

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 18

Flughafen Graz

Dokumentstruktur

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

Allgemeine Informationen

Allgemeiner Teil - Zusammenfassende Betroffenauswertung

Aktionsplanung Straßenverkehr

- Teil 1 **BMVIT** - A&S (Autobahnen und Schnellstraßen)
- Teil 2 **Burgenland** - Straßen außer A&S
- Teil 3 **Kärnten** - Straßen außer A&S
- Teil 4 **Niederösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 4B **Niederösterreich** - Straßen Ballungsraum Wien
- Teil 5 **Oberösterreich** - Straßen außer A&S
- Teil 5B **Oberösterreich** - Straßen Ballungsraum Linz
- Teil 6 **Salzburg** - Straßen außer A&S
- Teil 6B **Salzburg** - Straßen Ballungsraum Salzburg
- Teil 7 **Steiermark** - Straßen außer A&S
- Teil 7B **Steiermark** - Straßen Ballungsraum Graz
- Teil 8 **Tirol** - Straßen außer A&S
- Teil 8B **Tirol** - Straßen Ballungsraum Innsbruck
- Teil 9 **Vorarlberg** - Straßen außer A&S
- Teil 10B **Wien** - Straßen Ballungsraum Wien

Schienenverkehr

- Teil 11 **BMVIT** - Schienenstrecken
- Teil 12 **Wien** - Straßenbahnstrecken
- Teil 13 **Linz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 14 **Graz** - Straßenbahnstrecken
- Teil 15 **Innsbruck** - Straßenbahnstrecken

Flugverkehr

- Teil 16 **BMVIT** - Flughafen Wien
- Teil 17 **BMVIT** - Flughafen Linz
- Teil 18 **BMVIT** - Flughafen Graz
- Teil 19 **BMVIT** - Flughafen Salzburg
- Teil 20 **BMVIT** - Flughafen Innsbruck
- Teil 21 **BMVIT** - Flughafen Klagenfurt

IPPC-Anlagen in Ballungsräumen

- Teil 22 **BMWA** - IPPC-Anlagen
- Teil 23 **BMLFUW** - IPPC-Anlagen

INHALTSVERZEICHNIS

1.	PLANUNGSGEBIET	4
2.	FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE	4
3.	GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN	4
4.	ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN	4
5.	ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND	7
6.	ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN	8
7.	DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	8
8.	BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG	9
9.	MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG	10
10.	ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN	12
11.	LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM	12
12.	VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN	12
13.	GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS	12
14.	SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN	12
15.	BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN	13
16.	ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG	13
16.1	Bestehende Lärmschutzprogramme	13
16.2	Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan	13

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 Nachtflug- und Instrumentenflugbetrieb unter Einhaltung der im Luftfahrthandbuch Österreich verlautbarten An- und Abflugverfahren zulässig.

ICAO Code: LOWG

Flugplatzbezugspunkt

Koordinaten: 46°59'35,39"N
15°26'20,58"E (WGS 84)

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

2. FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE

bmvit - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

3. GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN

Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl I 60/2005)

Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl II 144/2006)

	L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex)	L_{night} (Nachtlärmindex)
Flugverkehr	65 dB	55 dB

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

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

- **Angaben zur eingesetzten Software**

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

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

Die Anzahl der Flugbewegungen 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 2010 (12 Monate) bezogen. Für die Berechnung wurden alle Instrumentenflug-Bewegungen (IFR) und VFR-Bewegungen (Flüge nach Visual Flight Rules) des Jahres 2010 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 diene das gesamte Jahre 2010 (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
- Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungszahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden von der Austro Control GmbH (ACG) 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 Helikoteranflügen 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 Methodik

Angaben zur Bestimmung der betroffenen Einwohner und Objekte

Auswertungen betreffend Gebäude mit besonderer Schalldämmung bzw. mit ruhiger Fassade wurden nicht durchgeführt, da hierfür keine Angaben in den bereitgestellten Gebäude- und Wohnungsregister- bzw. Zentrale Melderegister-Daten enthalten waren. Die Auswertungen erfolgten über die ZMR-Meldefälle aus den ZMR-Daten (Durchführungszeitpunkt: 08.03.2011, Stichtagszeitpunkt: 01.03.2010, Ersteller: Umweltbundesamt GmbH), welche die Anzahl der Wohneinheiten und der Haupt- und Nebenwohnsitz-Gemeldeten sowie Gemeindecode, Gemeindebezeichnung und die Objektnummern beinhalten, denen einerseits aus den GWR-Daten (Bestelldatum BEV: 15.03.2011, Ersteller: Umweltbundesamt GmbH) Gebäudekoordinaten und andererseits Lärmzonen zugewiesen wurden.

Anmerkungen zu den Daten

Es konnten einige Datensätze aufgrund von fehlenden Objektnummern nicht den ZMR-Daten und somit den Koordinaten der Gebäude zugeordnet werden. Den ZMR-Daten zuordenbare GWR-Daten enthalten Datensätze mit den Koordinaten $X = 0$ und $Y = 0$. Für diese Daten konnte die Anzahl der Haupt- und Nebenwohnsitz-Gemeldeten sowie der Wohnungen keiner Lärmzone zugeordnet werden.

Hinsichtlich der sensiblen Objekte waren viele nicht in den zur Verfügung gestellten Datensätzen (GWR- und ZMR-Daten) enthalten. Es wurden daher auch folgende alternative Quellen berücksichtigt:

Kindergärten:

Adressenliste der Grazer städtischen Kindergärten, Stand: 17.04.2012, unter dem Link:

<http://www.graz.at/cms/beitrag/10038991/394457>

Adressenliste der Grazer privaten Kindergärten, Stand: 17.04.2012 unter dem Link:
<http://www.info-graz.at/kindergarten-kindergaerten-kita-kindertagesstaette-kinderbetreuung-kiga-kinderhort-kitas>

Schulen:

Adressenliste der Schulen in Graz auf der Homepage des Österreichischen Schulportals (Stand: 17.04.2012) unter dem Link:

<http://www.schule.at/index.php?startseite=&url=schuleNew&modul=&kthid=&suchtext=&typ=ALLES&land=6&bkz=&text=>

Adressenliste der berufsbildenden Schulen in Graz über die Homepage „berufsbildende Schulen in Österreich“ des bmukk (Stand: 17.04.2012) unter dem Link:

<http://www.abc.berufsbildendeschulen.at/de/schulelist.asp?sbez=0&stypalt=0&land=6&ort=&submit=start+SchoolFinder>

Adresse der Universität in Graz über die Homepage der Karl-Franzens-Universität Graz (Stand: 17.04.2012) unter dem Link:

<http://www.uni-graz.at/campusplan/index.utf8.html>

Krankenanstalten:

Liste der Krankenanstalten in Österreich (Stand: 10.04.2012) auf der Homepage des Bundesministeriums für Gesundheit, Abteilung I/B/11 vom 17.04.2012, unter dem Link:

http://www.bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Krankenanstalten/Krankenanstalten_und_selbststaendige_Ambulatorien_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: 17.04.2012) unter dem Link:

<http://www.seniorenheimfuehrer.at/Seniorenheim.htm?region=Graz>

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 Betroffenenbewertung zur Verfügung.

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

Tab. 1: Zahl der Betroffenen in gemeindeweiser Untergliederung.

Gemeinde / Bezirk	Anzahl Einwohner			
	≥ 55 dB L _{den}	≥ 45 dB L _{night}	≥ Schwellenwert L _{den}	≥ Schwellenwert L _{night}
Feldkirchen, 60608	437	161	7*	7*
Graz, 60101	8	0	0	0
Kalsdorf, 60624	217	53	0	0
Seiersberg, 60644	368	133	0	0
Zettling, 60657	14	14	0	0

Tab. 1 gibt auch einen Überblick über Betroffenenzahlen in den „Vorsorgegebieten“, also jenen Gemeinden, wo zwar die Schwellenwerte nicht erreicht werden, aber Lärmauswirkungen des Flughafens vorhanden sind.

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 Betroffenenzahlen ist in Tab. 2 enthalten.

Tab. 2.: Auswertung Schwellenwertüberschreitungen.

Lärmzonen	L _{den} ≥ 65 dB	L _{night} ≥ 55 dB
Hauptwohnsitz-Gemeldete	6*	6*
Nebensitz-Gemeldete	1*	1*
Summe Meldefälle	7*	7*
Lärmzonenfläche [km ²]	0,90	---
Wohnungen	1*	1*
Kindergärten	0	0
Schulen	0	0
Krankenanstalten	0	0

*) Bei Abfrage der Adresse der Wohnung in Tab. 2 (Forststraße 5, 8073 Feldkirchen) wird sowohl im digitalen Atlas Steiermark als auch auf der homepage des BMLFUW www.laerminfo.at die Einmündung des Rollwegs „Delta“ in die Piste 17C/35C angezeigt. Es handelt sich dabei nicht um ein Haus, sondern um ein bebautes Grundstück – den Rollweg „Delta“. Hier liegt offensichtlich ein Fehler in den Originaldaten (ZMR, GWR) vor, sodass die ausgewiesene Adresse nicht in die Zone mit Schwellenwertüberschreitungen fällt. Somit gibt es in Tab. 1 & 2 auch keine Betroffenen im Sinne der Schwellenwerte nach Punkt 3.

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 6 Wochen der Öffentlichkeit über die Homepage www.laerminfo.at zugänglich gemacht.

Vom 1. Juni 2013 bis einschließlich 17. Juli 2013 bestand die Möglichkeit schriftlich zu dem Entwurf des Aktionsplans Stellung zu nehmen. Die Behörde hatte 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 wurden 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 zwei Stellungnahmen ein. Sie befassen sich mit folgenden Themenschwerpunkten:

- Maßnahmen der Raumordnung
- Schwellenwerte für die Aktionsplanung im Vergleich zu WHO-Empfehlungen
- UVP-Verfahren

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 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.

Entsprechend der österreichischen „Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung ZLV 2005“ (BGBL. II Nr. 425/2005) dürfen An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen mit Unterschallstrahlflugzeugen nur mehr durchgeführt werden, wenn der von ihnen entwickelte Lärm zumindest die in Kapitel 3 des ICAO Anhanges 16, Vol. I, festgelegten Lärmgrenzwerte nicht übersteigt.

Auf dem Flughafen Graz sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrt-handbuch 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 Wirbelschleppenkatgorie „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 AKTIONSPANUNG

Da es sich bei Fluglärm um ein weltweites Problem handelt, hat sich auch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation in ihrer 33. Vollversammlung der Lösung diese 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 Lebensministerium erstellt.

Im Jahr 2004 wurde am Flughafen Graz ein Fluglärmüberwachungssystem mit 2 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 2012 der österreichischen Flughäfen entstanden dem bmvit externe Kosten in der Größenordnung von EUR 100.000,-. 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 2017 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 DES (TEIL-) AKTIONSPANS FÜR DIE EU-BERICHTERSTATTUNG**

16.1 BESTEHENDE LÄRMSCHUTZPROGRAMME

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

Derzeit existiert kein Lärmschutzprogramm.

16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

Es befindet sich kein Lärmschutzprogramm in Planung.