

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2008

TEIL B13

Flugverkehr



Dokumentstruktur

Der Umgebungslärm-Aktionsplan besteht aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Lärmschutz in Österreich aus einzelnen Teilen. Die Dokumente sind entsprechend der nachfolgenden Struktur gegliedert.

In den Dokumenten des Teils A sind allgemeine bzw. ganz Österreich betreffende Informationen enthalten.

In den Dokumenten des Teils B erfolgt die Darstellung der Aktionsplanung, unterschieden nach der jeweils zuständigen Behörde.

Allgemeine Informationen

Teil A1 – Einleitung und Grundlagen

Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten

Straßenverkehr

Teil B1 – Aktionsplanung BMVIT (A&S - Autobahnen und Schnellstraßen)

Teil B2 – Aktionsplanung Burgenland (Straßen außer A&S)

Teil B3 – Aktionsplanung Kärnten (Straßen außer A&S)

Teil B4 – Aktionsplanung Niederösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B5 – Aktionsplanung Oberösterreich (Straßen außer A&S)

Teil B6 – Aktionsplanung Salzburg (Straßen außer A&S)

Teil B7 – Aktionsplanung Steiermark (Straßen außer A&S)

Teil B8 – Aktionsplanung Tirol (Straßen außer A&S)

Teil B9 – Aktionsplanung Vorarlberg (Straßen außer A&S)

Teil B10 – Aktionsplanung Wien (Straßen außer A&S)

Schienenverkehr

Teil B11 – Aktionsplanung BMVIT (Schienenstrecken)

Teil B12 – Aktionsplanung Wien (Straßenbahnstrecken)

Flugverkehr

Teil B13 – Aktionsplanung BMVIT (Flugverkehr)

IPPC-Anlagen im Ballungsraum Wien

Teil B14 – Aktionsplanung BMWA (IPPC-Anlagen)

Teil B15 – Aktionsplanung BMLFUW (IPPC-Anlagen)

Die Teil-Aktionspläne der einzelnen zuständigen Stellen können hinsichtlich der Ballungsraumabgrenzungen weiter unterteilt sein. Das betrifft bei der Aktionsplanung 2008 nur den Ballungsraum Wien.

INHALTSVERZEICHNIS

0.	EINLEITUNG.....	4
1.	PLANUNGSGEBIET.....	5
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	5
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....	5
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN.....	5
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	6
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	6
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	7
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	8
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	9
10.	ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	11
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	11
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	11
13.	GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	11
14.	SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.....	12
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	12
16.	KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS.....	13

0. EINLEITUNG

Ziel der Aktionspläne ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm entsprechend Erkenntnissen der Wissenschaft vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Dazu sind auch Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich des Lärms 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. Dabei ziehen die Bundesländer gemeinsam mit Umweltministerium, Wirtschaftsministerium und Verkehrsministerium an einem Strang.

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 zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter www.umgebungslaerm.at abgerufen werden. Zu den ebenfalls dort veröffentlichten Entwürfen der Teil-Aktionspläne konnten direkt an die zuständige Stelle schriftlich Stellung genommen werden.

Diese Teil-Aktionspläne liefern die Grundlage für weitere Detailplanungen. Durch die Teil-Aktionspläne werden keine direkten subjektiv-öffentlichen Rechte begründet. Weiterführende Möglichkeiten zur Lärminderung und Ruhevorsorge sind auch im "Handbuch Umgebungslärm" des Lebensministeriums aufgezeigt.

1. PLANUNGSGEBIET

Für die vorliegende Aktionsplanung wurde der Großflughafen Wien berücksichtigt.

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

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

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

4. ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN

Angabe der Grunddaten der strategischen Lärmkarten (gemäß z.B. § 7 BundesLärmV):

- Gemäß § 4 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV), BGBl II Nr. 144/2006, für zivilen Flugverkehr erfolgten 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 Bundes-LärmV angeführten Beurteilungszeiträume unberührt blieben.
- Berechnungsraster: 10m x 10m
- Berechnungszeitraum ist das gesamte Jahr 2006.
- Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungsanzahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden von der Flughafen Wien AG, Abteilung Umweltcontrolling, zur Verfügung gestellt.
- Flugrouten für die Berechnungen wurden durch das Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der Austro Control GmbH abgestimmt.
- Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24. Für die Berechnungen wurden die Steigprofile der Anflüge auf Piste 29 und 34 abweichend zur ÖAL24 mit einer Neigung von 1,60° bis zur Höhe

$h_0=731,4\text{m}$ über Platz angenommen. Dies entspricht gemäß einer Radardatenauswertung den lokalen Gegebenheiten.

- Die technische Umsetzung erfolgte mittels der Software „Soundplan“ Version 6.4 der Braunstein und Berndt GmbH.
- ZMR-Daten: 01.11.2006
- ZMR-Daten Gemeindegebiet Wien: 01.08.2007
- GWR-Daten: 31.12.2006

5. ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND

Die Angabe der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind, können dem Teil A2 des Aktionsplans entnommen werden. Die Werte sind dort für den Ballungsraum Wien und außerhalb des Ballungsraumes Wien getrennt nach Bundesländern angegeben. Bei der Angabe der Personen, Wohnungen etc. je Auswertungsgebiet erfolgt keine Unterscheidung nach zuständigen Behörden.

Zusammenfassung - Auswertung Schwellenwerte		
Lärmzonen	Lden $\geq 65\text{dB}$	Lnicht $\geq 55\text{dB}$
Hauptwohnsitz-Gemeldete [Anzahl]	7	187
Nebenwohnsitz-Gemeldete [Anzahl]	1	42
Lärmzonenfläche [km^2]	11,65	
Wohnungen [Anzahl]	4	
Kindergärten [Anzahl]	0	
Schulen [Anzahl]	0	
Krankenanstalten [Anzahl]	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 überschritten wurden. Diese verbesserungsbedürftigen Bereiche über den Schwellenwerten nach Punkt 3 können den Konfliktkarten entnommen werden.

7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Beschreibung der Stellungnahmemöglichkeit durch die Öffentlichkeit

Gemäß § 10 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (Bundes-Lärm-G), BGBl. I Nr.60/2005, konnte von 06. April 2009 bis 24. Mai 2009 schriftlich zu dem Entwurf des Aktionsplanes (veröffentlicht unter der Homepage www.umgebungslaerm.at) Stellung genommen werden.

Die schriftliche Stellungnahme konnten **per Mail** an

aktionsplanung-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.

Insgesamt langten 30 Stellungnahmen zum gegenständlichen Teil-Aktionsplan ein.

In der nachstehenden Zusammenfassung wird auf wesentliche Punkte der Stellungnahmen eingegangen bzw. werden allgemeine Problemstellungen hinsichtlich des Flugverkehrslärms näher erläutert und Ergebnisse in den Entwurf des Aktionsplanes eingearbeitet. Dies betrifft insbesondere die Berechnungsmethoden von Flugverkehrslärm, die verwendeten Schwellenwerte, spezielle Anflugverfahren, die gewählte Darstellung der Umgebungslärmkarten sowie lärmabhängige Start- und Landegebühren.

Die zur Berechnung herangezogenen Schwellenwerte, die Auswertung der Anzahl der betroffenen Personen, die getrennte Darstellung von Verkehrsträgern sowie das Berechnungsverfahren von Flugverkehrslärm basieren auf den Vorgaben des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes BGBl. I. Nr. 60/2005 sowie der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung BGBl. II Nr. 144/2006, welche beide durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erarbeitet wurden und durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Erarbeitung der Strategischen Lärm- und Konfliktzonenpläne sowie im Rahmen des Aktionsplanes zu berücksichtigen sind.

Weiters ist zusätzlich festzuhalten, dass spezielle Anflugverfahren auf Betriebspisten des Flughafens Wien in Abhängigkeit der verkehrlichen Situation und mit Rücksicht auf die Sicherheit seitens der Flugsicherung (Austro Control GmbH) bereits umgesetzt werden.

Abschließend wird angemerkt, dass die Steuerung der durch die Fluggesellschaften eingesetzten Flugzeuge mittels lärmabhängiger Start- und

Landegebühren am Flughafen Wien eine rein operationelle Maßnahme darstellt.

8. BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

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.

In Österreich wurden diese Entwicklungen durch die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung und ihren Novellierungen zum Teil auch schon vorweg genommen.

Auf dem Flughafen Wien sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch der Republik Österreich publiziert.

- Luftfahrzeuge werden von Piloten mit Unterstützung der Austro Control GmbH unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 150, das entspricht in etwa einer Höhe von 4.500 m über dem Meeresspiegel) im Regelfall – soweit dies unter Berücksichtigung des jeweiligen Verkehrsaufkommens möglich ist – so geführt, das ein gleichmäßiger Sinkflug zur Betriebspiste gewährleistet ist (*continuous descent procedure*).
Ein solches *continuous descent procedure* ermöglicht es den Piloten, den Anflug über weite Strecken mit den Triebwerken im Leerlauf und damit mit der geringst möglichen Lärmentwicklung durchzuführen.
- Die Standard-Instrumenten-Abflugstrecken des Flughafens Wien sind gleichzeitig Lärm mindernde Abflugverfahren. Ihre Einhaltung innerhalb der Leistungsgrenzen des jeweiligen Luftfahrzeuges ist verbindlich.
- Geschwindigkeitsbegrenzungen unter einer bestimmten Flughöhe (Flugfläche 100, entspricht etwa einer Höhe von 3.000 m über dem Meeresspiegel) reduzieren die Lärmentwicklung durch Reduzierung der Triebwerks- und Umströmungsgeräusche.
- Zusätzlich wurde im Jahr 2008 eine Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Wien festgelegt, dessen Grundlagen im Mediationsverfahren zwischen dem Flughafen Wien und den Mediationsteam erarbeitet wurden.

Die genannten Maßnahmen sind Ausfluss aus dem Mediationsverfahren, welches zwischen dem Flughafen Wien und dem Mediationsteam, dem insgesamt rund 50 Parteien (u.a. Vertreter der betroffenen Gemeinden und Bürgerinitiativen sowie den Umweltschützern von Wien und Niederösterreich) angehört haben, auf privatrechtlicher Basis vereinbart wurden. Die Ergebnisse dieser Mediation wurden über weite Strecken den betreffenden Entscheidungen der Luftfahrtbehörden zu Grunde gelegt und dienen auch als Grundlage für das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für den Bau der 3. Piste auf dem Flughafen Wien.

Das Mediationsverfahren wurde im Juni 2005 beendet. Im Geiste dieser Mediation wird seither dem Interessenausgleich aller Verfahrensparteien im sogenannten „Dialogforum Flughafen Wien“ Rechnung getragen.

Darüber hinaus wurde seitens der Flughafen Wien AG ein Antrag auf Änderung der Gebührenordnung, welche die Einführung lärmabhängiger Landegebühren vorsieht, beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingereicht und mit Bescheid vom 09.11.2009, GZ BMVIT-43.432/0009-II/L3/2009 bewilligt und in der seit 01.01.2010 gültigen Tarifordnung des Flughafen Wien kundgemacht.

9. MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG

Da es sich bei Fluglärm um ein weltweites Problem handelt, hat sich auch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation – ICAO in ihrer 33. Vollversammlung der Lösung dieses Problems angenommen und den sogenannten „Ausgewogenen Ansatz“ (*Balanced Approach*) in die Resolution A33-7 „*Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection*“ aufgenommen.

Die Europäische Union hat diesen Ansatz in der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft übernommen

Ein „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 Lärm mindernden 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.

Eine entsprechende Flächennutzungsplanung und –verwaltung durch die Bundesländer soll es ermöglichen, 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 (=Abhilfemaßnahmen) einerseits und Planungssicherheit andererseits sicherstellen. Aufgrund der bestehenden Rechtslage und der föderalistischen Kompetenzverteilung ist dieser Teilbereich als langfristig einzustufen.

Während Lärm mindernde Betriebsverfahren, wie erwähnt, dem Stand der Technik und des Vorschriftenwesens entsprechend und unter prioritärer Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten eingeführt wurden bzw. angepasst werden, stellen Betriebsbeschränkungen zwar auch ein Mittel zur Lärmbekämpfung dar, ihre Einführung bzw. Anpassung hat jedoch auf Grund der – auch rechtlich – internationalen Verflechtung des Flugverkehrs die jeweiligen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die Europäische Union hat in der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft die Ziele, welche damit erreicht werden sollen, definiert:

- Festlegung von Vorschriften für die Gemeinschaft, um eine kohärente Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren,
- Schaffung einer Grundlage, die den Anforderungen des Binnenmarktes entspricht
- Förderung eines langfristig tragbaren Ausbaus der Flughafenkapazitäten,
- Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärminderungsziele auf den einzelnen Flughäfen,
- Ermöglichung der Auswahl von Maßnahmen, um ein Höchstmaß an Umweltnutzen möglichst kostengünstig zu erreichen.

Durch das Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, BGBl. I Nr. 40/2005, wurde diese Richtlinie umgesetzt. Damit steht ein Instrumentarium zur Verfügung, welches im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht der Republik Österreich die Möglichkeit einräumt, Betriebsbeschränkungen auf einem Flughafen der Gemeinschaft zu erlassen.

Für den Großflughafen Wien ist daher unter Berücksichtigung der im Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, BGBl. I Nr. 40/2005, bzw. in der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft vorgegebenen Kriterien die Prüfung der Vorschreibung derartiger Betriebsbeschränkungen vorgesehen.

10. ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN

-

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

Keine Informationen vorhanden.

13. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

Die Wirksamkeit der Maßnahmen des Aktionsplanes wird durch die im Jahr 2012 zu erstellenden strategischen Lärmkarten dokumentiert.

14. SCHÄTZUNG DER DURCH DIE JEWEILS KONKRET VORGESEHENEN MASSNAHMEN VORAUSSICHTLICH ERZIELTE REDUKTION DER ANZAHL DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN.

Die Wirksamkeit der kurzfristigen Maßnahmen, insbesondere lärmbedingter Betriebsbeschränkungen, kann erst nach Prüfung im Sinne des § 4 des Bundesgesetzes über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen quantifiziert werden.

15. BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Der vorliegende Teil-Aktionsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für Flugverkehr 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. KURZE ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS

- Großflughafen Wien
- Bereits gesetzte Lärmschutzmaßnahmen: Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung, Lärminderungsverfahren, lärmabhängige Landegebühren sowie Beschränkung der Nachtflugbewegungen am Flughafen Wien
- Maßnahmen der Aktionsplanung: Evaluierung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht, weitere Forcierung der Implementierung des „Ausgewogenen Ansatzes“
- Geplante Bestimmungen zur Umsetzungskontrolle: Aktualisierung der strategischen Lärmkarten
- Langfristige Strategie: Schaffung verbindlicher Rahmenbedingungen für den „Ausgewogenen Ansatz“
- Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen: keine negativen
- Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit: Öffentliche Auflage und Würdigung der einlangenden Stellungnahmen