

Dipl.-Ing. Vera Hofbauer
Leiterin Sektion IV-Verkehr

Sachbearbeiter:in

Mag. Katja Nonnenmacher
Abt. IV/L2 – Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten
Leitung

+43 1 711 62-65 9701
katja.nonnenmacher@bmk.gv.at
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2022-0.317.115

Wien, 2. August 2022

Antwortschreiben Aviation Reset

Sehr geehrte Frau Dr. Heger,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21. April 2022 betreffend „Grün- und Freizeitraum in Flugschneisen wieder lebenswert machen“, zu dem wie folgt Stellung genommen wird. Grundsätzlich kann dabei angemerkt werden, dass sämtliche Anregungen, die von Bürgern und Bürgerinnen an das BMK herangetragen werden, gewissenhaft evaluiert werden.

1: Lenkung des Fluggeschehens gemäß Legalitätsprinzip unter Einhaltung der gesetzlichen Kriterien nach § 120a LFG und anderer Schutznormen, Umweltcontrolling

Hierzu darf auf das Antwortschreiben der Frau Bundesministerin verwiesen werden.

2. Rasche Umsetzung von lärmarmen An- und Abflugverfahren, „Best Practice“-Standards

Die An- und Abflugverfahren am Flughafen Wien werden laufend einer Optimierung unterzogen um möglichst lärmarme An- und Abflugverfahren zu ermöglichen. Die Möglichkeiten für gekurvte Anflüge zu allen Pisten des Flughafens Wien wurden geprüft und dort wo sinnvoll dort wo möglich bereits implementiert, so z.B. zur Piste 16. Gerade für Piste 11 ist ein gekurvter Anflug aufgrund der Lage der Pisten zueinander und der Abflugrouten nicht umsetzbar ohne gravierende Nachteile für kontinuierliche Sink- und Steigflüge, Treibstoffverbrauch und Flughafenkapazität in Kauf zu nehmen. Aktuell wird daran gearbeitet, gekurvte Anflüge auf Piste 29 umzusetzen.

Das BMK wird weiterhin die Implementierung von bereits aktuellen Maßnahmen und die Umsetzung zukünftiger, lärmschonender An- und Abflugverfahren durch die ACG weiter vorantreiben. Weiters wird darauf geachtet, dass die Zielvorgaben des Pistenverteilungsplanes eingehalten bzw. sogar unterschritten werden. Dies gilt auch für die Einhaltung der

40% Regelung für die Piste 34, die Einhaltung der Korridore und der Abflugstrecken sowie das Einhalten der Mindestwerte beim Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem. Weiters ist der Anteil der Continuous Descent Arrivals gestiegen, die Level flights sind gesunken. Etwaige weitere Verbesserungsmöglichkeiten, die von Betroffenen an die Behörden herangetragen werden, werden natürlich evaluiert und auf deren Umsetzbarkeit überprüft.

3: **Nachtflugverbot: Keine planmäßigen Starts und Landungen zwischen 22.00 und 6.00 am**

Flughafen Wien

Am Flughafen Wien gibt es kein absolutes Nachtflugverbot, sondern eine Nachtflugbeschränkung. Diese beinhaltet eine Deckelung der Starts und Landungen in der Nachtkernzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 auf 4.700 Flüge innerhalb eines Kalenderjahres. Der Überflug über das Stadtgebiet Wien wird dabei vermieden.

Diese Regelung beruht auf eine Einigung in den Verhandlungen zum Mediationsvertrag und wurde eben dort im Jahr 2005 festschreiben.

Ein gänzlich Nachtflugverbot oder Einschränkungen für besonders laute Luftfahrzeuge oder bestimmte Beförderungsarten in der Nacht können zwar rechtlich festgelegt werden, allerdings unterliegen diese Maßnahmen sowohl den verfassungsrechtlichen als auch den unionsrechtlichen Vorgaben und sind daher vorab sorgfältig im Hinblick auf deren Verhältnismäßigkeit, Adäquanz, Sachlichkeit und Nichtdiskriminierung zu prüfen.

4: Lärmgebühren mit Lenkungscharakter

Das **freiwillige** Lärm-Incentive des Flughafen Wien erfüllt die Kriterien des §4a FEG, welches eine Berücksichtigung der ICAO Lärmzertifikate fordert und eine Differenzierung nach objektiven und transparenten Kriterien vorsieht. Der §4a FEG ist mit 1. Jänner 2024 verpflichtend anzuwenden.

Die Berechnung stützt sich auf die individuellen Lärmzertifikate des jeweiligen LFZ sowie der ICAO Chapter Zuordnung. Die Parameter der Berechnung entziehen sich der Einflussnahme des Flughafen Wien und sind als objektiv zu erachten.

Ein Lenkungseffekt ist darin gegeben, dass anhand der Berechnung sowohl LFZ mit niedrigerem Lärmpegel (Schritt 1) sowie einer niedrigeren Chapterzugehörigkeit (Schritt 2 – entspricht einer Belohnung, wenn das individuelle LFZ niedrigere Werte aufweist als den entsprechenden ICAO Wert) belohnt werden. Hinzu kommt ein potenzieller zusätzlicher Bonus, wenn Maßnahmen nach §4a FEG (technische Vorrichtungen, wie Vortex Turbinen, oder lärm mindernde Anflugverfahren, wie curved-landing approaches) gesetzt werden.

Hier muss noch einmal betont werden, dass es sich um ein **freiwilliges** Incentive handelt, das jährlich erneut beantragt werden muss. Ziel des Incentives ist die Unterstützung der Airlines beim Einsatz modernerer und leiserer LFZ ohne den Verkehr allgemein zu beschränken. Aufgrund unionsrechtlicher Vorgaben zu Flughafenentgelten ist das Lärmgebührenmodell erlösneutral.

Betreffend der im übermittelten Gutachten beanstandeten Punkte kann mitgeteilt werden:

Ad 1.: die 81 ergeben sich aus dem Schwellenwert in der LuLärmIV (68) und der vereinfachten Umrechnung von dB in EPNdB (EPNdB = dB+13), welche 81 ergibt.

Ad 2.: wie im Gutachten festgestellt, werden die Werte vorab erwähnt.

Ad 3.: Das logarithmische Mittel ist die gängige Rechenmethode um den Mittelwert bei Dezibelangaben zu ermitteln.

Der Mittelwert berechnet sich als $L_m = 10 \cdot \lg \left[\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n 10^{0,1 \cdot L_i} \right]$

lg ist der Zehnerlogarithmus.
 Σ ist das [Summenzeichen](#).
 i ist die Laufvariable für die Dezibelangaben L_1, L_2, \dots
 n ist die Anzahl der Werte

Ad 4.: Die Chapter Zugehörigkeit bezieht sich auf die in der *Chicago Convention* (Annex 16) festgelegten Lärm-chapters mitsamt deren Berechnungen.

Ad 5.: Durch die logarithmische Berechnung der ICAO Grenzwerte ist es nicht möglich, dass der Wert 1 beträgt, dadurch wurde für diesen Fall nicht vorgesorgt. Die Reduktion des Entgelts bei niedrigeren Lärmwerten scheint hierbei gewünscht (invers auch, dass bei höheren Lärmwerten auch das Entgelt höher ist).

Ad 6.: wie Vermutung im Gutachten

Ad 7.: Der Wert W findet sich auf der Homepage der FWAG in den aktuellen Lärmgebühren. Im Gutachten war dieser vermutlich nicht auffindbar, da der 6-monatige Beobachtungszeitraum noch nicht vorüber war. (<https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Laermgebuehren.pdf>)

5: Fluglärm-Schwellenwerte nach WHO-Standards

Im Oktober 2018 wurden von der WHO überarbeitete Leitlinien für die Bewertung von Umgebungslärm veröffentlicht, diese enthält Empfehlungen für Lärmgrenzwerte u.a. für die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene und Luftfahrt). Österreich hat in der Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung 2012 den Tages-Schwellenwert mit 60 dB festgelegt, damit liegt man im europäischen Durchschnitt. Das BMK ist sich der Sensibilität dieser Thematik bewusst und verfolgt aktuelle wissenschaftliche und regulatorische Aktivitäten hierzu mit Interesse, um eine allfällige zukünftige Absenkung der Schwellenwerte entsprechend begleiten zu können.

Für die Bundesministerin:
 Dipl.-Ing. Vera Hofbauer