



Gemeinde Anif
Aniferstraße 10
5081 Anif



Gemeinde
Elsbethen

Gemeinde Elsbethen
Pfarrweg 6
5061 Elsbethen



Marktgemeinde Grödig
Dr. Richard Hartmann Straße 1
5082 Grödig



STADT, HALLEIN

Stadtgemeinde Hallein
Schöndorferplatz 14
5400 Hallein

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystr. 2
1030 Wien

via Mail: umgebungslaerm-flug@bmk.gv.at

Anif, Elsbethen, Grödig, Hallein, 18. April 2024

Betr.: Aktionsplan Umgebungslärm 2024

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem uns vorliegenden Entwurf des Aktionsplans Umgebungslärm 2024 dürfen wir wie folgt Stellung nehmen:

Ad 4 Geltende Schwellenwerte

Es ist schwer verständlich, dass die für den Flugverkehr geltenden Schwellenwerte mit 65 dB Lden und 55 dB Lnight um 5 dB höher sind als jene für den Straßenverkehr. Eigentlich sollten die Schwellenwerte doch niedriger sein, da die Lärmbeeinträchtigung durch den Flugverkehr durch eine Vielzahl von wesentlich lauteren und damit noch mehr störenden Einzelereignissen zustande kommt.

Die derzeit verwendeten Schwellenwerte führen zu der für alle vom Fluglärm betroffenen BürgerInnen provokanten Tabelle in Lärm.info.at, wonach in ganz Österreich null Personen untertags und nur 200 Personen in der Nacht als „Durch Fluglärm betroffene Einwohner über dem Schwellenwert für die Aktionsplanung“ ausgewiesen werden.

Die ebenso in Lärm.info.at, nicht jedoch im Aktionsplan enthaltene Tabelle „Durch Fluglärm betroffene Einwohner“ zeigt bei einem Lden > 55 dB für ganz Österreich 41.500 Betroffene sowie Lnight > 45 dB 27.100 Personen. Auch für diese Personen sollten in einem 5-Jahresplan verbessernde Maßnahmen enthalten sein.

ad 2 Planungsgebiet

ad 6 Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

ad 7 Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Das Planungsgebiet wurde hier mit „Flughafen Salzburg“ definiert. Die Umgebungslärm ausgesetzten Personen wurden nur in der Stadt Salzburg sowie in Wals Siezenheim ermittelt.

Als Lärmproblem werden Wohnungen über den vorerwähnten Schwellenwerten Lden \geq 65 dB bzw. Lnight \geq 55 dB ausgewiesen.

Damit wären laut dieser Tabelle nur 4 Wohnungen in der gesamten Umgebung des Flughafens als lärmmäßig verbesserungsbedürftig ausgewiesen.

Die Verwendung von Dauerschallpegeln mag zwar den gesetzlichen Definitionen von Lärmgrenzwerten entsprechen, sie verniedlicht jedoch die tatsächliche Lärmbelastung der Bevölkerung auch außerhalb der ausgewiesenen Fluglärmmzonen immens.

Der Grund liegt vor allem darin, dass beim Fluglärm – im Gegensatz zum Autobahn- oder Straßenlärm - der Dauerschallpegel nur ein unzureichendes Instrument zur Beurteilung der Lärmbelastung ist.

Beim Fluglärm resultiert das Belastungsniveau aus Anzahl, Lautstärke und Tageszeit der einzelnen Ereignisse. Der Dauerschallpegel über 1 Jahr stellt daher eine Nivellierung dar, die weder das tatsächliche Belastungsniveau noch die daraus resultierenden gesundheitlichen Risiken einigermaßen korrekt reflektiert.

In einem ersten Schritt sollte daher beim Fluglärm bei den jeweiligen Grenzwerten für Lden und Lnight anstatt des Jahresdurchschnittswertes der höchste der Durchschnittswerte der 12 einzelnen Monate oder zumindest der höchste der Durchschnittswerte der 4 einzelnen Quartale genommen werden. Damit hätte man die Saisonalität besser abgedeckt.

In einem zweiten Schritt sollte dann ein Konzept ausgearbeitet werden, wie man die Grenzwerte unter Berücksichtigung der Häufigkeit und Lautstärke der Einzelereignisse ermittelt.

ad 5 Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten, Angaben zur Modellierung

Als Berechnungszeitraum werden die 12 Monate des Jahres 2019 angegeben.

Da der Flughafen in der Periode 24.04.2019-28.05.2019 wegen Pistensanierung nicht in Betrieb war, sollte dies in die Berechnung eingehen, z.B. dadurch, dass die Durchschnittsberechnung nur für den Betriebszeitraum und nicht für das ganze Kalenderjahr durchgeführt wird.

ad 9 Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen, Routenführung/Routenbelegung

Da die RNAV SIDs und STARs direkt über Ortsgebiete gehen, sind wir an einer Bündelung der Flüge in jenen Fällen nicht interessiert, in denen entsprechend der derzeit oftmals geflogenen Praxis das weniger dicht besiedelte Gebiet zwischen der Stadt Salzburg und den Südgemeinden genutzt werden kann. Daher ersuchen wir, den Text so zu ändern, dass die RNAV SIDs eine Ergänzung zur bestehenden Route, aber nicht ein Ersatz derselben sind. D.h. den Text „Der Ersatz der bestehenden konventionellen SIDs durch RNAV SIDs ist insofern lärmrelevant, als eine genauere Routenführung im Abflug möglich ist“ zu ändern auf „Diese SIDs sind insofern lärmrelevant, als eine genauere Routenführung im Abflug möglich ist“.

Ad 9 Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen, Weitere Maßnahmen

Die in der Unterlage angeführten absehbaren Maßnahmen sind selbstverständlich zu begrüßen, werden aber entweder lange dauern (z.B. Ersatz lauter durch lärmarme Flugzeuge) oder haben geringe Auswirkung auf die Gesamtlärmbelastung (z.B. Elektrofahrzeuge).

ad 10 Maßnahmen der Aktionsplanung

ad 15 Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

Die für die kommenden 5 Jahre beabsichtigten Maßnahmen (neue Schwellenwerte der NÖ Landesregierung für Bauland 55dB /45dB, verpflichtende Lärmmessungen, verbesserte Kommunikation mit Anrainern, Einbindung der Öffentlichkeit bei der Erstellung von Flugrouten, etc. sind zu begrüßen, tragen jedoch zu keiner unmittelbaren Lärmreduktion bei.

Positiv zu erwähnen ist auch die beabsichtigte Evaluation lärmabhängiger Entgeltkomponenten bzgl. Lenkungswirkung, da dies mit großer Wahrscheinlichkeit zu einem effektiveren Modell als dem derzeit verwendeten und von uns kritisch gesehenen Sitzplatzbezogenen führen wird.

Das Fehlen wirklich lärmrelevanter Maßnahmen im Aktionsplan für die nächsten 5 Jahre führt dazu, dass Pkt. 15, "Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen" eine Leermeldung darstellt. Wenn dies das Ergebnis des aufwändigen Prozesses zur Erstellung eines Aktionsplans ist, dann werden sich die Beteiligten die Frage der Bürger „was soll das Ganze?“ gefallen lassen müssen.

Beim Salzburger Flughafen handelt es sich um einen Stadtflughafen, der heutzutage sicherlich nicht mehr in dieser Lage angesiedelt werden dürfte. Und trotzdem wird seitens des Flughafens nach wie vor versucht, das Geschäft durch neue Destinationen und zusätzliche Frequenzen auszuweiten.

Eine Geschäftsausweitung bei gleichzeitigem Fehlen von Fluglärm reduzierenden Maßnahmen heißt jedoch eine Erhöhung der Belastungen für die betroffene Bevölkerung. Um die Akzeptanz eines innerstädtischen Flughafens in der Bevölkerung erhalten zu können, sind jedoch glaubwürdige Bemühungen zur Lärmreduktion notwendig.

Dies erfordert konsequentere Maßnahmen, die in den Aktionsplan aufgenommen werden sollten:

- Anpassung der Betriebszeiten (z.B. Sonntag 7:00 statt 6:00, wochentags Starts wie Innsbruck 6:30-20:00)
- Deckelung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr, insbesondere an den Wintersamstagen
- Sofern wettermäßig nicht unumgänglich, keine lauten und den gesamten Talkessel belastenden Kurvenflüge bei Pisten R15-Starts und R33-Landungen

ad 11. Zusammenarbeit mit anderen Behörden

Derzeit gibt es Lärmkarten für Straßen-, Schienen-, Flugverkehr und Industrie, jedoch keine für den Gesamtlärm. Es wäre für Zwecke der Raumordnung, Baulandwidmung, etc. von Interesse, eine derartige zusammenfassende Lärmkarte zu erhalten.

Mit der Bitte um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und der darin enthaltenen Anregungen für den Aktionsplan verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

Mag. Gabriella
Gehmacher-Leitner
Bürgermeisterin
Gemeinde Anif

Matthias Herbst
Bürgermeister
Gemeinde Elsbethen

Herbert Schober
Bürgermeister
Marktgemeinde Grödig

Alexander Stangassinger
Bürgermeister
Stadtgemeinde Hallein