

UMGEBUNGSLÄRM-AKTIONSPLAN ÖSTERREICH 2013

TEIL 20

Flughafen Innsbruck

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

1. PLANUNGSGEBIET

Der Flughafen Innsbruck befindet sich am westlichen Stadtrand von Innsbruck. Die Entfernung zum Stadtzentrum kann mit ca. 5 km angegeben werden. Der Flughafen Innsbruck verfügt über eine Piste mit 2000 m Länge, einer Breite von 45 m und diese Piste wird beidseitig von 7,5 m breiten Schultern begrenzt. Der gesamte Verkehr wird über diese Piste mit Ost – West Ausrichtung (08/26) abgewickelt. In Landerichtung 26 ist die Piste für Instrumentenflugbetrieb (Präzisionsanflugbefeuerung und Gleitwinkelbefeuerung) ausgerüstet. Die Landerichtung 08 ist mit einer Gleitwinkelbefeuerung versehen.

Flugplatzbezugshöhe: 579 m

Flughafenareal: ca. 133 ha, davon ca. 33 ha versiegelt

Öffnungszeiten: Von 05.00 Uhr bis 23.00 Uhr Ortszeit

Uneingeschränkte Betriebszeit: Von 06.30 bis 20.00 Uhr Ortszeit (siehe auch Pkt. 8)

Seit 2006 verfügt der Flughafen Innsbruck auch über ein radarähnliches Flugüberwachungssystem (Multilaterationsverfahren) und seit 2007 über ein neues Anflugverfahren RNP RNAV.

Der Rollweg „A“ (Rollwegbreite 18 m und 23 m) wird im Westen in die Piste eingebunden und für den Rollweg „B“ (Rollwegbreite 23 m) ergibt sich im Osten der Pistenanschluss.

Die Abstellflächen für Luftfahrzeuge vor dem Abfertigungsgebäude messen 320m x 92m und weitere 230m x 44m sind vor den Hangars im Westen zum Parken für kleinere Luftfahrzeuge reserviert.

Auf der Nordseite des Flughafens sind die Flugsportvereine angesiedelt, die sowohl den Segelflug als auch den Motorflug anbieten.

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 wurde anhand einer Auswertung der Austro Control GmbH (ACG) von 6 charakteristischen Tagen ermittelt. Gemäß dieser Verteilung erfolgte die Zuordnung der Flugbewegungen zu den einzelnen Flugrouten und sie wurden auf das gesamte Jahr 2010 (12 Monate) hochgerechnet. Für die Berechnung sind alle Instrumentenflug-Bewegungen (IFR) und VFR-Bewegungen (Flüge nach Visual Flight Rules) des Jahres 2010 herangezogen worden. Die Anzahl der Hubschrauberflüge wurde in Absprache mit der ACG für den Flughafen Innsbruck festgelegt.

- **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 Flughafens Innsbruck wurden die Einflüsse aus Flugbewegungen (An- und Abflüge) im Umkreis von 20 km ausgehend vom Flughafenbezugspunkt (I_arp) herangezogen. Dies entspricht den Vorgaben der ÖAL-Richtlinie. Die Berechnungen erfolgten unter Verwendung eines Geländemodells (BEV-Daten). In Startrichtung 08 befindet sich der Beginn des Startrollvorgangs am Beginn der Piste, während beim Landeanflug auf die Piste 08 die um 103 m nach Osten versetzte Landeschwelle berücksichtigt wurde.

- Berechnungsraster: 10 m x 10 m

- Die Grundlagedaten hinsichtlich Bewegungsanzahl und Zuordnung auf die jeweiligen Flugrouten wurden von der Austro Control GmbH (ACG) zur Verfügung gestellt.
- Die Flugrouten für die Berechnungen wurde durch das Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH erstellt und mit der ACG abgestimmt.
- Die normierten Steigprofile der Luftfahrzeuggruppen nach ÖAL24 mussten den realen Gegebenheiten angepasst werden. Die Steigprofile 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 nicht auf Geraden sondern ausschließlich auf komplexeren Flugwegen entsprechend SID-Charts und den Angaben der ACG. Die Erstellung der Korridorbreiten der Abflugwege 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. Die Korridorbreiten der Abflüge wurden gemäß ÖAL-Richtlinie Nr.24 Blatt 1 Ergänzung April 2006 mit 600 m definiert. Ebenso wurden die Korridore der Anflüge von der ACG definiert. Lediglich die Korridorbreiten der Platzrunden und der Helikopterflugwege sind mit 200 m festgelegt.

Für den Flughafen Innsbruck mussten die normierten ÖAL-Steigprofile den realen Gegebenheiten angepasst werden. Die Steigprofile des Anflugs wurden mit Neigungen zwischen 2,29° und 5,71° und Höhen des Horizontalfluganteils zwischen 1.828,8 m und 3.505,20 m über Platz angenommen, wobei die Flugplatzhöhe mit 581 m über Adria der Berechnung zugrunde gelegt wurde. Die Abflugklassen wurden in Abweichung von der ÖAL variiert und die Klassen A-P 1.1-Ab, A-P 1.3-Ab, A-P 1.4-Ab, A-P 2.1-Ab, A-P 2.2-Ab, A-S 1.0-Ab und A-S 5.1-Ab in mehrere Klassen gesplittet. Dies wurde notwendig, da in den akustischen Klassen die Steigprofile an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden mussten.

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 Innsbrucker städtischen Kindergärten unter dem Link:

<http://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=bildung--kultur/kindergaerten>

Adressenliste der Innsbrucker privaten Kindergärten: Broschüre "Kinder- und Jugendbetreuung Innsbruck - KIJu2009" herausgegeben von der Stadt Innsbruck MA V-Amt für Kinder- und Jugendbetreuung:
Stand Juli 2009

Schulen:

Adressenliste der Schulen in Innsbruck (Stand: 16.04.2012) unter dem Link:

<http://www.schule.at/index.php?startseite=&url=schuleNew&modul=&kthid=&suchtext=&typ=ALLES&land=7&bkz=&text=>

Adressenliste der berufsbildenden Schulen in Innsbruck (Stand: 16.04.2012) unter dem Link:

<http://www.abc.berufsbildendeschulen.at/de/schulelist.asp?sbez=0&stypalt=0&land=7&ort=&submit=start+SchoolFinder>

Adressenliste der Universität Innsbruck (Stand: 16.04.2012) unter dem Link:

<http://www.uibk.ac.at/universitaet/standorte/>

Krankenanstalten:

Liste der Krankenanstalten in Österreich (Stand: 10.04.2012) auf der Homepage des Bundesministeriums für Gesundheit, Familie und Jugend, vom 16.04.2012, unter dem Link:

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

Auflistung der Standorte der Wohn- und Pflegeheime auf der Webseite „Innsbrucker Soziale Dienste“ (Stand: 16.04.2012), unter dem Link:

http://www.isd.or.at/index.php?option=com_content&id=44&Itemid=2

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			
	≥ 55 dB L_{den}	≥ 45 dB L_{night}	\geq Schwellenwert L_{den}	\geq Schwellenwert L_{night}
Innsbruck, 70101	16.963	2.979	5	0
Kematen, 70320	17	0	0	0
Völs, 70364	2.604	0	0	0

Tab. 1 gibt auch einen Überblick über Betroffenzahlen 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 Betroffenzahlen ist in Tab. 2 enthalten.

Tab. 2.: Auswertung Schwellenwertüberschreitungen.

Lärmzonen	$L_{den} \geq 65$ dB	$L_{night} \geq 55$ dB
Hauptwohnsitz-Gemeldete	4	0
Nebensitz-Gemeldete	1	0
Summe Meldedfälle	5	0
Lärmzonenfläche [km ²]	0,77	---
Wohnungen	1	---
Kindergärten	0	0
Schulen	0	0
Krankenanstalten	0	0

Der Flughafen Innsbruck wird dem betroffenen Haushalt (5 Meldedfälle) die Finanzierung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) anbieten.

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 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 Innsbruck 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 insgesamt 11 Stellungnahmen ein. Sie befassen sich mit folgenden Themenschwerpunkten:

- Ausnahmen zur Betriebszeit 06:30 – 20:00
- Schwellenwerte der Bundes-LärmV
- Flugbewegungsdaten
- Höhenmodell

- Zahl der von Fluglärm Betroffenen
- Lärmabhängige Landegebühren
- Umweltzertifikat
- „Balanced Approach“
- Energieäquivalenter Dauerschallpegel
- Keine Berücksichtigung von Bodenlärm
- Topographie
- Maßnahmen der Raumordnung
- 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 ZLZV 2005“ (BGBl. II Nr. 425/2005) dürfen An- und Abflüge auf österreichischen Zivilluftplätzen 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 Innsbruck sind Lärminderungsverfahren in Kraft und im Luftfahrthandbuch Österreich /AIP Austria publiziert:

- Zwecks Minderung des Fluglärms soll einmotorige Flächenflugzeuge mit Kolbenantrieb bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 5700 KG im Sichtflugverkehr vorzugsweise auf der Piste 08 landen und von Piste 26 starten.
- Flugbetrieb mit Ultraleichtluftfahrzeugen ist auf dem Flughafen Innsbruck nicht zulässig.
- Die tägliche Betriebszeit des Flughafens Innsbruck ist 06:30 Uhr bis 20:00 Uhr Ortszeit.

- Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 102 ff Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F., und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Propeller- und Turbopropflugzeugen, welche den Gesamtlärmpegel einer Dash 8 nicht überschreiten, durchgeführt werden, gilt eine Betriebszeit von 06:00 Uhr Ortszeit bis 23:00 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 22:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit nur Landungen gestattet sind.
- Für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß §§ 102 ff Luftfahrtgesetz und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 114 Luftfahrtgesetz mit Strahlflugzeugen durchgeführt werden, deren Lärmpegel geringer ist als der Landelärmpegel einer Dash 8, sind zwischen 20:00 Uhr Ortszeit und 23:00 Uhr Ortszeit Landungen gestattet.
- Für Rettungs-, Ambulanz- und Katastropheneinsätze mit lärmarmen Luftfahrzeugen gemäß ICAO Annex 16, Kapitel III, und mit Hubschraubern gilt eine Betriebszeit analog Pkt. 2.

Strenge Auslegung der Nachtflugbeschränkungen (Ausnahmen: lebensrettende Transplantations- und Ambulanzflüge)

Optimierte Verfahren zur Reduzierung des Bodenlärms.

Einführung „Lärmabhängige Landegebühen“ zur Pönalisierung der lauten Flugzeuge (2004).

Die Entwicklung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr ist seit dem Jahr 2000 annähernd konstant und in den letzten Jahren rückläufig. Mit 11.877 Bewegungen lag 2012 auf dem Niveau von 1991.

Deckelung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr an den Wintercharterwochenenden.

Lärm mindernde An- und Abflugverfahren:

Am Flughafen Innsbruck wurde mit der Einführung von RNAV (Flächennavigation) SIDs (Standard Instrument Departures) begonnen. 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 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.

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.

Für die Ermittlung des Fluglärms am Flughafen Innsbruck werden vom Amt der Tiroler Landesregierung drei Messstellen im Umfeld des Flughafens betrieben. Zur Zuordnung der registrierten Schallereignisse zu Fluglärm stellt die Austro Control GmbH Radardaten zur Verfügung. Aktuelle Messwerte und Wochenübersicht unter dem Link: www.tirol.gv.at/.

Einführung eines Umweltmanagementsystem (EU-Öko-Audit – EMAS Registrierung) (2000) und Zertifizierung nach ISO 14001 (2012).

EMAS Preis 2007 und EMAS Preis 2013.

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 Flächen-nutzungsplanung 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 Innsbruck 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

Der Flughafen Innsbruck wird den Betroffenen mit Lärmpegeln über den gesetzlichen Schwellenwerten (5 Meldefälle mit $L_{den} \geq 65$ dB in einem Haushalt) die Finanzierung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) anbieten.