

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

email: pmv@bmvit.gv.at fax : 01 – 71162 - 9899

cc : Herrn Mag. Martin Strobel, martin.strobel@bmvit.gv.at

Salzburg, 21.11.2005

Betr.: GZ.BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005
Salzburger Flughafen GmbH, Änderungsanträge der Zivilflugplatzgrenzen;

Mit Kundmachung durch Edikt vom 06.10.2005 wurden vom BMVIT, Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen, die Anträge der Salzburger Flughafen GmbH auf Erteilung von Bewilligungen gemäß § 68 Luftfahrtgesetz (LFG) idgF betreffend die Änderung der bescheidmäßig festgelegten Zivilflugplatzgrenze des Flughafens Salzburg, und zwar im Nordwesten und im Südwesten, eingebracht.

Die verfahrenseinleitenden Anträge liegen zusammen mit einer Reihe von Amtsgutachten zu den Bereichen Luftfahrttechnik, Schalltechnik, Verkehrstechnik, Umweltmedizin und Luftreinhaltung zur öffentlichen Einsichtnahme auf. Als Frist für die Erhebung von Einwendungen wurde der Zeitraum vom 13. Oktober bis 24. November 2005 kundgemacht.

Die Gegenstände des Verfahrens sind laut Ansuchen wie folgt beschrieben:

- die **flächenmäßige Vergrößerung des Flughafenareals** durch Einbeziehung weiterer Grundstücke im Ausmaß von **ca. 12 ha im Nordwesten sowie ca. 9 ha im Südwesten**, eine Kleinfläche von 35 m² soll für Arrondierungszwecke ausgegliedert werden;
- im Nordwesten dienen die neuen Flächen der **Errichtung eines General Aviation Terminals** samt einem **Hangar für Geschäftsreiseflugzeuge**, **Parkflächen** und einer **Sicherheitskontrollstelle**; im Bereich des Rollweges L ist die **Verlegung des Flughafenzaunes** erforderlich, da die Benützung des Rollweges dzt. für Codeletter E Luftfahrzeuge nur beschränkt möglich ist; aufgrund des gestiegenen Bedarfs betreffend die Einstellung von auf dem Flughafen stationierten Geschäftsreiseflugzeuge ist die **Errichtung von drei neuen Hangars** und damit im Zusammenhang die **Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen für Geschäftsreiseflugzeuge** erforderlich;

- im Südwesten ist ein **Gerätezentrum Süd** (ca. 6000 m², mit Parkgarage für Flughafenbedienstete im Kellergeschoß) zur Einstellung sämtlicher auf dem Vorfeld zum Einsatz gelangender Geräte geplant, weiters die Errichtung einer **Winterdiensthalle** mit Winterdienstzentrale, Ruheräumen, Lagerräumen, Gerätewaschanlage usw., weiters die **Vergrößerung des Parkplatzes P3** in südlicher Richtung um 300 Stellplätze, die Errichtung eines **Schneedepots**, die **Erweiterung der Hauptabstellfläche um 100 Meter** in südlicher Richtung und die **Erweiterung des Terminals 2 samt vorgelagertem PKW-Kurzparkbereich**.

Als betroffene Anrainer des Flughafens Salzburg erheben wir fristgerecht zu den beantragten Änderungen die nachfolgenden Einwände.

1.

Zur Größenordnung der erforderlichen Parkplätze und der Parkplatzerweiterungen:

Den diversen Anträgen der Salzburger Flughafen GmbH einschließlich der Antragsunterlagen sind unterschiedliche und zum Teil stark widersprüchliche Angaben über die Parkplatzentwicklung am Flughafen zu entnehmen.

- Mit Schreiben vom **26.01.2004** (T/TC/cl/ZI25, Erweiterung Südwest, 12. Änderung) wurde die Erweiterung des Parkplatzes P3 für Langzeitparkplätze mit einer Kapazität von ca. 800 Stellplätzen beantragt. Dies wurde mit dem Wegfall des Parkplatzes P6 (ca. 550 Stellplätze) begründet sowie mit **erheblichen Engpässen** in den beiden vergangenen Sommercharter-Saisonen (2002 und 2003).
- Mit Schreiben vom **30.12.2004** (T/TC/cl/ZI 845, Änderung Südwesten) wurde dieser Antrag modifiziert: 2004 war eine provisorische Parkplatzerweiterung der Langzeitparkplätze mit ca. 980 Stellplätzen vorgenommen worden. Dadurch wären die ehemaligen Parkplätze P6 (550 Stellplätze) kompensiert und die bereits erforderlichen zusätzlichen Parkplätze verfügbar. Für diese provisorischen Parkplätze (außerhalb der Zivilflugplatzgrenzen) liege eine auf 2 Jahre befristete naturschutzrechtliche Bewilligung der Stadt Salzburg vor. Mittelfristig solle ein zweites Parkhaus und ein weiterer Kurzparkbereich (Terminal 2 vorgelagert) entstehen. Die weitere Entwicklung erfolge in Übereinstimmung mit dem Gebäudegrundsatzplan des Flughafens.
- Mit Schreiben vom **20.09.2005** (T/cl/ZI 429, Modifizierung der Anträge) wurden die Aussagen neuerlich revidiert: Die Erreichbarkeit sei durch die Verlängerung der Buslinie 27 mit einer zweiten ÖV-Anbindung bereits auf eine 2. ÖV-Linie verbessert worden. Die bestehende Parkgarage würde um weitere 3 Geschoße aufgestockt. Die ursprünglich vorgesehene Parkgarage P2 werde daher mangels Planungsabsicht aus dem Projekt genommen und lediglich der Parkplatz P3 um 300 Stellplätze vergrößert.

Offensichtlich wurde die Umsetzung der erforderlichen Stellplatzerweiterungen jedoch in mehrere Teilprojekte gesplittet. Es entsteht der Eindruck, dass diese Maßnahmen im

Zusammenhang mit den geltenden Schwellenwerten für eine UVP-Pflicht stehen und eine UVP noch im Frühjahr 2005 nur durch Zurückziehen des Antrages für die Tiefgarage unter P2 umgangen werden konnte.

- Bereits unmittelbar nach Beantragung der Erweiterung Südwest (26.01.2004) wurde ein sog. „provisorischer Parkplatz“ mit befristeter naturschutzbehördlicher Bewilligung vom 04.06.2004 umgesetzt, der mit insg. 980 Stellplätzen in die Parkplatzbilanz eingeht. Da diese Stellplatzflächen außerhalb des Flughafenareals gelegen sind, konnte diese Erweiterungsmaßnahme isoliert verhandelt werden.
- Die Aufstockung des Parkdecks P4 wird ebenfalls gesplittet: 609 Stellplätze werden derzeit durch Aufstockung errichtet, weitere 342 Stellplätze werden im Zuge des anhängigen Ediktalverfahrens beantragt. Somit setzt sich die aktuelle Parkplatzerweiterung aus 300 Stellplätzen Erweiterung P3, 260 Plätzen der Tiefgarage P1 und 342 Plätzen für die Aufstockung von P4 mit insgesamt 1002 Stellplätzen zusammen.

Laut Einreichunterlagen stehen derzeit 2440 öffentlich zugängliche Stellplätze zur Verfügung. Die Bedarfsfrage für Stellplätze wird allerdings nicht nachvollziehbar mit unterschiedlichen Argumenten begründet. U.a. wird die Verlängerung der Buslinie 27 im Schreiben vom 20.09.2005 als Tatsache dargestellt, im Verkehrstechnischen Gutachten (DI Andorfer, 23.09.2005) ist diese Anbindung lediglich „im Gespräch“.

Dieser Tage wurde die grundlegende Neuordnung der Obuslinien in der Stadt Salzburg ab Dezember 2005 vorgestellt. Diese Neuordnung betrifft sowohl Linienführungen der Stadtbusse als auch neue Nummerierungen. **In dieser Neuordnung ist jedoch die Verlängerung der Linie 27 nicht angeführt.** Auf direkte Nachfrage bei der zuständigen Servicestelle des Verkehrsbüros wurde bestätigt, dass die Verlängerung der Linie 27 derzeit nicht aktuell sei.

Aus diesem Grund wird zum vorliegenden Parkplatzkonzept eingewendet, dass die Reduktion der Stellplätze nicht aus Gründen des geringeren Bedarfs abgeleitet worden ist, sondern im Zusammenhang mit dem UVP-Feststellungsverfahren zu sehen ist. **Dass die beantragte Stellplatzerweiterung für die zugrunde gelegte Kapazitätsausweitung der Flugbewegungen im Ausmaß von 50% und für die angestrebte Zunahme der Fluggäste von 1,4 Mio. auf 2,5 Mio. Passagiere pro Jahr ausreichend sein kann, ist in den Unterlagen nicht nachvollziehbar dargelegt.** Die Relevanz der Busverbindungen wurde weder im verkehrstechnischen Gutachten noch in der Verkehrsuntersuchung begründet. Laut Verkehrstechnischem Gutachten liegen die Auswertungen der Fahrgasterhebung noch nicht vor.

Sämtliche beantragte Maßnahmen dienen den nachvollziehbaren unternehmerischen Wachstumszielen und -szenarien, im konkreten Fall sind dies ein weiterer Zuwachs der Passagierzahlen und der Gesamtheit der Flugbewegungen.

2.

Zur Beurteilung der Lärmentwicklung (Gutachten Ing. Jell) und zur umweltmedizinischen Bewertung (Gutachten Dr. Stierle)

Entwicklung der Flughafenkennzahlen:

Verkehrsuntersuchung Flughafenerweiterung 2015, AXIS

„Das Fluggastaufkommen wird für die nächsten Jahre ansteigend prognostiziert. Um für diese Prognose sowie für die Änderungen im Sicherheitsbereich und Wartungsbereich gerüstet zu sein, hat die Salzburger Flughafen GmbH einen Flughafenentwicklungsplan entwickelt und entwickeln lassen.“

+75% Fluggaststeigerung im kommerziellen Luftverkehr in 7 – 10 Jahren

Übereinstimmend zeigt die Entwicklung für den kommerziellen Flugverkehr einen konstanten Trend steigender Passagierzahlen.

Für den Flughafen Salzburg wurden im Jahr 2004 1,422 381 Passagiere (des kommerziellen Luftverkehrs) verzeichnet.

In den letzten 12 Jahren sind die Passagierzahlen um knapp 40% gestiegen, das entspricht einer Zunahme von ca. 560.000 Passagieren.

Innerhalb der nächsten 7 – 10 Jahre wird mit einem Anstieg der Passagiere auf ca. 2,5 Mio pro Jahre gerechnet, das entspricht auf Basis 2004 einer Zunahme von etwas mehr als 1,0 Mio Passagieren bzw. 75% Wachstum.

Es ist angesichts der bisherigen Entwicklung nicht nachvollziehbar, dass eine solche Zunahme der Passagierzahlen um 75% mit einer Erhöhung der Parkplatzkapazitäten von nur 20% (+500 Stellplätze) wirksam bewältigt werden könnte.

+50% der kommerziellen Flugbewegungen bis 2015

Die Anzahl der Flugbewegungen zeigt hinsichtlich des kommerziellen Flugaufkommens eine grundsätzlich andere Entwicklung als die Gesamtentwicklung der Flugbewegungen am Salzburger Airport.

Die Entwicklung der Flugbewegungen im allgemeinen Luftverkehr und im kommerziellen Luftverkehr kann im Zeitraum 1990 – 2004 als gegenläufig bezeichnet werden, wobei der Gesamttrend insgesamt ansteigend verläuft:

Die Anzahl der allgemeinen Flugbewegungen ist zwischen 1995 und 2004 von 29.395 auf 38.994 gestiegen, das entspricht einer Zunahme von 9599 bzw. **+33%**.

Die Anzahl der kommerziellen Flugbewegungen ist zwischen 1995 und 2004 von 23.559 auf 20.423 gesunken (-3.136 bzw. -13%), die Gesamtanzahl der Flugbewegungen ist jedoch in diesem Zeitraum von 52.954 auf 59.417 gestiegen (+6.463 bzw. 12%).

Vor diesem Hintergrund ist die zugrunde gelegte Prognose für 2015 mit einer Zunahme des kommerziellen Flugverkehrs und den angestrebten Passagierzahlen von 2,5 Mio pro Jahr nachvollziehbar und schlüssig.

Setzt man nun den Trend der letzten Jahre fort, so ist bei einer 50%igen Erhöhung der kommerziellen Flugbewegungen mit einer **noch weitaus höheren Zunahme des**

allgemeinen Flugverkehrs zu rechnen. Diese Entwicklung und die damit möglicherweise verbundenen Umweltauswirkungen und Belästigungen für die betroffenen Anrainer sind in den Gutachten nicht sektoral behandelt.

In den vorliegenden gutachterlichen Feststellungen fehlen nun diese Szenarien einerseits, aber auch jede fachliche Bewertung und Würdigung der jeweiligen Umweltauswirkungen andererseits.

- Die Bewertung der Luftschadstoffentwicklung geht von einer zu vernachlässigenden Immissionserhöhung aus, weil von geringeren spezifischen Emissionen der Triebwerke auszugehen sei und die geringe Motorenleistungen im allgemeinen Luftverkehr (die nach Aussagen der Amtssachverständigen Gross/Mandel zahlenmäßig nicht belegt sind) nur von untergeordneter Rolle seien.
- *„Angesichts der komplexen Quellstruktur der Schadstoffe auf Verkehrs- und Parkflächen und der Tatsache, dass keine entsprechende Software zur Modellierung der Ausbreitung dieser Schadstoffe zur Verfügung steht, musste auf eine rechnerische Abschätzung der Zusatzbelastung für Null- und Projektvariante verzichtet werden.“* (Gutachten Gross/Mandel, Seite 10).

3.

Neue charakteristische Anrainerbeschwerden zum ALLGEMEINEN Luftverkehr

Vor allem die Entwicklung des allgemeinen Luftverkehrs hat in den letzten Jahren zu neuen Beschwerden bei den betroffenen Anrainern geführt.

Die Zunahme des allgemeinen Luftverkehrs betrifft einen stark wachsenden Flugbetrieb:

Alein die Zunahme um Zeitraum zwischen 2000 und 2004 beträgt +34%.

Eine detaillierte Auflistung der Zusammensetzung des allgemeinen Luftverkehrs liegt den Einreichunterlagen nicht bei und wird als ergänzungsbedürftig erachtet. Zahlreiche Beschwerden werden jedoch verstärkt beim Ombudsmann der Flughafenanrainer, bei der Stadt Salzburg (Bezirksverwaltungsbehörde) und auch beim Flughafen direkt zu folgenden Punkten eingebracht:

- Unzumutbare Zunahme der Lärmbelästigungen durch Hubschrauber-Schulungsflüge, insb. an Wochenenden und zur Mittagszeit;
- Unzumutbare Lärmbelästigungen durch Schwebeflüge;
- Unzumutbare Lärmbelästigungen durch Nichteinhaltung der Startfächer und Überfliegen von Siedlungsgebieten (d.s. vor allem auch Kendlersiedlung, Schweizersiedlung, Glansiedlung) in zu geringer Höhe, auch durch Kleinflugzeuge, private Rundflüge etc.;

Anders als bei kommerziellen Flugbewegungen gibt es beim allgemeinen Flugverkehr keine vorhersehbaren Flugzeiten und daher keine Gewöhnungseffekte, umso weniger, als die beschriebenen Flugbewegungen abweichend von üblichen Flugzeiten und Flugrouten **unvorhersehbar plötzlich, niedrig und umso lauter stattfinden.**

Anders als bei kommerziellen Flugbewegungen ist bei privaten Kleinflugzeugen die Störungstoleranz geringer, weil diese zusätzlichen Formen der Belästigungen (z. B. durch Kleinflugzeuge und Hubschrauber) für einen bereits fluglärmbelasteten Siedlungsbereich als vermeidbar und unnötig angesehen werden. Auch für Einsatzflüge zu Rettungszwecken

und zur Verkehrsüberwachung ist die Einhaltung von anrainerschonenden Routen und Flughöhen notwendig und zumutbar.

Weiters ist festzustellen, dass Privatflüge vermehrt zu kritischen Erholungszeiten stattfinden (an Wochenenden) und verhältnismäßig häufiger bei Schönwetter und guten Sichtverhältnissen, wenn die Fluglärmbelastung mit dem Aufenthalt der Anrainer wie auch der erholungssuchenden Bevölkerung im Freien (Garten, Terrasse, Spaziergang) häufiger kollidiert.

Bei Schulungsflügen und Privatflügen kommt noch hinzu, dass der lärmbelastete Anrainer zur Lärmlast durch den kommerziellen Flugverkehr nicht auch noch die Belästigungen von Flugbewegungen ertragen müssen will, deren Zunahmen unverhältnismäßig zahlreich sind und die ohne weiteres auch an anderen Orten stattfinden können und sich nicht einer großflächigen Flughafeninfrastruktur bedienen müssen.

Auf diese unterschiedlichen Lärmcharakteristika und insbesondere auf die Belästigungsstrukturen und -faktoren des überproportional zunehmenden allgemeinen Flugverkehrs gehen weder das schalltechnische Amtsgutachten (Ing. Jell) noch das umweltmedizinische Amtsgutachten (Dr. Stierle) ein. Die Prognosen der allgemeinen Flugbewegungen müssten jedoch angesichts der Zunahmen der letzten Jahre jedenfalls näher behandelt werden, um die Zumutbarkeit beurteilen zu können.

Weiters fehlt eine umweltmedizinische Würdigung der bestehenden Lärmsituation für die Bewohner innerhalb der stark belasteten Lärmzonen. Angesichts der zu erwartenden und von den Sachverständigen übereinstimmend festgestellten technischen Verbesserungen in der Flugtechnik (hinsichtlich Schadstoff- und Schallemissionen) wäre aus umweltmedizinischer Sicht zu untersuchen, wie sich eine geringere Zuwachsrate als 50% (!) beim kommerziellen Flugverkehr auf die Lärmschutzzonen auswirken würde.

Es wird daher beantragt zu untersuchen, wie sich die Lärmschutzzonen bei fortgesetzten Trends der letzten Jahre im kommerziellen Flugverkehr (reale Abnahme der Flugbewegungen) und bei Stagnation des allgemeinen Flugverkehrs, sowie bei Wirksamkeit der angenommenen technischen Verbesserungen (Lärmreduktionen) auf die Lärmzonen konkret auswirken würden.

4.

UVP-Pflicht der beantragten Maßnahmen

Die Prognose 2015 geht von einem Zuwachs bei der kommerziellen Luftfahrt von 50% aus, dies entspricht einer jährlichen Zunahme von 5%.

In Anhang I des UVP-Gesetzes sind die Schwellenwerte für Flughäfen wie folgt festgelegt:

Z 14 lit d): *Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Flugbewegungen (Motorflugzeuge, Motorsegler, Hubschrauber) um mindestens 15.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist.*

- **Auf Basis von dzt. 59.417 Flugbewegungen (2004) bedeutet eine 50%ige Steigerung laut Wachstumsprognose für 2015 eine Zielgröße von ca. 89.125 Flugbewegungen. Der Zuwachs nach 5 Jahren beträgt gerechnete 14.854 zusätzliche Flugbewegungen und unterschreitet daher den Schwellenwert von 15.000 gemäß lit. d) nur marginal.**

Z 14 lit. g): *Änderungen von Flugplätzen in schutzwürdigen Gebieten A, D oder E (E = in der Nähe von Siedlungsgebieten, d.h. 300 m zur nächsten Baulandwidmung für Wohngebiete), wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen von mindestens 12,5% in 5 Jahren zu erwarten ist.*

- **Bei Zugrundelegung einer Wachstumsrate von 50% bis 2015 (= 10 Jahre) und einer jährlichen Wachstumsrate von 5% (laut GA Marek) sind 12,5% bereits für den kommerziellen Flugverkehr in 2-3 Jahren zu erwarten.**
- **Trotz rückläufiger kommerzieller Flugbewegungen in den vergangenen 5 Jahren (1999 – 2000) konnte bei der Anzahl des Gesamtluftverkehrs ein Zuwachs von 16% verzeichnet werden.**
- **Da die neu beantragten Grenzen des Flugplatzes im Umkreis von 300 Metern bestehendes Bauland der Widmungskategorie Erweitertes Wohngebiet tangieren, sind die Schwellenwerte des lit. g) heranzuziehen und ist aufgrund der zu erwartenden und laut Projekt geplanten und beabsichtigten Kapazitätsausweitung des Flughafenbetriebes eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.**

Es wird daher die amtswegige Prüfung der UVP-Pflicht der beantragten Änderungen für erforderlich erachtet, da eine Überschreitung der Schwellenwerte gem. lit. d) und g) angenommen wird.

5.

Zusammenfassend wird daher zu den gegenständlich beantragten Änderungen eingewendet, dass es sich keineswegs um isoliert zu beurteilende „geringfügige“ Baumaßnahmen handelt, sondern um ein gezieltes Maßnahmenpaket, das in seiner Gesamtheit dazu dienen soll, die geplanten und beabsichtigten Kapazitätsausweitungen vorzubereiten und insgesamt in ihrer technischen Abwicklung zu ermöglichen.

Ein aufgrund dieses Ansuchens erwirkter Bescheid würde der antragstellenden Salzburg Flughafen GmbH die prognostizierten Kapazitätsausweitungen im Umfang von +50% der Flugbewegungen (**ca. +30.000 Flugbewegungen/Jahr**) einräumen. Die negativen Umweltauswirkungen und insbesondere Lärmbelästigungen der Anrainer sind in diesem Fall nur unzureichend untersucht und beurteilt.

Unabhängig von der erforderlichen Frage einer UVP und der damit verbundenen gesamtheitlichen Beurteilung der Umweltauswirkungen wird für die antragsgegenständlichen Änderungen eingewendet, dass eine Genehmigung nur bei Vorliegen von vertiefenden

Untersuchungen der Auswirkungen und bei gleichzeitiger Prüfung von lärmvermindernden Begleitmaßnahmen vertretbar erscheint.

Weiters wird beantragt, der Antragstellerin ein Maßnahmenpaket zur Reduktion der Lärmbelästigung durch den allgemeinen Flugverkehr aufzutragen, in welcher die Rahmen- und Benützungsbedingungen (wie u.a. in der Presseaussendung vom 08.11.2005 vorgestellt) zur Belästigungsreduktion dargelegt und im Rahmen einer allfälligen Genehmigung verbindlich in den Bescheid aufgenommen werden.

Die Aufrechterhaltung der geltenden Betriebszeiten, die Limitierungen der Flugbewegungen in den Tagesrandstunden und die fortgesetzten Bemühungen um weitere Lärmreduktion werden dabei als unveränderbar und unverhandelbar vorausgesetzt.