

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
BMVIT – II/PMV Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen  
Postfach 3000  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

email: [pmv@bmvit.gv.at](mailto:pmv@bmvit.gv.at) fax : 01 – 71162 - 9899

cc : Herrn Mag. Martin Strobel, [martin.strobel@bmvit.gv.at](mailto:martin.strobel@bmvit.gv.at)

Salzburg, 09.03.2007

**Betr.: Stellungnahme zu ergänzenden Amtsgutachten;  
GZ.BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005  
Salzburger Flughafen GmbH, Änderung der Zivilflugplatzgrenzen;**

Mit Schreiben des BMVIT vom 12.02.2007 wurden den Verfahrensparteien die folgenden ergänzenden Stellungnahmen der Amtssachverständigen übermittelt und ihnen eine Frist zur Abgabe einer Stellungnahme bis 12.03.2007 eingeräumt.

1. Stellungnahme des ASV für Chemie und Umwelttechnik, Dr. Gross, 09.05.2006
2. Stellungnahme des luftfahrttechnischen ASV, DI Marek, 12.07.2006
3. Stellungnahme des verkehrstechnischen ASV, DI Andorfer, 24.07.2006
4. Stellungnahme des schalltechnischen ASV, Ing. Jell, 10.11.2006
5. Stellungnahme der umweltmedizinischen ASV, Dr. Stierle, 13.12.2006

**Als betroffene Anrainer des Flughafens Salzburg übermitteln wir zu den vorliegenden ergänzenden Gutachten nachfolgenden Stellungnahme und weitere Anträge.**

Alle bisher vorgebrachten Einwände werden aufrecht gehalten.

Weiters schließen wir uns dem Vorbringen und allen Einwänden des Herrn SR Dipl. Ing. Gerhard Zenz im Schriftsatz vom 09.03.2007 vollinhaltlich an und erheben diese zum eigenen Vorbringen.

## 1. Unbeantwortete Fragen zur Kapazität des Salzburger Flughafens

Die generelle Frage nach dem Zusammenhang zwischen den beantragten Maßnahmen und ihren Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Flughafenkapazitäten ist für die AnrainerInnen eine der Grundgrößen für die derzeitige und künftige Fluglärmbelastung. Die Anzahl der Flugbewegungen und Spitzenbelastungen an Wochenenden, verbunden mit Betriebszeiten bis in die Nachtstunden beeinträchtigen zunehmend die Lebensqualität und Gesundheit vieler Stadtteile Salzburgs. Wenn der ASV DI Marek auf die Frage nach den Kapazitäten in ihrer Gesamtschau vermeintlich missverständlich die Frage nach „*einer Maßzahl*“ herauszuhören vorgibt, so verdeutlicht die Antwort nur die beharrliche Weigerung, sich mit dieser Frage auseinander setzen zu wollen. In den folgenden Sätzen verweist er selbst auf die Kapazitäten der Teilsysteme (wie z. B. abgefertigte Passagierzahlen oder Flugbewegungen), nach denen von den Anrainern mehrfach gefragt wurde.

### Anträge 1: Zu den Passagierkapazitäten am Flughafen Salzburg

**Es wird eine Ergänzung bzw. Richtigstellung der Einreichunterlagen der Salzburger Flughafen GmbH zu folgenden Punkten sowie eine ergänzende Stellungnahme des ASV DI Marek zur Kapazitätserhöhung der Passagier- und Gepäckabfertigung beantragt:**

- Wie viele Passagiere an wie vielen Check-in-Counters können derzeit mit Terminal 1 (ohne Terminal 2) stündlich maximal abgefertigt werden?
- Wie viele Passagiere können seit Errichtung des Terminals 2 stündlich maximal abgefertigt werden, an wie vielen Check-in-Counters?
- Wie viele Passagiere an wie vielen Check-in-Counters werden mit der beantragten Erweiterung des Terminals 2 stündlich maximal abgefertigt werden?
- Ist die Check-in-Kapazität der Passagiere zugleich die Maßzahl für die Kapazität der Gepäckabfertigung oder gibt es für die Gepäckabfertigung zusätzliche technische Einrichtungen, die die stündliche Abfertigungsleistung von Passagieren allenfalls beschränken können (z. B. Sicherheits-Check für Gepäck o.a.)?
- Die maximale Passagierkapazität wird zur Zeit mit 1.500 pax/hour angegeben (siehe dazu: [http://www.salzburg-airport.com/daten-fakten\\_983.html](http://www.salzburg-airport.com/daten-fakten_983.html)) Im offiziellen Bewerbungsdokument der Stadt Salzburg wird als derzeitige Kapazität („Existing 2006“) eine Passagierabfertigung von 2.500 pax/hour angegeben. Welche dieser Angaben ist zutreffend?

## 14.5 Airport data

Salzburg International Airport W.A. Mozart - Olympic arrival and departure & charter flights		
Capacity	Existing (2006)	Planned (2014)
Number of terminals	2	2
Number of international departure gates	10	13
Number of national departure gates	3	5
Passengers / hour	2,500	3,200
Runway movements / hour	20	20
Night flight ban	23:00 - 06:00	23:00 - 06:00

Table 14.5 Airport Data

Source: Salzburg Airport W.A. Mozart

Quelle: Bewerbungsdokument Bid Book Salzburg 2014:

[http://www.salzburg2014.com/download/Salzburg2014\\_BidBook\\_VOL-3\\_THEME14.pdf](http://www.salzburg2014.com/download/Salzburg2014_BidBook_VOL-3_THEME14.pdf)

- (f) Wie konnten am Samstag, 13.01.2007, 35.000 Passagiere mit der angegebenen Kapazität von 1500 pax/hour (ergibt rechnerisch eine Abfertigungsdauer von 23 Stunden) abgefertigt werden?
- (g) Wie können derzeit 40.000 Passagiere pro Stunde abgefertigt werden (siehe dazu Bid-Book), welche tatsächliche Anzahl von Check-in-Counters ist dafür erforderlich bzw. vorhanden?

In 2005, work was completed on a new and modern second terminal that increased passenger capacity to 40,000 people a day. The new terminal is part of a USD84 million expansion and upgrade programme that will increase the runway size, enhance security, upgrade the roadways for ingress and egress and expand the parking deck. The expansion programme will be complete by 2010, giving Salzburg one of the most modern international airports in Europe in the run up to the Games.

Quelle: Bewerbungsdokument Bid Book Salzburg 2014:

[http://www.salzburg2014.com/download/Salzburg2014\\_BidBook\\_VOL-3\\_THEME14.pdf](http://www.salzburg2014.com/download/Salzburg2014_BidBook_VOL-3_THEME14.pdf)

### **Kapazitätsgrenze der Flugbewegungen am Flughafen Salzburg:**

Anlässlich der mündlichen Verhandlung wurden die Spitzenkapazitäten der Flugbewegungen von Seiten des Flughafens mit maximal 220-240 Flugbewegungen pro Tag an 14 Samstagen im Winter angegeben. An Wochenenden im Sommer sei die Anzahl der Flugbewegungen die Hälfte dieser Winterspitzen (110-120 Flugbewegungen pro Tag).

Im Winter 2006/07 wurde diese bisherige Kapazitätsgrenze zumindest am 13.01.2007 deutlich überschritten, es wurden an diesem Samstag insgesamt **262 Flugbewegungen** (bei 35.000 Passagieren) verzeichnet. Vom Flughafenmanagement wurde dieser Tag als „absolute Kapazitätsspitze“ bezeichnet. Noch immer unbeantwortet ist die Frage, welche Kapazitätsgrenzen an welcher Stelle des Gesamtunternehmens Salzburg Airport an diesem Tag erreicht worden sind: der Luftraum, die Piste, die Abstellflächen, die Passagierabfertigung, etc. ?

Eine Beantwortung der Frage nach den jeweiligen Kapazitätsgrenzen (siehe Antrag 1. in den Einwänden vom 31.03.06) war nach Angaben des Luftfahrttechnischen ASV in seiner aktuellen Stellungnahme vom Juli 2006 nicht möglich.

### **Abstellflächen:**

In seinem ersten GA vom 26.09.2005 legt der ASV bei der Berechnung der Positionszahl die sog. Spitzenstunde nach ICAO Airport Planning Manual zugrunde. Diese Spitzenstunde ist als jene stündliche Verkehrsspitze definiert, welche im Jahr zwischen 30 und 40 mal erreicht oder überschritten wird. Für den Flughafen Salzburg zieht der ASV einen statistischen Wert von 15 Bewegungen als 30. Spitzenstunde heran. Aus der Anzahl der stündlichen Bewegungen – verbunden mit den durchschnittlichen Bodenzeiten (55 Min. für Charter, 37 Min. für Linie) – errechnen sich die erforderliche Positionszahl und zusätzliche Positionen als Reserve.

Bei angenommenen 8 Landungen in Spitzenstunden (2 Linie, 6 Charter) errechnet sich ein Bedarf von 6,7 Positionen und eine verbleibende Reserve von 11,3 Abstellpositionen für den kommerziellen Luftverkehr. Selbst unter der Annahme von 13 Landungen (3 Linie, 10

Charter) bleiben noch 7 Reservepositionen verfügbar. – Der ASV führt jedoch nicht aus, wie viele Positionen als Reserveabstellflächen erforderlich sind.

Für die Kapazität der Abstellpositionen wird daher vom ASV bei einer Zugrundelegung von sogar 13 Landungen die Anzahl als ausreichend beurteilt. Für die Frage der Kapazitätsgrenze der Abstellpositionen kann daher aus den Ausführungen des ASV geschlossen werden, dass selbst 13 Landungen pro Stunde und daher insgesamt 26 Flugbewegungen mit den bestehenden Abstellpositionen abgewickelt werden könnten.

Es fehlen allerdings Angaben darüber, wie viele Abstellpositionen für den kommerziellen Luftverkehr durch die Erweiterung der Hauptabstellfläche dazukommen. Es wird lediglich davon gesprochen, dass die **derzeit vorhandenen 18 Positionen** für die Abwicklung der Spitzenstunden ausreichen.

In den Einreichunterlagen der Flughafen Salzburg GmbH sind keine Angaben über die Anzahl der neuen Abstellpositionen enthalten. Es wird nur über eine Vergrößerung der Abstellfläche gesprochen, ohne diese zu Quantifizieren. Über die Anzahl der derzeit verfügbaren Abstellpositionen gibt es unter „Technische Daten“ auf der Website des Salzburg Airport den Hinweis, dass **derzeit 16 Abstellpositionen** verfügbar seien. Siehe dazu [http://www.salzburg-airport.com/unternehmen\\_983.html](http://www.salzburg-airport.com/unternehmen_983.html)

**Es wird beantragt, die derzeit tatsächlich verfügbare Anzahl von Abstellpositionen zu klären, da sich aus 16 Stellplätzen andere Kapazitäten berechnen als die vom ASV zugrunde gelegten 18 Plätze.**

#### **Anträge 2: Zu den vorhandenen und geplanten Abstellpositionen**

**Es wird eine Ergänzung des Sachverhalts beantragt,**

- (a) wie viele Abstellpositionen derzeit tatsächlich verfügbar sind,**
- (b) wie viele neue Abstellpositionen durch die Erweiterung geschaffen werden,**
- (c) wie viele Bewegungen für die sog. Spitzenstunde sich für die neue Gesamtzahl an Abstellpositionen errechnen,**
- (d) wie viele Reservepositionen mindestens erforderlich sind.**

#### **Pisten- und Luftraumkapazität:**

Über die stündlichen Kapazitäten gibt es im Verfahren ebenfalls widersprüchliche Angaben. Laut Flughafen liegt die Spitzenkapazität bei 20 bis 22 Flugbewegungen, laut ACG liegt sie bei 25. - Auf die ausdrückliche Frage nach den derzeit technischen Kapazitätsgrenzen der maximalen stündlichen Luftbewegungen (Frage Nr. 7 von Dr. Rössler in der mündlichen Verhandlung) antwortete der luftfahrttechnische ASV (Verhandlungsschrift Seite 39 f): *„Die technischen Kapazitätsgrenzen können mit bis zu **98 Bewegungen pro Stunde nach Sichtflugregeln bzw. bis zu 59 Bewegungen nach Instrumentenflugregeln** angegeben werden. ... Als limitierender Faktor ist die Piste und der zugehörige Luftraum anzusehen.“*

Eine Kapazitätsbandbreite zwischen 20 und 98 Luftbewegungen pro Stunde ist nicht nachvollziehbar. Die Frage nach den derzeitigen Kapazitäten der Piste und des Luftraumes ist nach wie vor unbeantwortet.

### **Anträge 3: Zu den Kapazitäten der Piste und des Luftraumes**

- (a) **Wie hoch ist derzeit die Kapazitätsgrenze der Piste und wie hoch ist derzeit die Kapazitätsgrenze des Luftraumes für den Flughafen Salzburg und wodurch konkret werden diese Kapazitätsgrenzen bestimmt?**

*Zur nochmaligen Erläuterung dieser Frage: Es wurde diesen Winter an praktisch allen Samstagen beobachtet, dass vermehrt in Dreier-Gruppen mit kurzen Zeitabständen gelandet bzw. gestartet wurde. Weiters wurde festgestellt, dass die Piste an diesen Samstagen im „Einbahnbetrieb“ geführt wurde: Landungen über Piste 16 und Starts über Piste 34, oder umgekehrt die Landungen über Piste 34 und Starts nach Süden über Piste 16. Diese Betriebsrichtungsverteilung war aber bei weitem NICHT durch besondere Windverhältnisse notwendig, sondern erfolgte offensichtlich zur leichteren Abwicklung des Flugbetriebes.*

- (b) **Welche Auswirkungen hat eine Änderung der Betriebsrichtungsverteilung (88% / 12%) auf die Kapazitäten der Piste bzw. des Luftraumes?**
- (c) **Welche Auswirkungen haben die Faktoren „Einbahnbetrieb“ und Dreier-Pulks auf die Kapazitäten der Piste bzw. des Luftraumes?**

## **2. Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm**

Wir beanstanden, dass die Frage der möglichen Gesundheitsgefährdung durch den derzeitigen Betrieb des Salzburger Flughafens entgegen unseren Anträgen nicht behandelt wurde.

Sämtliche Gutachten (insb. die schalltechnischen und umweltmedizinischen) gehen davon aus, dass die ermittelten Lärmschutzzonen für den Gesundheitsschutz der AnrainerInnen richtig berechnet und ausreichend groß abgegrenzt worden sind.

Wiederholt wurde die gesonderte Beurteilung von Spitzentagen gefordert, stattdessen wird immer noch mit gemittelten Werten der verkehrsreichsten 6 Monate argumentiert. Die Spitzenpegel und Spitzentage blieben insgesamt unberücksichtigt.

Es wird weiters von einer jährlichen Betriebsrichtungsverteilung (Basis 2000) von 88% über Piste 34 und 12% über Piste 16 ausgegangen, obwohl dies gerade an Spitzentagen nicht zutrifft.

**Zur Verdeutlichung: Laut Auskunft des schalltechnischen ASV Ing. Jell betrug am Samstag, 13.01.07 der Dauerschallpegel  
am Messpunkt Taxham 71 dB(A) und  
am Messpunkt Kendlersiedlung 72 dB (A)**

Dieser hohe Dauerschallpegel überschreitet deutlich den Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung und ist für den Bereich der Kendlersiedlung noch als relativ günstig zu bewerten, da

- am 13.1.07 von 131 Abflügen nur 5 Maschinen nach Süden gestartet sind und von 131 Landungen 50% über Piste 16 erfolgt sind,
- am mehreren anderen Wochenenden (im Februar) tagsüber stundenlang die Starts nach Süden erfolgt sind.

**Es ist daher davon auszugehen, dass diese gesundheitsgefährdenden Dauerschallpegel zumindest für sämtliche 14 Spitzentage in zahlreichen Wohngebieten im Umkreis des Flughafens zutreffen.**

Erschwerend kommt noch hinzu,

- dass es sich um 14 aufeinander folgende Samstage handelt,
- dass es sich ausschließlich um Ruhezeiten (Wochenendtage) handelt,
- dass es an diesen Spitzenzeiten zusätzlich noch zu zahlreichen Verspätungen und vermehrten Flugbewegungen in den Abend- und Nachtstunden kommt,
- dass durch Verspätungen auch besonders laute Flugzeugtypen (M82, M83) nach 21.00 und sogar nach 22.00 Uhr abgefertigt werden, die aufgrund des Betriebszeitenbescheides nur bis 21.00 Uhr geplant werden dürfen,
- dass aufgrund der Flugzeugdichte vor den Starts vermehrt Wartephase mit laufenden Motoren/Turbinen hinzukommen,
- dass bei der hohen Anzahl von Flugbewegungen keine Erholungszeiten zwischen den Lärmereignissen möglich sind und die Intervalle unter die Mindestdauer von 3-7 Minuten fallen,
- dass Starts nach 23.00 Uhr erfolgen, von denen besonders die Stadtteile Kendlersiedlung, Siezenheim, Taxham, Lieferung, Itzling, Lehen sowie die Gemeinden Bergheim und Elixhausen betroffen sind.

Spitzentage mit mehr als 220-260 Flugbewegungen finden derzeit durchgehend an 14 Samstagen von Ende Dezember bis Ende März (Ostern) statt. Angesichts dieses gesundheitsgefährdenden Dauerschallpegels für den 13.01.2007 ist davon auszugehen, dass an allen 14 Samstagen ähnliche Werte festzustellen sind. Für die Ferienzeiten im Sommer (Sommer-Charter) mit 120 Flugbewegungen werden die Dauerschallpegel der Wochenenden ebenfalls wesentlich höher liegen als die Werte des energieäquivalenten Dauerschallpegels der 6 verkehrsreichsten Monate (Ainring 33 dB, Freilassing 54 dB, Lieferung 53 dB, Taxham 62 dB, Kendlersiedlung 63 dB). Für die Stadtteile (Messstationen) Lieferung, Taxham und Kendlersiedlung wird insbesondere beanstandet, dass sogar dieser (stark gemittelte) LDN **an allen drei Messstellen seit 1996 um 2 dB zugenommen hat.**

Ein Dauerschallpegel von mehr als 65 dB(A) an etwa der Hälfte der Wochenenden des Jahres bedeutet eine Lebensqualität in der **Lärmschutzzone B** (65 bis 70 dB(A)). Nach Aussagen der umweltmedizinischen ASV Dr. Stierle sind in dieser Zone B nur folgende Nutzungen zulässig:

- Nutzungen der Zone A (Landwirtschaft, Lagerhäuser, militärische Bauten, Flughafengebäude)
- Industrie- und Gewerbebauten
- Geschäfts- und Bürohäuser mit Schallschutz
- **Wohnhäuser in bestehenden Siedlungsgebieten nur mit erhöhtem Schallschutz**

Bestehende Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung (zB Schulen, Krankenanstalten, Alten- und Pflegeheime, Kindergärten) in Zone B sind mit erhöhtem Schallschutz auszustatten.

Die umweltmedizinische ASV Dr. Stierle schreibt in ihrer Stellungnahme vom 13.12.2007, dass der Betriebszeitenbescheid von 1997 ein Nachtflugverbot vorsehen würde. Es dürfte der ASV entgangen sein, dass die Zeit von 22.00 bis 23.00 Uhr der Nachtzeit zuzurechnen ist.

**Anträge 4: Zur Gesundheitsgefährdung des Dauerschallpegels von mehr als 65 dB (A)**

Es wird beantragt, den Sachverhalt dieses Ediktalverfahrens in folgenden Punkten zu ermitteln und durch den schalltechnischen ASV ergänzend beurteilen zu lassen:

- (a) Auflistung der gemessenen Dauerschallpegel an den Wintersamstagen in der aktuellen Saison 2006/07 an sämtlichen Messstellen,
- (b) Ausweisung jener Zonen, die an durchgehend 14 Samstagen (Ruhezeiten) einen Dauerschallpegel von mehr als 65 dB aufweisen,
- (c) Auflistung der Dauerschallpegel an den Samstagen im vergangenen Sommerhalbjahr an sämtlichen Messstellen,
- (d) Ausweisung jener Zonen, die an den Samstagen (Ruhezeiten) einen Dauerschallpegel von mehr als 65 dB aufweisen,
- (e) Ausweisung von Gebäuden mit lärmempfindlicher Nutzung in Gebieten, die an Spitzentagen (Samstagen) den Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung überschreiten (zB Altenheim Taxham),
- (f) Ergänzende Fragestellung an die umweltmedizinische ASV zur Tatsache, dass der Schwellenwert zur Gesundheitsgefährdung gehäuft an zumindest 14 Samstagen und somit in Ruhezeiten überschritten wird
- (g) Ausweisung jener Gebiete, in denen aufgrund des Überschreitens des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung von 65 dB (A) an mehreren aufeinander folgenden Samstagen erhöhte Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

**Antrag 5:**

Zur Wahrung des Rechtes auf Parteiengehör wird beantragt, nach Vorliegen der beantragten Ergänzungen und Beantwortungen durch die Sachverständigen nochmals Gelegenheit zur Äußerung und abschließenden Stellungnahme eingeräumt zu erhalten.