberg-Pirka, 60669	585	577	0	0
Premstätten, 60670	59	<10	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	0	0
Nebenwohnsitz-Gemeldete	0	0
Summe Meldefälle	0	0
Lärmzonenfläche [km ²]	1,476	0,319
Wohnungen	0	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 wurde der Entwurf des Teil-Aktionsplans für sechs Wochen der Öffentlichkeit über die Homepage www.laerminfo.at zugänglich gemacht.

Vom 1. Juni 2018 bis einschließlich 17. Juli 2018 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 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 Graz 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

Zum Entwurf des gegenständlichen Aktionsplans gingen fristgerecht insgesamt zwei Stellungnahmen ein. Sie befassen sich mit folgenden Themenschwerpunkten:

- Schwellenwerte der Bundes-LärmV
- Zahl der von Fluglärm Betroffenen
- verstärkte Öffentlichkeitsbeteiligung
- Maßnahmen der Raumordnung

Die in den übermittelten Stellungnahmen enthaltenen Anregungen wurden, soweit sich die Forderungen innerhalb des Rahmens dieses Aktionsplans bewegen, in die vorliegende Version des Aktionsplans eingearbeitet.

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 Graz sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch Österreich / AIP Austria publiziert:

- Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 35C gelandet und von der Piste 17C gestartet werden (IFR und VFR Flüge).

In der Zeit von 08:00 Uhr Ortszeit bis 18:00 Ortszeit, ausgenommen Sonn- und Feiertage, sind Abflüge auf Piste 35C von dieser Regelung ausgenommen.

- Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenategorie „LIGHT“ sind von diesem Lärminderungsverfahren zur Gänze ausgenommen.
- VFR-Anflüge: Aus Lärmschutzgründen sollten die in der Sichtflugkarte angegebenen Maximalhöhen für die Einflugstrecken/-sektoren solange als möglich gehalten werden.
- VFR-Abflüge: Aus Lärmschutzgründen sollten die in der Sichtflugkarte angegebenen Maximalhöhen für die Abflugstrecken/-sektoren sobald als möglich erreicht werden.

Am Flughafen Graz 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.

Im Jahr 2004 wurde am Flughafen Graz ein Fluglärmüberwachungssystem mit zwei Stationen installiert, 2005 wurde die Anlage durch eine zusätzliche mobile Station erweitert. Die Austro Control GmbH stellt die für die Zuordnung zu den einzelnen Fluglärmereignissen notwendigen Radar- und Fluginformationsdaten zur Verfügung. Messergebnisse können über den Link: www.umwelt.steiermark.at/ abgefragt werden.

11. Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm

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

12. Verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln

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

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

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

14. Schätzung der voraussichtlichen Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

15. Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

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

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

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

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

Der vorliegende Teil-Aktionsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für den Flughafen Graz 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 18

Derzeit existiert kein Lärmschutzprogramm.

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-70.001/0011-IV/L1/2018