

# UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

## TEIL 21

### Flughafen Klagenfurt

## 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 17 **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>7</b>
7.	<b>DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....</b>	<b>8</b>
8.	<b>BEREITS VORHANDENE ODER ZUR REALISIERUNG ABSEHBARE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG .....</b>	<b>9</b>
9.	<b>MASSNAHMEN DER AKTIONSPLANUNG .....</b>	<b>10</b>
10.	<b>ANGABEN ZUR ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN BEHÖRDEN UND ERGÄNZENDE EINZELMASSNAHMEN IN ANDEREN ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHEN.....</b>	<b>11</b>
11.	<b>LANGFRISTIGE STRATEGIE ZUM SCHUTZ VOR UMGEBUNGSLÄRM .....</b>	<b>11</b>
12.	<b>VERFÜGBARE INFORMATIONEN ZU DEN FINANZMITTELN .....</b>	<b>12</b>
13.	<b>GEPLANTE VORGANGSWEISE FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER WIRKSAMKEIT DES (TEIL-) AKTIONSPLANS .....</b>	<b>12</b>
14.	<b>SCHÄTZUNG DER VORAUSSICHTLICHEN REDUKTION DER VON UMGEBUNGSLÄRM BELASTETEN PERSONEN .....</b>	<b>12</b>
15.	<b>BEURTEILUNG DER ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN .....</b>	<b>12</b>
16.	<b>ZUSAMMENFASSUNG DES (TEIL-) AKTIONSPLANS FÜR DIE EU- BERICHTERSTATTUNG.....</b>	<b>13</b>
16.1	<b>Bestehende Lärmschutzprogramme.....</b>	<b>13</b>
16.2	<b>Geplante Lärmschutzprogramme – Lärmaktionsplan.....</b>	<b>13</b>

## 1. PLANUNGSGEBIET

Der Flughafen Klagenfurt liegt auf einer Fläche von 200 ha ca. 4 km nördlich des Klagenfurter Stadtzentrums. Für den Flugverkehr stehen die Betonpiste 10L/28R mit 2.720m Länge und Präzisionsanflugsystem ILS CAT II/III sowie die parallele Graspiste 10R/28L mit 710m Länge zur Verfügung. Das Vorfeld mit einer Fläche von 70.000 m<sup>2</sup> bietet 7 Abstell- und 6 GAC - Parkpositionen.

## 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 Flugbewegungen (IFR) sowie deren LFZ-Gruppenzuordnung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 wurden vom Flughafen Klagenfurt zur Verfügung gestellt. Diese Daten sind auf das gesamte Jahr 2010 (12 Monate) bezogen. Für die Berechnung wurden alle Instrumentenflug-Bewegungen (IFR) des Jahres 2010 herangezogen. Zusätzlich wurden am Flughafen VFR-Bewegungen (Flüge nach Visual Flight Rules) durchgeführt.

- **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 Jahr 2010 (12 Monate). Die ÖAL-Richtlinie Nr. 24 ist damit per Verordnung die Berechnungsvorschrift für die strategischen Lärmkarten. Für die Fluglärm-berechnung des Flughafens Klagenfurt 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 in Abstimmung mit der Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH und der Austro Control GmbH (ACG) erstellt.
- Die Flugrouten für die Berechnungen wurden durch Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der ACG abgestimmt.
- Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24.  
Für die Berechnungen wurden die „Steigprofile“ des Anflugs mit einer Neigung von 3° bzw. 3,2° angenommen.
- 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, die Anflugwege erfolgen auf Flugwegen entsprechend den SID-Charts. Die Korridorbreiten der Abflugwege wurden entsprechend ECAC bis zu einer Breite von 7.500 m angesetzt. Diese Korridorbreite bleibt über den weiteren Verlauf der Flugroute konstant. Die Korridorbreiten der Anflugwege IFR wurden mit max. 1.852 m angesetzt. Die Korridorbreiten der Anflugwege VFR wurden mit einer Weite bis zu 8.120 m angesetzt. 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 im Anflug beinhalten einen Horizontalflug auf der Höhe  $h_0$  und einen Sinkflug, dessen Gleitwinkel gemäß AIP für die Pistenrichtungen 10L und 28R 3° beträgt, außer beim Flugweg NDB28 mit 3,2° und den Helikopteranflügen mit 20%. Der Horizontalfluganteil der Anflüge liegt auf Höhen zwischen 300 m (984 FT) über Platz und 779 m (2.556 FT) über Platz. Die Steigprofile der Abflüge wurden nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 unter Berücksichtigung bestimmter Mindesthöhen angesetzt. Die Steigprofile der Helikopter wurden abgetrept entsprechend dem Gelände modelliert.

## **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 Klagenfurter städtischen Kindergärten Stand: 17.04.2012

Link: <http://www.klagenfurt.at/klagenfurt-am-woerthersee/kindergaerten.asp>

Adressenliste der Klagenfurter privaten Kindergärten Stand: 17.04.2012

Link: [http://www.herold.at/gelbe-seiten/jQJMg\\_klagenfurt-am-w%C3%B6rthersee/was\\_kinderbetreuung/](http://www.herold.at/gelbe-seiten/jQJMg_klagenfurt-am-w%C3%B6rthersee/was_kinderbetreuung/)

Schulen:

Adressenliste der Schulen in Klagenfurt 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=2&bkz=&text=>

Adressenliste der berufsbildenden Schulen in Klagenfurt 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=2&ort=&submit=start+SchoolFinder>

Adresse der Universität Klagenfurt über die Homepage der Alpen Adria Universität Klagenfurt (Stand: 17.04.2012) unter dem Link:

<http://www.campus-gis.aau.at/>

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/Krankenanstanen/Krankenanstanen\\_und\\_selbststaendige\\_Ambulatorien\\_in\\_Oesterreich/Krankenanstanen\\_in\\_Oesterreich](http://www.bmg.gv.at/home/Schwerpunkte/Krankenanstanen/Krankenanstanen_und_selbststaendige_Ambulatorien_in_Oesterreich/Krankenanstanen_in_Oesterreich)

Auflistung der Standorte der Pflegeheime. Diese sind auf der Seite der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee verfügbar (Stand: 17.04.2012) unter dem Link: [http://www.klagenfurt.at/klagenfurt-am-woerthersee/private\\_senioren\\_und\\_pflege\\_heime-1621.asp](http://www.klagenfurt.at/klagenfurt-am-woerthersee/private_senioren_und_pflege_heime-1621.asp)

## 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 Betroffenauswertung zur Verfügung.

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

Tab. 1: Zahl der Betroffenen in gemeindeweiser Untergliederung.

Gemeinde / Bezirk	Anzahl Einwohner			
	$\geq 55\text{dB } L_{\text{den}}$	$\geq 45\text{ dB } L_{\text{night}}$	$\geq$ Schwellenwert $L_{\text{den}}$	$\geq$ Schwellenwert $L_{\text{night}}$
Klagenfurt, 20101	14.495	6.270	10	14

Tab. 1 gibt auch einen Überblick über Betroffenzahlen in den „Vorsorgegebieten“, 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 verbesserungsbedürftigen Bereiche können den Konfliktkarten entnommen werden, eine zusammenfassende Darstellung der Betroffenzahlen ist in Tab. 2 enthalten.

Tab. 2: Auswertung Schwellenwertüberschreitungen.

Lärmzonen	$L_{\text{den}} \geq 65\text{ dB}$	$L_{\text{night}} \geq 55\text{ dB}$
Hauptwohnsitz-Gemeldete	9	13
Nebenwohnsitz-Gemeldete	1	1
Summe Meldefälle	10	14
Lärmzonenfläche [km <sup>2</sup> ]	0,97	---
Wohnungen	6	7
Kindergärten	0	---
Schulen	0	---
Krankenanstanen	0	0

Auf Anregung des bmvit trat der FH Klagenfurt in einen Dialog mit allen lt. Tab. 2 betroffenen Anrainern. Dabei stellte sich heraus, dass die Lärmbelästigung der Bevölkerung dort hauptsächlich auf Hubschrauberflüge und Bodenläufe zurückzuführen ist.

## 7. DARSTELLUNG DER EINBEZIEHUNG DER 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 6. November 2013 bis einschließlich 20. Dezember 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 Flughafen Klagenfurt 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 2 Stellungnahmen ein. Sie befassen sich mit folgenden Lärmthemen:

- 2-motorige Propellerflugzeuge für Rundflüge und Segelschlepp
- Zeitliche Einschränkung des Segelschlepps an Wochenenden
- Etwa 30 Rettungsflüge von Hubschraubern täglich entlang der Glan
- Kreisende Luftfahrzeuge über dem Wörthersee im Sommer

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.

Flugbetriebszeiten am Flughafen Klagenfurt: Montag bis Sonntag 06:00 – 23:30.

Auf dem Flughafen Klagenfurt sind Lärmminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch Österreich / AIP Austria publiziert:

- Zwecks Minderung des Fluglärms soll vorzugsweise auf der Piste 28R gelandet und von der Piste 10L gestartet werden (IFR und VFR Flüge).
- Bei Abflügen auf den Pisten 10L und 10 R über die Sichtflugstrecke SIERRA ist aus Lärmschutzgründen erst nach dem Passieren des „METRO“-Marktes bzw. des Locators KI nach rechts zu drehen.

Am Flughafen Klagenfurt 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.

Hubschrauberbodenläufe in Analogie zur „Rasenmäherverordnung“ der Stadt Klagenfurt morgens nicht vor 8:00 h bzw. abends nicht nach 17:00 und Einhalten einer Mittagsruhe.

## 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 lärmmindernde 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.

Wie in Punkt 6. dargelegt, bezieht sich die Lärmbelästigung der Anrainer mit Fluglärmpegeln über den gesetzlichen Schwellenwerten hauptsächlich auf Hubschrauberflüge und Bodenläufe. Vom Flughafen Klagenfurt wurde deshalb am 26.06.2014 zu einem runden Tisch geladen, bei dem neben allen betroffenen Anrainern auch Vertreter von BM.I und ÖAMTC anwesend waren. Dabei wurde seitens der Hubschrauberbetreiber des BM.I versichert, künftig bei Bodenläufen die „Rasenmäherverordnung“ der Stadt Klagenfurt zu berücksichtigen und bei Nachtflügen – soweit möglich - direkt über Piste und Rollfeld ab- bzw. anzufliegen, um die Lärmbelästigung zu minimieren. Der ÖAMTC wird eine entsprechende Weisung an die Piloten ausgeben, dass Nachtflüge grundsätzlich nicht durchgeführt werden und auch nicht vorgesehen 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.

Absprache mit dem BM.I, Hubschrauberflüge und Bodenläufe am FH Klagenfurt möglichst lärmarm durchzuführen.

## 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 Klagenfurt 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.