

# UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

## TEIL 16

### Großflughafen Wien-Schwechat

## 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.	<b>PLANUNGSGEBIET.....</b>	<b>4</b>
2.	<b>FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE/STELLE .....</b>	<b>4</b>
3.	<b>GELTENDE SCHWELLENWERTE SOWIE RECHTSGRUNDLAGEN.....</b>	<b>4</b>
4.	<b>ZUSAMMENFASSUNG DER DER MASSNAHMENPLANUNG ZUGRUNDE GELEGTEN DATEN DER STRATEGISCHEN UMGEBUNGSLÄRMKARTEN.....</b>	<b>4</b>
5.	<b>ANGABE UND BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE UMGEBUNGSLÄRM AUSGESETZT SIND .....</b>	<b>7</b>
6.	<b>ANGABE VON BESONDEREN LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN .....</b>	<b>9</b>
7.	<b>DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....</b>	<b>9</b>
8.	<b>BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG .....</b>	<b>10</b>
9.	<b>MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG .....</b>	<b>13</b>
10.	<b>ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....</b>	<b>15</b>
11.	<b>LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM .....</b>	<b>15</b>
12.	<b>VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN .....</b>	<b>16</b>
13.	<b>GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS .....</b>	<b>16</b>
14.	<b>SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN .....</b>	<b>16</b>
15.	<b>BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN .....</b>	<b>16</b>
16.	<b>ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG.....</b>	<b>17</b>
16.1	<b>Bestehende Lärmschutzprogramme.....</b>	<b>17</b>
16.2	<b>Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan.....</b>	<b>21</b>

## 1. PLANUNGSGEBIET

Der Flughafen Wien-Schwechat liegt auf einer Fläche von rund 11 km<sup>2</sup> 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 gewährleisten.

## 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 <sub>den</sub> (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex)	L <sub>night</sub> (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 Instrumentenflug-Bewegungen (IFR) sowie deren Gruppenzuordnung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 wurden von der Abteilung Umweltcontrolling der FWAG zur Verfügung gestellt. Diese Daten sind auf das gesamte Jahr 2010 (12 Monate) bezogen. Für die Berechnung wurden alle IFR-Bewegungen des Jahres 2010 ohne militärische Bewegungen herangezogen. Zusätzlich wurden am Flughafen Wien-

Schwechat Flüge nach Visual Flight Rules (VFR) durchgeführt, größtenteils mit Luftfahrzeugen unter einer Tonne (P1.3a) bzw. 5,7 Tonnen Gesamtgewicht (P1.4). Akustisch bedeutet der hohe Anteil kleiner Flugzeuge an VFR-Flügen mit einem Prozentsatz von ca. 2 % der Gesamtbewegungen keine Erhöhung des Gesamtschallleistungspegels. Damit sind die VFR-Flüge für die akustische Beurteilung nicht maßgebend und wurden nicht für die Berechnung angesetzt.

- **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 dient 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 Flughafens Wien-Schwechat wurden die Einflüsse aus Flugbewegungen im Umkreis von 20 km ausgehend vom Flughafenbezugspunkt (W\_ARP) herangezogen. Dies entspricht den Vorgaben der ÖAL-Richtlinie. Für die Fluglärm Berechnung wurde gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 das Gelände auf Flughafenbezugsniveau (Flugplatzhöhe über Meeresspiegel nach dem Luftfahrthandbuch Österreich, AIP Austria LOWW 2-1 vom 27. Aug. 2010 AMDT 148 der Austro Control GmbH - ACG), für Flughafen Wien-Schwechat H = 183m über Adria, gesetzt.

- Berechnungsraster: 10 m x 10 m
- Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungsanzahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden von der FWAG Abt. Umweltcontrolling zur Verfügung gestellt.
- Die Flugrouten für die Berechnungen wurden durch die Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der ACG abgestimmt.
- Die Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24 wurden mit der FWAG abgestimmt und im Modell angepasst.
- Die Berechnung der Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  erfolgte 4 m über Boden (187 m über Adria)

Flugwege

Die Konstruktion der Abflugwege beruht auf den SID-Charts (Standard Instrument Departure) der AIP, die Anflugwege erfolgen als Gerade. Die Korridorbreite der Anflugrouten wurde mit 0 m angesetzt, die Korridorbreiten der Abflugrouten wurden beim Überfliegen der Landeschwelle mit einer Breite von 180 m angesetzt. Anschließend wurde die Korridorbreite mit einem Winkel von beidseitig 15° bis zu einer Breite von 1 nautischen Meile (=1.852 m) eingesetzt. Diese Korridorbreite bleibt über den weiteren Verlauf der Flugroute konstant. Die Erstellung der Flugwege und Korridorbreiten wurde mit der ACG abgestimmt. 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 AIP für die Pistenrichtungen 16, 29 und 34  $3^\circ$  beträgt. Für die Pistenrichtung 11 beträgt der Gleitwinkel der PAPI-Anlage  $3,1^\circ$ . Im Berechnungsmodell wurde für die Pistenrichtung 11 ebenfalls  $3^\circ$  eingesetzt, um auf der sicheren Seite zu liegen. Für den Horizontalfluganteil wurde für die Anflüge in Pistenrichtung 11 und 16 eine Höhe  $h_0 = 1.341$  m über Platz angesetzt. Das entspricht der in den ARRIVAL Charts der AIP vorgeschriebenen Mindesthöhe von 5.000 ft abzüglich der Platzhöhe von 600 ft. Für die Anflüge in Pistenrichtung 29 und 34 wurde die Höhe des Horizontalflugs auf  $h_0 = 731,4$  m über Platz gesetzt, was einer in den ARRIVAL Charts festgelegten Mindesthöhe von 3.000 ft abzüglich der Platzhöhe entspricht.

In den Steigprofilen der Abflüge der LFZ-Gruppe P1.4 ist ebenfalls ein Horizontalflug definiert. Es wurden für die Starts in Richtung 11 und 16 die Höhe für den Horizontalflug auf  $h_0 = 731,4$  m sowie in Richtung 29 und 34 auf  $h_0 = 1.341$  m gesetzt.

Für die Berechnungen wurden die Steigprofile der Anflüge auf Piste 29 und 34 abweichend zur ÖAL mit einer Neigung von  $1,60^\circ$  bis zur Höhe  $h_0 = 731,4$  m über Platz angenommen. Dieser Ansatz entspricht gemäß Radardatenauswertung den lokalen Gegebenheiten.

### **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 NÖ Landeskindergärten und Adressenliste der Privatkinderergärten in Niederösterreich auf der Homepage des Amtes der NÖ Landesregierung, vom 15.08.2011, unter dem Link:

[http://www.noe.gv.at/Bildung/Kindergaerten-Schulen/Kindergaerten/Kindergaerten\\_Kindergarten\\_in\\_NOE.html](http://www.noe.gv.at/Bildung/Kindergaerten-Schulen/Kindergaerten/Kindergaerten_Kindergarten_in_NOE.html)

Adressenliste der Wiener Kindergärten (private und städtische) aus der Broschüre „Adressen Kinderbetreuungseinrichtungen in Wien“, welche von der Homepage der Gemeinde Wien heruntergeladen werden kann (Stand: 13.10.2011) unter dem Link:

<http://www.wien.gv.at/bildung/kindergarten/oeffentlichkeitsarbeit/publikationen.html>

Schulen:

Adressenliste der Schulen in Niederösterreich auf der Homepage des NÖ Landesschulrates (Stand: 26.04.2011) vom 15.08.2011 unter dem Link:

<http://www.lsr-noe.gv.at/downloads/diverses/index.php>

Adressenliste der Schulen in Wien über die Homepage „Lehrerweb“ (Stand: 13.10.2011) unter dem Link:

<http://www.lehrerweb.at/stadtschulrat-fuer-wien/wiener-schulen.html>

Krankenanstalten:

Liste der Krankenanstalten in Österreich (Stand: 17.03.2011) auf der Homepage des Bundesministeriums für Gesundheit, Familie und Jugend, vom 16.08.2011, unter dem Link:

[http://www.bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Krankenanstalten/Krankenanstalten\\_und\\_selbststaendige\\_Ambulatorien\\_in\\_Oesterreich/Krankenanstalten\\_in\\_Oesterreich](http://www.bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Krankenanstalten/Krankenanstalten_und_selbststaendige_Ambulatorien_in_Oesterreich/Krankenanstalten_in_Oesterreich)

Auflistung der Standorte der NÖ-Pflegeheime, der Vertragsheime des Landes NÖ, sowie der privaten Heime im Land Niederösterreich - Broschüre: DA|HEIM IN NIEDERÖSTERREICH - Pensionisten- und Pflegeheime in NÖ. Diese ist auf der Seite der NÖ-Landesregierung verfügbar (Stand: 16.08.2011) unter dem Link:

[http://www.noe.gv.at/Gesundheit/Pflege/Landespflegeheime/Adressenliste\\_LPHs\\_nach\\_Bezirken.wai.html](http://www.noe.gv.at/Gesundheit/Pflege/Landespflegeheime/Adressenliste_LPHs_nach_Bezirken.wai.html)

## 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			
	$\geq 55$ dB $L_{den}$	$\geq 45$ dB $L_{night}$	$\geq$ Schwellenwert $L_{den}$	$\geq$ Schwellenwert $L_{night}$
Wien, 90001	372	1633	0	0
Bruck a.d.Leitha, 30704	0	349	0	0
Enzersdorf a.d. Fischa, 30706	2239	385	1	0
Fischamend, 32402	33	84	0	4
Göttlesbrunn- Arbesthal, 30708	353	1308	0	0
Groß-Enzersdorf, 30821	2245	3371	0	0
Himberg, 32406	32	1261	0	0
Klein-Neusiedl, 32407	964	936	10	231
Lanzendorf, 32409	164	0	0	0
Rauchenwarth, 43417	0	0	0	0
Schwadorf, 32418	432	5	3	0
Schwechat, 32419	4225	20	0	9
Zwölfaxing, 32424	1884	606	0	0
Trautmannsdorf a.d. Leitha, 30726	111	0	0	0
Sommerein, 30724	0	0	0	0

Tab. 2.: Auswertung Schwellenwertüberschreitungen, Vergleich der Aktionspläne 2008 und 2013.

Aktionsplan	2008	2013	2008	2013
Lärmzonen	$L_{den} \geq 65$ dB		$L_{night} \geq 55$ dB	
Hauptwohnsitz-Gemeldete	7	8	187	192
Nebenwohnsitz-Gemeldete	1	6	42	52
Summe Meldefälle	8	14	229	244
Lärmzonenfläche [km <sup>2</sup> ]	11,65	14,62	---	16,32
Wohnungen	4	6	---	86
Kindergärten	0	0	---	0
Schulen	0	0	---	0
Krankenanstalten	0	0	0	0

Aus Tab. 2 ist ersichtlich, dass sich die Betroffenenanzahlen gegenüber dem Aktionsplan 2008 leicht erhöht haben, die Lärmzonenfläche für  $L_{den} \geq 65$  dB ist um ca. 25 % gestiegen. Die relativ hohe Betroffenenanzahl für  $L_{night} \geq 55$  dB konzentriert sich auf Siedlungsgebiete in Klein-Neusiedl. Für diese Gemeinde wurden bereits im Mediationsvertrag 2005 Sondervereinbarungen getroffen und umgesetzt:

- Einrichtung einer Arbeitsgruppe Gemeinde Klein-Neusiedl/FWAG
- Entwicklung eines strategischen Ortsentwicklungsplanes
- Umsetzung innerhalb von 3 Jahren nach Abschluss des Vertrags.

Auch die übrigen Haushalte, bei denen die Schwellenwerte gemäß Punkt 3. überschritten werden, sind bereits durch die Schallschutzprogramme aus dem Mediationsverfahren und des Umweltfonds abgedeckt. 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. Auch diese Haushalte sind aufgrund der Bestimmungen des Lärmschutzprogramms Flughafen Wien (siehe Punkt 8. und 16.1) bereits durch passive Lärmschutzmaßnahmen abgedeckt.

## 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.

## 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](http://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](mailto: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 Großflughafen Wien-Schwechat wurden die dazugehörigen strategischen Lärmkarten über die Homepage [www.laerminfo.at](http://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](mailto: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 7 Stellungnahmen ein. Sie befassen sich mit folgenden Themenschwerpunkten:

- Frage der Rechtsverbindlichkeit des Aktionsplans
- Beurteilungszeitraum für Lärmzonenberechnung des Schallschutzprogramms
- Maßnahmen der Raumordnung nach Konsultationen mit dem Land Niederösterreich
- Frage des Vorsorgebereichs
- Planungsgebiet
- Ermittlung des Flugbewegungsdaten
- Schwellenwerte für die Aktionsplanung im Vergleich zu WHO-Empfehlungen
- Nachtflugverbot
- Kontinuierlicher Sinkflug/ low drag – low power approach
- Flugrouten und Mediationsvertrag
- Begutachtungsfrist
- UVP-Verfahren
- Schwellenwerte der Bundes-LärmV, Anzahl und Stärke von Einzelschallereignissen
- Frage der Objektivität bei Fluglärmmessungen und –berechnungen

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 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 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.  
  
“LOW DRAG - LOW POWER APPROACH”:
- 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 CCDs (Continuous Climb Departures – 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 laufend über weitere Maßnahmen gegen Fluglärmbelastungen verhandelt. Weiters überwacht das Dialogforum die Einhaltung der Vereinbarungen des Mediationsvertrags, z.B. Nachtflugregelung und Pistenverteilungsplan.

Im Mediationsvertrag ist festgehalten, dass die die Austro Control in der Nacht grundsätzlich einen Continuous Descent Approach (CDA) und damit ein Low Drag – Low Power Verfahren ermöglicht. Im Jahr 2012 erfolgten in der Nacht (22:00 – 6:00 Uhr) bereits 30% aller Anflüge als CDA und weitere 29% als Level Flight mit Geschwindigkeitsreduktion. Damit konnte bei über der Hälfte der nächtlichen Landungen eine Verminderung der Geräuschemissionen erreicht werden.

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.
- Einführung eines Lärmgebührenmodells per Bescheid zum 15.11.2009: Zuschläge für laute und Abschläge für leise LFZ zu den Landeentgelten.
- Umsetzung eines Schallschutzprogrammes sowohl für das Zwei-Pisten- als auch für das Drei-Pisten-System innerhalb von Lärmzonen, die europaweit die niedrigsten Werte aufweisen (Tag ab  $L_{eq}$  54 dB bzw. Nacht ab  $L_{eq}$  45 dB auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate gerechnet - im Unterschied zur Lärmkartierung gemäß Bundes-LärmV, wo der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt. Siehe auch [www.laermschutzprogramm.at](http://www.laermschutzprogramm.at)).

(Als Basis für das Lärmschutzprogramm am Flughafen Wien dient der „Allgemeine Mediationsvertrag“. Im Punkt III. Technischer Lärmschutz dieses Vertrages sind die Rahmenbedingungen zivilrechtlich geregelt.)

- Jährliche Evaluierung der vereinbarten Zielwerte in Bezug auf die Bewegungsverteilung auf die Pisten, sowie die Einhaltung der vorgeschriebenen Flugverfahren (Veröffentlichung auf [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at)).
- Für das 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 vorgesehen.
- Einrichtung eines Umweltfonds (Fonds öffentlichen Rechts) zum Ausgleich von nicht abwendbaren Belastungen. Die Gemeinden in den Lärmzonen ab einem Nacht- $L_{eq}$  = 45 dB bzw. Tages- $L_{eq}$  = 54 dB - auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate gerechnet - 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.

## 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.

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.

„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.

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.

Auf Vorschlag der EU Kommission soll die Richtlinie 2002/30/EG durch eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes“ ersetzt werden. In den Ratsarbeitsgruppensitzungen haben die österreichischen Vertreter erreicht, dass in der künftigen EU-Verordnung in

Art. 15a „Übergangsbestimmungen“ festgeschrieben ist, dass Betriebsbeschränkungen und Entscheidungen über den Betrieb von Flughäfen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung erlassen wurden, nicht unter diese Verordnung fallen, sondern, soweit die Richtlinie 2002/30/EG anwendbar ist, unter diese Richtlinie und gegebenenfalls unter die einzelstaatlichen Vorschriften zu deren Umsetzung. Für diese Maßnahmen gilt dann weiterhin die Richtlinie 2002/30/EG. In einem neuen Erwägungsgrund wird explizit erläutert, dass Betriebsbeschränkungen und Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung erlassen wurden und nicht unter diese Verordnung fallen, auch Maßnahmen umfassen können, die auf Gerichtsbeschlüssen beruhen oder das Ergebnis eines Mediationsverfahrens sind.

## 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 1992 wurde am Flughafen Wien-Schwechat die Fluglärmüberwachungsanlage FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) in Betrieb genommen. Die Anlage registriert an derzeit 15 fixen Messstellen in Siedlungsgebieten die Schallpegel der Überflüge. Messergebnisse können auf der Homepage des Flughafens Wien unter [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at) eingesehen werden. Die Auswertung umfasst auch die Angabe des energieäquivalenten Dauerschallpegels  $L_{eq}$  für Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 – 06.00 Uhr) in monatlicher Auflistung sowie den kumulierten Jahreswert.

Als Ergebnis einer Zusammenarbeit von Austro Control GmbH und Flughafen Wien können Flugspuren auf <http://www.flugspuren.at> abgefragt werden. Die Darstellung beginnt am Vortag und reicht 1 Monat zurück. Auf Basis von Radardaten werden Informationen zu Starts, Landungen, Anzahl der Flugbewegungen, Flughöhen und Pistenverteilung gegeben.

## 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 Flächennutzungs-

planung 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 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 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.

#### Lärmschutzprogramm Flughafen Wien

- **Gesamtkosten (in Euro):**

rd. EUR 50,0 Mio

- **Datum des Programmstarts:**

Juli 2005

- **Datum des Programmabschlusses:**

Bis zum Ende eines zweiten Betriebsjahres einer möglichen 3. Piste

- **Anzahl der Einwohner mit Reduktion der Lärmbelastung:**

rd. 11.000 Haushalte, das entspricht in etwa 30.000 Einwohner

- **Anzuwendende Grenzwerte zum Zeitpunkt des Programmstarts:**

Basis: Mediationsvertrag vom 22. Juni 2005

Lärmschutz- programm Flughafen Wien	
Schutzzone Tag 06:00 - 22:00	Leq > 54 dB(A)
Schutzzone Nacht 22:00 - 06:00	Leq > 45 dB(A)
Ziele Tag <i>im Rauminneren</i> 06:00 - 22:00	Leq < 30 dB(A) Lmax < 52 dB(A)
Ziele Nacht <i>im Rauminneren</i> 22:00 - 06:00	Leq < 30 dB(A) Lmax < 52 dB(A)

Zusätzlich gibt es für die Anrainer des Flughafens Wien eine Förderung in der:

Fluglärmzone Sydney Tag:

- 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.

Fluglärmzone Sydney Nacht:

- Mehr als 20 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) bei Süd/Südostwind.
- Mehr als 15 Überflüge/8h (66 Bewegungen/Nacht) > 65dB bei Westwind/Windstille.

- **Zusammenfassung 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 Lärmschutzprogramms:**

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. Auch bei der Festlegung der An- und Abflugrouten im möglichen 3-Pisten-System hat das Dialogforum ein verbrieftes Mitspracherecht.

Weiters wurde ein Lärmschutzbüro eingerichtet, bei dem sich Bürger werktags jederzeit melden und ihre Fördermöglichkeit auch telefonisch abfragen können.

• **Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen des Lärmschutzprogramms, 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 BundeslärmV 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.

**Maßnahmen Fluglärmzonen Tag**

	Sydney	Fluglärm- zone 1	Fluglärm- zone 2	Fluglärm- zone 3	Fluglärm- zone 4
		54 - 57 dB(A)	57 - 60 dB(A)	60 - 65 dB(A)	> 65 dB(A)
geförderte Räume	1 Aufenthalts- raum*	alle Aufenthalts- räume*	alle Aufenthalts- räume*	alle Aufenthalts- räume*	alle Aufenthalts- räume*
Fenstertausch/- sanierung	50%	50%	100%	100%	100%
Wintergärten	nein	nein	50%	100 %	100%
Sonderbau	50%	50%	100%	100%	100%
Ablöse	nein	nein	nein	nein	ja

\*Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer sowie Küchen)

#### Maßnahmen Fluglärmzonen Nacht

	<u>Sydney</u>	Fluglärm- zone 1	Fluglärm- zone 2	Fluglärm- zone 3	Fluglärm- zone 4
		45 - 50 dB(A)	50 - 54 dB(A)	54 - 57 dB(A)	> 57 dB(A)
geförderte Räume	alle Schlafräume 50%	alle Schlafräume 100%	alle Aufenthalts- räume* 100%	alle Aufenthalts- räume* 100%	alle Aufenthalts- räume* 100%
Fenstertausch/-sanierung	50%	100%	100%	100%	100%
Schalldämmlüftereinbau in Schlafräumen	50%	100%	100%	100%	100%
Sonderbau	ja	ja	ja	ja	ja
Ablöse	nein	nein	nein	nein	ja

\*Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer sowie Küchen)

- **Geplante Bestimmungen zur Bewertung der Umsetzung und der Wirksamkeit des Lärmschutzprogramms:**

Bauphysikalische Gutachten, Abnahme durch die örtlichen Bauaufsicht (Ziviltechniker) sowie stichprobenartig durch die „Begleitende Kontrolle“ (Ziviltechniker)

- **Weblinks zum Programm, gegebenenfalls kurze Beschreibung beiliegender Zusatzinformationen:**

<http://www.laermschutzprogramm.at>

Weitere nützliche links:

<http://www.viemediation.at>

<http://www.vie-umwelt.at>  
<http://viennaairport.com>

## 16.2 GEPLANTE LÄRMSCHUTZPROGRAMME – LÄRMAKTIONSPLAN

Ein weiteres Schallschutzprogramm ist derzeit nicht geplant.