



**BMVIT - II/PMV (Verfahrensführung Flughäfen)**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail : pmv@bmvit.gv.at



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005    DVR:0000175

An die  
Salzburger Flughafen GmbH

Innsbrucker Bundesstraße 95  
5020 Salzburg

Wien, am 24.08.2007

**Flughafen Salzburg;  
Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung  
durch Änderung des Zivilflugplatzareals  
(der Zivilflugplatzgrenze) im Nordwesten  
und im Südwesten**

## **B E S C H E I D**

### **Spruch**

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilt hiermit gemäß §§ 68 ff des Luftfahrtgesetzes, BGBl.Nr. 253/1957 i.d.g.F., (LFG) in Verbindung mit § 39 Abs. 2, 2. und 3. Satz des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes, BGBl.Nr. 51/1991 i.d.g.F., (AVG) im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung, dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Salzburger Flughafen GmbH gemäß den Anträgen vom 26.1.2004 (modifiziert mit Schreiben vom 30.12.2004 sowie vom 20.9.2005) und vom 30.12.2004 die Bewilligung zur Änderung des in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 8.4.1957, Zl. 31.925-LA/57, in der Fassung der Bescheide vom 31.5.1965, Zl. 33.500/13-I/8-1965, vom 21.1.1969, Zl. 33.506/140-I/8-1969, vom 22.11.1979, Zl. 33.506/242-I/6-1979, vom 8.6.1983, Zl. 33.506/291-I/6-1983, vom 17.5.1988, Zl. 160.516/11-I/6/88, vom 14.12.1988, Zl. 160.524/5-7/88, vom 27.4.1992, Pr.Zl. 60.507/13-7/92, vom 16.03.1993, Pr.Zl. 60.507/1-8/93, vom 8.3.1996, Pr.Zl. 60.507/4-8/96, vom 24.7.1998, GZ. 60.507/21-Z8/98, vom 7.8.2001, Pr.Zl. 60.507/21-Pr.8/01, und vom 21.8.2003, GZ. 60.507/28-PMV/03, bescheidmäßig festgelegten Flugplatzareals (der Flugplatzgrenze) des Flughafens Salzburg im Nordwesten und Südwesten nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

## A. BETRIEBSUMFANG

Die mit dem vorliegenden Bescheid bewilligte Änderung des Flugplatzareals des Flughafens Salzburg im Nordwesten und Südwesten sowie die Lage der in den Änderungsbereichen geplanten Bodeneinrichtungen und Infrastrukturanlagen ergeben sich aus dem Lageplan, M 1:5000, Plannr. GZ. 10194/04, vom 29.8.2005 und aus dem Detailplan, M 1:500, Plannr. 10194/04, vom 17.12.2004 (Ausgliederung einer Fläche), beide Pläne erstellt vom Vermessungsbüro Dipl.Ing. Horst Witte & Partner, Ziviltechnikergesellschaft mbH, 5020 Salzburg. In diesen Plänen sind die Änderungsbereiche im Nordwesten grün und im Südwesten orange umrandet. Aus den genannten Plänen, die integrierte Bestandteile dieses Bescheides sind, ist somit auch die mit dem vorliegenden Bescheid bewilligte neue Zivilflugplatzgrenze des Flughafens Salzburg ersichtlich.

Die Daten der von der gegenständlichen Änderung des Flugplatzareals (der Flugplatzgrenze) des Flughafens Salzburg betroffenen Grundstücke und Grundstücksteile (Einlagezahl, Grundstücksnummer, Eigentümer usw.) ergeben sich aus den Grundstücksverzeichnissen „Änderung Nordwest“, KG. Siezenheim II 56554, KG. Siezenheim I 56542 und KG. Lieferung I 56553, und „Änderung Südwest“, KG. Maxglan 56531 und KG Wals II 56556, beide Grundstücksverzeichnisse datiert mit 17.12.2004 und erstellt vom Vermessungsbüro Dipl.Ing. Horst Witte & Partner, Ziviltechnikergesellschaft mbH, 5020 Salzburg, sowie aus der „Übersicht der Grundstücke im Sicherheitsbereich“, GZ. 2772/04, vom November 2004 (Mappenblätter M 1:1000, Mappenblattübersicht M 1:30.000) samt 10 Ordnern mit Eigentümerdaten (alphabetisch geordnet), all diese Unterlagen erstellt von Dipl.Ing. Klaus Wenger-Oehm, Ingenieurkonsulent für Vermessungswesen, 5020 Salzburg. Alle in diesem Absatz angeführten Unterlagen sind ebenfalls integrierte Bestandteile des vorliegenden Bescheides.

## B. BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN

1. Nach erfolgter Herstellung der Verfügungsmacht über die für die mit dem vorliegenden Bescheid bewilligte Änderung des Flugplatzareals (der Flugplatzgrenze) benötigten Grundstücke und Grundstücksteile sind diese in die Flughafenumzäunung einzubeziehen. In jenen Bereichen, in denen der Flughafenzaunverlauf demgemäß zu ändern ist, ist der Zaun I-CAO-konform auszuführen. Vor Beginn der Zaunerrichtung ist der Luftfahrtbehörde eine Bestätigung der für Security zuständigen Abteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die ICAO-Konformität des Zaunes vorzulegen.
2. Auf den für die mit dem vorliegenden Bescheid bewilligte Änderung des Flugplatzareals (der Flugplatzgrenze) benötigten Grundstücken und Grundstücksteilen sind Hindernisse im Sinne des § 35 Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl.Nr. 313/1972, (ZfV) zu beseitigen.

### C. FESTSTELLUNGEN

Die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 8.4.1957, ZI. 31.925-LA/57, in der Fassung der Bescheide vom 31.5.1965, ZI. 33.500/13-I/8-1965, vom 21.1.1969, ZI. 33.506/140-I/8-1969, vom 22.11.1979, ZI. 33.506/242-I/6-1979, vom 8.6.1983, ZI. 33.506/291-I/6-1983, vom 17.5.1988, ZI. 160.516/11-I/6/88, vom 14.12.1988, ZI. 160.524/5-7/88, vom 27.4.1992, Pr.ZI. 60.507/13-7/92, vom 16.03.1993, Pr.ZI. 60.507/1-8/93, vom 8.3.1996, Pr.ZI. 60.507/4-8/96, vom 24.7.1998, GZ. 60.507/21-Z8/98, vom 7.8.2001, Pr.ZI. 60.507/21-Pr.8/01, und vom 21.8.2003, GZ. 60.507/28-PMV/03, sowie die mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 2. Februar 1961, ZI. 33.502-1961, in der Fassung der Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 25. Jänner 1984, ZI. 33.514/20-I/6-1984, für den Flughafen Salzburg festgelegte Sicherheitszone bleiben unberührt.

### D. BETRIEBSAUFNAHME

Der Flughafenbetrieb auf dem mit dem vorliegenden Bescheid geänderten Flugplatzareal des Flughafens Salzburg darf erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmegewilligung (§ 73 LFG), welche gemäß § 72 Abs. 1 lit. d LFG spätestens zehn Jahre nach Rechtskraft dieses Bescheides beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, zu beantragen ist, aufgenommen werden.

### E. KOSTEN

Für die Erteilung dieser Bewilligung sind von der Salzburger Flughafen GmbH

- |  |            |
|--|------------|
| a) gemäß TP 391 b der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung, BGBl.Nr. 24/1983 i.d.g.F., eine Verwaltungsabgabe von                               | € 98,11    |
| b) gemäß § 1 der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung, BGBl.Nr. 246/1976 i.d.g.F., Kommissionsgebühren für 3 Amtsorte und 31 halbe Stunden von | € 878,85   |
| c) gemäß Gebührengesetz 1957, BGBl.Nr. 267/1957, i.d.g.F. (Anträge, Antragsbeilagen, Verhandlungsschrift) Gebühren von                         | € 1.385,00 |

somit insgesamt € 2.361,96 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgabe, die Kommissionsgebühren und die Gebühren gemäß Gebührengesetz 1957 sind binnen 2 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides mittels des beigefügten Zahlscheines an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu überweisen.

## F. ANTRÄGE VON VERFAHRENSPARTEIEN

1. Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, Herr Dipl.Ing. Reinhard und Frau Paula Haslauer, Münchner Bundesstraße 143, 5020 Salzburg, und andere Verfahrensparteien haben innerhalb der Einwendungsfrist schriftlich beantragt,
  - a) es möge untersucht werden, wie sich 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) die Lärmzonen konkret entwickeln würden, und
  - b) es möge der Salzburger Flughafen GmbH in einem allfälligen Genehmigungsbescheid verbindlich ein Maßnahmenpaket zur Reduktion der Lärmbelastigung durch den Flugverkehr aufgetragen werden, in welchem die Rahmen- und Benützungsbedingungen zur Belästigungsreduktion dargelegt werden.

Diesen Anträgen wird gemäß §§ 68 ff LFG in Verbindung mit § 59 AVG keine Folge gegeben.

2. Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, und andere Verfahrensparteien haben – nach Durchführung der öffentlichen mündlichen Verhandlung – mit Schreiben vom 31.3.2006 ergänzend beantragt,
  - a) eine neuerliche Verhandlung unter Leitung eines unbefangenen Verhandlungsleiters durchzuführen, da der Verhandlungsleiter namentlich im Aufsichtsrat der Salzburger Flughafen GmbH angeführt und daher wegen Interessenskollision befangen sei,
  - b) das Gutachten „Dr. König“ zur Einsichtnahme und Äußerung den Verfahrensparteien vorzulegen,
  - c) das schalltechnische und das umweltmedizinische Amtsgutachten hinsichtlich der Frage der Umsetzung der Empfehlungen des Gutachtens „Dr. König“ zu ergänzen,
  - d) die Flugbewegungen in den Tagesrandstunden (06.00 bis 07.00 Uhr, 21.00 bis 23.00 Uhr) – anstelle der Beibehaltung der prozentuellen Verteilung derselben – zahlenmäßig zu deckeln,
  - e) das schalltechnische und das umweltmedizinische Amtsgutachten hinsichtlich der Frage der aktuellen tatsächlichen Vorbelastung durch Fluglärm, einschließlich einer Würdigung der bisher veranlassten und umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu ergänzen,
  - f) im Sinne der Gleichbehandlung die Lärmbegrenzung der Dienstanweisung 1999 (Bundesstraßen) anzuwenden und passive Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmschutzzonen ab 60 dB vorzuschreiben,
  - g) der Salzburger Flughafen GmbH in einem allfälligen Genehmigungsbescheid verbindlich ein Maßnahmenpaket zur Reduktion der Lärmbelastigung durch den allgemeinen Flugverkehr aufzutragen, in welchem die Rahmen- und Benützungsbedingungen zur Belästigungsreduktion dargelegt werden,
  - h) das Gutachten des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung (Chemie und Umwelttechnik) unter Berücksichtigung der Ausweisung der Stadt Salzburg als belastetes Gebiet nach UVP-G 2000 (überhöhte Luftbelastung) zu ergänzen, und

- i) zur Reduktion der zusätzlichen Emissionen aus der Flughafenerweiterung ein verbindliches Verkehrs- und Maßnahmenkonzept (inklusive Reduktionsplan) vorzuschreiben.

Über diese Anträge wird gemäß § 68 ff LFG in Verbindung mit § 59 AVG entschieden wie folgt:

Den Anträgen 2a, 2d, 2e, 2f, 2h und 2i wird keine Folge gegeben.

Ein den Anträgen 2b und 2c sinngemäß entsprechender Beweisantrag wurde von Frau Dr. Rössler auch bereits in der öffentlichen mündlichen Verhandlung gestellt und dort auf Grund der Ausführungen der umweltmedizinischen Amtssachverständigen abgelehnt. Den Anträgen 2b und 2c wird daher auch hier keine Folge gegeben.

Dem Antrag 2g, welcher von Frau Dr. Rössler und anderen Verfahrensparteien auch bereits innerhalb der Einwendungsfrist schriftlich gestellt worden ist, wird neuerlich keine Folge gegeben. Auf den Punkt F1 des Spruches wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

3. Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, hat – nach Durchführung der öffentlichen mündlichen Verhandlung – mit Schreiben vom 31.3.2006 unter Berufung auf die nach dem Kauf ihres Hauses und entgegen dem Regierungsbeschluss der Salzburger Landesregierung vom 21.2.1989 (richtig: vom 20.2.1989) eingetretenen Verschlechterungen der Lärmsituation durch Ausweitung der Betriebszeiten und mit Bezug auf die 1999 in Kraft getretenen Schutzbestimmungen ab 60 dB (laut Dienstanweisung für Bundesstraßen) ergänzend beantragt, adäquate passive Lärmschutzmaßnahmen an der Start- und Landebahn südlich des Startbereiches Kendlersiedlung (Errichtung eines Lärmschutzdammes; Anspruch auf Kostenersatz für den Einbau von Schallschutzfenstern) vorzuschreiben.  
Diesen Anträgen wird gemäß §§ 68 ff LFG in Verbindung mit § 59 AVG keine Folge gegeben.
4. Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, und andere Verfahrensparteien haben – nach Durchführung der öffentlichen mündlichen Verhandlung – mit Schreiben vom 31.3.2006 ergänzend beantragt, zur Wahrung des Rechtes auf Parteiengehör nach Vorliegen der Ergänzungen und Beantwortungen durch die Amtssachverständigen nochmals Gelegenheit zur Äußerung und abschließenden Stellungnahme zu erhalten. Diesen Anträgen wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens entsprochen.
5. Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, Frau Susanna Gappmayer, Inhaberin des Airport Hotels, vertreten durch Frau Rechtsanwältin Dr. Nina Letocha, Hellbrunnerstraße 11, 5020 Salzburg, und Herr Dipl.Ing. Gerhard Zenz, Eichertstraße 16, 5071 Wals, haben im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung eine Reihe von Beweisanträgen gestellt. Auf Grund der mündlichen Ausführungen der Amtssachverständi-

gen hiezu wurden all diese Beweisanträge in der Verhandlung abgelehnt (VwGH-Beschluss vom 25.2.1993, GZ. 92/04/0286; VwGH-Erkenntnis vom 23.2.1994, GZ. 93/09/0095, u.a.).

6. Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, Herr Dipl.Ing. Gerhard Zenz, Eichertstraße 31, 5071 Wals, und andere Verfahrensparteien haben zu den ergänzenden schriftlichen Ausführungen des umwelttechnischen Amtssachverständigen vom 9.5.2006, des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen vom 12.7.2006, des verkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 3.8.2006, des schalltechnischen Amtssachverständigen vom 10.11.2006 und der umweltmedizinischen Amtssachverständigen vom 13.12.2006, welche sich alle auf die mit den ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 von Frau Dr. Astrid Rössler und anderen Verfahrensparteien eingebrachten ergänzenden Einwendungen und Anträge beziehen, im Rahmen des Parteiengehörs (Spruchpunkt F4) mit Schreiben vom 9.3.2007 Stellungnahmen abgegeben und darin ergänzende Beweisanträge gestellt.  
Diesen Beweisanträgen wird gemäß §§ 68 ff LFG in Verbindung mit § 59 AVG keine Folge gegeben.
7. Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, hat am 2.7.2007 einen mit 1.7.2007 datierten Schriftsatz mit acht Beilagen eingebracht und darin weitere ergänzende Beweisanträge gestellt.  
Diesen Beweisanträgen wird gemäß §§ 68 ff LFG in Verbindung mit § 59 AVG keine Folge gegeben.

## G. PRIVATRECHTLICHE EINWENDUNGEN

Alle privatrechtlichen Einwendungen (behauptete Entwertung der Liegenschaft, behauptete Schwierigkeiten bei der Vermietung u.ä.) werden auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

### **Begründung**

Die Salzburger Flughafen GmbH, die den Flughafen Salzburg auf Grund der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 8.4.1957, Zl. 31.925-LA/57, in der Fassung der Bescheide vom 31.5.1965, Zl. 33.500/13-I/8-1965, vom 21.1.1969, Zl. 33.506/140-I/8-1969, vom 22.11.1979, Zl. 33.506/242-I/6-1979, vom 8.6.1983, Zl. 33.506/291-I/6-1983, vom 17.5.1988, Zl. 160.516/11-I/6/88, vom 14.12.1988, Zl. 160.524/5-7/88, vom 27.4.1992, Pr.Zl. 60.507/13-7/92, vom 16.03.1993, Pr.Zl. 60.507/1-8/93, vom 8.3.1996, Pr.Zl. 60.507/4-8/96, vom 24.7.1998, GZ. 60.507/21-Z8/98, vom 7.8.2001, Pr.Zl. 60.507/21-Pr.8/01, und vom 21.8.2003, GZ. 60.507/28-PMV/03, betreibt, hat mit Schreiben vom 26.1.2004 (modifiziert mit Schreiben vom 30.12.2004 sowie vom 20.9.2005) und vom 30.12.2004 unter Vorlage eines Lageplanes, M 1:5000, Plannr. GZ. 10194/04, vom 29.8.2005, eines Detailplanes, M 1:500, Plannr. 10194/04, vom 17.12.2004, eines Grundstücks-

verzeichnisses „Änderung Nordwest“, KG. Siezenheim II 56554, KG. Siezenheim I 56542 und KG. Lieferung I 56553, vom 17.12.2004 und eines Grundstücksverzeichnisses „Änderung Südwest“, KG. Maxglan 56531 und KG Wals II 56556, vom 17.12.2004, all diese Unterlagen erstellt vom Vermessungsbüro Dipl.Ing. Horst Witte & Partner, Ziviltechnikergesellschaft mbH, 5020 Salzburg, einer „Übersicht der Grundstücke im Sicherheitsbereich“, GZ. 2772/04, vom November 2004 (Mappenblätter M 1:1000, Mappenblattübersicht M 1:30.000) samt 10 Ordnern mit Eigentümerdaten (alphabetisch geordnet), all diese Unterlagen erstellt von Dipl.Ing. Klaus Wenger-Oehm, Ingenieurkonsulent für Vermessungswesen, 5020 Salzburg, von Grundbuchsauszügen, einer Verkehrsuntersuchung, GZ. 132360, vom 8.9.2005, erstellt von AXIS Ingenieurleistungen, 3100 St. Pölten, und eines Prüfberichtes „Schallimmissionsberechnung“, A.Nr. U5/016/05-5, vom 14.9.2005, erstellt von der Bautechnischen Versuchs- und Forschungsanstalt Salzburg, 5020 Salzburg, die Bewilligung gemäß §§ 68 ff zur Änderung des bescheidmäßig festgelegten Flugplatzareals (der Flugplatzgrenze) des Flughafens Salzburg im Nordwesten und Südwesten beantragt.

Begründet wurden die beiden Anträge im Wesentlichen wie folgt:

#### *Bereich Nordwest*

Es sollen in diesem Bereich Flächen im Ausmaß von insgesamt 117.332 m<sup>2</sup> in das Flughafenareal einbezogen werden.

Die Einbeziehung diene unter anderem der Errichtung eines General Aviation Terminals samt einem Hangar für Geschäftsreiseflugzeuge, von Parkflächen und einer Sicherheitskontrollstelle für den Fahrzeugverkehr. Dies sei erforderlich, da der Zugang und die Zufahrt zum Bereich der Allgemeinen Luftfahrt auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Verordnung (EG) 1138/2004 der Kommission vom 21. Juni 2004 zur Festlegung einer gemeinsamen Definition der sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche auf Flughäfen gänzlich neu zu regeln seien. Weiters seien wegen des gestiegenen Bedarfs betreffend die Einstellung von auf dem Flughafen Salzburg stationierten Geschäftsreiseflugzeugen die Errichtung von drei neuen Hangars und damit im Zusammenhang die Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen für Geschäftsreiseflugzeuge erforderlich.

Darüber hinaus sei es im Bereich des Rollweges L erforderlich, den Flughafenzaun auf einen Normalabstand von 38 m, gemessen vom Rollwegrand, zu verlegen. Wegen des derzeitigen Abstandes von 30 m vom Rollwegrand sei die Benützung des Rollweges zur Zeit für Codeletter E Luftfahrzeuge (Spannweite größer als 52 m und kleiner als 65 m) nur beschränkt möglich. Diese Restriktion sei einer sicheren und geordneten Abwicklung des Rollverkehrs nicht förderlich. Als Konsequenz werde die Kröbenfeldstraße in diesem Bereich zu verlegen sei.

Im Hinblick auf einen sicheren und geordneten Flugplatzverkehr startender und landender Luftfahrzeuge seien weiters die Verlängerung des Rollweges L und die Errichtung des Rollweges A zum nördlichen Pistenende erforderlich.

Im Jahre 1998 seien im Zusammenhang mit dem Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II/III Flächen östlich und westlich des Sicherheitsstreifens der Präzisionsanflugbefeuerung 16 von der Antragstellerin eingezäunt worden. Diese sollen nunmehr zur Gewährleistung eines langfristigen Bestands der Hindernisfreiheit in das Flughafenareal einbezogen werden.

Schließlich sei zur abschnittsweisen Vervollständigung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße im Bereich des Gleitwegsenders des Instrumentenlandesystems (ILS) 16 der Flughafenzaun um 6 m in östliche Richtung zu verlegen, da diese Sicherheitsumfahrungsstraße sonst in der Schutzzone des Gleitwegsenders liegen würde und ein sicherer Betrieb des Instrumentenlandesystems nicht gewährleistet wäre.

#### *Bereich Südwest*

Es solle in diesem Bereich eine Fläche von 89.872 m<sup>2</sup> in das Flughafenareal einbezogen werden, und zwar für die Errichtung eines Gerätezentrums Süd zur Einstellung sämtlicher auf dem Vorfeld zum Einsatz gelangender Geräte, für die Errichtung einer Winterdiensthalle mit Winterdienstzentrale, Ruheräumen, Gerätewaschanlage usw., für eine Vergrößerung des Parkplatzes P3 in südliche Richtung um 300 Stellplätze, für die Errichtung eines Schneedepots sowie für die Erweiterung der Hauptabstellfläche um 100 m in südliche Richtung und für eine Erweiterung des Terminals 2 samt vorgelagertem PKW-Kurzparkbereich.

Eine Kleinfläche von 35 m<sup>2</sup> solle für Arrondierungszwecke ausgegliedert werden.

Da die gegenständlichen Anträge grundsätzlich dasselbe Ziel anstreben, nämlich die Änderung des bescheidmäßig festgelegten Flugplatzareals (der Flugplatzgrenze) in mehreren Bereichen, und eine Beurteilung der beiden Vorhaben daher sinnvollerweise gesamthaft erfolgen sollte, waren die beiden Verwaltungssachen gemäß § 39 Abs. 2, 2. und 3. Satz, AVG von Amts wegen zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung zu verbinden. Mit dieser Vorgangsweise wird den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis Rechnung getragen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, hat aufgrund der Anträge vom 26.1.2004 (modifiziert mit Schreiben vom 30.12.2004 sowie vom 20.9.2005) und vom 30.12.2004 gemäß § 70 Abs. 2 und 4 LFG in Verbindung mit §§ 39 – 44 g AVG das Ermittlungsverfahren durchgeführt. Die Form des Ediktalverfahrens wurde gewählt, da mehr als 100 Personen an der gegenständlichen Verwaltungssache beteiligt sind. Das Edikt betreffend die Kundmachung der verfahrenseinleitenden Anträge und die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung ist im redaktionellen Teil zweier in Salzburg weit verbreiteter

Tageszeitungen, nämlich in der Kronen Zeitung und in den Salzburger Nachrichten, sowie im Amtsblatt der Wiener Zeitung verlautbart worden. Vom 13. Oktober 2005 bis zum 13. Jänner 2006 bestand die Möglichkeit, beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich Einwendungen gegen die Vorhaben einzubringen.

Von dieser Möglichkeit haben fristgerecht folgende Verfahrensparteien, die damit ihre Parteistellung gewahrt haben, Gebrauch gemacht:

Familienname	Vorname	Anschrift
Aigner	Peter	Kirchenstraße 95, 5072 Siezenheim
Altmann	Mag. Dr. Gerhard	Lieferinger Hauptstraße 49c, 5020 Salzburg
Altmann	Ingeborg	Lieferinger Hauptstraße 49c, 5020 Salzburg
Altnöder	Adelheid	Hapgergergasse 4, 5020 Salzburg
Amberger	Mag. Edith	Austraße 422, 5072 Siezenheim
Amberger	Gerald	Austraße 422, 5072 Siezenheim
Ammersdörfer	Renate	Grabenstraße 3a, 5020 Salzburg
Bacher	Thomas	Hermann-Gmeiner Straße 5a, 5071 Loig/Wals
Bacher	Gertraud	Hermann-Gmeiner Straße 5, 5071 Loig/Wals
Bachmann	Veronika	Hermann-Gmeiner Straße 15, 5071 Loig/Wals
Berger	Elfriede	Grabenstraße 24, 5020 Salzburg
Bittermann	Vera	Höfelweg 8b, 5071 Wals
Brandner	Andrea	Irma-von-Troll-Straße 3, 5020 Salzburg
Breitfuß	Maria	Heimstraße 4a, 5020 Salzburg
Budig	Mag. Monika	Leopoldskronstraße 10/42, 5020 Salzburg
Budig	Mag. Franz	Leopoldskronstraße 10/42, 5020 Salzburg
Daschil	Dr. Franz	Hagmüllerstraße 16, 5020 Salzburg
Deußner	Mag. Helmut	Rene´ - Marcic - Straße 17/6, 5020 Salzburg
Die "Salzburg" Gemein- nützige Wohn- und Sied- lungsgenossenschaft		Ignaz-Harrer-Straße 35, 5020 Salzburg
Eder	Helmut	Leonorenweg 27, 5020 Salzburg
Egger	Renate	Kirchenstraße 98, 5072 Siezenheim
Egger	Helga	Heimstraße 2, 5020 Salzburg
Ehrenreich	Heinz	Höfelweg 8a, 5071 Wals
Embacher	Rosina	Geiereckstraße 3, 5020 Salzburg
Erhard	Angela	Grabenstraße 25, 5020 Salzburg
Fasl	Johann	Kendlerstraße 112a, 5020 Salzburg
Feldbacher	Dkfm. Stefan	Kröbenfeldstraße 12, 5020 Salzburg
Frauenberger	Dr. Gertrud	Ampfinggasse 2A, 5020 Salzburg
Frauenberger	Werner	Ampfinggasse 2A, 5020 Salzburg
Fuchs	Monika	Geiereckstraße 12, 5020 Salzburg
Fuschelberger	Maria	Prasslergasse 8, 5020 Salzburg
Gabl	Christine	Am Eichetwald 16, 5020 Salzburg
Gabl	Christine	Am Eichetwald 16, 5020 Salzburg
Gappmayer	Susanne	Hellbrunnerstraße 11, 5020 Salzburg

Geisler	Klaudia	Hermann-Gmeiner Straße 13, 5071 Loig/Wals
Grasmann	Richard	Kirchenstraße 96, 5072 Siezenheim
Grasmann	Veronika	Kirchenstraße 96, 5072 Siezenheim
Grawatsch	Christine	Kräutlerweg 25, 5020 Salzburg
Grill	Brigitte	Moosstraße 109c,
Gruber	Elfi	Grabenstraße 2a, 5020 Salzburg
Gruber	Johann	Hochthronstraße 4, 5020 Salzburg
Gruber	Gertrude	Hochthronstraße 4, 5020 Salzburg
Gruber	Isolde	Hermann-Gmeiner Straße 21, 5071 Loig/Wals
Gschaider	Gerlinde	Sebastian Kneipp-Straße 11, 5020 Salzburg
Gugg	Walter	Kendlerstraße 114
Haempel	Isabella	Leonorenweg 17, 5020 Salzburg
Haider	Anna	St. Vitalisstraße 8
Hasenöhr	Ing. Josef	Himmelreichstraße 26, 5071 Wals
Haslauer	Paula	Münchner Bundesstraße 143, 5020 Salzburg
Haslauer	Dipl.Ing. Reinhard	Münchner Bundesstraße 143, 5020 Salzburg
Hassler	Irene	Heimstraße 3a, 5020 Salzburg
Hauser	Helmut	Schmittensteinstraße 8c, 5071 Wals
Hausmann	Margareta	Heimstraße 6, 5020 Salzburg
Hausmann	Gerhard	Heimstraße 6, 5020 Salzburg
Haybäck	Helga	Austraße 427, 5072 Siezenheim
Hofer	Helmut	Glanfeldstraße 52, 5020 Salzburg
Hoffmann	Willi	Heimstraße 5a, 5020 Salzburg
Hofinger	Robert	Schmittensteinstraße 27, 5071 Wals
Hofinger	Irmgard	Kendlerstraße 38, 5020 Salzburg
Hübner	Harald	Guritzerstraße 94, 5020 Salzburg
Hübner	Anna	Guritzerstraße 94, 5020 Salzburg
Husslig	Edith	St. Vitalisstraße 11
Hütteneder	Helga	Heimstraße 5a, 5020 Salzburg
Imser	Sabine	Heimstraße 6a, 5020 Salzburg
Imser	Herbert	Heimstraße 6a, 5020 Salzburg
Jesacher	Hansjörg	Austraße 413, 5072 Siezenheim
Juhn	Siegfried	Grabenstraße 23, 5020 Salzburg
Juhn	Elfriede	Grabenstraße 23, 5020 Salzburg
Kalcher	Dorothea	St. Vitalisstraße 6
Kamlisch	Edith	Höfelweg 8c, 5071 Wals
Kickingner	Ing. Günter	Angerstraße 471, 5071 Wals-Siezenheim
Kirchtag	Friedrich	Mehrlgutweg 9, 5020 Salzburg
Kirchtag	Robert	Mehrlgutweg 11A, 5020 Salzburg
Kirchtag		Kendlerstraße 112a, 5020 Salzburg
Klaffenböck	DDr. Peter	Nonnberg 13, 5020 Salzburg
Klausner	Gottfried	Hoefelweg 7, 5071 Wals
Knauseder	Ronald	Austraße 423, 5072 Siezenheim
Kovats	Judith Ilona	Sandor-Vegh-Straße 12/2, 5020 Salzburg
Kowald	Mag. Gerhard	Gartenstraße 453, 5072 Siezenheim

Kowald	Dipl.Ing. Andrea	Gartenstraße 453, 5072 Siezenheim
Kraus	Edith	St. Vitalisstraße 11
Kurz	Ing. Dietmar	Leopoldskronstraße 10, 5020 Salzburg
Leikermoser	Ing. Albert	Eduard Kuhnstraße 9, 5020 Salzburg
Lenz	August	Gitznerstraße 1A, 5020 Salzburg
Lettner	Simone	Angerstraße 533, 5072 Siezenheim
Luckel	Dipl. Ing. Wilfried	Klausenburgerstraße 8, 5020 Salzburg
Luckel	Rosemarie	Klausenburgerstraße 8, 5020 Salzburg
Luckmann	Mag. Robert	Franz-Peyerl-Straße 9, 5020 Salzburg
Mackner	Josef	Bundesstraße 22, 5071 Wals
Maier	Dr. Wolfgang	Süssmayerstraße 40, 5020 Salzburg
Mayer	Bettina	Austraße 425, 5072 Siezenheim
Meindl	Gerhard	Schmittensteinstraße 26, 5071 Wals
Messner	O.Univ.Prof. Dr. Dieter	Klausenburgerstraße 6, 5020 Salzburg
Mühlbauer	Peter	Grabenstraße 2, 5020 Salzburg
Mühlburger	Ingrid	Grabenstraße 2, 5020 Salzburg
Müller	Kaspar	Kräutlerweg 30, 5020 Salzburg
Neumayer	Johann	Grabenstraße 15, 5020 Salzburg
Oberholzner	Helga	Kendlerstraße 80, 5020 Salzburg
Oberholzner	Johann	Kendlerstraße 80, 5020 Salzburg
Obermoser-Kemetingner	Elisabeth	Am Eichetwald 43, 5020 Salzburg
Offner	Mag. Ernst	Käferheimerstraße 423, 5071 Wals
Oppitz	Kurt	Hochthronstraße 3, 5020 Salzburg
Ornetsmüller	Georg	Glanfeldstraße 26/8, 5020 Salzburg
Oswald	Elfi	Hoefelweg 7, 5071 Wals
Peschta	Ferdinand	Leonorenweg 14, 5020 Salzburg
Peter	Jakob	St. Vitalisstraße 13
Peter	Maria	St. Vitalisstraße 13
Pichler	Roland	Am Eichetwald 20, 5020 Salzburg
Pichler	Ursula	Am Eichetwald 20, 5020 Salzburg
Pichler	Markus	Am Eichetwald 20, 5020 Salzburg
Popetschnig	Franz	Unter der Leithen 9, 5020 Salzburg
Rauchenzauner	Eleonore	Heimstraße 7, 5020 Salzburg
Regner	Mag. Karl	Ziegelstadelstraße 4A, 5026 Salzburg
Reinhardt	Alfred	Kräutlerweg 21, 5020 Salzburg
Reischmann	Dieter	Hermann-Gmeiner Straße 23, 5071 Loig/Wals
Reischmann	Elfriede	Hermann-Gmeiner Straße 23, 5071 Loig/Wals
Reischmann	Heinrich	Hermann-Gmeiner Straße 27, 5071 Loig/Wals
Reischmann	Anton	Hermann-Gmeiner Straße 25, 5071 Loig/Wals
Reiter	Dr. Heidi	Wangerweg 27, 5301 Eugendorf
Riebl	Univ.Prof. Thomas	Mühlbachstraße 4, 5162 Obertrum
Riepl	Maria	Am Eichetwald 30, 5020 Salzburg
Riss	Elisabeth	Grabenstraße 12, 5020 Salzburg
Rosenkranz	Dr. Bernhard	Favoritagasse 27, 5020 Salzburg
Rössler	Dr. Astrid	Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg
Sauer	Karin	Schmittensteinstraße 27, 5071 Wals

Sauer	Ing. Manfred	Schmittensteinstraße 27, 5071 Wals
Schatzmann	Albert	Leonorenweg 25, 5020 Salzburg
Schmidt	Stefanie	Hochthronstraße 7, 5020 Salzburg
Schrattenecker	Maria	Kräutlerweg 17, 5020 Salzburg
Schrattenecker	Alois	Kräutlerweg 17, 5020 Salzburg
Schwaiger	Dipl.Päd. Elisabeth	Gartenstraße 438, 5072 Wals-Siezenheim
Schwaiger	Mag. Erich	Gartenstraße 438, 5072 Wals-Siezenheim
Schwaighofer	Johanna	Glanfeldstraße 50, 5020 Salzburg
Schwaighofer	Rudolf	Glanfeldstraße 50, 5020 Salzburg
Schwarmberger	Günter	St. Vitalisstraße 10
Seyringer	Franz	Heimstraße 1, 5020 Salzburg
Sommerauer	Maria	Kirchenstraße 558, 5072 Siezenheim
Sommerauer	Peter	Kirchenstraße 558, 5072 Siezenheim
Speckbacher	Dipl.Ing. Bernd	Höfelweg 8b, 5071 Wals
Standl	Liselotte	Eichetstraße 19, 5071 Wals
Strobl	Maria	Kendlerstraße 10, 5020 Salzburg
Strobl	Karl	Kendlerstraße 10, 5020 Salzburg
Studentenwohnbau Ge- meinnützige Gesellschaft m.b.H.		Ignaz-Harrer-Straße 35, 5020 Salzburg
Sturm	Gertraud	Hermann-Gmeiner Straße 5, 5071 Loig/Wals
Sturm	Leonhard	Hermann-Gmeiner Straße 5, 5071 Loig/Wals
Sumereder	Gerhard	Lugerhofstraße 5, 5020 Salzburg
Szalay	Anna	Innsbrucker Bundesstraße 79c, 5020 Salzburg
Thiele	Nicole	Moorweg 141, 5071 Wals
Tiwari	Gerhard	Heimstraße 15, 5020 Salzburg
Urban	Wolfgang	Leonorenweg 16, 5020 Salzburg
Wachtler	Franz	Eichetstraße 47, 5071 Wals
Waldmann	Werner	Leonorenweg 29, 5020 Salzburg
Waldmann	Rosemarie	Leonorenweg 29, 5020 Salzburg
Walkner	Hermann	Dorfstraße 2, 5081 Niederalp / Anif
Wanko	Mag. Wolfgang	Bundesstraße 19, 5071 Wals-Himmelreich
Weiglhofer	Dr. Hubert	Peternellstraße 2, 5020 Salzburg
Weilbuchner	Monika	Glanfelderstraße 48, 5020 Salzburg
Wenzl	Walter	Grabenstraße 3, 5020 Salzburg
Widmayr	Margit	Hermann-Gmeiner Straße 49, 5071 Loig/Wals
Zappe	Prof. Edwin	
Zenz	Dipl.Ing. Gerhard	Eichetstraße 16, 5071 Wals
Zenz	Rosina	Eichetstraße 16, 5071 Wals

Folgende Personen haben fristgerecht Einwendungen erhoben, waren jedoch zu diesem Zeitpunkt nicht Eigentümer einer Liegenschaft innerhalb der Sicherheitszone:

Familienname	Vorname	Anschrift
Aigner	Karin	Kirchenstraße 95, 5072 Siezenheim
Ammersdörfer	Manfred	Grabenstraße 3a, 5020 Salzburg
Angerer	Klaus	Otto von Lilienthalstraße 64/5, 5020 Salzburg
Bacher	Jacqueline	Hermann-Gmeiner Straße 5, 5071 Loig/Wals
Breschar	Mag. Dagmar	Pater-Stefan-Straße 7, 5061 Elsbethen
Brunner	Elfriede	Geiereckstraße 1, 5020 Salzburg
Carl	Mag. Bernhard	Uferstraße 118, 5026 Salzburg
Egger	Tina	Kirchenstraße 98, 5072 Siezenheim
Franzwa	Franz	Etrichstraße 30
Franzwa	Josefine	Etrichstraße 30
Fuschelberger	Peter	Am Almbach 6, 5400 Hallein
Gabl	Stephanie	Am Eichetwald 16, 5020 Salzburg
Gabl	Stephanie	Am Eichetwald 16, 5020 Salzburg
Gruber	Charlotte	Heimstraße 9, 5020 Salzburg
Gschaider	Franz	Sebastian Kneipp-Straße 11, 5020 Salzburg
Gschaider	Berta	Sebastian Kneipp-Straße 11, 5020 Salzburg
Harrasser	B.	Grabenstraße 16, 5020 Salzburg
Hauser	Brigitte	Schmittensteinstraße 8c, 5071 Wals
Herka	Ursula	Hochthronstraße 25, 5020 Salzburg
Hofer	Heike	Angerstraße 532, 5072 Siezenheim
Hofer	Jürgen	Angerstraße 532, 5072 Siezenheim
Hofer	Katharina	Glanfeldstraße 52, 5020 Salzburg
Holubetz-Daschil	Elke	Hagmüller Straße 16, 5020 Salzburg
Holzner	Renate	Etrichstraße 30
Imser	Carina	Heimstraße 6a, 5020 Salzburg
Imser	Berhard	Heimstraße 6a, 5020 Salzburg
Jevsinek	Heinz	Grabenstraße 12, 5020 Salzburg
Jevsinek	Petra	Grabenstraße 12, 5020 Salzburg
Juriga	Mag. (FH)Raimund	Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg
Kalcher	Friedrich	St. Vitalisstraße 6
Kirchtag	Eva	Mehrlgutweg 11A, 5020 Salzburg
Kirchtag	Elise	Kendlerstraße 112a, 5020 Salzburg
Kurz	Dietlinde	Leopoldskronstraße 10, 5020 Salzburg
Leithner	Mag. Reinhrd	Mörkweg 29, 5020 Salzburg
Mackner	Fabian	Bundesstraße 22, 5071 Wals
Neumayer	G.	Grabenstraße 15, 5020 Salzburg
Oberfrank	Andrea	Am Eichetwald 43, 5020 Salzburg
Obermoser	Thomas	Am Eichetwald 43, 5020 Salzburg
Oppitz	Karin	Hochthronstraße 3, 5020 Salzburg

Orkich	Anna	Hochthronstraße 10, 5020 Salzburg
österr. Naturschutzbund		Museumsplatz 2, 5020 Salzburg
Popetschnig	Christa	Unter der Leithen 9, 5020 Salzburg
Popetschnig	Silvia	Gartenstraße 561, 5071 Siezenheim
Popetschnig	Dipl. Ing. Thomas	Gartenstraße 561, 5071 Siezenheim
Rauchberger	Leopoldine	Eichetstraße 1, 5071 Wals
Reinhardt	Maria	Kräutlerweg 21, 5020 Salzburg
Reyer	Manuela	Kräutlerweg 19, 5020 Salzburg
Riepl	Claudia	Am Eichetwald 30, 5020 Salzburg
Rosenkranz	Mag. Gabriela	Favoritagasse 27, 5020 Salzburg
Scherer	Susanne	Lugerhofstraße 10, 5020 Salzburg
Schirz	Michaela	Glanfeldstraße 52, 5020 Salzburg
Seyringer	Bodjanka	Heimstraße 1, 5020 Salzburg
Strasser	Gunda	Leonorenweg 12, 5020 Salzburg
Strasser	Sebastian	Leonorenweg 12, 5020 Salzburg
Sumereder	Salome	Lugerhofstraße 5, 5020 Salzburg
Sumereder	Friedrich	Lugerhofstraße 5, 5020 Salzburg
Szalay	Christa	Innsbrucker Bundesstraße 79c, 5020 Salzburg
Traugott	Dr. Erich	Eugen Müllerstraße 19, 5020 Salzburg
Veit	Ewva	Grabenstraße 26, 5020 Salzburg
Vogl	Gelha	Prasslergasse 7, 5020 Salzburg
Wais	Claudia	Glanfeldstraße 21, 5020 Salzburg
Walitzek	Gabriele	Görlitzer Straße 4, 83395 Freilassing
Walkner	Waltraud	Dorfstraße 2, 5081 Niederalp / Anif
Weingraber	Ernst	Hermann-Gmeiner Straße 27, 5071 Loig/Wals
Wenzel	Rosa	Grabenstraße 3a, 5020 Salzburg
Wenzl	A.	Grabenstraße 3, 5020 Salzburg
Witzmann	Dr. Günther	Vogelsangstraße 18c, 5111 Bürmoos
Wohlgemuth	Karin	Höglstraße 12/2, 5020 Salzburg
Zenz	Sonja	Eichetstraße 156, 5071 Wals
Zöchmeister	Mag. Markus	Klostermaierhofweg 14, 5020 Salzburg
Zöchmeister	Mag. Natascha	Klostermaierhofweg 14, 5020 Salzburg
Zölß	Karin	Keferloher Straße 4c, D-85540 Haar

Diesen Personen kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung zu.

Folgende Personen haben erst nach Verstreichen der Einwendungsfrist - also verspätet - schriftlich Einwendungen erhoben:

Familienname	Vorname	Anschrift
Abpurg	Dr. Hans Peter	Gartenstraße 439, 5072 Siezenheim
Abpurg	Regina Elisabeth	Gartenstraße 439, 5072 Siezenheim

Abpurg	Peter	Gartenstraße 439, 5072 Siezenheim
Andreutz	Irmgard	Steinerstraße 9, 5020 Salzburg
Andreutz	Alfred	Steinerstraße 9, 5020 Salzburg
Bacher	Manuela	H.-Gmeinerstraße 5a, 5071 Wals
Baronit	Hans Peter	Lugerhofstraße 7, 5020 Salzburg
Baronit	Jeannine	Lugerhofstraße 7, 5020 Salzburg
Baronit	Pascal	Lugerhofstraße 7, 5020 Salzburg
Bauer	Karin	Sebastian-Kneipp-Straße 6, 5020 Salzburg
Bell	Brigitte	Lugerhofstraße 7B, 5020 Salzburg
Bell	Helmuth	Lugerhofstraße 7B, 5020 Salzburg
Bichler	Anna	Steinmetzweg 8, 5071 Wals-Himmelreich
Bichler	Hugo	Steinmetzweg 8, 5071 Wals-Himmelreich
Brugger	Petra	Dorfstraße 15, 5072 Siezenheim
Brugger-Duft	Katharina	Kirchenstraße 588, 5072 Siezenheim
Duft	Wolfgang	Kirchenstraße 588, 5072 Siezenheim
Duft	Wilhelm	Am Römerstein 13, 5071 Wals
Duft	Elfriede	Am Römerstein 13, 5071 Wals
Ebenhöh	Mag. Erhard	Eugen-Müller-Straße 73, 5020 Salzburg
Ebner	Dr. Johann	H.-Gmeinerstraße 19, 5071 Wals
Ebner	Olga	H.-Gmeinerstraße 19, 5071 Wals
Eder	Gerlinde	Guritzerstraße 27, 5020 Salzburg
Eder	Siegfried	Guritzerstraße 27, 5020 Salzburg
Egger	Mathias	Kirchenstraße 98, 5071 Siezenheim
Egger	Harald	Franz-Peyerl-Straße 6, 5071 Siezenheim
Erlmoser	Rosemarie	Steinmetzweg 1, 5071 Wals-Himmelreich
Erlmoser	Albert	Steinmetzweg 1, 5071 Wals-Himmelreich
Erlmoser	Anton	Steinmetzweg 1, 5071 Wals-Himmelreich
Falkensteiner	Andreas	Kräutlerweg 24, 5020 Salzburg
Falkensteiner	Anna	Kräutlerweg 24, 5020 Salzburg
Gärner	Michaela	Austraße 429, 5072 Siezenheim
Gebler	Klaudia	H.-Gmeinerstraße 13, 5071 Wals
Geyer	Annalisa	Grabenstraße 1, 5020 Salzburg
Grallert	Sonja	Steinmetzweg 3, 5071 Wals-Himmelreich
Grallert	Lothar	Steinmetzweg 3, 5071 Wals-Himmelreich
Greischberger	Anton	Kräutlerweg 15, 5020 Salzburg
Greischberger	Gertraud	Kräutlerweg 15, 5020 Salzburg
Grünwald	Maria	Gartenstraße 562, 5072 Siezenheim
Grünwald-Hitzenbichler	Nicole	Gartenstraße 562, 5072 Siezenheim
Hable	Dipl.-Ing. Maximilian K.	Steinerstraße 6, 5020 Salzburg
Hechenberger	Erna	Kirchenstraße 382, 5071 Siezenheim
Hörschinger-Zinnar	Mag. Claudia	Remisenweg 4, 5020 Salzburg
Huber	Gerti	H.-Gmeinerstraße 13, 5071 Wals
Jindra	Ingeborg	Steirerstraße 458, 5072 Siezenheim

Kaltenböck	Erni	Kirchenstraße 382, 5071 Siezenheim
Kaltenböck	Karlheinz	Kirchenstraße 382, 5071 Siezenheim
Kampelmüller	Gudrun	Kupferschmiedstraße 19, 5101 Bergheim
Klengel	Karin	Grenzstraße 365, 5072 Siezenheim
Knopf	Rosemarie	Kirchenstraße 382, 5071 Siezenheim
Königsberger	Marianne	Eugen-Müller-Straße 89, 5020 Salzburg
Kössler	Anna	Kirchenstraße 98, 5071 Siezenheim
Lassner	Manuela	Austraße 499, 5072 Siezenheim
Lehner	Karin	Austraße 433, 5072 Siezenheim
Lehner	Franz	Austraße 433, 5072 Siezenheim
Lenz	Rosa	Gitznerstraße 1A, 5020 Salzburg
Macheiner	Dr. Peter	Gartenstraße 437, 5072 Siezenheim
Macheiner	L.	Gartenstraße 437, 5072 Siezenheim
Mahnig	Eva-Maria	Steirerstraße 459, 5072 Siezenheim
Maier	Elisabeth	Weizensteinerstraße 25, 5020 Salzburg
Maurer	Dr. Barbara	Kräutlerweg 36, 5020 Salzburg
Mayer	Stefan	Lugerhofstraße 3, 5020 Salzburg
Mayer-Sumereder	Edith	Lugerhofstraße 3, 5020 Salzburg
Mudri	Oliver	Eugen-Müller-Straße 89, 5020 Salzburg
Müller	Erich	Kräutlerweg 30, 5020 Salzburg
Nickels	Andrea	Grabenstraße 1, 5020 Salzburg
Nowotny	Waltraud	Eugen-Müller-Straße 101, 5020 Salzburg
Oppitz	Elfriede	Hochthronstraße 3, 5020 Salzburg
Paulusberger	Georg	Lugerhofstraße 16, 5020 Salzburg
Paulusberger	Eva-Maria	Lugerhofstraße 16, 5020 Salzburg
Piberger		H.-Gmeinerstraße 27, 5071 Wals
Pöschl	Maria	Am Römerstein, 5071 Wals
Rauter	Andrea	Heimstraße 5, 5020 Salzburg
Reich	Steffen	Gartenstraße 564, 5072 Siezenheim
Ritter	Erwin	H.-Gmeinerstraße 11, 5071 Wals
Ritter	Erna	H.-Gmeinerstraße 11, 5071 Wals
Roth	Helene	Steinmetzweg 4, 5071 Wals-Himmelreich
Rummel	Christa	Mehrlgutweg 11, 5020 Salzburg
Schaberreiter	Gertrud	Steirerstraße 461, 5020 Siezenheim
Scherer	Anneliese	Steinmetzweg 2, 5071 Wals-Himmelreich
Schober	Florian	Heimstraße 12a, 5020 Salzburg
Schönleitner	Robert	Heimstraße 12, 5020 Salzburg
Schönleitner	Maria	Heimstraße 12a, 5020 Salzburg
Schönleitner	Eva-Maria	Heimstraße 12a, 5020 Salzburg
Schönleitner	Elisabeth	Heimstraße 12a, 5020 Salzburg
Schönleitner	Christoph	Heimstraße 12a, 5020 Salzburg
Seer	Marianne	Rottfeld 11, 5020 Salzburg
Seer	Hans	Rottfeld 11, 5020 Salzburg

Seidl	Anna	Steinmetzweg 2, 5071 Wals-Himmelreich
Stefflbauer	Ulrike	Gartenstraße 563, 5071 Siezenheim
Stockinger	Evelin	Austraße 432, 5072 Siezenheim
Storims	Barbara	Grenzstraße 365, 5072 Siezenheim
Sturm	Kreszenz	Steinmetzweg 6, 5071 Wals-Himmelreich
Sturm	Josef	Steinmetzweg 6, 5071 Wals-Himmelreich
Sturmberger	Elisabeth	Kräutlerweg 36c, 5020 Salzburg
Sumereder	M.	Lugerhofstraße 5, 5020 Salzburg
Sumereder	Bernhard	Lugerhofstraße 3, 5020 Salzburg
Tanzer	Brigitte	Kräutlerweg 36b, 5020 Salzburg
Tapfer-Loitzl	Mag. Karin	Grenzstraße 68, 5072 Siezenheim
Topallo	Dr. S.	Rudolf-Riebl-Straße, 5020 Salzburg
Walter	Ulrike	Kräutlerweg 36a, 5020 Salzburg
Wartbichler	Theresia	Anton-Bruckner-Straße 10, 5020 Salzburg
Worliczek	Kurt	Aiglhofstraße 33
Zauner	Elfriede	Am Römerstein 13, 5071 Wals
Zemasch	Angelika	Eugen-Müller-Straße 89, 5020 Salzburg

Auch diesen Personen kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung zu.

Zur Frage der Parteistellung in Verfahren betreffend Zivilflugplatz-Bewilligungen ist festzuhalten, dass der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung, insbesondere jedoch auch im Erkenntnis vom 17.2.1999, ZI. 97/03/0032, davon ausgeht, dass lediglich Eigentümern von Grundstücken Parteistellung zukommt, und zwar soweit deren Grundstücke für Zwecke der Luftfahrt, sei es für den Flugplatz im engeren Sinn oder für eine außerdem geplante Sicherheitszone, in Anspruch genommen werden.

Weiters wird in diesem Erkenntnis festgestellt, dass die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung durch die darin enthaltene Umschreibung der in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung wiederum nur die Eigentümer von Liegenschaften im Sicherheitszonenbereich insofern in ihren Rechten berühren kann, als dadurch ihr Eigentum beeinträchtigt wird. Denn durch die Feststellung der Sicherheitszone werden öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen hinsichtlich der betroffenen Grundstücke bewirkt. Da Nicht-Eigentümer (Mieter usw.) naturgemäß keine derartigen Eigentumsbeschränkungen geltend machen können, kann ihnen im Verfahren betreffend Zivilflugplatz-Bewilligungen demnach auch keine Parteistellung zukommen.

Auf diese Judikatur ist Bedacht zu nehmen, soweit Einwendungen „auch namens der Mieter“ oder von Mietern bzw. anderen Nicht-Eigentümern direkt eingebracht worden sind.

Ergänzend sei bemerkt, dass gemäß dem Verwaltungsgerichtshoferkennntnis vom 11.12.2002, ZI. 99/03/0250, kein Raum für die Annahme bleibt, dass die alle Bewohner des Staatsgebietes gleichermaßen, darüber hinaus die Bewohner der Flugplatzumgebung besonders berührenden Interessen an einer ihren Lebenskreis möglichst wenig störenden Gestaltung des Flugplatzbetriebes

von jedem Einwohner im Bewilligungsverfahren verfolgt werden könnte. Die Wahrung öffentlicher Interessen ist vielmehr in solchen Fällen der Behörde überantwortet.

Als Ergebnis des Ermittlungsverfahrens (einschließlich der am 21. und 22.2.2006 in Salzburg durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung) – und insbesondere auf Grund der von den Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik, für Verkehrstechnik, für Schalltechnik, für Luftreinhaltung/Chemie und Umwelttechnik und für Umweltmedizin erstatteten und eindeutig nachvollziehbaren Gutachten – wird festgestellt, dass die gegenständlichen Vorhaben im Sinne des § 71 LFG als geeignet anzusehen sind und dass eine sichere Betriebsführung erwartet werden kann, wenn die im Spruch enthaltenen Bedingungen und Auflagen erfüllt werden. Die Vorhaben, welche den Gegenstand des Verfahrens bilden,

- sind zweckmäßig und der Sicherheit der Luftfahrt förderlich (luftfahrttechnisches Amtsgutachten),
- bewirken in verkehrstechnischer Hinsicht keine Verschlechterung sondern eher eine geringfügige Verbesserung der Verkehrssituation gegenüber der Nullvariante (keine zusätzlichen Pkw-Parkplätze) im Untersuchungsgebiet (verkehrstechnisches Amtsgutachten),
- führen in schalltechnischer Hinsicht – nach Analyse und Beurteilung der bezüglich des Kraftfahrzeug- und Flugverkehrs festgestellten und prognostizierten Schallimmissionen im Umfeld des Flughafens Salzburg – insgesamt zu keinen relevanten Veränderungen zwischen dem Planfall „Infrastrukturbestand – Verkehrsbelastung-Prognose“ und dem Planfall „Infrastrukturmaßnahme – Verkehrsbelastung-Prognose“ (schalltechnisches Amtsgutachten),
- lassen betreffend den verkehrstypischen Schadstoffparameter Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) als Leitschadstoff nur geringfügige Unterschiede in der Immissionsbelastung zwischen dem Planfall „Nullvariante“ und dem Planfall „Realisierung der Projekte“ erwarten, das heißt, es erscheint stellenweise eine Abnahme oder eine Zunahme der Immissionsbelastung gegenüber dem Planfall „Nullvariante“ möglich, wobei das Ausmaß einer möglichen Erhöhung der Belastung plausiblerweise unter 1 % der Vorbelastung und unter 1 % des Grenzwertes liegt und somit als nicht signifikant anzusehen ist; für andere Schadstoffparameter, die ebenfalls durch die gegenständlichen Projekte beeinflusst werden - wie etwa die PM10-Emissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr - sind im Verhältnis zu den geltenden Grenzwerten ähnlich geringfügige Auswirkungen zu erwarten (Amtsgutachten des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung/Chemie und Umwelttechnik) und
- führen - auf Grund der prognostizierten Immissionsberechnungen sowohl betreffend Schall als auch betreffend Luftschadstoffe - für die Flughafenrainer insgesamt zu keinen relevanten Veränderungen zwischen dem Planfall „Infrastrukturbestand - Verkehrsbelastung-Prognose“ und dem Planfall „Infrastrukturmaßnahme - Verkehrsbelastung-Prognose“ (umweltmedizinisches Amtsgutachten).

**Der luftfahrttechnische Amtssachverständige** führt in seinem Gutachten betreffend die gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen Folgendes aus:

## Hauptabstellflächen- und Terminalerweiterung, Gerätehallen

In den meisten flughafenspezifischen Luftverkehrsprognosen sind überwiegend Aussagen für die Dauer eines Jahres enthalten. Die tatsächlichen Kapazitätsgrenzen eines Flughafens werden jedoch meistens nur über kurze Zeiträume erreicht. Für die Dimensionierung von Abfertigungsanlagen ist daher das Verkehrsaufkommen eines Spitzentages oder einer Spitzenstunde von entscheidender Relevanz. Da es aber auch nicht zweckmäßig ist, die Anlagen auf den absoluten Spitzenwert zu dimensionieren, wird daher ein repräsentativer Durchschnittswert herangezogen. Maßgebend für die Dimensionierung von **Abstellflächen** ist die Anzahl der einzelnen Abstellpositionen für Luftfahrzeuge, welche vom Verkehrsaufkommen, von der Verweildauer und vom Luftfahrzeugmix beeinflusst wird. Zur Festlegung der erforderlichen Zahl von Abstellpositionen wird daher - international üblich - von der Zahl der Flugbewegungen in der Spitzenstunde ausgegangen. Als Spitzenstunde wird die stündliche Verkehrsspitze definiert, welche im Jahr zwischen 30 und 40 mal erreicht oder überschritten wird<sup>1</sup>.

Eine Methode zur Ermittlung der erforderlichen Positionsanzahl ist jene der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization - ICAO)<sup>1</sup>. Die Anzahl der erforderlichen Abstellpositionen ist eine Funktion der Anzahl spezifischer Luftfahrzeugbewegungen in der Spitzenstunde und der entsprechenden Positionsbelegungszeit.

$$S = \sum \left( \frac{T_i}{60} \cdot N_i \right) + \alpha$$

*S = Anzahl der erforderlichen Abstellpositionen*

*T<sub>i</sub> = Belegungszeit der Spitzenstunde in Minuten (für Luftfahrzeugkategorie i)*

*N<sub>i</sub> = Anzahl der landenden Luftfahrzeuge der Kategorie i pro Spitzenstunde*

*α = Anzahl zusätzlicher Abstellpositionen*

Wie aus obiger Formel ersichtlich, wird bei diesem Berechnungsansatz auch davon ausgegangen, dass neben der eigentlichen Anzahl von Abstellpositionen zur Abfertigung der Luftfahrzeuge in der Spitzenstunde noch weitere zusätzliche Abstellpositionen Berücksichtigung finden. Diese Notwendigkeit ergibt sich einerseits aus der Definition der Spitzenstunde (deren Werte eben 30 bis 40 mal im Jahr erreicht oder überschritten werden) und andererseits aus unvorhersehbaren Ereignissen (Verspätungen, Defekte,...). Als Beispiel hierfür sei die längere Abstellung eines Luftfahrzeuges des Typs Lockheed L1011 (9L-LDN) auf dem Flughafen Salzburg im Jahr 2005 erwähnt, wodurch auch die Nutzung der beiden benachbarten Positionen ausgeschlossen war.

Bei gegebener Positionsanzahl und bekannten Belegungszeiten lässt sich umgekehrt die Anzahl zusätzlicher Abstellpositionen ermitteln, welche als ein Maß der Kapazitätsreserve gelten kann. Für

<sup>1</sup> ICAO; Airport Planning Manual, Part 1, Masterplanning, Doc 9184-AN/902/Part 1, Second Edition -1987

den Extremfall der Belegung aller Positionen zur Spitzenstunde kann die dann mögliche Verweildauer auf der Position ebenfalls als Maß der Kapazität angesehen werden.

Laut Statistik weist die 30. Spitzenstunde 15 Bewegungen auf. Das Verhältnis Starts zu Landungen während der Spitzenstunden ist 1:1, somit ist von 8 Landungen auszugehen. Aufgrund des Verhältnisses zwischen Charter- und Linienverkehr an den Spitzentagen von 80:20 verteilen sich die Landungen in der Spitzenstunde auf 2 Landungen im Linienverkehr und 6 Landungen im Charterverkehr. Die durchschnittlichen Bodenzeiten betragen im Linienverkehr 37 Minuten und im Charterverkehr 55 Minuten. Rechnerisch ergeben sich daher bei derzeit vorhandenen 18 Positionen für die kommerzielle Luftfahrt 11 zusätzliche Abstellpositionen.

$$18 = \left( \frac{37}{60} \cdot 2 + \frac{55}{60} \cdot 6 \right) + \alpha$$

$$11,3 = \alpha$$

Unterstellt man nun im Extremfall, dass die Bewegungen zur Spitzenstunde im selben Maße zunehmen, wie das gesamte Verkehrsaufkommen - was insofern als unrealistisch anzusehen ist, als mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens üblicherweise auch eine Verflachung der Spitzen einhergeht, da natürlich auch andere Faktoren für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens bestimmend sind - so verbleibt bei gleich bleibender Positionsanzahl und gleichbleibendem Luftfahrzeugmix - wovon aufgrund der bisherigen Entwicklungen ausgegangen werden kann - immer noch eine ausreichende Reserve an zusätzlichen Positionen.

$$18 = \left( \frac{37}{60} \cdot 3 + \frac{55}{60} \cdot 10 \right) + \alpha$$

$$6,98 = \alpha$$

Bei 13 Landungen zur Spitzenstunde (3 Linie, 10 Charter) verbleiben noch 7 zusätzliche Positionen.

Diese Betrachtung zeigt, dass aus der Erweiterung der Hauptabstellfläche nicht kausal auf eine Zunahme der Flugbewegungen geschlossen werden kann, da das prognostizierte Verkehrsaufkommen (einschließlich der in solchen Prognosen zwangsläufig enthaltene Unschärfen) durchaus auch mit der bestehenden Hauptabstellfläche abgewickelt werden könnte, wenn gleich mit einer geringeren Reservekapazität für außerplanmäßige Fälle.

Auch wenn der Abstellflächenbereich als Bestandteil der gesamten Flughafenkapazität zu sehen ist, spielen vielfältige Parameter hierbei eine Rolle. So kann es durchaus sein, dass trotz steigender Passagierzahlen eine Erhöhung der Anzahl der Abstellpositionen im Gegensatz zur Erhöhung der Aufnahmekapazität des Terminals nicht notwendig ist, wenn sich beispielsweise gleichzeitig die Größe der eingesetzten Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugmix) verändert. Dies wiederum kann bei

konstant bleibender Anzahl von Abstellpositionen dennoch die Vergrößerung der Flächen für die Abstellung erforderlich machen, da neben der Spannweite auch die erforderlichen Sicherheitsabstände zu Hindernissen zunehmen, um so mehr als die Abstellpositionen auf der Hauptabstellfläche zwar als Selbstausrollpositionen - aus Platzgründen jedoch nicht als Durchrollpositionen - konzipiert sind. Auch ist nicht jede Abstellposition für jedes Luftfahrzeugmuster geeignet. Darüber hinaus bestehen wechselseitige Abhängigkeiten in der Belegung von Abstellpositionen.

Im Sinne der räumlichen Trennung von kommerzieller Luftfahrt und Allgemeiner Luftfahrt ist es mittelfristig aus Sicherheitsgründen bzw. aus betrieblichen Gründen auch erforderlich, die derzeit im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt lokalisierten, jedoch primär für die kommerzielle Luftfahrt vorgesehenen Abstellpositionen N1 bis N4 in die Hauptabstellfläche zu integrieren.

Die Bestimmungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (AIZ) sehen außerdem eine Abstellposition für sicherheitsgefährdete Luftfahrzeuge vor. Das Vorhandensein einer solchen Position bedingt einen erhöhten Platzbedarf durch Freihaltung von Gefährdungsbereichen und Bereitstellung von Flächen zur Versorgung dieses Luftfahrzeuges bzw. für einen allfälligen Zugriff durch Sicherheitskräfte.

Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte erscheint aus luftfahrttechnischer Sicht die vorgesehene Erweiterung der Hauptabstellfläche erforderlich und umfangreich als angemessen.

Ähnlich wie mit der Hauptabstellfläche verhält es sich mit der Kapazität des **Abfertigungsgebäudes**. Aus Wirtschaftlichkeitsgründen wird auch ein Abfertigungsgebäude nicht auf die absolute Spitzenbelastung dimensioniert. Besonderheiten des Verkehrsaufkommens, welche sich durch unterschiedliches Verhalten von Fluggästen ausdrücken<sup>1</sup>, sollten jedoch Berücksichtigung finden. Auf Flughäfen mit hohem Urlauberanteil liegt etwa die durchschnittliche Verweildauer eines Fluggastes im Abfertigungsgebäude tendenziell höher als bei einem Flughafen mit sehr hohem Geschäftsreisendenanteil. Da als ein Qualitätskriterium die pro Fluggast zur Verfügung stehende Fläche gilt, ergibt sich dadurch ein erhöhter Raumbedarf. Derzeit stehen zu den absoluten Spitzenstunden (Wintersaison) pro Spitzenstundenpassagier nur ca. 6 - 7 m<sup>2</sup> zur Verfügung, während internationale Standards von 14 m<sup>2</sup> Terminalfläche pro Spitzenstundenpassagier ausgehen. Ein hoher Anteil von Pauschalreisenden am Gesamtverkehrsaufkommen bedingt auch infrastrukturelle Einrichtungen für deren Betreuung bzw. für die Abwicklung des Transfers auf andere Verkehrsmittel. Die auf EU-Regularien basierenden Sicherheitsstandards bedingen ebenfalls entsprechende räumliche Vorsorge, insbesondere auch dann, wenn etwa im Wintercharterverkehr, mit einem überdurchschnittlichen Großgepäckanteil zu rechnen ist. Für Airlines und Bodenabfertiger sind ebenfalls Flächen im Abfertigungsgebäude vorzusehen. In Anbetracht der vorhandenen Anlagenstruktur erscheint aus luftfahrttechnischer Sicht daher eine Erweiterung des Abfertigungsbereiches in Richtung Süden, wie im Projekt vorgesehen, als die zweckmäßigste Lösung. Auch bei diesem Vorhaben handelt es sich um eine typische Nachfrageplanung, von der eine Zunahme von Flugbewegungen nicht kausal abgeleitet werden kann.

Für die Abstellung von Bodenfahrzeugen und -geräten standen bis zur Errichtung der Gepäckhalle und des Terminals 2 Teilbereiche eines Hangars zur Verfügung. Durch Wegfall dieser Einstellmöglichkeit

wurden und werden diese Fahrzeuge und Geräte disloziert und teilweise provisorisch untergebracht. Da ein einwandfreies Funktionieren dieser Gerätschaften, etwa der Winterdienstgeräte, für einen zweckmäßigen und sicheren Betrieb des Flughafens zweifelsfrei erforderlich ist, erscheint die Errichtung eines **Gerätezentrums und einer Winterdiensthalle** in südlicher Fortsetzung der Abfertigungsschiene aus luftfahrttechnischer Sicht notwendig.

### **Parkplätze**

Gemäß § 8 der Zivilflugplatz-Verordnung - ZFV 1972, BGBl.Nr. 313/1972, ist der Halter eines Zivilflugplatzes verpflichtet, für Zufahrtstraßen und Parkplätze für Kraftfahrzeuge im erforderlichen Umfang Vor-sorge zu treffen. Die geplante Erweiterung von Parkplätzen liegt innerhalb der künftigen Zivilflugplatz-grenze. Die Parkplätze sind daher Bestandteil des Zivilflugplatzes. Aus Sachverständigensicht ist kein kausaler Zusammenhang zwischen dem gegenständlichen Vorhaben und einer allgemeinen Zunahme von Flugbewegungen zu sehen.

### **GAC-Erweiterung (Allgemeine Luftfahrt)**

Derzeit befinden sich die Vorfeldflächen für die Allgemeine Luftfahrt (Abstellung, Hangarierung, In-standhaltung) nördlich der Innsbrucker Bundesstraße, während die Abfertigung der Passagiere der All-gemeinen Luftfahrt im Verwaltungsgebäude südlich der Innsbrucker Bundesstraße, an die Hauptabstell-fläche angrenzend, stattfindet.

Die nunmehrige Absicht, nördlich der Innsbrucker Bundesstraße ein eigenes Terminal für die All-gemeine Luftfahrt zu errichten, entspricht dem Ziel der räumlichen Entflechtung von kommerzieller Luft-fahrt und Allgemeiner Luftfahrt, wie sie aus Sicherheitsgründen entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.12.2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Verordnung (EG) Nr. 1138/2004 der Kommission vom 21.6.2004 anzustreben ist. Die Errichtung dieses Terminals in Verbindung mit der Errichtung einer Zufahrt und von Parkplätzen macht die Einbeziehung von Flächen notwendig. Einer vermehrten Nach-frage nach Hangareinstellplätzen für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt, wie sie derzeit auf allen österreichischen Flughäfen feststellbar ist, soll durch Errichtung von zusätzlichen Hangars entsprochen werden, wobei auch für die Einstellhalle Mitte - soweit die Einstellung von Luftfahrzeugen betroffen ist - längerfristig Ersatz zu schaffen sein wird. Die Abstellung von Luftfahrzeugen in Hangars erfordert ge-genüber einer Abstellung im Freien insofern einen erhöhten Flächenbedarf, als neben der eigentlichen Hangarfläche Manipulationsflächen vor den Hangars sowie die eigentlichen Abstellpositionen, auf wel-chen die Luftfahrzeuge abgefertigt werden und wo sie auch wegrollen bzw. zurollen können, erforderlich sind. Hiezu kommt insbesondere im Geschäftsreiseverkehr ein hoher Gleichzeitigkeitsfaktor zu bestimm-ten Tageszeiten, welcher im Zusammenhang mit der Tatsache, dass in der Allgemeinen Luftfahrt prak-tisch keine Flugplanbindung besteht, rasch zu Engpässen bei Abstellpositionen im Bereich der Allge-meinen Luftfahrt führen kann und auch tatsächlich führt. Ereignisse, wie etwa die Salzburger Festspiele, Gipfeltreffen der Politik oder Konferenzen, verschärfen diese Situation zusätzlich, sodass zur Abwick-

lung eines geordneten und sicheren Betriebes die Erweiterung der Flächen nördlich der Innsbrucker Bundesstraße für Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt aus luftfahrttechnischer Sicht für erforderlich erachtet wird.

Auch für diesen Bereich gelten die für die Erweiterung der Hauptabstellfläche dargelegten Ausführungen, dass es sich hierbei um eine Nachfrageplanung handelt und die Erweiterung von Flächen nicht kausal eine Zunahme von Flugbewegungen bedingen.

### **Rollwege L und A**

Im Bereich des **Rollweges L** verläuft der Flughafenzaun abschnittsweise in einem Normalabstand von 30 m, gemessen vom Rollwegrand. Der Flughafenzaun stellt jene Grenze dar, welche den für den Betrieb eines Rollweges erforderlichen Schutzbereich begrenzt und sicherstellt. Für Luftfahrzeuge bestimmter Klassen sehen die Bestimmungen des Anhangs 14 zum AIZ bestimmte Mindestabstände zwischen der Rollwegmittellinie und Objekten bzw. Hindernissen vor, während § 29 der ZFV 1972 für Rollwege - zugeordnet der Pistenklasse A, wie im Falle Salzburg - einen Mindestabstand zu Hindernissen von 38 m, gemessen vom Rand des Rollweges, normiert.

Der Abstand zwischen der Mittellinie eines Rollweges und Hindernissen wird im wesentlichen von der Spannweite der den Rollweg benützenden Luftfahrzeuge und von der maximalen seitlichen Abweichung der Luftfahrzeuge von der Rollwegmittellinie, welche wiederum von der Rollgeschwindigkeit abhängt, bestimmt. Die zulässige Spannweite der im gegenständlichen Bereich verkehrenden Luftfahrzeuge wurde seinerzeit entsprechend dem zum Zeitpunkt der Erteilung der Benützungsbewilligung gültigen Aerodrome Design Manual, ICAO Doc. 9157-AN/901, Part 2, festgelegt. Durch den Einsatz von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von mehr als 60 m ergab sich die Notwendigkeit, die Berechnungsmethoden für erforderliche Mindest-Hindernisabstände zu adaptieren. So wurden seitens der ICAO auch die seitlichen Sicherheitsabstände geändert. Die Hindernissituation im Bereich des Rollweges L hat sich zudem seit Erteilung der Benützungsbewilligung verbessert (Wegfall der Tortasche des ehemaligen Werfthangars - jetzt Einstellhalle Mitte, Verbreiterung des Unterführungsbauwerkes der Innsbrucker Bundesstraße).

Für Luftfahrzeuge mit dem Codeletter D, das sind Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von 36 m bis ausschließlich 52 m und einem Abstand der äußeren Räder des Hauptfahrwerkes von 9 m bis ausschließlich 14 m, sind die Erfordernisse der Mindest-Hindernisabstände und der Breite des Sicherheitsstreifens des Rollweges erfüllt. Für Luftfahrzeuge mit dem Codeletter E, das sind Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von 52 m bis 65 m und einem Abstand der äußeren Räder des Hauptfahrwerkes von 9 m bis ausschließlich 14 m, ist die Benützung des Rollweges L jedoch nur unter einschränkenden Betriebsbedingungen möglich.

Bei reduzierter Rollgeschwindigkeit kann davon ausgegangen werden, dass die Abweichung des Luftfahrzeuges von der Rollwegmittellinie geringer wird (vgl. Aerodrome Design Manual, ICAO Doc. 9157-AN/901, Part 2, Third Edition 1991). Legt man die auf Standplatzrollgassen aufgrund der dort gewählten

Geschwindigkeiten üblichen Abweichungen von der Rollwegmittellinie sowie den von der ICAO geforderten Mindest-Hindernisabstand von 7,5 m zugrunde, ergibt sich die Möglichkeit, dass auch Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von bis zu 61 m den Rollweg L unter bestimmten Bedingungen (Oberflächenzustand des Rollweges, Sichtverhältnisse, Rollgeschwindigkeit) benutzen können. Hierunter fallen u.a. auch Großflugzeuge wie Boeing B777-300, Airbus A340-300 oder Boeing B747-300. Ausgenommen von der Benutzung des Rollweges L sind von den derzeit in Betrieb befindlichen Luftfahrzeugmuster Airbus A340-600 oder Boeing B747-400, welche zum Rollen die Piste verwenden müssten. Der Anteil dieser Luftfahrzeuge an den Gesamtbewegungszahlen ist jedoch vernachlässigbar. Aus den letzten drei Jahren sind lediglich zwei Bewegungen einer B747-400 bekannt.

Bei dem nunmehr vorgesehenen Abstand des Zaunes von 38 m vom Rand des Rollweges wird bei einer Rollwegbreite von 23 m und einem in Anhang 14 zum AIZ geforderten Mindestabstand von 47,5 m zwischen Rollwegmittellinie und Hindernissen für Luftfahrzeuge mit dem Codeletter E (Spannweite größer als 52 m und kleiner als 65 m) noch berücksichtigt, dass auch an der Innenseite des Zaunes befindliche Fahrzeuge (Zaunkontrolle, Sicherheitskontrollen, Technikfahrzeuge etc.) keine Hindernisse im Schutzbereich des Rollweges darstellen.

Betreffend die Errichtung des **Rollweges A** an das nördliche Pistenende ist grundsätzlich festzustellen, dass Rollwege bis an die Pistenenden für Flughäfen von der Größe Salzburgs als Standard anzusehen sind. Einerseits sind sie der flüssigen Abwicklung des Verkehrs förderlich, da insbesondere für Luftfahrzeuge, welche für den Startvorgang die gesamte Pistenlänge benötigen, das Wenden auf der Wendefläche entfällt. Andererseits stellen sie bei marginalen Sichtbedingungen insofern eine Erhöhung der Sicherheit dar, als eine Wahl der falschen Pistenrichtung (zu kurze Startstrecke) am Pistenende - im Gegensatz zu einem im Pistenverlauf einmündenden Rollweg - nicht möglich ist. Dass solche Fälle trotz visueller Hilfen vorkommen, zeigte der Unfall auf dem Flughafen Linz am 15.12.1992 mit einer Cessna 414, bei welchem es nach einem Start in die falsche Richtung zu einem Absturz mit drei Todesopfern kam.

Durch die Errichtung des Rollweges A an das Pistenende erfahren weder die Pistenlänge noch die für den Start auf Piste 16 (in Richtung Süden) im Luftfahrthandbuch festgesetzten Strecken eine Änderung. Da die Verteilung der Pistenrichtung meteorologisch und flugsicherungsbetrieblich bedingt ist, erfährt diese durch die Errichtung des Rollweges an das Pistenende ebenfalls keine Änderung. Für Starts auf Piste 16 - bei der Notwendigkeit der vollen Ausnützung der für den Start festgesetzten Strecken - entfällt nach Errichtung des Rollweges an das Pistenende das lärmintensive Wenden auf der Wendefläche.

Die angeführten Maßnahmen dienen also der Erhöhung der Sicherheit und sind darüber hinaus auf Flughäfen der Größe Salzburgs Standard.

### **Sicherheitsflächen im Norden**

Im Zuge der Einführung des Präzisionsinstrumentenflugbetriebes der Kategorie II/III wurde der Salzburger Flughafen GmbH mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als Oberste Zi-

villuftfahrtbehörde vom 24.7.1998, GZ. 60.507/21-Z8/98, aufgetragen, das Pistenvorfeld der Piste 16 hindernisfrei zu halten und einzuzäunen. Dieser Auflage ist die Salzburger Flughafen GmbH auch nachgekommen. Zur langfristigen Sicherstellung der Hindernisfreiheit im genannten Pistenvorfeld ist es jedoch erforderlich, diese Flächen in die Zivilflugplatzgrenze einzubeziehen.

### **Vervollständigung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße**

Der Gleitwegsender 16 stellt einen wesentlichen Bestandteil des Instrumentenlandesystems der Piste 16 dar. Für den sicheren Betrieb des Gleitwegsenders ist ein Gleitwegsenderschutzbereich festgelegt, in dessen Schutzzone 1 sich überhaupt keine Hindernisse befinden dürfen und in dessen Schutzzone 2 höhenbeschränkte Hindernisse zugelassen sind. Derzeit verläuft die Flughafenumzäunung exakt an der östlichen Begrenzung der Schutzzone 2, sodass zwangsläufig jedes sich innerhalb des Zaunes bewegendes Fahrzeug ein Hindernis in der Schutzzone darstellt. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, die Flughafenumzäunung in Richtung Osten zu versetzen, um die Verlängerung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße außerhalb des Gleitwegsenderschutzbereiches durchführen zu können.

### **Sonstiges**

Gegen die Ausgliederung einer Kleinfläche von 35 m<sup>2</sup> im Bereich der Flughafenzufahrt für Arrondierungszwecke besteht aus luftfahrttechnischer Sicht kein Einwand.

Eine Änderung der mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 2.2.1961, Zl. 33.502-1961, in der Fassung der Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 25.1.1984, Zl. 33.514/20-I/6-1984, für den Flughafen Salzburg festgelegten Sicherheitszone wird aus Sachverständigensicht nicht für erforderlich erachtet.

Der **verkehrstechnische Amtssachverständige** führt in seinem Gutachten betreffend die gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen Folgendes aus:

### **Prognosezustand 2015 Nullvariante (keine Erweiterung des Parkplatzangebotes bei prognostiziert steigendem Fluggastaufkommen)**

Den derzeit bestehenden 2.240 Parkplätzen stehen bei der Nullvariante im Jahr 2015 1.460 Stellplätze gegenüber. Die Reduzierung ergibt sich durch den Wegfall des Parkplatzes P6 (Mercedes-PKW Center) und die Befristung des provisorischen Parkplatzes im Süden. Damit werden sowohl im Parkdeck wie auch auf den Freiparkplätzen Fahrgassen usw. zugeparkt. Weiters wird auf das umliegende Straßennetz ausgewichen. Dies betrifft den Ortsteil Loig, die Dr. Mathias Laireiterstra-

ße, die Loiger Straße und die Hermann-Gmeiner-Straße. Nördlich im Ortsteil Pointing werden die Kröbenfeldstraße und der Ernst-Stoiber-Weg betroffen sein. Es werden auch die angrenzenden Wiesenflächen zugeparkt. Dies würde in weiterer Folge auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zufolge der Parkplatzsuche im gesamten Untersuchungsgebiet ergeben. Der Parkplatzsuchverkehr wird sich mindestens verdoppeln.

### **Prognosezustand 2015 (mit der Erweiterung des Parkplatzangebotes)**

Zur Bewältigung des prognostizierten Fluggastaufkommens beinhaltet der Entwicklungsplan der Flughafenverwaltung Projekte, durch deren Realisierung sich die Gesamtstellplatzzahl im Prognosezeitraum auf 2.971 Stellplätze erhöhen wird. Hinsichtlich der geplanten Erweiterung des Bereiches für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) wird nur mit einer sehr geringfügigen Zunahme des Pkw-Verkehrs zu rechnen sein, die für die weiteren Überlegungen außer Betracht bleiben kann.

### **Anlagenverhältnisse**

Die Anlagen im bestehenden Straßennetz sind so dimensioniert, dass sie eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen, um den für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehr aufnehmen zu können. Die neu zu errichtenden Verkehrswege sind entsprechend den Anforderungen zu dimensionieren. Die Flüssigkeit der Verkehrsabwicklung kann durch eine entsprechend klare Verkehrsorganisation und die damit verbundenen Beschilderungen sichergestellt werden.

Für die drei Einmündungspunkte des Flughafenverkehrs in die B 1 Wiener Straße kann auf Grund der ermittelten Belastungen folgendes ausgesagt werden:

#### **Zufahrt Verwaltungsgebäude:**

Hier wird ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 800 Kfz/24h prognostiziert. Es wird jedoch auch bei steigendem Verkehr auf der B 1 trotzdem kaum zu zusätzlichen Behinderungen kommen, da die Ampelanlagen beidseitig dieser Kreuzung (Himmelreich-Kreuzung und Wilhelm Spazier Straße) immer wieder Lücken erzeugen, die das Aus- und Einfahren ermöglichen.

#### **Einfahrt Verbindungsstraße:**

Da bei dieser Kreuzung die Einfahrt nur für Busse und Taxi erlaubt ist und die Ausfahrt für den gesamten Verkehr nur richtungsgebunden in die Stadt möglich ist, kann der prognostizierte Verkehrszuwachs von 1.000 Kfz auf 1.500 Kfz ohne Probleme aufgenommen werden.

#### **Himmelreich-Kreuzung:**

Diese stark befahrene Kreuzung mit vier Ästen zeigt über das gesamte Jahr gesehen eine relativ konstante Belastung. Die Querschnitte Richtung Stadt, Richtung Autobahn und Richtung Salzburg West haben Samstag und Sonntag ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen. Der Querschnitt Richtung Loig ist nur im April an Samstagen und Sonntagen geringer belastet. In den restlichen

Monaten ist die Samstagsbelastung in etwa gleich hoch wie die Werktagsbelastung. Die Spitzenbelastungen an dieser Kreuzung treten Freitag auf. Die entsprechende verkehrsabhängige Steuerung der gesamten Kreuzung ist bei Bedarf in einer Simulation zu ermitteln. Grundsätzlich ist die gesamte Kreuzung so ausgestattet, dass die Verkehrszuwächse bis 2015 aus Richtung Flughafen aufgenommen werden können.

### Zusammenfassung

Der Vergleich des Verkehrsaufkommens zwischen Prognose 2015 Nullvariante und Prognose 2015 Projektrealisierung zeigt minimale, vernachlässigbare Differenzen. Die geringfügig höheren Verkehrszahlen bei der Prognose 2015 Nullvariante gegenüber der Prognose 2015 Projektrealisierung ergeben sich durch die vermehrten Fahrten bei der Parkplatzsuche. Bei der Nullvariante würde es auch zu einer teilweise vermehrten Inanspruchnahme von Taxis kommen. Dies würde sich ebenfalls negativ auf das Verkehrsaufkommen auswirken, da Taxis die doppelte Anzahl an Fahrbewegungen haben wie Privatautos. Bei Realisierung der gegenständlichen Projekte wird es also zu einer geringfügigen Verbesserung der Verkehrssituation gegenüber der Nullvariante kommen.

Der **schalltechnische Amtssachverständige** führt in seinem Gutachten betreffend die gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen Folgendes aus:

Im Rahmen der schalltechnischen Begutachtung war eine Beurteilung allfälliger schalltechnischer Veränderungen zwischen

- dem Planfall „Infrastrukturbestand - Verkehrsbelastung-Prognose“ und
- dem Planfall „Infrastrukturmaßnahme - Verkehrsbelastung-Prognose“

durchzuführen. Um eine derartige Beurteilung durchführen zu können, erfolgten im Rahmen der Begutachtung

- die Darstellung der nationalen und internationalen Luftverkehrssituation in Bezug auf den Flughafen Salzburg
- die Analyse und Beurteilung der Fluglärmsituation des Flughafens Salzburg – mit Flugzeugtypenanalysen und flugbetrieblichen Modalitäten – und der Fluglärmentwicklung von 1990 bis 2004 sowie die Darstellung der Fluglärmzonen Prognose 2000 und 2015 und
- die Beurteilung der vom Straßenverkehr im Umfeld des Flughafens Salzburg verursachten relevanten Schallimmissionen mit der Darstellung des Bestandes – Bezugsjahr 2004 – und den Prognoseszenarien für das Jahr 2015.

### Luftverkehrssituation

Die internationale und die nationale Luftverkehrssituation im Bezug auf den Flughafen

Salzburg zeigt, dass dieser bei den insgesamt 720 weltweit größten Flughäfen, von denen 3,75 Mrd. Passagiere im Jahr 2004 abgefertigt worden sind, größenordnungsmäßig an 349. Stelle rangiert. Das Ergebnis der Analyse zeigt auch eine der Besonderheiten des weltweiten Luftverkehrs, nämlich die Konzentration des Luftverkehrs auf einige wenige Flughäfen. Der Vergleich des Flughafens Salzburg mit den deutschen Flughäfen zeigt ebenfalls eine Konzentration der Passagierströme und Flugbewegungen auf einige wenige Flughäfen. Der Flughafen Salzburg liegt beim Vergleich der 23 Flughäfen (17 deutsche und 6 österreichische Flughäfen mit insgesamt 174,6 Mio. Passagieren und 2,3 Mio. Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr im Jahr 2004) mit 1,4 Mio Passagieren an 16. Stelle und mit 20.432 Flugbewegungen an 17. Stelle. Die Entwicklung der Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr von 1995 bis 2004 zeigt im 10Jahres-Vergleich, dass auf den österreichischen Flughäfen die Flugbewegungen von 215.058 im Jahr 1995 auf 302.991 im Jahr 2004 zugenommen haben, sowie die Dominanz des Flughafens Wien hinsichtlich der absoluten Bewegungszahlen und der Steigerungsraten. Im Jahr 2004 wurden insgesamt um 87.933 Flugbewegungen mehr als im Jahr 1995 durchgeführt (+41 %). Der Anteil des Flughafens Wien an dieser Zunahme betrug dabei 92,2 %.

Entgegen dem österreichischen Trend reduzierten sich die Flugbewegungszahlen auf dem Flughafen Salzburg von 1995 bis 2004 um 13 %. Der Anteil des Flughafens Salzburg - als größtem Bundesländerflughafen - beträgt beim gesamtösterreichischen kommerziellen Luftverkehr 7 % bei den Flugbewegungen und 7 % bei den abgefertigten Passagieren. Bei den Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate, welche die Grundlage für die Berechnung der Fluglärmschutzzonen darstellen, kam es beim Flughafen Salzburg zwischen dem Jahr 2000 - dem Bezugsjahr für die Fluglärmschutzzonenberechnung Prognose 2015 - und dem Jahr 2004 zu einer Verringerung um 8 % (2000 - 12.273 Flugbewegungen, 2004 - 11.248 Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr).

## **Fluglärmsituation**

Zur Einflussnahme auf die Fluglärmsituation sowie zur Objektivierung der vom Flughafen Salzburg verursachten Schallimmissionen stehen drei bedeutende Regulative bzw. Infrastrukturen zur Verfügung:

1. Deutsch-österreichische Fluglärmkommission auf Basis des Staatsvertrages vom 17.5.1974. Diese Kommission setzt sich unter anderem aus Vertretern der vom Fluglärm betroffenen Gemeinden, der bayerischen Staatsministerien für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sowie Landesentwicklung und Umweltplanung, der Regierung von Oberbayern, des Landratsamtes Berchtesgadener Land, der deutschen und österreichischen Flugsicherung, des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Flughafens Salzburg zusammen. Im Rahmen der deutsch-österreichischen Fluglärmkommission werden unter anderem lärmmindernde An- und Abflugstrecken und -verfahren erarbeitet sowie die Regelungen des Nachtflugverbots auf dem Flughafen Salzburg überwacht.

2. Technologische Kooperation zwischen dem Flughafen Salzburg, der Austro Control sowie der Stadt Salzburg beim Betrieb des Fluglärms- und Flugwegmesssystems. Durch dieses Messsystem - mit fünf stationären Messstationen (Ainring, Freilassing, Lieferung, Taxham und Kendlersiedlung) - erfolgt die kontinuierliche Objektivierung aller vom gesamten Flugverkehr des Flughafens Salzburg verursachten Schallimmissionen und die Zuordnung zu Flugzeugtypen und Flugwegen.
3. Betriebszeitenbescheid von 1997. Durch dieses Betriebszeitenregulativ erfolgt eine aktive Unterstützung eines lärmarmen Flugbetriebes u.a. durch ein de facto - Flugverbot für die lauteste Gruppe der lärmarmen Flugzeuge gemäß Anhang 16, Kapitel 3, zum AIZ in den Tagesrandstunden. Ein Flugverbot auf Basis von tatsächlich vor Ort kontinuierlich gemessenen Lärmwerten zur Förderung eines lärmarmen Flugbetriebes ist nach Kenntnisstand des schalltechnischen Amtssachverständigen einzigartig im gesamten deutschsprachigen Raum.

#### Luftverkehrstechnische Modalitäten

Die Analyse der Flugbewegungen (Starts und Landungen) im Norden und Süden ergibt eine für den Flughafen Salzburg seit Beginn des Flugbetriebes aufgrund der orographischen, meteorologischen und flugverkehrstechnischen Situation charakteristische Betriebsrichtungsverteilung von 88 % im Norden und 12 % im Süden. Sämtliche An- und Abflugverfahren im Bereich des Flughafens Salzburg sind als lärmindernde Flugverfahren festgelegt.

#### Flugzeugtypenanalysen

Die schalltechnische Analyse von 51 Flugzeugtypen im Jahr 2000 – dem Bezugsjahr für die Fluglärmschutzzonenberechnung Prognose 2015 - und von 55 Flugzeugtypen im Jahr 2004 ergab bei schalltechnischer Unterteilung der Flugzeugtypen in vier Gruppen im Jahr 2000 einen sehr geringen 4 %igen Anteil von auf dem Flughafen Salzburg abfliegenden lauten Kapitel 3 Flugzeugtypen der lautesten Gruppe 1. Der Anteil der Flugzeugtypen in den leiseren Gruppen 3 und 4, in denen die verursachten Schallimmissionen gegenüber der Gruppe 1 um 78 % bis 93 % geringer sind, betrug im Jahr 2000 83 %. Im Jahr 2004 betrug der Anteil der Flugzeugtypen in der lautesten Gruppe 1 wiederum 4 % und in den leiseren Gruppen 3 und 4 92 %. Somit zeigt sich, dass auf dem Flughafen Salzburg ein sehr großer Anteil der weltweit lärmärmsten Flugzeugtypen verkehrt, wobei diese Flugzeugtypen auch bereits dem neuen Kapitel 4 - Standard entsprechen, der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO festgelegt worden ist.

Um die Entwicklung der Fluglärmsituation im Umfeld des Flughafens Salzburg darstellen zu können, wurden die energieäquivalenten Dauerschallpegel LDN der sechs verkehrsreichsten Monate von 1990 bis 2004 ermittelt. Es zeigt sich, dass bei allen fünf Messstationen, trotz Zunahme der Allgemeinen Luftfahrt um 12 % und des kommerziellen Luftverkehrs um 50 %, die Lärmwerte zwischen 5 dB und 13 dB abgenommen haben.

### Fluglärmschutzzonen – Prognose 2015/2000

Der Vergleich der Fluglärmschutzzonen der Prognose 2015 mit der raumordnungsrechtlich noch relevanten Prognose 2000 zeigt eine Reduktion der Flächen >60 dB. Die Fluglärmschutzzone >55 dB beträgt, so wie in der Prognose 2000, gerundet 15 km<sup>2</sup>. Beim Vergleich der Fluglärmschutzzonen ist zu berücksichtigen, dass bei der Prognose 2000 die Werte der energieäquivalenten Dauerschallpegel LDN mit einer täglichen Bezugszeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr ermittelt worden sind (also ohne Belästigungszuschläge). Bei der Prognose 2015 sind jedoch Belästigungszuschläge von 5 dB für den Flugbetrieb während der Abendstunden von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr und um 10 dB höhere Werte für die Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr mitberücksichtigt.

Die Fluglärmschutzzonen der Prognose 2000 wurden im Jahr 1992 medizinisch von Univ.-Prof. Dr. Dr. Manfred Haider, Wien, und Univ.-Prof. Dr. Dr. Gerd Jansen, Düsseldorf, beurteilt, wobei zusammenfassend festgestellt wurde, dass nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse - im Rahmen der angegebenen Zonierungen und des damit verbundenen prognostizierten Flugbetriebes auf dem Flughafen Salzburg - nicht mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bewohner in der Nachbarschaft des Flughafens Salzburg zu rechnen ist.

Die Prognose 2015 wurde auf Basis der ÖAL Richtlinie 24, Blatt 1, vom Juni 2001 – Lärmschutzzonen in der Umgebung von Flughäfen/Planungs- und Berechnungsgrundlagen - erstellt. Diese österreichische Richtlinie, die unter Federführung von Frau Prof. Dipl.-Ing. Dr. Judith Lang erarbeitet worden ist, entspricht in Europa dem neuesten Stand der Technik und den Regulativen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002, über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-LärmG vom 4.7.2005. In der Empfehlung der EU Kommission vom 6. August 2003 (Amtsblatt L212/49) über Leitlinien für Berechnungsmethoden für Industrie-, Flug-, Straßenverkehrs- und Eisenbahnlärm und diesbezügliche Emissionsdaten wurde unter Pkt. 3.3.2 die ÖAL Richtlinie 24, Blatt 1, für den gesamteuropäischen Bereich als einziger derzeitiger Standard empfohlen.

### Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung

Hinsichtlich der geplanten Infrastrukturmaßnahmen im nordwestlichen und südwestlichen Bereich des Flughafens Salzburg sind in schalltechnischer Hinsicht folgende Objekte relevant:

Nordwestlich der geplanten Hangars drei Wohnobjekte in der Kröbenfeldstraße, (Grd. Nr. 1278/2, 1273/3, 1273/4) sowie ein Gebäudekomplex im Gewerbegebiet an der Innsbrucker Bundesstraße (Grd. Nr. 1746/2, 1746/5). Alle drei Wohnobjekte sowie der Gebäudekomplex im Gewerbegebiet befinden sich im Hinblick auf die vom Flugverkehr des Flughafens Salzburg verursachten Schallimmissionen (Prognose 2015) im Bereich der 55 - 60 dB-Fluglärmschutzzone.

Östlich der geplanten Rollwege A und L in einer Entfernung von ca. 380 m die nächsten Wohngebäude von Taxham sowie östlich der geplanten GAC - Abstellfläche in einer Entfernung von 440 m bis 580 m Wohngebäude von Glanhofen. Die genannten Wohngebäude befinden sich entsprechend der Prognose 2015 im Bereich der 65 – 70 dB Fluglärm-

schutzzone.

Im Südwesten Wohngebäude im Bereich der Loigerstraße, H.-Gmeiner-Straße und M.-Laireiter Straße. Diese Wohngebäude befinden sich innerhalb der 50 - 55 dB-Fluglärmschutzzone.

Südlich der geplanten Abstellfläche in ca. 120 m Entfernung ein landwirtschaftliches Anwesen (Grd. Nr. 1173/59) und ein weiteres Wohngebäude in ca. 240 m Entfernung (Grd. Nr. 1173/57). Diese befinden sich im Bereich der 60 dB-Fluglärmschutzzone.

### **KFZ-Verkehr – Schallimmissionen**

Für diese Begutachtung wurde die Berechnung der Schallimmissionen des KFZ-Verkehrs im Umfeld des Flughafens Salzburg für den Bestand 2004 und die Prognoseszenarien 2015 (Nullvariante ohne Maßnahmen und Flughafenerweiterung) durchgeführt. Diese Berechnungen erfolgten - in Anlehnung an die EU-Richtlinie 2002/49/EG und das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz vom 4.7.2005 - für die Zeiträume Tag, Abend, Nacht für den Bereich „Innsbrucker Bundesstraße, Kasernenstraße, Loigerstraße, H.-Gmeiner-Straße, M.-Laireiter-Straße, Kröbenfeldstraße und Stoiberweg“ sowie für die im Flughafenbereich befindlichen relevanten Fahrwege und Parkflächen, inkl. Parkhaus 1.

Die vom KFZ-Verkehr verursachten Schallimmissionen liegen bei den drei Wohngebäuden im Nordwesten in einer Größenordnung von 50 - 60 dB am Tag, 50 - 55 dB am Abend und 45 - 50 dB in der Nacht. Beim Gebäudekomplex im Gewerbegebiet liegen die maximalen Schallimmissionen bei 65 - 70 dB am Tag und Abend sowie bei 60 - 65 dB während der Nacht. Diese Schallimmissionen werden vom KFZ-Verkehr auf der Innsbrucker Bundesstraße und auf der Kröbenfeldstraße dominiert. Der Anteil des KFZ-Verkehrs vom Flughafen Salzburg hat dabei insofern eine geringe Bedeutung, als dieser an Normaltagen lediglich einen 10%igen Anteil auf der Innsbrucker Bundesstraße ausmacht. An Spitzentagen (10% des Jahres) beträgt der KFZ-Anteil ca. 13%. Auf der Kröbenfeldstraße liegt der KFZ-Anteil des Flughafens Salzburg ab der Zufahrt zum Bereich des GAC unter 1%. Der Vergleich der Immissionen des KFZ-Verkehrs zwischen den geplanten Infrastrukturmaßnahmen und der Nullvariante zeigt eine Differenz von 0 bis -1 dB. Dies bedeutet, dass durch die geplanten Infrastrukturmaßnahmen bei den drei Wohngebäuden und dem Gebäudekomplex im Gewerbegebiet im Nordwesten des Flughafens Salzburg keine Veränderung bzw. eine geringfügige Verbesserung der vom KFZ-Verkehr verursachten Schallimmissionssituation zu erwarten ist.

Der Anteil des vom Flughafen Salzburg verursachten KFZ-Verkehrs liegt bei den Wohngebäuden in den Bereichen Loigerstraße, H.-Gmeiner-Straße, M.-Laireiter-Straße und südlich der M.-Laireiter-Straße sowie westlich der P3-Erweiterung bei unter 1% des Gesamtverkehrs. Die Schallpegeldifferenzen, die sich im Vergleich zwischen den geplanten Infrastrukturmaßnahmen und der Nullvariante ergeben, betragen im Bereich der oben angeführten Straßenzüge jedenfalls 0 bis -1 dB während der Tages-, Abend-, und Nachtstunden. Im Bereich der Wohngebäude in der südwestlich der Flughafen-Parkfläche P3 gelegenen M. Laireiter-Straße liegt die Differenz sogar zwischen -0,5 bis ca.-1,5 dB. Dies

entspricht einer geringfügigen Verbesserung. Somit ist auch im südwestlichen Bereich des Flughafens durch die geplanten Infrastrukturmaßnahmen mit keiner Veränderung bzw. einer geringfügigen Verbesserung der vom KFZ-Verkehr verursachten Schallimmissionen zu rechnen.

### **Flugverkehr-Schallimmissionen**

In luftfahrttechnischer Hinsicht wurde vom Amtssachverständigen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde im Hinblick auf die Auswirkungen der geplanten Infrastrukturmaßnahmen festgestellt, dass es zu keiner Änderung der schalltechnisch relevanten flugverkehrstechnischen Parameter „Pistenlänge“, „verfügbare Strecken“ und „Betriebsrichtungsverteilung“ kommt. Es besteht in luftfahrttechnischer Hinsicht auch kein ursächlicher Zusammenhang zwischen den gegenständlichen Vorhaben und einer etwaigen Zunahme der Flugbewegungen bzw. einer Änderung des auf dem Flughafen Salzburg gegebenen lärmarmen Flugzeugtypenmixes.

Auf Grund dessen sind durch die geplanten Infrastrukturmaßnahmen auch keine Änderungen der schalltechnisch relevanten Eingangsparameter der für das Jahr 2015 ermittelten Fluglärmschutzzonen erforderlich. Es erfolgt keine Erhöhung der vom Flugverkehr in der Umgebung des Flughafens Salzburg prognostizierten Schallimmissionen. Damit ist weiters davon auszugehen, dass bei den fünf dauerregistrierenden stationären Fluglärmmessstationen in der Kendlersiedlung sowie in Taxham, Lieferung, Freilassing und Ainring bei Durchführung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen gegenüber dem Infrastrukturbestande keine Auswirkungen auf die täglich gemessenen, vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen - v.a. energieäquivalente Dauerschallpegel und maximale Schallpegel - erkennbar sein werden.

### **Zusammenfassung**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es - nach Analyse und Beurteilung der beim KFZ-Verkehr sowie beim Flugverkehr festgestellten und prognostizierten Schallimmissionen - im Umfeld des Flughafens Salzburg in schalltechnischer Hinsicht insgesamt zu keinen relevanten Veränderungen zwischen dem Planfall „Infrastrukturbestand – Verkehrsbelastungs-Prognose“ und dem Planfall „Infrastrukturmaßnahme – Verkehrsbelastungs-Prognose“ kommen wird.

Der **Amtssachverständige für Luftreinhaltung (Chemie und Umwelttechnik)** führt in seinem Gutachten betreffend die gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen Folgendes aus:

## Unterlagen und Beweisthema

Die in den einzelnen Projektteilen enthaltenden Daten sowie die planlichen und textlichen Darstellungen erscheinen hinsichtlich der Beschreibung der Aktivitäten ausreichend. Zur Ermittlung der Auswirkungen wurden eigene Berechnungen der kurz- und längerfristigen Schadstoffemissionen durchgeführt. Die Bewertung der Schadstoffimmissionen basiert im Wesentlichen auf dem Vergleich der Aktivitätsdaten zwischen Null- und Projektvariante.

## Flugverkehr

Betreffend die Auswirkungen ist kein wesentlicher Unterschied zwischen Nullvariante und Projektvariante zu erkennen, da im Fall der Nullvariante lediglich die Leichtigkeit des Bodenverkehrs der Luftfahrzeuge betroffen ist.

Hinsichtlich der Auswirkungen des bestehenden Luftverkehrs ist festzustellen, dass die temporär betriebene Messstelle am Südostrand des Flughafenareals keine Hinweise auf spezifische Immissionen aus den Triebwerksemissionen geliefert hat. Auch an einem Großflughafen wie dem in Frankfurt am Main ist primär das hochrangige Straßennetz für die Vorbelastung mit Schadstoffen verantwortlich. Ein Grund dafür ist die Tatsache, dass nur ein kleiner Teil der Emissionen im LTO-Zyklus (*landing and take off*, Verkehrsphasen bis 3000 Fuß oder 1000 m Höhe über Grund) bodennah erfolgt und so für die nächsten Anrainer immissionsseitig wirksam sein kann. Auch die zuletzt für das Jahr 2002 publizierten Emissionsdaten des Salzburger Energie- und Emissionskatasters (SEMIKAT), die für den Parameter  $\text{NO}_x$  einen Anteil der Emissionen der Flugzeuge im LTO-Zyklus am Flughafen Salzburg an den gesamten Emissionen der Stadt Salzburg von ca. 3 % ausweisen, sind in dieser Hinsicht zu interpretieren. Als ein weiterer Grund für die geringe lokale Wirksamkeit ist die gute Durchströmung des Gebietes – primär parallel zur Start- und Landebahn – zu nennen.

Innerhalb des Prognosezeitraums ist keine wesentliche Änderung der Emissions- und Immissionscharakteristik zu erwarten, da mit dem prognostizierten Anstieg der Passagierzahlen zwar ein Anstieg der Anzahl der Flugbewegungen plausibel erscheint, durch den laufenden technischen Fortschritt die spezifischen Emissionen der Triebwerke aber abnehmen werden.

Der Bereich der Allgemeinen Luftfahrt spielt angesichts der verhältnismäßig geringen Motor- und Turbinenleistungen sowie des entsprechend geringen Kraftstoffverbrauchs nur eine untergeordnete Rolle.

## Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs

### Leitschadstoff

In den Berechnungen und zur Beurteilung wurde der Parameter Stickstoffoxide ( $\text{NO}_x$ ) bzw. Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) als Leitschadstoff herangezogen, da er im Untersuchungsraum pri-

mär aus den Motoremissionen stammt und hinsichtlich der gesetzlichen Grenzwerte und für bisherige Grenzwertüberschreitungen im Salzburger Zentralraum von größter Bedeutung ist. Der ebenfalls aus dem Verkehr (aus Motoremissionen, Abrieb und Aufwirbelung) stammende Feinstaub (PM10) dürfte schon deshalb für das Prognosejahr 2015 von geringerer Relevanz sein, da für die künftige Flotte an Diesel-Pkw und -Lkw eine weitgehende Aus- oder Nachrüstung mit Partikelfiltern zu erwarten ist.

#### Räumliche und zeitliche Abgrenzung

Der Untersuchungsraum wurde für die eigenen Berechnungen gegenüber den Projektunterlagen in Hinblick auf die Kumulierung der durch den Flughafenbetrieb induzierten Straßenverkehrsemissionen enger abgesteckt. Bei der Ermittlung dieser Emissionen standen für das Basisjahr 2005 weitgehend gesicherte Verkehrszahlen und Emissionsfaktoren zur Verfügung, für das Prognosejahr 2015 wurden zwangsläufig extrapolierte Verkehrszahlen und Emissionsfaktoren der bestverfügbaren Datenquelle verwendet. Da hinsichtlich der zeitlichen Verteilung der Verkehrsbewegungen und der damit verbundenen Schadstoffemissionen durch das Vorhaben keine Änderungen geplant oder zu erwarten sind, war diesbezüglich keine Anpassung erforderlich.

#### Prognose

Hinsichtlich der mittelfristigen Emissionsentwicklung im Bereich der A1 und der B1 (und somit der Vorbelastung mit verkehrstypischen Schadstoffen) ist einerseits ein weiteres Ansteigen der Verkehrszahlen prognostiziert, andererseits werden sich die spezifischen Schadstoffemissionen der Einzelfahrzeuge langsam verringern. Das Ausmaß dieser Abnahme darf allerdings mangels weitergehender Emissionsstandards (derzeit auf EU-Ebene für neue Pkw festgelegt bis 2005/2006 und für neue Lkw bis 2008/2009), die langsame Flottendurchdringung mit Neufahrzeugen, den geringen Spielraum für flankierende Maßnahmen auf lokaler Ebene (z.B. gilt auf der A1 bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h) und den voraussichtlich weiter steigenden Dieselanteil an der Pkw-Flotte nicht überschätzt werden. Folglich ist vor allem mittelfristig (bis etwa 2010) nur ein langsames Absinken der Gesamtemissionsfrachten zu erwarten.

Die berechneten Daten zeigen marginale Unterschiede zwischen den Emissionen der Null- und der Projektvariante, insbesondere in Hinblick auf die Gesamtemissionen im Untersuchungsraum. Bei Verwirklichung der Vorhaben sind nämlich nur um knapp 1 % geringere Emissionen zu erwarten als bei Nichtverwirklichung, wobei die (rechnerisch nicht berücksichtigte) unterschiedliche Flüssigkeit des Verkehrs diesen Effekt zugunsten des Projekts verstärken sollte. Stärkere Abweichungen zwischen den ermittelten Emissionsfrachten sind allerdings kleinräumig zu erwarten.

Zum Zeitpunkt des Eintreffens der Verkehrsannahmen des Flughafens ist anzumerken, dass bei einer sehr günstigen Geschäftsentwicklung (verbunden mit einem rascheren Ansteigen der Passagierzahlen) das im Projekt für 2015 bezifferte Verkehrsszenario bereits früher eintreffen würde. In diesem Fall wären die induzierten Schadstoffemissionen höher, da die Zusammensetzung der Kfz-Flotte vor 2015 noch höhere Anteile an Fahrzeugen weniger fortschrittlicher Emissionsstandards aufweist. Auf die marginalen Un-

terschiede zwischen Nullvariante und Projektvariante hat dies aber keinen Einfluss.

## Immissionsbelastung

### Vorbelastung

Der südliche Bereich des Flughafens kann hinsichtlich der Schadstoffimmissionen als repräsentativ für den „städtischen Hintergrund“ bezeichnet werden, was vor allem auf die bessere Durchlüftung des Flughafenareals zurückzuführen ist.

Der zentrale und nördliche Bereich des Flughafens wird vor allem durch den Verkehr auf der Innsbrucker Bundesstrasse und auf der am nördlichen Ende der Start- und Landebahn liegenden Westautobahn A1 beeinflusst. Die diesbezügliche Abschätzung der Immissionsbelastung an  $\text{NO}_2$  (zuletzt ca. 35 - 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und 2015 zumindest 29 - 34  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) lässt hier erwarten, dass Überschreitungen des Grenzwertes von 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert sowohl derzeit als auch weiterhin wahrscheinlich sind. Zur Absicherung der bislang durch Passivsammler gewonnenen Messdaten und zur Erfassung kurzfristiger Effekte werden daher zeitlich befristete, kontinuierliche Messungen am Flughafenareal durchgeführt.

### Zusatzbelastung durch Kfz-Verkehr

Die zusätzlichen Fahrbewegungen zu, auf und von den 300 Stellplätzen des erweiterten P3 werden primär Wohnhäuser in Loig betreffen. Diese Objekte werden andererseits selten vom Wind direkt aus dem Flughafenareal angeströmt und daher nur selten von den zusätzlichen Kfz-Emissionen betroffen sein. Die Fahrbewegungen der 20 neuen Stellplätze des P9 und der von P8 auf P10 verschobenen (näher gerückten) Stellplätze werden das Wohnhaus auf der GP. 1278/2, KG. Siezenheim II, an der Kröbenfeldstraße betreffen, das vom Wind häufiger aus diesen Bereichen angeströmt wird. Andererseits ist durch das entfallende „Wildparken“ an der Kröbenfeldstraße eine Entlastung zu erwarten. Das Wohnhaus auf der GP 1746/2, KG Wals II, wird primär durch Emissionen der direkt angrenzenden B1 beeinflusst und daher durch die Verwirklichung der Projekte keine merkliche Immissionsänderung erfahren. Die Zu- und Abfahrtswege für die Tiefgarage unter dem Gerätezentrum Süd liegen abseits von Anrainerobjekten und sind daher nur bezüglich der Gesamtemissionen zu berücksichtigen.

Die Prognose der vor allem durch den Verkehr auf den Straßenabschnitten geprägten Gesamtemissionsfrachten an  $\text{NO}_x$  beträgt für das Flughafenareal +3 %, worin die den Verkehr verflüssigenden Auswirkungen ausreichender Parkflächen noch nicht berücksichtigt sind. In Anbetracht der Höhe der nicht durch den lokalen Verkehr bedingten Vorbelastungen an Stickstoffoxiden und der nur teilweisen Umwandlung der primär emittierten Stickstoffoxide in  $\text{NO}_2$  ist auch lokal nur eine Zunahme um weniger als 1 % der Vorbelastung zu erwarten. Dies gilt sowohl für den Jahresmittelwert als auch für die ungünstigste Stunde. Diese Änderung ist als nicht signifikant zu werten.

Für die Emissionen anderer verkehrstypischer Schadstoffparameter (wie  $\text{PM}_{10}$ , Feinstaub) sind ähnliche Veränderungen wie für den Parameter  $\text{NO}_x$  zu erwarten. Da die Ge-

samtvorbelastung gegenüber den gesetzlichen Grenzwerten verhältnismäßig gering ist, ist ein Anstieg der lokalen Zusatzbelastung um +3 % von untergeordneter Bedeutung.

## **Zusammenfassung**

Die Abschätzung der Immissionsbelastung durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) als Leitschadstoff ergibt ungeachtet der Verwirklichung oder Nichtverwirklichung der Projekte Werte für das Jahresmittel im kritischen Grenzwertbereich laut Immissionsschutzgesetz-Luft. Entsprechend den verhältnismäßig geringen Unterschieden in den Stellplatzzahlen und Verkehrsbewegungen zwischen Planfall Nullvariante (Infrastrukturbestand) und Planfall Projekt (Infrastrukturmaßnahme) ist mit nur geringfügigen Unterschieden in der Immissionsbelastung zu rechnen. Dabei erscheint stellenweise eine Abnahme oder eine Zunahme der Immissionsbelastung gegenüber dem Planfall Nullvariante möglich. Das Ausmaß einer möglichen Erhöhung der Belastung dürfte plausiblerweise unter 1 % der Vorbelastung und unter 1 % des Grenzwertes liegen und ist somit als nicht signifikant anzusehen. Für andere Schadstoffparameter, die ebenfalls durch die Projekte beeinflusst werden (wie die PM10-Emissionen aus dem Kfz-Verkehr), sind im Verhältnis zu den geltenden Grenzwerten ähnlich geringfügige Auswirkungen erwartbar.

Die **umweltmedizinische Amtssachverständige** führt in ihrem Gutachten betreffend die gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen Folgendes aus:

## **Fragestellung**

Im Rahmen des umweltmedizinischen Gutachtens soll eine Beurteilung der Veränderungen betreffend Schallimmissionen sowie Schadstoff- und Staubimmissionen zwischen dem Planfall „Infrastruktur Bestand – Verkehrsbelastung-Prognose“ und dem Planfall „Infrastruktur Maßnahme – Verkehrsbelastung-Prognose“ durchgeführt werden.

## **Medizinische Beurteilung Schall**

Zur natürlichen Umwelt des Menschen gehören Geräusche. Mit Hilfe der Wahrnehmung derselben orientiert sich der Mensch in seiner Umwelt, erkennt Gefahren, erhält Informationen und kontrolliert Tätigkeiten. Darüber hinaus dient die akustische Kommunikation seiner Persönlichkeitsentfaltung und der Auseinandersetzung mit der sozialen Umwelt.

## **Auswirkungen von Schall**

Schall muss nicht zwingend negative Reaktionen auslösen. Bei monotonen Arbeiten kann beispielsweise Musik durchaus als angenehm empfunden werden. Entscheidend für die Auswirkungen von Schall ist die subjektive Einstellung zum Schallereignis (z.B. tropfender Wasserhahn 30 dB oder Symphoniekonzert von Anton Bruckner 90 dB). Psychische Reaktionen des einzelnen gegenüber Schallereignissen sind schlecht abwägbar. Es gelingt aber durchaus, Grenzwerte zu definieren. Beim Erreichen oder Überschreiten der Grenzwerte treten in der Bevölkerung Störungen auf.

### **Aurale Auswirkungen**

Das sind Auswirkungen direkt auf das menschliche Hörorgan. Zu auralen Auswirkungen kann es kommen, wenn kontinuierliche Schallpegel von 80 dB, die 8 Stunden pro Tag über viele Jahre einwirken, vorhanden sind. Aurale Lärmwirkungen spielen hauptsächlich in der Arbeitswelt und in Betrieben eine Rolle.

### **Extraaurale Auswirkungen (außerhalb des Hörorgans)**

Zu den extraauralen Auswirkungen ist festzustellen, dass Schallimmissionen emotional „negativ gefärbt“ sein können und so als Lärm empfunden werden. Dadurch können physiologische Reaktionen beobachtet werden, welche zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen können. Diese extraauralen Auswirkungen werden in der ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 "Die Wirkungen des Lärmes auf den Menschen, Beurteilungshilfe für den Arzt" dargestellt.

Von der Weltgesundheitsorganisation wird für den vorbeugenden Gesundheitsschutz ein Grenzwert für den Dauerschallpegel tagsüber mit 55 dB angegeben. Dieser wird als Grenzwert für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung vorgeschlagen. Der für die Nacht geforderte Grenzwert für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung wird mit einem Dauerschallpegel von 45 dB im Freien angegeben.

Lärmbelastungen wirken als Stressauslöser auf das Herz-Kreislauf-System; dies allerdings neben einer Reihe anderer Risikofaktoren, die unter dem Begriff "Lebensstilfaktoren" zusammengefasst werden (Tabakkonsum, Übergewicht usw.). Bei der Untersuchung von Lärmauswirkungen liegt daher die Schwierigkeit in der Kontrolle dieser anderen Faktoren, die ebenfalls das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöhen und in der Bevölkerung weit verbreitet sind.

## **Empfehlungen für den Lärmschutz durch Zonierung für zulässige Nutzungen in der Umgebung von Flugplätzen**

Von der Arbeitsgruppe „HAIDER - LANG - MÖSE“ wurde für Österreich - unter Abstimmung mit ausländischen Experten - eine Zonierung vorgeschlagen, bei der 4 Lärmschutzzonen ausgewiesen werden, die entsprechend der Lärmbelastung durch den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel LDN und den maximalen Schallpegel LA,max beschrieben sind:

<b>Zone A</b>	L <sub>DN</sub> 75 dB,	(L <sub>A, max</sub> 105dB)
<b>Zone B</b>	L <sub>DN</sub> 65 dB bis Grenze Zone A,	(L <sub>A, max</sub> 95 dB)
<b>Zone C</b>	L <sub>DN</sub> 60 dB bis Grenze Zone B,	(L <sub>A, max</sub> 90 dB)
<b>Zone D</b>	L <sub>DN</sub> 55 dB bis Grenze Zone C,	(L <sub>A, max</sub> 85 dB)

Zulässige Nutzungen in den Lärmschutzzonen:

- Zone A:** Landwirtschaft, Lagerhäuser, militärische Bauten und Anlagen, Flughafengebäude
- Zone B:** Nutzung nach Zone A, Industrie- und Gewerbebauten, Geschäfts- und Bürohäuser mit Schallschutz, Wohnhäuser in bestehenden Siedlungsgebieten nur mit erhöhtem Schallschutz
- Zone C:** Nutzungen nach Zone A und B, Wohnhäuser in bestehenden Siedlungsgebieten
- Zone D:** Nutzungen nach Zone A, B und C, Wohnhäuser, Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung (z.B. Schulen, Krankenanstalten, Alten- und Pflegeheime) nur bei struktur politischer Notwendigkeit und nur mit erhöhtem Schallschutz

In den Lärmschutzzonen A bis C dürfen Gebiete mit Wohnnutzung nicht neu gewidmet werden. Für Wohngebäude in Zone A ist eine Absiedlung anzubieten; andernfalls sind diese Gebäude mit erhöhtem Schallschutz auszustatten. Für Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung (z.B. Schulen, Krankenanstalten, Alten- und Pflegeheime) in Zone A ist eine Absiedlung vorzusehen (mit höchster Prioritätsstufe in einem eventuellen Stufenplan).

Wohngebäude, die in Zone B liegen, sind mit erhöhtem Schallschutz auszustatten. Bestehende Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung, die in Zone B bis D liegen, sind ebenfalls mit erhöhtem Schallschutz auszustatten.

Bereits für die Erstellung der Lärmschutzzonen-Prognose 2000 wurde von Prof. DDr. Gerhard Jansen und Prof. DDr. Manfred Haider aus umweltmedizinischer Sicht festgestellt, dass bei Einhaltung der oben beschriebenen Empfehlungen für die angegebenen Zonierungen nicht mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Auch auf Grund des heutigen Standes der Wissenschaft kann festgestellt werden, dass die oben angeführten Kriterien bezüglich der Lärmschutzzonen und der dazu gehörigen raumplanerischen Maßnahmen nach wie vor Gültigkeit besitzen.

### **Fluglärm - Prognose 2015**

Den Projekten wird eine 50 %ige Steigerung der Flugbewegungszahlen zugrunde gelegt. Diese Prognose ist sehr optimistisch, da die Entwicklung der Flugbewegungen der letzten fünf Jahre (2000 - 2004) eine 8%ige Abnahme der Flugbewegungen gezeigt hat.

Selbst bei dieser äußerst optimistisch prognostizierten Flugverkehrszunahme wurden folgende Veränderungen der Lärmschutzzonen berechnet:

<b>Zone A</b>	-0,16 km <sup>2</sup>
<b>Zone B</b>	-1,07 km <sup>2</sup>
<b>Zone C</b>	-1,31 km <sup>2</sup>
<b>Zone D</b>	+0,27 km <sup>2</sup>

Diese Tabelle zeigt für die Lärmschutzzone D eine geringfügige Flächenzunahme, jedoch für die Lärmschutzzonen A - C eine deutliche Flächenreduktion. Dies ist vor allem auf die verbesserte Flugzeugtechnik zurückzuführen.

Es ist keine Änderung der bisherigen Betriebszeiten geplant. Desgleichen ist keine Änderung der An- und Abflugrichtungen und deren prozentueller Verteilung geplant. Darüber hinaus wird weiterhin die Überwachung des Fluglärms durch die Messstellen Liefering, Taxham und Kendlersiedlung (alle auf österreichischem Staatsgebiet) sowie durch die Messstellen Ainring und Freilassing (auf deutschem Staatsgebiet) erfolgen.

Somit kann aus umweltmedizinischer Sicht ausgesagt werden, dass trotz sehr optimistischer Prognose bezüglich des Luftverkehrsaufkommens auf dem Flughafen Salzburg mit keinerlei Änderung der örtlichen Lärmverhältnisse durch den Flugverkehr zu rechnen ist. Auf Grund der berechneten Lärmschutzzonen und der damit verbundenen Maßnahmen betreffend die Raumordnung bzw. die Art der Nutzung sind keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen nach dem Stand des gegenwärtigen Wissens zu erwarten.

### **Straßenverkehr**

Es wurden Schallimmissionsberechnungen für die im Nordwesten und Südwesten im Nahbereich des Flughafens befindlichen Wohnobjekte und Straßenzüge durchgeführt, und zwar getrennt für die Tagzeit 06:00 - 18:00 Uhr, für die Abendstunden 18:00 - 22:00 Uhr und für die Nachtstunden 22:00 - 06:00 Uhr. Aus den ermittelten Zahlenwerten ist ersichtlich, dass rechnerisch eine geringfügige Verbesserung bei den Wohnobjekten und Straßenzügen im westlichen Nahbereich des Flughafens vorhanden sein wird, wenn die geplanten Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Salzburg realisiert werden.

Aus umweltmedizinischer Sicht muss zwar festgehalten werden, dass eine Lärminderung für das menschliche Ohr erst ab einer Abnahme von ca. -2 dB wirklich wahrnehmbar ist; es kann jedoch ausgesagt werden, dass es zu keiner Verschlechterung der ortsüblichen Lärmverhältnisse durch den Straßenverkehr bei Verwirklichung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen bei den westlichen Anrainern kommen wird.

### **Medizinische Beurteilung Luftschadstoffe**

Bezüglich der gegenständlichen Änderungen der Flugplatz-Bewilligung wurde eine lufttechnische Untersuchung der Emissionen und Immissionen betreffend Luftschadstoffe durchgeführt. Dazu wurden die vom KFZ-Verkehr auf den relevanten Straßenabschnitten und Parkplätzen sowie die vom Flugverkehr verursachten Emissionen bestimmt. Vom Amtssachverständigen für Luftreinhaltung wurden die Luftschadstoffe Stickoxide und Feinstaub (PM10) als im gegenständlichen Fall relevante Luftschadstoffe erhoben und die Immissionsbelastung berechnet.

Das Immissionsschutzgesetz Luft sieht zum Schutz der menschlichen Gesundheit sowohl Grenzwerte für NO<sub>2</sub> als auch für PM10 vor:

#### Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

Der Grenzwert für den Jahresmittelwert beträgt 30 µg/m<sup>3</sup>, der Grenzwert für den Halbstundenmittelwert 200 µg/m<sup>3</sup>.

#### Feinstaub (PM10)

Der Jahresmittelwert beträgt 40 µg/m<sup>3</sup>, der Tagesmittelwert 50 µg/m<sup>3</sup>, wobei der Tagesmittelwert im Jahr derzeit nicht öfter als 30 mal und ab 2010 nicht öfter als 25 mal überschritten werden darf.

### **Flugverkehr**

Bezüglich der Auswirkungen der relevanten Luftschadstoffe konnte vom Amtssachverständigen für Luftreinhaltung kein wesentlicher Unterschied zwischen Nullvariante und Projektvariante ermittelt werden. Es ist zwar auf Grund des prognostizierten Anstieges der Passagierzahlen auch mit einem Anstieg der Anzahl der Flugbewegungen zu rechnen. Jedoch durch den laufenden technischen Fortschritt ist zu erwarten, dass die spezifischen Emissionen der Triebwerke abnehmen werden. Die Allgemeine Luftfahrt spielt bezüglich der Schadstoffimmissionen eine untergeordnete Rolle.

### **Kfz-Verkehr**

Auf Grund der durchgeführten Messungen und Berechnungen kann aus umweltmedizinischer Sicht festgestellt werden, dass das Gebiet um den Flughafen Salzburg bereits stark belastet ist. Auch ohne Verwirklichung der gegenständlichen Projekte liegen die Werte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) für das Jahresmittel im kritischen Grenzwertbereich laut Immissionsschutzgesetz Luft. Zwischen dem Planfall Nullvariante und dem Planfall Projekt zeigen sich bezüglich der Verkehrsbewegungen und der damit verbundenen Immissionsbelastung nur geringe Unterschiede. Diese liegen auf Grund der nachvollziehbaren technischen Immissionsberechnungen unter 1 % der Vorbelastung und unter 1 % des Grenzwertes. Für den Schadstoffparameter Feinstaub (PM10) sind durch den Kfz-Verkehr ähnlich geringfügige Auswirkungen zu erwarten.

### Zusammenfassung

Aus umweltmedizinischer Sicht kann festgestellt werden, dass auf Grund der prognostizierten Immissionsberechnungen sowohl für Schall als auch für Luftschadstoffe für die Anrainer des Flughafens insgesamt keine relevanten Veränderungen zwischen dem Planfall "Infrastruktur Bestand - Prognose 2015" und dem Planfall "Infrastruktur Maßnahme - Prognose 2015" zu erwarten sind.

Die auf eingehenden Untersuchungen basierenden Ausführungen der Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik, für Verkehrstechnik, für Schalltechnik, für Luftreinhaltung (Chemie und Umwelttechnik) sowie für Umweltmedizin sind schlüssig und eindeutig nachvollziehbar und bieten der entscheidenden Behörde eine sehr wesentliche Grundlage für die Erteilung der im Spruch des vorliegenden Bescheides ersichtlichen Bewilligung.

Zur Frage, ob durch die Realisierung der beantragten Vorhaben kausal eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen bewirkt wird oder nicht (was in weiterer Konsequenz Auswirkungen auf die Frage einer für die beantragten Vorhaben allenfalls gegebenen UVP-Pflicht und damit auf die Behördenzuständigkeit im gegenständlichen Verwaltungsverfahren hat), führt der **luftfahrttechnische Amtssachverständige** in seinem Gutachten weiters im Wesentlichen Folgendes aus:

Die Bewilligungswerberin ist gesetzlich verpflichtet, die Flughafen-Infrastruktur allen Teilnehmern des Luftverkehrs unter gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen (Betriebspflicht und Kontrahierungszwang). Über die tatsächliche Inanspruchnahme der Infrastruktur entscheiden jedoch letztendlich die Nutzer, der Einfluss des Flugplatzhalters darauf ist gering. Um dem zu erwarteten Wachstum der kommerziellen Luftfahrt mit entsprechend ausgebauter Infrastruktur gerecht werden zu können, ist daher die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben als konsequente Entwicklung anzusehen. Bei diesen Vorhaben handelt es sich also um eine typische Nachfrageplanung. Die Frage, ob durch diese vorgesehenen Maßnahmen kausal eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen hervorgerufen wird, kann aus luftfahrttechnischer Sicht verneint werden.

Die Salzburger Flughafen Gesellschaft mbH geht in ihrer Prognose für das Jahr 2015 in der kommerziellen Luftfahrt von 18.410 Bewegungen in den verkehrsreichsten 6 Monaten bzw. von insgesamt 33.227 Bewegungen aus. Aus luftfahrttechnischer Sicht wird dieser Prognosewert als optimistisch angesehen. Diese Zunahme an Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von ca. 5 %.

Betrachtet man internationale Prognosen, so zeigt sich, dass vorerst mit einem weltweiten Passagierwachstum in dieser Periode von etwa durchschnittlich 5 % p.a. gerechnet wird<sup>2</sup>. Während die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten im asiatisch-pazifischen Raum und im Verkehr dorthin deutlich über 5 % liegen, weist die Prognose innerhalb Europas geringere Werte auf. Ähnliche Tendenzen weisen längerfristige Prognosen, wie etwa von Airbus oder Boeing auf, in welchen die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten der Fluggastkilometer (RPK – Revenue Passenger Kilometers) weltweit bei 5,3%<sup>3</sup> bzw. bei 5,2%<sup>4</sup> liegen, im asiatisch-pazifischen Raum (insbesondere China mit 8,1%<sup>2</sup>) deutlich darüber, im europäischen Raum darunter. Obwohl eine langfristige Prognose der Bewegungszahlen schwieriger zu erstellen ist als eine Prognose der Passagierzahlen, kann aus einer erkennbar steigenden Tendenz des Sitzladefaktors innerhalb Europas geschlossen werden, dass die Bewegungszahlen im kommerziellen Luftverkehr nicht im selben Ausmaß zunehmen werden wie die Passagierzahlen. So weist die AEA – Association of European Airlines – eine Zunahme des Sitzladefaktors insgesamt von 68,9 % im Jahre 1994 auf 73,6 % im Jahre 2003 auf<sup>5</sup>. Innerhalb Europas stieg der Wert von 58,0 % im Jahre 1981 auf 64,0 % im Jahre 2003. Ein ähnliches Bild zeigen die Ergebnisse der European Regional Airlines ERA, bei welchen der Sitzladefaktor von 54 % im Jahre 1996 auf 60 % im Jahre 2003 zugenommen hat.

In diesem Zusammenhang bedarf es auch einer näheren Betrachtung der Ursachen für die steigende Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen, welche letztlich in den prognostizierten Bewegungszahlen impliziert sind. Nach einer gewissen Konsolidierungsphase aufgrund von Ereignissen wie 9/11 oder SARS wird nunmehr wieder mit einer wachsenden Nachfrage im Flugverkehr zu rechnen sein. Global betrachtet<sup>2</sup> (wenn auch regional unterschiedlich) führen wachsende Wirtschaft, steigender Wohlstand, zunehmende Konzentration der Weltbevölkerung in Ballungsräumen sowie die damit einhergehende Konzentration der Wirtschaftsaktivitäten auf diese Räume, steigender internationaler Tourismus sowie letztlich das wachsende Segment der Billigfluglinien (Anteil an Passagierkilometern 2002: 11%; prognostizierter Anteil 2022: 23 %<sup>6</sup>) zu einer steigenden Nachfrage im Flugverkehr.

Betrachtet man die Gründe für die Zunahme des Flugverkehrs in Europa<sup>7</sup>, so kommt man auf ähnliche, wenn auch etwas differenziertere Ergebnisse. Neben dem allgemeinen Wirtschaftswachstum in Gesamteuropa sind in den neuen Mitgliedsländern der Europäischen Union der liberalisierte Luftverkehrsmarkt und eine allgemeine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation Auslöser für eine steigende Nachfrage. Der Beitritt von Bulgarien und Rumänien zur Europäischen Union und die Deregulierung des Luftverkehrs

<sup>2</sup> IATA (International Air Transport Association); International Cargo and Passenger Forecasts 2004 to 2008

<sup>3</sup> Airbus S.A.S; Global Market Forecast 2004-2023

<sup>4</sup> Boeing Commercial Airplanes; Current Market Outlook 2004

<sup>5</sup> AEA (Association of European Airlines); 2004 Summary of Traffic and Airlines Results

<sup>6</sup> IATA; Airport Operations Conference, 27. Oktober 2004, Brüssel

<sup>7</sup> Eurocontrol; Medium-Term Forecast, Flight Movements 2005-2011, Volume 1

werden ebenfalls zu steigender Nachfrage führen. Weiters bewirken die Etablierung von Billigfluglinien und deren Wachstum eine Neugenerierung von Flugverkehr. Untersuchungen haben gezeigt, dass etwa 40 % der Passagiere von Billigfluglinien innerhalb des vorhandenen Angebotes wechseln und ca. 60 % der Passagiere neu für den Flugverkehr gewonnen werden. Ein Drittel dieser Passagiere hätte anderenfalls die Reise mit einem anderen Verkehrsmittel durchgeführt, während zwei Drittel die Reise ohne Billigfluglinie gar nicht angetreten hätte<sup>8</sup>. Bestätigt werden diese Trends durch das durchschnittliche jährliche Passagierwachstum bei Billigfluglinien von 45 % zwischen 1999 und 2004<sup>8</sup> und die Tatsache, dass auch IATA (International Air Transport Association) unter anderem in Polen, Ungarn und in der Tschechischen Republik die am stärksten wachsenden Passagiermärkte sieht. Nicht unterschätzt werden sollten in Kurzzeitbetrachtungen auch Ereignisse wie etwa Fußball-Europa- oder -Weltmeisterschaften, welche durchaus eine merkbare Nachfragesteigerung hervorrufen.

Flughafeninfrastruktur wird allgemein nicht als Wachstumsmotor angesehen. Im europäischen Raum resultiert der Antrieb für das Wachstum – wie oben ausgeführt - zum größten Teil aus den steigenden Brutto-Inlandsprodukten bzw. aus der Entwicklung der Billigfluglinien<sup>7</sup>. Betrachtet man die Entwicklung der Bewegungszahlen, so existieren auch Faktoren, die umgekehrt zu den Wachstumsfaktoren, die Zunahme der Bewegungszahlen bremsen. Hierzu zählen - neben dem Sitzladefaktor oder dem Betrieb von Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken - auch die Flughafenkapazitäten. Eine Quantifizierung dieses Einflusses ist in der Prognose der Flugbewegungszahlen von Eurocontrol enthalten<sup>7</sup>. Hierbei wird von einer Reduktion der durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten von 0,1 % ausgegangen (im Minimalszenario beträgt dieser Wert 0 %, beim Maximalszenario 0,5 %). Zu beachten sind hierbei beträchtliche regionale Unterschiede. Besonders betroffen sind Flughäfen wie Gatwick (2,1 % p.a.), Stansted (1,9 % p.a.) und Orly (1,9 % p.a.). Gleiches gilt für die Flughäfen Luton, Heathrow und Charles de Gaulle. Indirekt werden dadurch natürlich auch die Zuwachsraten anderer Flughäfen betroffen, da für eine Prognose der Bewegungszahlen jeweils Flughafenpaare (Start- und Zielflugplatz) zu betrachten sind. Ist einer davon nicht in der Lage, der Nachfrage zu entsprechen, hat dies natürlich Auswirkungen auf den zweiten des Paares. Analysiert man die Ursachen für das prognostizierte reduzierte Wachstum auf einigen Flughäfen weiter, so wird man feststellen, dass es sich bei den hier maßgeblichen Faktoren in erster Linie um mangelnde Pisten- bzw. Luftraumkapazität handelt<sup>9</sup>. Dies sind auch jene Bereiche, in welchen auf steigende Nachfrage nicht so rasch reagiert werden kann, wie etwa bei Abstellflächen oder Terminalkapazität.

---

<sup>8</sup> ELFAA, European Low Fares Airlines Association; Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment, 2004

<sup>9</sup> Eurocontrol; Enhancing Airside Capacity, September 2003

Auf Grund dieser Faktenlage ist daher kein gesicherter Kausalzusammenhang zwischen der prognostizierten Zunahme der Bewegungszahlen auf dem Flughafen Salzburg und den gegenständlichen Vorhaben ableitbar.

Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, und andere Verfahrensparteien haben - nach Durchführung der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 21. und 22.2.2006 - mit Schreiben vom 31.3.2006 ergänzende Einwendungen erhoben und ergänzende Anträge gestellt. In diesen Schreiben wurde unter anderem – nach neuerlicher Behauptung, die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben sei für die Zunahme der Flugbewegungen kausal - unter der Überschrift „Antrag 1:“ an den luftfahrttechnischen Amtssachverständigen die Frage gerichtet, „welche Kapazitätsgrenzen am Salzburger Flughafen derzeit in der Gesamtschau aus Luftraum, Bodeneinrichtungen, Parkplatzangebot, Gepäckabfertigungskapazität, Terminalkapazität und Abstellflächen bestehen.“

Der luftfahrttechnische Amtssachverständige führt hierzu in einer ergänzenden Stellungnahme vom 12.7.2006 im Wesentlichen Folgendes aus:

Obwohl in der Luftfahrt der Begriff Kapazität in vielfältiger Weise Verwendung findet, muss doch klar dargelegt werden, dass es den in der oben angeführten Frage an den luftfahrttechnischen Amtssachverständigen zugrunde gelegten Kapazitätsbegriff nicht gibt, ja gar nicht geben kann. Es wäre unmöglich, die Kapazität in der Gesamtschau aus Luftraum, Bodeneinrichtungen, Parkplatzangebot, Gepäckabfertigungskapazität, Terminalkapazität und Abstellflächen (die Piste fehlt in dieser Aufzählung der Fragesteller) in einer Maßzahl darzustellen, da einerseits keine unveränderlichen Korrelationen zwischen den einzelnen Faktoren bestehen und andererseits nicht erkennbar ist, in welcher Einheit diese so zu ermittelnde Kapazität darzustellen wäre. Die üblichen Maßzahlen, wie etwa Flugbewegungen oder abgefertigte Passagiere, sind nur für Teilsysteme aussagekräftig. Gerade an diesen beiden Maßzahlen zeigt sich, dass die Entwicklung derselben keinesfalls synchron verlaufen muss. Bei steigenden Passagierzahlen etwa können größere Fluggeräte oder erhöhte Sitzladefaktoren zu einer Stagnation der Flugbewegungen führen, wie auch umgekehrt. Deshalb darf in diesem Zusammenhang nochmals insbesondere auf die Ausführungen im luftfahrttechnischen Amtsgutachten betreffend die Kapazität der Abstellfläche bei prognostiziertem Verkehrsaufkommen verwiesen werden. Darüber hinaus sei erneut klargestellt, dass die Piste und der zugehörige Luftraum als limitierende Faktoren angesehen werden und nicht, wie fälschlicherweise in der Stellungnahme behauptet, die Abfertigungskapazität. Bezüglich Abstellpositionen wird auf die Ausführungen im luftfahrttechnischen Amtsgutachten verwiesen. Hinsichtlich der Terminalkapazität ist anzumerken, dass – wie schon im luftfahrttechnischen Amtsgutachten ausgeführt – auch der „level of service“, neben anderen ebenfalls angeführten Faktoren, eine Rolle spielt. Allein die Angleichung der für einen Spitzenstundenpassagier zur Verfügung stehenden Fläche an internationale Standards macht schon eine Vergrößerung der Terminalfläche erforderlich, auch wenn die Passagierzahlen nicht wachsen würden.

Die Einwendung, einer differenzierten Beurteilung der gegenständlichen Maßnahmen ganz offensichtlich auszuweichen, ist nicht stichhaltig. Das Beispiel „Militärflughafen“ wurde als Beispiel zur gestellten Frage angeführt, welche Maßnahmen kausal zu einer Zunahme von bestimmten Flugbewegungen führen. Dass die gegenständlichen Maßnahmen für die Zunahme der Flugbewegungen nicht kausal sind, wurde bereits im luftfahrttechnischen Amtsgutachten und in der Stellungnahme während der mündlichen Verhandlung ausführlich dargelegt. Allein die beachtliche Zunahme der Flugbewegungen zwischen den Jahren 2004 und 2005 widerlegt die von den Fragestellern aufgestellte Behauptung, dass eine Ausweitung der Flugbewegungen auf dem Flughafen Salzburg ohne Adaptierung der Bodeneinrichtungen aus kapazitäts-, flug- oder sicherheitstechnischen Gründen offensichtlich nicht möglich sei.

Dass ein Teil der gegenständlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Flugverkehrsaufkommen zu sehen ist, steht außer Zweifel. Nur wird seitens der Fragesteller der falsche Schluss gezogen, das Erreichen des Prognosewertes 2015 sei das deklarierte Ziel der Salzburger Flughafen GmbH und die gegenständlichen Maßnahmen seien der Weg dorthin. Tatsächlich aber gilt es, die prognostizierte Nachfrage sicher und zweckmäßig - im Sinne eines bestimmten „level of service“ - abzuwickeln. Dass sich der Flugverkehr nachfrageorientiert verhält, wurde bereits im luftfahrttechnischen Amtsgutachten schlüssig dargelegt. Würde man der von den Fragestellern vertretenen These folgen, so würde dies ja bedeuten, man bräuchte nur eine entsprechend große Anzahl von Abstellflächen oder entsprechend große Terminallflächen errichten, um mit steigenden Bewegungszahlen oder Passagierzahlen sicher rechnen zu können. Tatsache ist, dass eine Flugverbindung ohne entsprechende Nachfrage von Verkehrsleistungen durch Passagiere oder Frächter in einem liberalisierten und hoch kompetitiven Markt nicht bestehen kann. Die Nachfrage ist bis zu einem bestimmten Grad beeinflussbar, jedoch sicherlich nicht durch die gegenständlichen Maßnahmen.

Auf Grund der obigen schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen - die seine diesbezüglichen Darlegungen im schriftlichen Amtsgutachten und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung abrunden - steht fest, dass die gegenständlichen Vorhaben für die prognostizierte Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen Salzburg nicht kausal - im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) - sind und dass daher für die gegenständlichen Projekte auch keine UVP-Pflicht besteht. Alle diesbezüglichen Einwendungen gehen somit ins Leere. Der in der öffentlichen mündlichen Verhandlung von Herrn Dipl.Ing. Gehard Zenz, Eichertstraße 16, 5071 Wals, gestellte Antrag, ehestens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, ist aus dem selben Grund in der Verhandlung abgelehnt worden. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass die von der Landesumweltanwaltschaft Salzburg angerufene Salzburger Landesregierung als UVP-Behörde mit Bescheid vom 13.7.2006, Zahlen 20505-84/21/26-2006, 20505-90/53/33-2006, die UVP-Pflicht betreffend das gegenständliche Verfahren ebenfalls verneint hat.

In den - im Wesentlichen gleich lautenden - ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 wurde eingewendet, der Verhandlungsleiter sei wegen Interessenskollision befangen, „da er namentlich im Aufsichtsrat der Salzburger Flughafen GmbH angeführt sei und daher die Interessen der Projektwerberin vertrete“. Diese Einwendung ist nicht stichhaltig, da der Verhandlungsleiter niemals Mitglied des Aufsichtsrates der Salzburger Flughafen GmbH war und es auch jetzt nicht ist. Es liegt keiner der Befangenheitstatbestände des § 7 AVG vor. Der Verhandlungsleiter ist Leiter jener Verwaltungseinheit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, welche - gemäß Geschäftseinteilung des genannten Ressorts - für die Durchführung von Verwaltungsverfahren betreffend die sechs österreichischen internationalen Flughäfen und für die Ausübung der Aufsicht gemäß § 141 LFG über diese Flughäfen zuständig ist. In dieser dienstlichen Funktion nimmt der Verhandlungsleiter gemäß § 141 LFG auch an den Sitzungen der Organe der Salzburger Flughafen GmbH teil. Dem Antrag von Frau Dr. Astrid Rössler, Irma-von-Troll-Straße 19, 5020 Salzburg, und anderer Verfahrensparteien, eine neuerliche Verhandlung unter Leitung eines unbefangenen Verhandlungsleiters durchzuführen, (Antrag 2 in den ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006) war aus diesem Grund keine Folge zu geben (Spruchpunkt F2a).

Hinsichtlich der in den ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 aufgestellten Behauptung, es sei in der öffentlichen mündlichen Verhandlung zutage getreten, dass die Luftfahrtbehörde in der Person des Verhandlungsleiters zur Frage der UVP-Pflicht der gegenständlichen Vorhaben zu Gunsten der Antragstellerin eine vorgefasste negative Meinung vertrete, wird auf die obigen Ausführungen betreffend Kausalität und UVP-Pflicht hingewiesen.

Es wurde innerhalb der Einwendungsfrist schriftlich und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung mündlich der Einwand erhoben, das schalltechnische, das verkehrstechnische und das umweltmedizinische Amtsgutachten sowie die Luftgütemessungen seien von weisungsgebundenen Beamten der Eigentümer des Flughafens Salzburg, nämlich Stadt und Land Salzburg, erstellt worden und würden die subjektive Meinung der Flughafeneigentümer wiedergeben. Dies widerspreche dem AVG und sei gesetzwidrig. Die Gutachten seien daher von unabhängigen und objektiven Sachverständigen neu erstellen zu lassen.

Diesem Einwand kommt keine Berechtigung zu. § 52 Abs. 1 AVG schreibt der Behörde vor, dass - wenn die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige notwendig ist - die der Behörde beigegebenen oder zur Verfügung stehenden amtlichen Sachverständigen (Amtssachverständige) beizuziehen sind. Dieser Norm wurde im gegenständlichen Verfahren durch die Heranziehung eines amtlichen Sachverständigen des Magistrates der Landeshauptstadt Salzburg, von drei amtlichen Sachverständigen des Amtes der Salzburger Landesregierung und eines amtlichen Sachverständigen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Rechnung getragen. Der Verwaltungsgerichtshof vertritt in diesem Zusammenhang in ständiger Judikatur die Meinung, dass die Weisungsgebundenheit eines Amtssachverständigen keinen besonderen Umstand darstellt, seine Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, da sich schon aus Art. 20 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes die grundsätzliche Weisungsgebundenheit von Amtsorganen ergibt und es den Verfahrensparteien frei steht, ein

Gutachten eines Sachverständigen ihres Vertrauens beizubringen (VwGH 23.6.1994, 93/06/0212, VwGH 17.6.1993, 92/06/0228, 0267, u.a.). Auch in der Lehre wird die Weisungsgebundenheit des Amtssachverständigen zwar bejaht - in den Verwaltungsorganisationen ist der vorgesetzte Verwaltungsbeamte vielfach gleichfalls ein Sachverständiger, der die Möglichkeit besitzt, das Gutachten des zugeteilten Beamten zu ändern. Zu Recht wird aber gleichzeitig bemerkt, dass der Amtssachverständige schon im Hinblick auf den strafbaren Tatbestand nach § 289 Strafgesetzbuch die Befolgung einer Weisung abzulehnen hat, wenn sie seiner subjektiven Überzeugung nach zu einem falschen Befund oder zu einem falschen Gutachten führt. Hier findet also die der Weisungsgebundenheit entsprechende Gehorsamspflicht ihre (bald erreichbare) Grenze (insbes. Mayer, ÖZW 1983 97).

Unter Bezugnahme auf die obigen Ausführungen kann eine Befangenheit der Amtssachverständigen nicht erkannt werden. Es liegt keiner der Befangenheitstatbestände des § 7 AVG vor. Der im Rahmen der Einwendungen erhobene Vorwurf der mangelnden Objektivität und der mangelnden Unabhängigkeit der Amtssachverständigen für Schalltechnik, für Umweltmedizin, für Verkehrstechnik und für Luftreinhaltung ist somit nicht gerechtfertigt. Es bestand daher kein Anlass für diese Sachverständigen, sich für befangen zu erklären. Dies gilt im Übrigen auch für den Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik.

Innerhalb der Einwendungsfrist und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung wurde der Einwand erhoben, dass bei Realisierung der gegenständlichen Vorhaben künftig wesentlich größere und schwerere Luftfahrzeuge mit einer Flügelspannweite von 52 - 65 m starten und landen können. Dieser Einwand entbehrt jeder Grundlage, da der Flughafen Salzburg schon jetzt von dieser Kategorie von Luftfahrzeugen genutzt werden darf und auch tatsächlich genutzt wird. Bezüglich der derzeitigen Beschränkungen für Luftfahrzeuge dieser Kategorie - ausschließlich bezüglich des Rollens auf dem Rollweg L - wird auf die diesbezüglichen obigen Ausführungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen verwiesen. In diesem Zusammenhang hat der luftfahrttechnische Amtssachverständige - auf Grund von Anfragen - in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erklärt, dass - unter Bedachtnahme auf die maßgeblichen limitierenden Faktoren „Piste“ und „zugehöriger Luftraum“ - für den Flughafen Salzburg die technische Kapazitätsgrenze der maximalen stündlichen Bewegungszahlen unter Bezugnahme auf das „Airport Planning Manual“ der ICAO mit bis zu 98 Bewegungen pro Stunde nach Sichtflugregeln bzw. mit bis zu 59 Bewegungen pro Stunde nach Instrumentenflugregeln angegeben werden könne. Bei Realisierung der beantragten Maßnahmen ergebe sich keine Veränderung dieser theoretischen maximalen Kapazität.

Weiters wurde der Einwand erhoben, im gegenständlichen Verfahren sei man von einem Datenstand aus dem Jahr 2004 ausgegangen. Es sei jedoch erforderlich, auch die ca. 20 %ige Steigerung der Flugbewegungszahlen des Flughafens Salzburg im Jahr 2005 in die Beurteilung einzubeziehen.

Hiezu stellte zunächst der luftfahrttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung fest, zur generellen Frage der Prognosewerte, insbesondere zu den prog-

nostizierten 33.227 Flugbewegungen in der kommerziellen Luftfahrt im Jahr 2015, sei anzumerken, dass auch durch die Entwicklung der Bewegungszahlen im Jahr 2005 diese nicht in Zweifel stehen. Der Wert von 33.227 Flugbewegungen basiere auf einer Prognose der Salzburger Flughafen GmbH, welche ausgehend von einer Bewegungszahl von 22.151 Bewegungen im Jahr 2000 und einem durchschnittlichen jährlichem Wachstum von 2,75 % den Horizont des Jahres 2015 festlege. Da in der Luftfahrt die Bewegungszahlen praktisch nie eine stetige Zunahme aufweisen, was seine Gründe in externen Ereignissen (9/11, SARS, Welt- oder Europameisterschaften usw.) oder im „Einstieg“ bzw. „Ausstieg“ von Airlines - wie etwa Flybe oder FlyNiki - habe, sei deren Entwicklung sinnvoller Weise über einen längeren Zeitraum zu betrachten. Auf Grund der zitierten Prognose hätte der Flughafen Salzburg im Jahr 2005 25.369 Flugbewegungen im Bereich der kommerziellen Luftfahrt aufweisen sollen. Tatsächlich seien trotz einer Steigerung der Flugbewegungen von ca. 20 % zwischen den Jahren 2004 und 2005 lediglich 24.554 Bewegungen zu verzeichnen gewesen. Die Zunahme von ca. 20 % beruhe im Übrigen im Wesentlichen auf dem Markteintritt von FlyNiki und einer signifikanten Zunahme der Bewegungen von Hapag-Lloyd - Express und Styrian Spirit (mittlerweile in Konkurs). Es sei zu erwarten, dass für weitere derartige Zuwachsraten das Potential nicht vorhanden sei und es im Sinne einer Marktbereinigung auch wieder zu einer Abnahme bzw. Stagnation der Flugbewegungen kommen werde. Die Bewegungszahlen von 2005 seien daher innerhalb der Schwankungsbreite der tatsächlichen Zahlen in Relation zu längerfristigen Prognosewerten zu sehen.

Zu diesem Thema erklärte der schalltechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung ergänzend, dass die Entwicklung der Flugbewegungszahlen im Jahr 2005 gegenüber dem Jahr 2004 (kommerzielle Luftfahrt ca. +20 %, Allgemeine Luftfahrt ca. + 10 %) innerhalb der dem schalltechnischen Amtsgutachten zugrunde gelegten Prognose szenarien liege. Darüber hinaus zeige die Analyse des Flugzeugtypenmixes in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2005 im Vergleich zu den Jahren 2004 und 2000, dass auch im Jahr 2005 der Flugbetrieb auf dem Flughafen Salzburg überwiegend mit lärmarmen Flugzeugtypen durchgeführt worden sei. Bei der - schon im schalltechnischen Amtsgutachten angeführten - schalltechnischen Unterteilung der Flugzeugtypen in vier Gruppen ergab sich im Jahr 2005 ein 95 %iger Anteil der Flugzeugtypen der leisesten Gruppen 3 und 4 – diese entsprechen in etwa dem seit 2006 geltenden weltweiten lärmärmsten ICAO-Kapitel 4-Standard (der Anteil der Flugzeugtypen der Gruppen 3 und 4 betrug im Jahr 2004 92 % und im Jahr 2000 83 %). Die lauteste Gruppe 1 reduzierte sich im Jahr 2005 auf 2 % (2004 und 2000 je 4 %). Es sei also klar erkennbar, dass sich der Trend in Richtung leiserer Flugzeugtypen weiter fortsetze.

Auf Grund der obigen schlüssigen Darlegungen des luftfahrttechnischen und des schalltechnischen Amtssachverständigen kann somit festgestellt werden, dass der Einwand betreffend das Datenmaterial des Jahres 2005 in Leere geht.

Innerhalb der Einwendungsfrist wurde schriftlich der Einwand erhoben, die Entwicklung der Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt auf dem Flughafen Salzburg sei in den Amtsgutachten nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Hiezu stellte der luftfahrttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erläuternd fest, dass bezüglich der Verkehrszahlen der Allgemeinen Luftfahrt Prognosen schwieriger als im Bereich der kommerziellen Luftfahrt zu erstellen seien, da Koordinationen zu anderen prognostizierbaren Daten fehlen und die Abhängigkeiten in der Entwicklung sehr vielschichtig seien. So könne zum Beispiel das Wetter für Teile der Allgemeinen Luftfahrt, nämlich für Sichtflüge und für Schulungsflüge, durchaus von großer Relevanz sein. Eröffne eine Flugschule oder ein Bedarfsflugunternehmen den Betrieb, steige vorerst einmal die Bewegungsanzahl. Betrachte man die Bewegungen der Allgemeinen Luftfahrt in der Prognose 2000 bis 2015, so sei - ausgehend von der Bewegungszahl des Jahres 2000 - ein moderates durchschnittliches jährliches Wachstum angenommen worden; und dies zu einem Zeitpunkt, zu welchem der Trend der Allgemeinen Luftfahrt fallend gewesen sei. Die Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt über einen längeren Zeitraum betrachtet, weise erhebliche Schwankungen mit einem insgesamt steigenden Trend auf. Innerhalb dieses Trends sei es ab dem Jahr 2000 zu einer Zunahme der Bewegungen in etwa vergleichbar mit der Zunahme der Bewegungen der Allgemeinen Luftfahrt zwischen 1988 und 1992 gekommen. Zu bedenken sei, dass sich die Allgemeine Luftfahrt aus mehreren Verkehrsarten zusammensetze, deren stärkste Gruppen Reiseflüge sowie Schul- und Rundflüge seien. Da sich kommerzielle und Allgemeine Luftfahrt die selbe Piste und den selben Luftraum teilen, könne erfahrungsgemäß davon ausgegangen werden, dass mit Zunahme der Bewegungen in der kommerziellen Luftfahrt für Teile der Allgemeinen Luftfahrt - insbesondere für Schulungsflüge - der Flughafen Salzburg zunehmend unattraktiver werde.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige hat in seinem schriftlichen Gutachten ausdrücklich festgestellt, dass betreffend die geplante Erweiterung des Bereiches für die Allgemeine Luftfahrt (GAC) nur mit einer so geringfügigen Zunahme des Pkw-Verkehrs zu rechnen sei, dass diese für seine fachliche Beurteilung außer Betracht bleiben könne.

Der schalltechnische Amtssachverständige stellte in der öffentlichen mündlichen Verhandlung unwidersprochen klar, dass bei der Berechnung der Fluglärmschutzzonen „Prognose 2015“ als Grundlage sämtliche Flugbewegungen der Allgemeinen und der kommerziellen Luftfahrt (Basisjahr 2000) sowie die von den einzelnen Flugbewegungen und Flugzeugtypen verursachten Schallimmissionen in Form des Schallereignispegels SEL zugrunde gelegt worden seien (der SEL ist der auf eine Sekunde bezogene energieäquivalente Dauerschallpegel LAeq eines Lärmereignisses und beinhaltet auch den maximalen Schallpegel L<sub>Amax</sub> sowie die Dauer des Ereignisses). Der schalltechnische Amtssachverständige verwies in diesem Zusammenhang auch insbesondere auf seine Gutachtensauführungen betreffend die für den Flughafen Salzburg geltenden Betriebszeitenregulative.

Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung (Chemie und Umwelttechnik) erläuterte in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, dass - was sein Fachgebiet anlange - die Allgemeine Luftfahrt im gegenständlichen Verfahren deshalb von geringer Relevanz sei, weil der Kraftstoffverbrauch der verschiedenen Luftfahrzeuge im LTO-Zyklus (landing and take off, Verkehrsphasen bis 3000 Fuß oder 1000 m Höhe über Grund), welcher ein wesentlicher Faktor für das Ausmaß der Schadstoffemissionen sei, vor allem durch die Masse des jeweiligen Luftfahrzeuges bestimmt werde. Im Salzburger Energie- und Emissionskataster, der von der Abteilung Umweltschutz des Amtes der Salzburger Landesregierung geführt werde, werden diese Emissionen anhand der Höchstabfluggewichte (MTOW) ermittelt. Eine Sonderauswertung des Katasters über das Jahr 2004 habe Stickstoffoxidemissionen im LTO-Zyklus für die kommerzielle Luftfahrt von ca. 49 t und für die Allgemeine Luftfahrt von ca. 0,59 t ergeben. Der Beitrag der Allgemeinen Luftfahrt zu den Emissionen dieses Leitschadstoffs habe somit ca. 1,2 % ausgemacht. Auch in Anbetracht der zuletzt stärkeren Dynamik und Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt und ungeachtet der Fehlerbandbreite bei der Ermittlung der Emissionsfrachten könne daher von vergleichsweise geringen Emissionsbeiträgen der Allgemeinen Luftfahrt gesprochen werden.

Die umweltmedizinische Amtssachverständige stützte sich bei Erstattung ihres Gutachtens im Wesentlichen auf die Gutachten der anderen vier Amtssachverständigen, welche - wie oben dargelegt - die Entwicklung der Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt im erforderlichen Umfang in ihre Beurteilung einbezogen haben. Daraus folgt, dass die Entwicklung der Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt auch im umweltmedizinischen Amtgutachten als ausreichend berücksichtigt angesehen werden muss.

Bezugnehmend auf die Darlegungen in den vorhergehenden sechs Absätzen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass der Einwand, die Entwicklung der Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt auf dem Flughafen Salzburg sei in den Amtsgutachten nicht ausreichend berücksichtigt worden, als nicht stichhaltig anzusehen ist.

Innerhalb der Einwendungsfrist wurden im Zusammenhang mit dem verkehrstechnischen Amtsgutachten schriftlich die Einwendungen erhoben, die beantragte Stellplatzerweiterung im Südwesten sei für das prognostizierte Verkehrswachstum nicht ausreichend und der Kfz- sowie der Lkw-Verkehr auf und um den Flughafen Salzburg (insbesondere der durch das Cateringgebäude induzierte Lkw-Verkehr und der durch das „Terminal 2 als Veranstaltungsstätte“ induzierte Pkw- und Lkw-Verkehr) seien nicht ausreichend untersucht worden. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung wurden betreffend die verkehrstechnische Beurteilung der gegenständlichen Projekte ergänzend die Einwendungen erhoben, die verkehrliche Aufschließung des Flughafens wäre bei der prognostizierten Zunahme des öffentlichen und des privaten Verkehrs nicht mehr gegeben (bereits heute sei an verkehrsreichen Tagen, z.B. samstags, die Airportkreuzung B1/Himmelreichkreuzung total verstaute), das Einfahren von der Loiger Straße in die Flughafenstraße werde nicht mehr möglich sein und es sei dem verkehrstechnischen Amts-

gutachten nicht zu entnehmen, ob der Betriebsverkehr am Flughafengelände sowie der Luftfrachtverkehr per Lkw berücksichtigt worden seien.

Zum Einwand betreffend die Stellplatzenerweiterung führte der verkehrstechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erläuternd aus, dass der Bedarf an Stellplätzen nicht in direktem Zusammenhang mit der Steigerung im Flugverkehr gesehen werden könne. Im Rahmen der künftigen Verkehrsentwicklung im Zentralraum von Salzburg werde immer mehr das Augenmerk auf den öffentlichen Verkehr zu legen sein. Diesen Anforderungen werde man z.B. dahingehend gerecht, dass versucht werde, so rasch wie möglich eine zweite Buslinie (Verlängerung der Linie 27) zu installieren. In diesem Zusammenhang ist ergänzend festzuhalten, dass die Fa. Albus, die die Linie 27 als Konzessionsinhaberin betreibt, den Bedarf für die Verlängerung der Linie 27 bis zum Flughafen infolge des Ausbaus des nahe gelegenen Airport Centers auf jeden Fall in nächster Zukunft als gegeben erachtet.

Zur Frage der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Bereich des Flughafens Salzburg hat der verkehrstechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung auch noch erläutert, dass es in den letzten Jahren bereits deutliche Steigerungen gegeben habe. Während der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Jahr 2002 nur rund 7 % ausgemacht habe, sei er bis ins Jahr 2005 auf rund 17 % gestiegen. Eine weitere zukunftsorientierte Maßnahme zum An- und Abtransport von Passagieren und Mitarbeitern sei das „Mobilitätskonzept Salzburg Airport“, welches unter anderem auch Vorschläge für den Passagiertransport aus der Region enthalte. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass dieses Mobilitätskonzept in den vier Bereichen „Mitarbeiter“, „Fuhrpark“, „Besucher“ und „Passagiere“ auf eine Reduzierung der Fahrbewegungen zum und vom Flughafen und damit auch auf eine Reduzierung der Emissionen abzielt. Das Konzept befindet sich in allen genannten Bereichen in Umsetzung.

Zur Stellplatzsituation führte der verkehrstechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung weiter aus, der Trend in der Aufspaltung des Passagieraufkommens zeige, dass der Incoming-Charterverkehr zunehme und der Outgoing-Charterverkehr stagniere bzw. leicht abnehme. Dies bedeute ebenfalls künftig einen etwas geringeren Bedarf an Stellplätzen, da die Passagiere des Incoming-Charterverkehrs hauptsächlich mit Bussen ab- und antransportiert werden. Darüber hinaus steige der Leihwagenanteil, wobei ein Großteil der Autos nicht auf dem Flughafen Salzburg stationiert sei. Zusammenfassend könne gesagt werden, dass aus verkehrstechnischer Sicht die vorgesehene Stellplatzanzahl als ausreichend erachtet werde.

In der öffentlichen mündlichen Verhandlung stellte der verkehrstechnische Amtssachverständige auch klar, dass sämtliche Verkehrsaktivitäten, die sich durch den Betrieb des Flughafens und den Frachtverkehr ergeben, in das Amtsgutachten eingearbeitet worden seien. Inkludiert seien insbesondere auch die Zufahrt zum Frachtgebäude östlich des Flughafens, der Luftfrachtverkehr per Lkw und die Fahrbewegungen im Bereich des Ca-

teringgebäudes. Die Verkehrserhebung sei so gestaltet worden, dass sämtliche Verkehrsbewegungen miterhoben wurden. Die ermittelten Fahrten seien so auch in die Prognosen miteinbezogen worden. Zum Gerätezentrum sei anzumerken, dass dieses im Rahmen des Betriebsverkehrs grundsätzlich von der Luftseite her bedient werde.

Die Tatsache, dass auch durch das „Terminal 2 als Veranstaltungsstätte“ Lkw- und Pkw-Verkehr induziert wird, ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Zum Einwand, die verkehrliche Aufschließung wäre bei der prognostizierten Zunahme des Kfz-Verkehrs nicht mehr gegeben (Himmelreichkreuzung, Loiger Straße, Flughafenstraße), wies der verkehrstechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erklärend darauf hin, dass in der Verkehrsuntersuchung bei den Prognosewerten für den Kfz-Verkehr eine Steigerung von ca. 10 % bis zum Jahr 2015 angenommen worden sei. Dies entspreche den derzeit allgemein angesetzten Prognosen im städtischen Bereich. Lediglich für die direkten Zufahrten zum Flughafen werde eine 50 %ige Steigerung erwartet. In diesem Zusammenhang sei es richtig, dass die Himmelreichkreuzung eine starke Belastung aufweise. Bei Kreuzungen dieser Art im städtischen Bereich komme es zu Spitzenzeiten natürlich immer wieder zu Staus. Die generelle Leistungsfähigkeit der Himmelreichkreuzung sei jedoch noch nicht erreicht. Im Übrigen sei der durch den Flughafen verursachte Verkehrsanteil im Vergleich zu den restlichen Verkehrsrelationen hier eher untergeordnet. Die Loiger Straße habe derzeit einen Jahresdurchschnittstagesverkehr von ca. 5.000 Kfz. Dieser Verkehr werde durch die Flughafenzufahrt nicht berührt. Zwar sei es durchaus möglich, dass in Spitzenzeiten ein Rückstau entstehe; auf Grund der geringen Fahrgeschwindigkeiten sollte das Einfädeln und das Einfahren in die Flughafenstraße jedoch kein Problem sein. Solche Situationen gebe es im innerstädtischen Bereich öfter.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich zweifelsfrei, dass sämtliche betreffend die Beurteilung der gegenständlichen Projekte durch den verkehrstechnischen Amtssachverständigen erhobenen Einwendungen ins Leere gehen. Aus diesem Grund waren auch die in der öffentlichen mündlichen Verhandlung diesbezüglich gestellten Beweisanträge von Frau Susanne Gappmayer, vertreten durch Frau Rechtsanwältin Dr. Nina Letocha, und von Frau Dr. Astrid Rössler abzuweisen.

Innerhalb der Einwendungsfrist wurden im Zusammenhang mit dem Gutachten des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung (Chemie und Umwelttechnik) schriftlich die Einwendungen erhoben, bei Realisierung der gegenständlichen Vorhaben sei mit einer unzumutbaren Steigerung der Schadstoffbelastung zu rechnen (insbesondere würde durch die zu erwartende Zunahme der Flugbewegungen die Immissionskonzentration des Leitschadstoffes NO<sub>2</sub> weit über den Grenzwert steigen) und es sei keine detaillierte rechnerische Abschätzung der Immissionszusatzbelastung durchgeführt worden. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung wurden betreffend die umwelttechnische Beurteilung der gegenständlichen Projekte ergänzend die Einwendungen erhoben, die Luftgü-

temessungen seien „nichtig“ und müssten im Gebiet der Kendlersiedlung neu durchgeführt werden, da zum Zeitpunkt der Messung des Leitschadstoffes NO<sub>2</sub> (Dezember 2003/Jänner 2004) keine Inversionswetterlage geherrscht habe und Feinstaubmessungen infolge des Fehlens der entsprechenden Apparaturen nicht hätten durchgeführt werden können, aus dem Amtsgutachten gehe nicht hervor, in wie weit der von den Vorhaben induzierte Verkehr am Boden (Zu- und Abfahrten, betriebliche Fahrten) berücksichtigt worden sei, die Luftmessstation sei an einer Stelle positioniert, wo relativ wenig Verkehrsaufkommen gegeben sei, Messungen seien während der Zeit der Hauptbeanspruchung - also nicht, wie geschehen, im Winter sondern im Sommer (starker Outgoing-Charterverkehr) – durchzuführen, eine Beurteilung der Kriterien NO<sub>2</sub> und PM10 fehle im Amtsgutachten und es seien darin auch keine nachvollziehbaren Aussagen über die Irrelevanz (und damit über die Zulässigkeit) der Zusatzbelastung durch NO<sub>2</sub> (trotz gegebener Überschreitung des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für diesen Schadstoff) enthalten, des Weiteren sei dem Amtsgutachten nicht zu entnehmen, welche Auswirkungen auf das Anrainer-Grundstück „Gappmayer“ zu erwarten seien, und betreffend das Anrainer-Grundstück „Gruber“ werde mit einer höheren Belastung gerechnet, eine Beurteilung des Kriteriums Kohlenwasserstoffe inklusive Benzol fehle im Amtsgutachten ebenfalls, jene technischen Immissionsberechnungen, welche im umweltmedizinischen Amtsgutachten erwähnt werden, seien nicht zur Einsichtnahme aufgelegt, es fehle eine nachvollziehbare Darstellung, warum eine Abnahme der spezifischen Emissionen von Luftfahrzeugtriebwerken erwartet werde und es seien Immissionsausbreitungsberechnungen betreffend NO<sub>2</sub> erforderlich. In den - im Wesentlichen gleich lautenden - ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 wurde betreffend die umwelttechnische Beurteilung der gegenständlichen Projekte ergänzend eingewendet, es seien die spezifischen Luftschadstoffe des Flugverkehrs ausgeklammert worden, entlang des stark frequentierten Spazier- und Radweges an der Glan seien immer häufiger Geruchsbelästigungen durch die Starts festzustellen, wodurch die Erholungsfunktion dieses Gebietes gemindert werde, und der Amtssachverständige habe außer Acht gelassen, dass die Stadt Salzburg als „Belastetes Gebiet (Luft/Stickstoffdioxid) zum UVP-G 2000“ ausgewiesen sei, weshalb das Amtsgutachten unter Würdigung dieser Tatsache zu ergänzen sei und zur Reduktion der zusätzlichen Emissionen aus der Flughafenerweiterung ein verbindliches Verkehrs- und Maßnahmenkonzept samt Reduktionsplan vorgeschrieben werden müsse.

Zur Behauptung, bei Realisierung der gegenständlichen Vorhaben würde wegen der zu erwartenden Zunahme der Flugbewegungen die Immissionskonzentration an NO<sub>2</sub> weit über den Grenzwert steigen, stellte der Amtssachverständige für Luftreinhaltung (Chemie und Umwelttechnik) in der öffentlichen mündlichen Verhandlung unter Hinweis auf das Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen fest, aus Sachverständigen-sicht sei kein kausaler Zusammenhang zwischen den gegenständlichen Vorhaben und einer Zunahme von Flugbewegungen zu sehen. Folglich sei durch die Vorhaben auch kein Anstieg der Luftschadstoffemissionen zu erwarten. Zur Erläuterung des Zusammenhanges zwischen Emissionen und Immissionsauswirkungen wies der umwelttechnische Amtssachverständige gleichzeitig darauf hin, dass die unzweifelhafte Freisetzung von

Luftschadstoffen bei der Verbrennung von Kerosin nicht zwangsläufig zu messbaren Erhöhungen der Immissionskonzentration in der Nähe der Anrainer führe. Ausschlaggebend dafür seien die Emissionshöhe über Grund im Verlauf des LTO-Zyklus (dieser umfasse die Phasen der Flugbewegungen und Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen innerhalb eines Bereichs von bis zu 1.000 m über Grund und habe einen Radius von ca. 26 km), der Abstand zwischen Flugzeug und Messpunkt sowie die vorherrschenden Windverhältnisse. Die Wetterlage habe keinen Einfluss auf die Qualität der Verbrennung. Das Ausmaß der Emissionen an Stickstoffoxiden durch die Flugzeuge im gesamten LTO-Zyklus (das heißt bis 1.000 m über Grund) habe im Jahr 2002 laut den Daten des Salzburger Energie- und Emissionskatasters ca. 5 % der durch den Straßenverkehr im Gebiet der Stadt Salzburg emittierten Stickstoffoxide (ca. 3 % der gesamten Emissionen der Stadt Salzburg, wie im umwelttechnischen Amtsgutachten dargelegt) entsprochen.

Zum Einwand, es sei keine detaillierte rechnerische Abschätzung der Immissionszusatzbelastung durchgeführt worden, erläuterte der umwelttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, dass auf solche Berechnungen wegen der geringen Mehremissionen der Kfz im Flughafenareal und der daraus resultierenden geringen lokalen Änderungen der Immissionssituation verzichtet worden sei. Dies habe er in seinem Amtsgutachten entsprechend dargelegt. Dabei sei zuerst geprüft worden, ob mögliche signifikante Einflüsse auf das Schutzgut Luft vorliegen könnten. Laut aktueller Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sei es nämlich nicht erforderlich, eine aufwendige Prognosemethode (wie zum Beispiel ein Lagrange-Modell) anzuwenden, wenn einfachere, robuste Modelle mit hinreichender Aussagekraft auch zum Ziel führen. Im gegenständlichen Fall sei der Analogieschluss von Emissionen zu Immissionen gewählt worden. Wären bezüglich der Verwirklichung der Projekte deutlich höhere Emissionen zu vermuten gewesen, so wäre klarerweise eine entsprechende Untersuchung auf Basis einer detaillierten Ausbreitungsrechnung durchgeführt worden. Dies sei jedoch nicht erforderlich gewesen.

Zum Einwand, welcher den Umstand anspricht, dass zum Zeitpunkt der  $\text{NO}_2$ -Messungen keine Inversionswetterlage geherrscht habe, und zur Behauptung, Feinstaubmessungen hätten nicht durchgeführt werden können, stellte der umwelttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung klar, dass eine Inversionswetterlage zwar kurzzeitig zur Erhöhung der Luftschadstoffbelastung im gesamten Großraum Salzburg führe, sich jedoch nur sehr gering auf die durchschnittliche Belastung auswirke, die beim Leitschadstoff  $\text{NO}_2$  aufgrund des strengen Grenzwertes für den Jahresmittelwert von Bedeutung sei. Bei den Immissionsmessungen im Bereich Aero-Club sei zwar nicht der Feinstaubparameter  $\text{PM}_{10}$  ermittelt worden, sehr wohl aber der Gehalt an Schwebstaub (TSP), der auch den  $\text{PM}_{10}$ -Anteil umfasse. Bei der laufenden Messung am Parkplatz P3 werde der Parameter  $\text{PM}_{10}$  seit 7.7.2005 erfasst. Laut einer aktuellen Zwischenauswertung der Messdaten bis zum 24.1.2006, das heißt über 6,5 Monate, sei der Mittelwert mit 17 Mikrogramm pro  $\text{m}^3$  deutlich unter dem geltenden Grenzwert vom 40 Mikrogramm pro  $\text{m}^3$  als Jahresmittelwert gelegen. Eine weitere Messung, etwa an einem

weiter von den Parkplätzen entfernten Standort sei aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Zusammenfassend stellte der umwelttechnische Amtssachverständige fest, dass die vorliegenden Daten zur Beurteilung der Luftgüte und ihrer Beeinflussung bei Verwirklichung der Vorhaben ausreichen.

Die Behauptung, aus dem Amtsgutachten gehe nicht hervor, in wie weit der von den Vorhaben induzierte Verkehr am Boden berücksichtigt worden sei, ist nicht nachvollziehbar. Im Befundteil des umwelttechnischen Amtsgutachtens, insbesondere in den Tabellen 1 und 2, ist zweifelsfrei erkennbar, dass der Amtsgutachter sämtliche für sein Gutachten relevanten Bodenverkehre in die Beurteilung miteinbezogen hat.

Betreffend die Einwendungen, die Luftmessstation sei an einer verkehrssarmen Stelle positioniert worden und Messungen hätten nicht im Winter sondern im Sommer (starker Outgoing-Charterverkehr) durchgeführt werden müssen, stellte der umwelttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erläuternd fest, den Messpunkt beim Aero Club (südöstlich der Piste) hätte man Ende 2003 nicht im Hinblick auf das gegenständliche Verfahren gewählt, sondern die dort gewonnenen Daten seien hier lediglich genutzt worden. Da der verkehrsnahen Bereich bei den Flughafengebäuden bereits durch einen Passivsammler für  $\text{NO}_2$  am Rande des Parkplatzes P5 erfasst werde, sei die aktuell betriebene dauerregistrierende Messstelle in Form eines Messcontainers zur Erfassung der lokalen Hintergrundbelastung (auch unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an Messstandorte) auf dem Parkplatz P3 positioniert worden. Sie sei repräsentativ für die nächsten Anrainer in Loig. Aus der aktuellen Zwischenauswertung ergebe sich für den Parameter  $\text{NO}_2$  dort ein Mittelwert der Belastung von Juli 2005 bis Jänner 2006 von 30 Mikrogramm pro  $\text{m}^3$ . Messungen an einem weiteren Standort (am Parkplatz P5) seien unter der Voraussetzung verfügbarer technischer und personeller Ressourcen zwar geplant, diese Daten seien für das gegenständliche Verfahren jedoch nicht erforderlich. Sie sollen die mit mobilen Messstationen an verschiedenen Standorten im Großraum Salzburg erhaltenen Immissionsdaten nur ergänzen. Darüber hinaus hätten die meteorologischen Ausbreitungsbedingungen den größten Einfluss auf das Ausmaß von Immissionsbelastungen. Diese seien im Winterhalbjahr deutlich ungünstiger. Die laufende Messung umfasse im Übrigen sowohl Teile des Sommer- als auch des Winterhalbjahres. Aus fachlicher Sicht sei keine weitere Messung im Sommer erforderlich.

Betreffend die Behauptungen, im Amtsgutachten würden eine Beurteilung der Kriterien  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$  sowie nachvollziehbare Aussagen über die Irrelevanz einer zu erwartenden Zusatzbelastung durch  $\text{NO}_2$  und über die Auswirkungen, auf das Anrainer-Grundstück „Gappmayer“ fehlen und hinsichtlich des Anrainer-Grundstückes „Gruber“ sei mit einer höheren Belastung zu rechnen, hob der umwelttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung zunächst hervor, dass die Beurteilung des Leitschadstoffes  $\text{NO}_2$  wesentlicher Teil seines Gutachtens sei. Der Parameter  $\text{PM}_{10}$  werde auf Grund der verhältnismäßig geringen lokalen Belastung durch das Leitschad-

stoffkonzept ausdrücklich mitberücksichtigt. Weiters erläuterte der Amtssachverständige, dass Konzentrationsangaben für Luftschadstoffe auf Mikrogramm pro  $m^3$  lauten. Im Amtsgutachten werde nicht der Absolutwert irrelevanter Zusatzbelastungen, sondern der Verständlichkeit halber der Relativbeitrag von höchstens 1 % bzw. 3 % angeführt. Der im Amtsgutachten gezogene Schluss auf die plausible Einhaltung dieser Schwellen trotz des erwartbaren Anstiegs der Verkehrsemissionen innerhalb des Flughafengeländes zwischen Null- und Projektvariante sei noch durch den Hinweis zu ergänzen, dass die Summe der Verkehrsbewegungen im Nahbereich der nächsten Anrainer (auch der Anrainer Gappmayer und Gruber) zwischen Null- und Projektvariante jeweils abnehme. Dies gelte auch für die dabei emittierten Schadstoffe, was sich immissionsseitig bei den Anrainern stärker auswirke als etwas weiter entfernte Emissionserhöhungen. Die Aussage, dass eventuelle Mehrbelastungen innerhalb des Irrelevanzkriteriums liegen, berücksichtige allfällige nachteilige, nicht einberechnete Effekte. Auf Basis der Verkehrszahlen sei aber davon auszugehen, dass in diesen Bereichen die Belastung gar nicht zunehme. Betreffend die nächsten Anrainer sei somit jedenfalls von keinen größeren Änderungen der Emissionskonzentrationen durch Verwirklichung der Projekte auszugehen, als die Schwelle von 1 % der Grenzwerte charakterisiere. In diesem Sinne sei sein Gutachten als Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Schwellenwertkonzeptes zu sehen. Die Höhe der prognostizierten Emissionsbelastung im Bereich des Parkplatzes P5 und die wahrscheinliche Grenzwertüberschreitung im Jahr 2015 resultieren aus der allgemeinen Vorbelastung und der lokalen Zusatzbelastung durch den Verkehr auf der B1. Ein Kausalzusammenhang mit den gegenständlichen Vorhaben sei nicht gegeben.

Zum Einwand, eine Beurteilung des Kriteriums Kohlenwasserstoffe inklusive Benzol fehle im Amtsgutachten, erklärte der umwelttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, dass die gegenständlichen Vorhaben bloß den Kfz-Verkehr und nicht den Flugverkehr beeinflussen, weshalb die Beurteilung der in Frage gestellten Schadstoffe - wie auch im Rahmen des Einwandes richtigerweise festgestellt - entfallen könne. Wie im Amtsgutachten dargelegt, stelle das Leitschadstoffkonzept auf den Schadstoffparameter mit der größten Relevanz in Bezug auf gesetzliche Immissionsgrenzwerte ab, womit die übrigen emittierten Schadstoffe keiner detaillierteren Betrachtung bedürfen. Der Vollständigkeit halber weise er jedoch darauf hin, dass der Grenzwert für den Benzolgehalt selbst an stark verkehrsbelasteten Dauermessstellen im Salzburger Zentralraum klar eingehalten werden.

Zu den Einwendungen, von der umweltmedizinischen Amtssachverständigen erwähnte technische Immissionsberechnungen seien nicht zur Einsichtnahme aufzulegen, es sei nicht nachvollziehbar, warum eine Abnahme der spezifischen Luftfahrzeugtriebwerkemissionen erwartet werde, und es seien Immissionsausbreitungsberechnungen betreffend  $NO_2$  erforderlich, führte der umwelttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung zunächst aus, dass es sich bei den erwähnten technischen Immissionsberechnungen um reine Arbeitsbehelfe in Form umfangreicher Tabellenblätter handle, in denen - durch einfache Multiplikationen zahlreicher Eingangsdaten

aus den Projektunterlagen (Länge von Fahrstrecken, Kfz-Frequenzen, u.a. durch Reisebusse bedingte Schwerverkehrsanteile) und der Emissionsfaktoren (zu unterschiedlichen Bezugsjahren aus dem im Amtsgutachten zitierten Handbuch der Emissionsfaktoren) - Emissionsfrachten an  $\text{NO}_x$  ermittelt worden seien (einschließlich der Kausalschlüsse von Schadstoffemissionen auf Immissionen). Darüber hinaus umfassen diese Berechnungen die Messdatenreihen der genannten dauerregistrierenden Messstellen samt Plausibilitätsprüfung der Konstanten der Formel nach Romberg usw.. Diese Arbeitsbehelfe seien für das Verständnis des umwelttechnischen Amtsgutachtens nicht erforderlich, da die Ergebnisse ohnedies vor allem in den Tabellen 3 und 4 dieses Gutachtens zusammengefasst seien. Weiters stellte der umwelttechnische Amtssachverständige fest, dass sich durch die Ausmusterung alter, emissionsträchtiger Luftfahrzeuge aus dem regelmäßigen Flugverkehr und den sukzessiven Einsatz moderner, vergleichsweise emissionsarmer Luftfahrzeuge zwangsläufig eine Abnahme der spezifischen Emissionen des durchschnittlichen Luftfahrzeuges ergebe. Betreffend die verlangten Immissionsausbreitungsberechnungen für  $\text{NO}_2$  betonte der umwelttechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, dass derartige Berechnungen im gegenständlichen Verfahren nicht erforderlich seien, da die Tatsache der aktuellen Überschreitung des Grenzwertes für den Jahresmittelwert im Amtsgutachten berücksichtigt worden sei.

Betreffend den ergänzenden (wiederholten) Einwand (Schreiben vom 31.3.2006), es seien die spezifischen Luftschadstoffe des Flugverkehrs ausgeklammert worden, wird insbesondere auf die diesbezüglichen - oben zusammengefasst ersichtlichen - Ausführungen des umwelttechnischen Amtssachverständigen in der öffentlichen mündlichen Verhandlung hingewiesen, wonach dieser Einwand nicht stichhaltig ist. In seiner ergänzenden Stellungnahme vom 9.5.2006 hob der umwelttechnische Amtssachverständige in diesem Zusammenhang hervor, die Tatsache, dass diese Schadstoffemissionen ohne großen Einfluss auf lokale anrainernahe Immissionsbelastungen seien, werde auch in dem mit den - im Wesentlichen gleichlautenden - ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 vorgelegten Privatgutachten „Lärmhygienische Stellungnahme zum Ausbauprojekt Airport Salzburg“, erstellt von Dr. Klaus Rhomberg, Facharzt für Medizinische Biologie, bestätigt (Abschnitt 1.3). Zu dem – mit dem obigen Einwand zusammen hängenden - ergänzenden Einwand (Schreiben vom 31.3.2006), entlang des Spazier- und Radweges an der Glan seien immer häufiger Geruchsbelästigungen durch die Starts wahrzunehmen, stellte der umwelttechnische Amtssachverständige in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 9.5.2006 klar, dass Geruchsimmissionen zwar Hinweise auf Schadstoffimmissionen geben, dass daraus jedoch kein Schluss auf unzulässige Schadstoffbelastungen möglich sei. Diese Gerüche würden primär durch unverbrannte Kraftstoffbestandteile hervorgerufen, wobei aber ein Immissionsgrenzwert (als Jahresmittelwert) nur für Benzol als möglichen Bestandteil gelte. Dieser Grenzwert werde - wie schon in der öffentlichen mündlichen Verhandlung ausgeführt – selbst an den stark verkehrsbelasteten Messstellen im Zentralraum Salzburg (Rudolfsplatz, Hagerkreuzung) klar unterschritten. Weiters verwies der umwelttechnische Amtssachverständige in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 9.5.2006 bezüglich des zumutbaren zeitlichen Ausmaßes geruchlicher Wahrnehmungen

auf die Richtwerte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, wonach bis zu 3 % der Jahresstunden an stark wahrnehmbaren und bis zu 8 % der Jahresstunden an wahrnehmbaren Geruchsmissionen als vertretbar anzusehen seien.

Betreffend den ergänzenden Einwand samt zwei Anträgen (Schreiben vom 31.3.2006), der umwelttechnische Amtssachverständige habe außer Acht gelassen, dass die Stadt Salzburg als „Belastetes Gebiet zum UVP-G 2000“ ausgewiesen sei, weshalb das Amtsgutachten diesbezüglich ergänzt und zur Emissionsreduktion ein verbindliches Verkehrs- und Maßnahmenkonzept samt Reduktionsplan vorgeschrieben werden müsse, wies der umwelttechnische Amtssachverständige in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 9.5.2006 zunächst darauf hin, dass hier ein Irrtum vorliege, da nicht das gesamte Gemeindegebiet von Salzburg, sondern nur die Katastralgemeinde Salzburg, das heißt der Kernbereich der Stadt (Innenstadt, Nonntal, Riedenburg, Lehen, Elisabethvorstadt, Schallmoos), als belastetes Gebiet ausgewiesen worden sei. Die Entfernung zwischen diesem Kernbereich und der Piste des Flughafens Salzburg betrage zumindest 1,6 km. Eine Ergänzung des umwelttechnischen Amtsgutachtens sei daher nicht erforderlich. Was das geforderte Verkehrs- und Maßnahmenkonzept zur Emissionsreduktion anlange, so bestehe dafür ebenfalls keine Notwendigkeit, da - wie sich bereits aus dem umwelttechnischen Amtsgutachten ergebe - im Vergleich zwischen Null- und Projektvariante nur innerhalb des Flughafenareals eine geringe Zunahme der Schadstoffemissionen zu erwarten sei, während es - bezogen auf den gesamten Untersuchungsraum - sogar zu einer geringfügigen Abnahme der Emissionen kommen werde.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich zweifelsfrei, dass sämtliche betreffend die Beurteilung der gegenständlichen Projekte durch den Amtssachverständigen für Luftreinhaltung (Chemie und Umwelttechnik) erhobenen Einwendungen ins Leere gehen. Aus diesem Grund war auch den in der öffentlichen mündlichen Verhandlung diesbezüglich gestellten Beweisanträgen von Frau Susanne Gappmayer, vertreten durch Frau Rechtsanwältin Dr. Nina Letocha, und von Herrn Dipl.Ing. Gerhard Zenz, sowie den in den - im Wesentlichen gleichlautenden - ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 von Frau Dr. Astrid Rössler und anderen Verfahrensparteien gestellten Anträgen, das umwelttechnische Amtsgutachten unter Berücksichtigung der Ausweisung der Stadt Salzburg als belastetes Gebiet nach UVP-G 2000 zu ergänzen und zur Reduktion der zusätzlichen Emissionen aus der Flughafenerweiterung ein verbindliches Verkehrs- und Maßnahmenkonzept samt Reduktionsplan vorzuschreiben, keine Folge zu geben (Verhandlungsschrift vom 21. und 22.2.2006; Spruchpunkte F2h und F2i).

Innerhalb der Einwendungsfrist wurde im Zusammenhang mit dem schalltechnischen Amtsgutachten schriftlich der Einwand erhoben, dass bei Realisierung der gegenständlichen Vorhaben eine vermehrte Lärmbelastung - verbunden mit einer Minderung der Lebensqualität - zu erwarten sei, weshalb entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzuschreiben wären. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung wurden betreffend die schalltechnische Beurteilung der gegenständlichen Projekte ergänzend die Einwendun-

gen erhoben, das schalltechnische Amtsgutachten sei unrichtig, da die Schallimmissionen beim Messpunkt Kendlersiedlung seit acht Jahren gleich hohe Werte von ca. 63 dB Dauerschallpegel LDN aufweisen und somit - anders als im Amtsgutachten ausgeführt - keinesfalls zurück gehen, sondern bei erwartungsgemäß steigendem Verkehrsaufkommen wesentlich ansteigen werden, der Zu- und Abfahrtsverkehr zum und vom Flughafen sei in den Lärmwerten nicht berücksichtigt und es seien bezüglich des Anrainer-Grundstückes „Gappmayer“ keine Aussagen hinsichtlich der Schallimmissionen getroffen worden. In den - im Wesentlichen gleich lautenden – ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 wurde betreffend die schalltechnische Beurteilung der gegenständlichen Projekte ergänzend im Wesentlichen Folgendes eingewendet bzw. behauptet:

- Wesentliche Bedenken und Besorgnisse der Anrainer seien im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung unvollständig und unzureichend behandelt worden. Der gesetzlich vorgesehene ausreichende Schutz der Nachbarn vor unzumutbaren Belästigungen und gesundheitlichen Belastungen durch den Betrieb und die Erweiterung des Salzburger Flughafens sei in wesentlichen Punkte nicht erörtert worden. Die Jahresflugbewegungen vor 1990 hätten keine Berücksichtigung gefunden. Die geplanten Flughafenausbaumaßnahmen seien isoliert und gesplittet vom Gesamtbetrieb des Flughafens behandelt worden. Die Erhebung und die Überprüfung des Istzustandes seien unterlassen worden. Die mögliche Gesundheitsbelastung durch die Istsituation in der Kendlersiedlung, in Maxglan, in Glanhofen und in Taxham sei nicht geklärt worden. Eine quantitative und qualitative Beurteilung der bisher getroffenen Lärmschutzmaßnahmen fehle.
- Die flächenmäßige Verringerung der Fluglärmschutzzonen in der Prognose 2015 gegenüber der Prognose 2000 sei schwer nachvollziehbar.
- Im direkten Einzugsgebiet des Flughafens sei vor wenigen Jahren eine Kleingartenanlage neu gewidmet und errichtet worden. Diese Anlage befände sich entsprechend der Prognose 2000 im Bereich der Fluglärmschutzzonen 60 - 65 dB bzw. 65 - 70 dB. 90 % der Starts würden im Süden und somit in direkter Sichtverbindung und in der Hauptwindrichtung zu den Kleingärten beginnen.
- Entsprechend der Prognose 2015 sei der Lärmschutz der Anrainer in den Tagesrandzeiten nicht mehr gegeben. Nach Ansicht von Frau Dr. Rössler und anderen Verfahrensparteien sei an Wochenenden in den Morgenstunden (nach eigenen Berechnungen) von 19,5 Flugbewegungen zwischen 6 bis 7 Uhr auszugehen, welche die Anrainer überproportional belasten würden.
- Die Entwicklung des Flugverkehrs auf dem Flughafen Salzburg entspreche nicht den von der Salzburger Landesregierung am 20.2.1989 beschlossenen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung. Die Betriebszeitenregulative des geltenden Betriebszeitenbescheides stünden im Widerspruch zum Regierungsbeschluss von 1989 und seien eine Verschlechterung der Fluglärmsituation für die Anrainer.

- Das Wohnobjekt von Frau Dr. Rössler in der Irma-von-Troll-Straße 19 sei mit Baubewilligungsbescheiden des Magistrats Salzburg vom 20.12.1995 und 17.9.1996 genehmigt worden. Zu diesem Zeitpunkt seien die Betriebszeiten des Flughafens „laut Beschluss der Salzburger Landesregierung aus dem Jahr 1989“ gültig gewesen. Das Objekt sei im Mai 1997 im guten Glauben und im Vertrauen auf diesen Regierungsbeschluss mit den darin enthaltenen Betriebszeiten und Flugkapazitäten erworben worden. Die Betriebszeiten des Flughafens seien jedoch im Jahr 1997 geändert worden. Das Wohnobjekt liege innerhalb der Fluglärmzone C (60 - 65 dB) der Prognose 2000. Überhaupt sei die Würdigung der Fluglärmbelastungen für die betroffene Bevölkerung bewusst insofern ausgeklammert worden, als keine Auflistung der Wohnhäuser und Bewohner in den Lärmschutzzonen durchgeführt worden sei.

In der mit den - im Wesentlichen gleich lautenden - ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 vorgelegten „Lärmhygienischen Stellungnahme zum Ausbauprojekt Airport Salzburg“ wurde von deren Verfasser, Dr. Klaus Rhomberg, Facharzt für medizinische Biologie in Innsbruck, betreffend die schalltechnische Beurteilung der gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen Folgendes behauptet bzw. gefordert:

- Die Prognose eines zukünftigen Trends der Verminderung der Lärmschutzzonen scheine - unter Bedachtnahme auf den aufgelisteten Flugzeugmix der Jahre 2004 und 2005 - eine unsichere Datenbasis zu haben.
- Rund ein Drittel der österreichischen Bevölkerung klagt über eine starke Lärmbelästigung durch den Verkehr (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr), was beispielhaft durch die Ergebnisse zweier (ca. 20 Jahre alter) lärmhygienischer Studien zur Lärmwirkung des Straßenverkehrs („Basler-Studie“ aus den Jahren 1985 - 1988; „Lärmdorf-Studie“ aus dem Jahr 1988) untermauert werde.
- Die in Kraft getretene gesetzliche Begrenzung der Lärmbelastung, wie sie in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, angegeben werde, bleibe immer ein Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen an den Lebensraum.
- Die Aussagen in dem im gegenständlichen Verfahren herangezogenen medizinischen Gutachten betreffend den Flughafen Salzburg - Prognose 2000 von Univ.Prof. DDr. Haider/Wien und Univ.Prof. DDr. Jansen/Düsseldorf, wonach gemäß dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Rahmen der angegebenen Zonierung und dem damit verbundenen prognostizierten Flugbetrieb auf dem Flughafen Salzburg keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bewohner in der Nachbarschaft des Flughafens zu erwarten seien, seien in Anbetracht der von ihm aufgezeigten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung sicher nicht mehr zeitgemäß. Die Übernahme dieser Bewertung in die Beurteilung der Prognose 2015 sei daher nicht korrekt und es wären entsprechend der neuen Dienstanweisung betreffend

Lärmschutz an Bundesstraßen vom 3.12.1999 ab 60 dB zusätzliche objektseitige Lärmschutzmaßnahmen bei den Anrainern vorzusehen.

- Unter Bedachtnahme auf seine Ausführungen seien darüber hinaus durch entsprechende Auflagen die Flugbewegungen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und die Flugbewegungen in den Tagesrandstunden einzuschränken.

Zum Einwand (samt zwei Anträgen), bei Realisierung der gegenständlichen Vorhaben sei eine vermehrte Lärmbelastung - verbunden mit einer Minderung der Lebensqualität - zu erwarten, weshalb entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzuschreiben wären, stellte der schalltechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung fest, dass auf Basis der im schalltechnischen Amtsgutachten durchgeführten Flugzeugtypenanalysen (Jahre 2000 und 2004), der Analyse der Fluglärmentwicklung von 1990 bis 2004 sowie der Fluglärmschutzzonen- Prognosen 2000 und 2015 und der vom KFZ-Verkehr im Umfeld des Flughafens Salzburg verursachten Schallimmissionen (Bestand 2004, Prognose 2015) eine Verschlechterung der Immissionssituation und Minderung der Lebensqualität in schalltechnischer Hinsicht nicht ableitbar sei. Dies zeige der Vergleich der lärmphysikalisch und medizinisch beurteilten Prognose 2000 mit den belärmten Flächen der Prognose 2015. Wie im Amtsgutachten ausgeführt, verringere sich das Ausmaß der belärmten Flächen in der Prognose 2015 gegenüber der Prognose 2000 bei den Zonen >60 dB, >65 dB, >70 dB und >75 dB deutlich. Lediglich die Lärmschutzzone >55 dB bleibe flächenmäßig etwa gleich. Betreffend Lärmschutzmaßnahmen wies der schalltechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung insbesondere darauf hin, dass alle Instrumentenan- und -abflugverfahren ausnahmslos als lärmarme Flugverfahren festgelegt seien und dass die Deutsch-Österreichische Fluglärmkommission unter anderem laufend sämtliche lärmarmen An- und Abflugverfahren (auch für Sichtanflüge) optimiere. Darüber hinaus erfolge die laufende Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen und der Fluglärmsituation - zur Objektivierung und Beurteilung der verursachten Lärmimmissionen und der Wirksamkeit von lärmmindernden Maßnahmen - bei fünf Messstationen (Ainring, Freilassing, Liefering, Taxham und Kendlersiedlung). Weiters unterstütze und fördere der Betriebszeitenbescheid 1997 den lärmarmen Flugbetrieb durch ein de facto-Flugverbot von lauten Kapitel 3 - Flugzeugen in den Tagesrandstunden. Dabei werden die kontinuierlich gemessenen Daten der lärmsensibelsten Flugweg- und Fluglärmmessanlage Taxham als Basis herangezogen. Schließlich sei die Fixierung der Fluglärmschutzzonen innerhalb der Salzburger Raumordnung ein bedeutendes Regulativ zum vorsorgenden Schutz der Bevölkerung im unmittelbaren Einflussbereich des Flughafens Salzburg. Bei Berechnung der Fluglärmschutzzonen seien im Übrigen als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Jahresmonate zugrunde gelegt worden. Damit habe man wesentlich strengere Beurteilungskriterien angelegt, als sie durch die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie aus dem Jahr 2002 und durch das österreichische Bundes-Umgebungs-lärmschutzgesetz aus dem Jahre 2005 vorgegeben seien (Beurteilungszeiträume jeweils ein Jahr).

Zum Einwand, das schalltechnische Amtsgutachten sei unrichtig, da beim Messpunkt Kendlersiedlung der Dauerschallpegel seit Jahren nahezu gleich hohe Werte aufweise und - anders als im Amtsgutachten ausgeführt - keinesfalls zurück gehe, erklärte der schalltechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, dass diese Aussage in schalltechnischer Hinsicht nicht nachvollziehbar sei. Im Amtsgutachten seien die gesamte Fluglärmentwicklung an allen fünf Messstationen (Ainring, Freilassing, Lieferring, Taxham und Kendlersiedlung) von 1990 bis 2004 aufgelistet (15-Jahresbilanz) und - bezogen auf alle Messstationen - der Schallpegelvergleich zwischen 1990 und 2004 zahlen- und prozentmäßig dargestellt worden. Im Amtsgutachten sei außerdem auf den Vergleich der belärmten Flächen in den Prognosen 2000 und 2015 hingewiesen worden, welche auch den Bereich der Kendlersiedlung insgesamt umfassen. Weiters hob der schalltechnische Amtssachverständige in diesem Zusammenhang hervor, dass der bei der Messstation Kendlersiedlung gemessene Dauerschallpegel im gegenständlichen Verfahren für die Beurteilung der Schallimmissionen im Bereich der Kendlersiedlung insofern keine Aussagekraft besitze, als die Beurteilung der vom Flugverkehr des Flughafens Salzburg verursachten Schallimmissionen nicht punktuell sondern - wie bei den Prognosen 2000 und 2015 geschehen - insgesamt flächenmäßig durchzuführen sei.

Betreffend den Einwand, der Zu- und Abfahrtsverkehr zum und vom Flughafen sei in den Lärmwerten nicht berücksichtigt worden, ist auf das schalltechnische Amtsgutachten - insbesondere auf den Abschnitt „KFZ-Verkehr - Schallimmissionen“ - hinzuweisen, aus welchem zweifelsfrei ersichtlich ist, dass sich der schalltechnische Amtssachverständige sehr eingehend mit den vom KFZ-Verkehr in den verfahrensrelevanten Bereichen verursachten Schallimmissionen auseinandergesetzt und diese in seine Beurteilung miteinbezogen hat.

Zum Einwand, bezüglich des Anrainer-Grundstückes „Gappmayer“ seien keine Aussagen hinsichtlich der Schallimmissionen getroffen worden, führte der schalltechnische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung aus, dass bei der Ermittlung der vom KFZ-Verkehr verursachten Schallimmissionen für den gesamten Bereich nordwestlich und südwestlich des Flughafens (einschließlich des Grundstückes „Gappmayer“) in Form eines digitalen Modells alle Straßen und Wohnobjekte sowie die Betriebe erfasst und die für das gegenständliche Verfahren notwendigen Schallimmissionsanteile ermittelt worden seien. Darüber hinaus läge das Grundstück „Gappmayer“ innerhalb der von den Lärmprognosen 2000 und 2015 betroffenen Bereiche und sei somit auch im Hinblick auf die vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen erfasst.

Zu den in den - im Wesentlichen gleich lautenden - ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 betreffend die schalltechnische Beurteilung der gegenständlichen Projekte erhobenen, oben zusammengefasst wiedergegebenen ergänzenden Einwendungen samt sieben Anträgen sowie zu den in der mit den selben Schreiben vorgelegten „Lärmhygienischen Stellungnahme zum Ausbauprojekt Airport Salzburg“ von Dr. Rhomberg enthaltenen, die schalltechnische Beurteilung der gegenständlichen Projekte betreffenden, oben zusammengefasst wiedergegebenen Behauptungen und Forderungen stellte der schall-

technische Amtssachverständige in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 10.11.2006 im Wesentlichen Folgendes fest:

Um im gegenständlichen Verfahren eine schalltechnische Bewertung durchführen zu können, sei im Rahmen der Beurteilung eine ausführliche, umfassende und differenzierte schalltechnische Analyse und Begutachtung der vom Flugverkehr und vom Straßenverkehr im Bereich des Flughafens Salzburg verursachten gesamten Schallimmissionsverhältnisse erfolgt. Im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung seien darüber hinaus auch die zum damaligen Zeitpunkt neu ermittelten aktuellen Flugbetriebsanalysen des Jahres 2005 erläutert und wiederum eine Gesamtbetrachtung der Flugverkehrsimmissionen durchgeführt worden.

Es seien die Entwicklung der vom gesamten Flugbetrieb des Salzburger Flughafens verursachten Lärmsituation auf Basis der dauerregistrierenden Fluglärmmessstationen seit 1990 aufgezeigt und erläutert sowie die Istsituation im Vergleich mit den Fluglärm-schutzzonen der Prognose 2000 und anhand der durchgeführten Flugzeugtypenanalysen dargestellt worden. Eine Darstellung und Berücksichtigung des Flugbetriebes über die durchgeführte 15-Jahresbilanz hinaus sei in schalltechnischer Hinsicht unterlassen worden, da in der Zeit vor dem Jahr 1990 auf dem Flughafen Salzburg ein Flugbetrieb mit „nicht zertifizierten“ und Kapitel-2-Flugzeugtypen vorgeherrscht habe. Diese Flugzeugtypen verursachten z.B. beim Start Schallpegel, die 10 bis 100 mal höher waren als die Schallpegel, die von den nun auf dem Flughafen Salzburg zu 100 % verkehrenden leisen Kapitel-3- bzw. Kapitel-4-Flugzeugtypen verursacht werden. Insofern sei eine Einbeziehung der Lärmsituation vor dem Jahre 1990 im gegenständlichen Verfahren - als nicht aussagekräftig - nicht zielführend erschienen. Die Objektivierung der Entwicklung des vom Flughafen Salzburg verursachten Fluglärms sei daher - wie oben ausgeführt - durch die Darstellung der Ergebnisse der fünf dauerregistrierenden Fluglärmmessstationen seit 1990 erfolgt. Diese Messergebnisse würden selbstverständlich auch die schalltechnische Vorbelastung und die Wirksamkeit der bisher getroffenen Schallschutzmaßnahmen reflektieren.

Weiters seien im Amtsgutachten die Rahmenbedingungen und Ergebnisse der Fluglärm-schutzzonen-Prognosen 2000 und 2015, die ebenfalls den gesamten Flugbetrieb des Flughafens Salzburg umfassen, eingehend beschrieben und inhaltlich erläutert worden.

Unter Bedachtnahme auf die obigen Ausführungen seien in schalltechnischer Hinsicht die von Frau Dr. Rössler und anderen Verfahrensparteien erhobenen ergänzenden Einwendungen, wesentliche Bedenken und Besorgnisse der Anrainer seien unzureichend behandelt bzw. erörtert worden, es sei eine isolierte und vom Gesamtbetrieb gesplittete Behandlung erfolgt, die Erhebung und Beurteilung des Istzustandes fehle u.ä., nicht nachvollziehbar.

Was die (bezweifelte) flächenmäßige Verringerung der FluglärmSchutzzonen anlange, sei im Amtsgutachten die im Jahr 1991 von Frau Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lang erarbeitete und seit damals der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebrachte Prognose 2000 erläutert und dargestellt worden. Die Berechnungen seien dabei auf Basis der in Österreich seinerzeit geltenden ÖAL-Richtlinie 24, Blatt 1, (Ausgabe 1986) erfolgt. Ebenso seien die Ergebnisse und sämtliche Rahmenbedingungen bei der Erstellung der Prognose 2015 dargestellt und erläutert worden. Die für die Berechnung der Prognose 2015 zugrunde gelegte ÖAL-Richtlinie 24, Blatt 1, vom Juni 2001 sei im Übrigen wieder unter Federführung von Frau Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lang erarbeitet worden und entspreche in Europa dem neuesten Stand der Technik sowie den Regulativen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz vom 4.7.2005. Im Amtsgutachten sei auch darauf hingewiesen worden, dass von der Deutsch - Österreichischen Fluglärmkommission eine technische Arbeitsgruppe gebildet worden sei, die alle notwendigen schall- und luftfahrttechnischen Modalitäten für die Berechnung der FluglärmSchutzzonen der Prognose 2015 (u.a. Basisjahr 2000, Flugzeugtypenmix, Betriebsrichtungsverteilung, Flugverfahren, Prognoseszenarium usw.) erarbeitet habe. In dieser technischen Arbeitsgruppe seien u.a. österreichische und deutsche Experten tätig gewesen. In der 33. Sitzung der Fluglärmkommission im April 2002 seien die erarbeiteten Ergebnisse zustimmend zur Kenntnis genommen worden. Dass sich beim Vergleich der belärmten Flächen der FluglärmSchutzzonen der Prognosen 2000 und 2015 eine Flächenreduktion gezeigt habe, sei das Ergebnis einer einfachen Subtraktion. Aus schalltechnischer Sicht sei es daher nicht verständlich, warum die flächenmäßige Verringerung der FluglärmSchutzzonen in der Prognose 2015 gegenüber der Prognose 2000 schwer nachvollziehbar sein sollte.

Die in den ergänzenden Einwendungen vom 31.3.2006 angesprochene Kleingartenanlage liege unmittelbar angrenzend an die Kendlerstraße. Entsprechend dem Verkehrsbelastungsplan der Stadt Salzburg verkehren auf dieser Straße täglich ca. 5000 KFZ. Dadurch werde an der Grundstücksgrenze (5 m Abstand zur Mitte des Fahrstreifens, Höhe des Immissionsortes 2 m) vom KFZ-Verkehr ein energieäquivalenter Dauerschallpegel LAeq von 69 dB am Tag und von 58,7 dB in der Nacht verursacht. Wie bereits im schalltechnischen Amtsgutachten und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung dargelegt, seien die Flächen der FluglärmSchutzzonen der Prognose 2015 gegenüber der Prognose 2000 kleiner geworden. Die Kleingartenanlage befinde sich entsprechend der Prognose 2000 im Bereich 63 – 66 dB und entsprechend der Prognose 2015 im Bereich 60 – 63 dB. Da bei den Berechnungen der FluglärmSchutzzonen nach den Regulativen der ÖAL-Richtlinie 24, Blatt 1, etwaige schirmende und reflektierende Wirkungen von baulichen Anlagen nicht berücksichtigt wurden, sei in schalltechnischer Hinsicht davon auszugehen, dass im Bereich der Kleingartenanlage in erster Linie die Schallimmissionen des KFZ-Verkehrs der Kendlerstraße den energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq bestimmen und der vom

Flugverkehr verursachte Wert – im Hinblick auf gewisse Abschirmeffekte – unter 60 dB am Tag liege.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, dass Kleingartenanlagen widmungsgemäß nicht zum ständigen Aufenthalt für Wohnzwecke dienen.

Warum entsprechend der Prognose 2015 der Lärmschutz der Anrainer in den Tagesrandzeiten nicht mehr gegeben sein sollte, sei in schalltechnischer Hinsicht nicht nachvollziehbar. Die eigene Berechnung von Frau Dr. Rössler und anderer Verfahrensparteien von 19,5 Flugbewegungen zwischen 6 und 7 Uhr und der Rückschluss einer dadurch verursachten überproportionalen Belastung der Anrainer entspräche einer rein theoretischen Betrachtungsweise, welche insbesondere die Pistenkapazität, die Vorfeldkapazität, die Gepäcksabfertigungskapazität und den vorhandenen sogenannten „Kopfbahnhofbetrieb“ des Flughafens Salzburg außer Acht lasse. Diese Faktoren seien aber u.a. die Grundlage für die Slotvergabe. Insofern besitze das o.a. Rechenergebnis lediglich einen spekulativen Charakter, wobei in schalltechnischer Hinsicht kein Zusammenhang mit den Regulativen bei der Berechnung der Prognose 2015 bestehe. Eine diesbezügliche Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens sei daher nicht erforderlich.

Was den in den ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 erwähnten Beschluss der Salzburger Landesregierung vom 20.2.1989 (der genannte Regierungsbeschluss ist im Übrigen nicht Gegenstand dieses Verfahrens) anlange, müsse festgehalten werden, dass auf Basis dieses Beschlusses das Ziel einer erheblichen Lärmreduktion zum Schutz der Anrainer des Flughafens Salzburg erreicht worden sei:

- Der Fluglärm sei zwischen 1990 und 2004, trotz Zunahme der Allgemeinen Luftfahrt um 12 % und des kommerziellen Luftverkehrs um 50 %, bei den dauerregistrierenden Messstationen um 5 – 13 dB zurück gegangen. Das entspreche einem Rückgang des Fluglärms um 68 – 95 %.
- Auf dem Flughafen Salzburg verkehren fast nur mehr die weltweit lärmärmsten Flugzeugtypen, die auch bereits dem neuen Kapitel 4-Standard entsprechen, der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO festgelegt worden und im Jahr 2006 weltweit in Kraft getreten sei.
- Mit dem geltenden Betriebszeitenbescheid von 1997 (auch der geltende Betriebszeitenbescheid ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens) stehe ein rechtliches Instrumentarium zur aktiven und kontinuierlichen Förderung und Fortführung eines lärmarmen Flugbetriebes auf dem Flughafen Salzburg zur Verfügung.

Aufgrund dessen sei in schalltechnischer Hinsicht die Behauptung von Frau Dr. Rössler und anderer Verfahrensparteien, die bisherige Entwicklung des Flugbetriebes auf dem Flughafen Salzburg entspreche nicht dem Regierungsbeschluss der Salzburger Landesregierung vom 20.2.1989, nicht nachvollziehbar.

Wenn Frau Dr. Rössler behaupte, die Betriebszeit des Flughafens Salzburg sei im Oktober 1997 (nach Erwerb ihres Wohnhauses in der Irma-von-Troll-Straße 19) erweitert wor-

den, so entspreche das nicht den Tatsachen. Sowohl im Betriebszeitenbescheid vom 21.11.1994 als auch im nachfolgenden Betriebszeitenbescheid vom 20.10.1997 (keiner der beiden Betriebszeitenbescheide ist Gegenstand dieses Verfahrens) sei de facto die Betriebszeit mit „06.00 Uhr bis 23.00 Uhr“ festgelegt. Darüber hinaus liege das genannte Wohnobjekt – entsprechend der Prognose 2015 – im Bereich der 55 dB-Zone und nicht – wie gemäß der Prognose 2000 – in der Fluglärm-schutzzone 60 – 65 dB. Angesichts der gegenüber dem vorherrschenden Flugbetrieb (Starts weit überwiegend nach Norden, Landungen weit überwiegend nach Süden) erheblich abgeschirmten Lage des Hauses Irma-von-Troll-Straße 19 sei in schalltechnischer Hinsicht davon auszugehen, dass die Schallimmissionen, welchen dieses Wohnobjekt ausgesetzt sei, so gar noch unterhalb der 55 dB-Grenze liegen. Unter Berücksichtigung

- der gültigen medizinischen Beurteilung der Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung insgesamt (Prognose 2000), welche eine gesundheitliche Beeinträchtigung verneine,
- der Unterschreitung der Lärmflächen der Prognose 2000 durch die Prognose 2015 und
- der real gemessenen Lärmwerte bei den Messstationen, die eine erhebliche Unterschreitung der Prognosewerte aufgezeigt hätten,

seien daher in schalltechnischer Hinsicht in diesem Bereich und im Bereich südlich der Kendlersiedlung zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

Inwiefern die Würdigung der Fluglärmbelastung für die betroffene Bevölkerung im Rahmen der schalltechnischen Beurteilung dadurch ausgeklammert worden sein soll, dass eine Auflistung der Wohnhäuser und Bewohner der Lärmschutz-zonen unterblieben sei, sei aus schalltechnischer Sicht nicht nachvollziehbar. Es sei vielmehr vom schalltechnischen Amtssachverständigen unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der Prognosen 2000 und 2015 sowie auf die gemessene Entwicklung des Fluglärms seit 1990 eine ausführliche Würdigung der Fluglärmsituation durchgeführt worden.

Weiters unterliege auch Herr Dr. Rhomberg in schalltechnischer Hinsicht einem Irrtum, wenn er lediglich unter Hinweis auf den Flugzeugtypenmix der Jahre 2004 und 2005 behaupte, dass die Prognose eines zukünftigen Trends der Verminderung der Lärmschutz-zonen eine unsichere Datenbasis zu haben scheine. Der Flugzeugtypenmix der Jahre 2004 und 2005 habe mit der Prognose 2015 nur insofern einen Zusammenhang, als aufgezeigt werden sollte, dass sich der lärmarme Flugzeugtypenmix des Jahres 2000, der als Grundlage für das Prognosejahr 2015 herangezogen worden sei, nicht nur bestätigt, sondern sogar noch verbessert habe. Herr Dr. Rhomberg bezeichne bei seiner Aufzählung der im schalltechnischen Amtsgutachten und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung dargestellten unterschiedlichen vier Lärmgruppen innerhalb der Kapitel 3-Flugzeugtypen diese Gruppen irrtümlich als „Kapitel 1,2,3,4 Maschinen“, zitiere in der Folge die Feststellung des schalltechnischen Amtssachverständigen in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, dass beim derzeitigen Flugzeugtypenmix das Lärm-minderungspotential annähernd ausgeschöpft sei, und ziehe daraus den oben wiedergegebenen falschen Schluss.

Diese Ansicht sei in schalltechnischer Hinsicht weder technisch, noch logisch nachvollziehbar. Es sei aus schalltechnischer Sicht diesbezüglich viel mehr zusammenfassend Folgendes festzustellen:

- Der für die Prognose 2015 zugrunde gelegte lärmarme Flugzeugtypenmix des Jahres 2000 habe sich bisher zur Gänze nicht nur bestätigt, sondern – in Richtung Kapitel 4-Flugzeugtypen (entsprechend ICAO-Annex 16) – sogar noch verbessert.
- Die angenommene Zunahme des Flugbetriebes im kommerziellen Luftverkehr gegenüber dem Jahr 2000 um 50 % habe sich beim Entwicklungstrend bis zum Jahr 2006 nicht bestätigt. Die Entwicklung des Flugbetriebes bis 2006 weise vielmehr ein geringeres Wachstum auf.

Zu der Feststellung von Herrn Dr. Rhomberg, dass in Österreich rund ein Drittel der Bevölkerung über eine starke Lärmbelästigung durch den Verkehr (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) klagt und zu den in diesem Zusammenhang von ihm zitierten beiden ca. 20 Jahre alten Studien zur Lärmwirkung des Straßenverkehrs sei in schalltechnischer Hinsicht festzuhalten, dass der Belästigungsgrad des Verkehrslärms in Österreich natürlich bekannt sei, jedoch dabei der Flugverkehr im Gegensatz zum Straßenverkehr eine untergeordnete Bedeutung besitze. Entsprechend dem Stand der Lärmwirkungsforschung bestehe ein erheblicher Unterschied zwischen der Dosis-Wirkungsbeziehung von Schallimmissionen des Straßenverkehrs und des Flugverkehrs. Auf Grund der verschiedenen Wirkungsmechanismen bei der Bewertung und Beurteilung von Schallimmissionen im Bereich des Straßenverkehrs wie auch des Schienen- und Flugverkehrs seien verschiedene Bewertungs- und Beurteilungsvorschriften mit unterschiedlichen Beurteilungszeiträumen, Richtwerten und Immissionsgrenzwerten für verschiedene Nutzungsgebiete sowie unterschiedlichen Zuschlägen heranzuziehen. Diese Modalitäten unterscheiden sich wiederum von denen zur Bewertung von Gewerbe- und Industrielärm (Betriebsanlagen) sowie von Freizeit- und Nachbarschaftslärm und von denen zur Bewertung im Bereich der Raumordnung. Diese notwendigen Grundlagen bei der Bewertung der Fluglärmsituation beim Flughafen Salzburg würden bei Herrn Dr. Rhomberg völlig unberücksichtigt bleiben.

Betreffend die Ausführungen von Herrn Dr. Rhomberg über die „gesetzliche Begrenzung der Lärmbelastung in Österreich“ sei festzuhalten, dass es in Österreich kein alle Verkehrsträger gleichermaßen umfassendes „Lärmschutzgesetz“ gebe, welches die zulässigen bzw. zumutbaren Geräuschimmissionen im Hinblick auf die Belästigung bzw. die gesundheitliche Gefährdung durch Schallimmissionen regle. Man habe lediglich spezifische wirkungsbezogene Schwellen-, Richt- und Immissionsgrenzwerte entwickelt. Die zulässigen Lärmbelastungen im Straßenverkehr und für neue Schienenstrecken würden durch nationale gesetzlich festgelegte Immissionsgrenzwerte geregelt. Für den Flugverkehr würden internationale Übereinkommen gelten. Die zulässige Geräuschemission von Flugzeugen sei dabei im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (Annex 16 zum AIZ) geregelt. In Österreich lege die Zivilluftfahrzeug –Lärmzulässigkeitsverordnung die höchstzulässige Geräuschemission von Flugzeugen fest. Bezüglich der in diesen Regularien und Übereinkommen festgelegten Lärmschutzbestimmungen sei bereits im

schalltechnischen Amtsgutachten sowie in der öffentlichen mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen worden, dass der gesamte Flugbetrieb beim Flughafen Salzburg diesen Bestimmungen Rechnung trage. Der Flugzeugtypenmix entspreche den seit 2006 weltweit geltenden strengsten Lärmgrenzwerten des ICAO-Annex 16, Kapitel 4, zu mehr als 90 %. Durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz von 2005 und die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung von 2006 seien nun Regulative für die zukünftige Erarbeitung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen beim Überschreiten bestimmter Schwellenwerte, die je nach Lärmverursacher (z.B. Verkehrsträger) entsprechend den spezifischen Dosis-Wirkungsbeziehungen unterschiedlich seien, erstellt worden. Diese Maßnahmen seien für alle Bundesländerflughäfen ab dem Jahr 2012 rechtswirksam. Gemeinsame Lärmgrenzwerte für die Bereiche Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Industrie, Gewerbe usw. seien jedoch auch in diesen neuen Regulativen nicht festgelegt worden.

Bei seiner Bewertung der Fluglärmbelastung des Flughafens Salzburg stelle Herr Dr. Rhomberg die beiden oa. ca. 20 Jahre alten Lärmstudien über die Wirkung des Straßenverkehrs als Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung dar und vertrete die Meinung, dass auf Grund dessen die medizinische Beurteilung betreffend die Fluglärmzonen - Prognose 2000 von Univ.Prof. DDr. Haider und Univ.Prof. DDr. Hansen sicher nicht mehr zeitgemäß sei. Infolgedessen sei die Übernahme der Ergebnisse dieser medizinischen Bewertung in die Beurteilung der Prognose 2015 nicht korrekt. In der Folge würdige Herr Dr. Rhomberg die Dienstanweisung für Bundesstraßen vom 3.12.1999 und fordere auf Grund dessen Lärmschutzmaßnahmen ab 60 dB sowie Restriktionen im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt und bei den Flugbewegungen in den Tagesrandstunden. Abgesehen davon, dass auf dem Flughafen Salzburg ein Nachtflugverbot bestehe und Herr Dr. Rhomberg bei seinen Ausführungen fälschlicherweise den energieäquivalenten Dauerschallpegel LAeq des Straßenverkehrs am Tag mit dem Beurteilungspegel bzw. Lärmindex  $L_{DEN}$  der Fluglärmzonen beim Flughafen Salzburg gleichsetze, sei in schalltechnischer Hinsicht festzustellen, dass die Bewertung von Herrn Dr. Rhomberg nicht einmal im Ansatz den in Österreich geltenden Beurteilungsregulativen für den Bereich des Flugverkehrslärms entspreche und auch die spezifische Fluglärmsituation beim Flughafen Salzburg (mit einem Flugverkehr, der zu mehr als 90 % bereits den weltweit strengsten Lärmvorschriften des ICAO-Annex 16, Kapitel 4, entspreche) nicht berücksichtige. Bezüglich der Allgemeinen Luftfahrt sei grundsätzlich festzustellen, dass zum Schutz der Bevölkerung bereits erhebliche Restriktionen wirksam seien und auch besondere Lärminderungsverfahren für Platzrundenflüge bestünden. So würden auch die Lärmflächen der Prognose 2015 zeigen, dass die verursachten Schallimmissionen bei den Bewohnern unterhalb der festgelegten Flugrouten der Platzrunden außerhalb der ermittelten Fluglärmschutzzonen größer 55 dB liegen. Der Anteil der Allgemeinen Luftfahrt betrage im Übrigen im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens bei den Fluglärmschutzzonen größer 55 dB nur ca. 28 %. Insofern sei ersichtlich, dass in erster Linie die Schallimmissionen der kommerziellen Luftfahrt für die Fluglärmschutzzonen bestimmend seien. Bezüglich der Tagesrandstunden bestünden bereits

durch den Betriebszeitenbescheid 1997 und das damit u.a. auch verbundene Flugverbot für laute Kapitel 3-Flugzeuge rechtlich gedeckte massive Restriktionsmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung. Die Erfahrungen der letzten Jahre hätten in schalltechnischer Hinsicht gezeigt, dass diese Maßnahmen sich als Lärminderungsregulativ sehr gut bewährt hätten und mit der Betriebspflicht des Flughafens Salzburg vereinbar seien. Im Gegensatz dazu sei eine sogenannte „Deckelung“ der Flugbewegungsanzahl in den Tagesrandstunden als Schallschutzmaßnahme unzureichend und nicht zielführend. Dass der Fluglärm in Salzburg eine höhere Belästigungswirkung aufweise als der Straßenverkehrslärm, weil hier keine lärmabgewandten Räume oder Freiflächen vorhanden seien, sei eine reine Mutmaßung von Herrn Dr. Rhomberg, die in schalltechnischer Hinsicht auf Basis der vorhandenen Mess- und Flugbewegungsdaten seit 1990 nicht bestätigt werden könne.

Ohne auf die im schalltechnischen Amtsgutachten und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung aufgezeigten, zum Schutz der Bevölkerung seit mehr als 15 Jahren wirksamen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen und auf die nachweisliche erhebliche Fluglärmreduktion seit 1990 einzugehen, behauptete Herr Dr. Rhomberg in seiner lärmhygienischen Stellungnahme auch, es widerspreche der täglichen Erfahrung der persönlichen Betroffenheit einer großen Anzahl von Anrainern, dass der bestehende und erst recht der um 50 % gesteigerte Flugbetrieb zu keiner Gefährdung oder Schädigung der Gesundheit führen würde. In schalltechnischer Hinsicht sei dazu festzustellen, dass in der gesamten Stellungnahme von Herrn Dr. Rhomberg kein nachvollziehbarer Beleg für diese Behauptung gefunden werden konnte, zumal sich zwischen der Null-Variante (Infrastrukturbestand) und der Prognose-Variante (Infrastrukturmaßnahme) keine schalltechnisch relevante Veränderung ergebe.

Zusammenfassend könne aus schalltechnischer Sicht festgestellt werden, dass auch unter Berücksichtigung der ergänzenden Einwendungen von Frau Dr. Rössler und anderer Verfahrensparteien sowie der Stellungnahme von Herrn Dr. Rhomberg das schalltechnische Amtsgutachten, einschließlich der dieser Beurteilung zugrunde gelegten Basisdaten, Berechnungsmodalitäten und Analysen, vollinhaltlich aufrecht erhalten werde. Weitere Erhebungen sowie eine Ergänzung des schalltechnischen Amtsgutachtens seien nicht erforderlich. In schalltechnischer Hinsicht entspreche die Stellungnahme von Herrn Dr. Rhomberg und die darin durchgeführte Bewertung des Flugbetriebes in Salzburg sowie der gegenständlichen geplanten Maßnahmen nicht den in Österreich geltenden Beurteilungskriterien für den Bereich des Flugverkehrs. Auf Grund dessen sei die Beurteilung der Fluglärmsituation in Salzburg anhand der Prognose 2000 durch Univ.-Prof. DDr. Haider/Wien und Univ.-Prof. DDr. Jansen/Düsseldorf in schalltechnischer Hinsicht nicht in Frage gestellt und weiterhin die Basis der schalltechnischen Beurteilung.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich zweifelsfrei, dass sämtliche betreffend die Beurteilung der gegenständlichen Projekte durch den schalltechnischen Amtssachverständigen erhobenen Einwendungen ins Leere gehen. Aus diesem Grund war auch den beiden von

Frau Dr. Astrid Rössler sowie von Herrn Dipl.-Ing. Reinhard und Frau Paula Hauslauer innerhalb der Einwendungsfrist gestellten Anträgen, dem von Frau Dr. Astrid Rössler in der öffentlichen mündlichen Verhandlung betreffend das seinerzeitige Gutachten „Dr. König“ gestellten Beweisantrag und den in den – im Wesentlichen gleichlautenden – ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 von Frau Dr. Astrid Rössler und anderen Verfassern gestellten Anträgen - soweit diese mit der schalltechnischen Beurteilung im Zusammenhang stehen - keine Folge zu geben (Verhandlungsschrift vom 21. und 22.2.2006; Spruchpunkte F1, F2b bis F2g und F3).

Innerhalb der Einwendungsfrist wurden im Zusammenhang mit dem umweltmedizinischen Amtsgutachten schriftlich die Einwendungen erhoben, die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben würde zu einer vermehrten Lärm- und Schadstoffbelastung und – damit verbunden – zu einer Änderung der Lebensqualität sowie zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen und die bestehende Lärmsituation für die Anrainer innerhalb der stark belasteten Lärmzonen sei umweltmedizinisch nicht ausreichend gewürdigt worden. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung wurden betreffend die umweltmedizinische Beurteilung der gegenständlichen Projekte ergänzend die Einwendungen erhoben, das umweltmedizinische Amtsgutachten vernachlässige komplett die Gesundheitsgefährdung der Anrainer des Flughafens durch Lärm- und Abgasimmissionen (Herz- und Kreislauferkrankungen, Atemwegsbeschwerden, Krebserkrankungen), außerdem seien darin keine Aussagen hinsichtlich der Einwirkungen durch Luftschadstoffe (insbesondere durch Kohlenwasserstoffe inklusive Benzol), durch Licht, durch Erschütterungen und durch Lärm auf das Anrainer-Grundstück „Gappmayer“ enthalten, betreffend das Anrainer-Grundstück „Gruber“ werde mit einer höheren gesundheitlichen Belastung gerechnet und die umweltmedizinische Amtssachverständige möge darlegen, wie sich die derzeit feststellbaren Schallpegel und Luftschadstoffbelastungen auf die Anrainer auswirken und welche Lärminderungsmaßnahmen Herr Dr. König seinerzeit im Zusammenhang mit der auch im umweltmedizinischen Amtsgutachten angeführten Fluglärmschutzzonenprognose 2000 konkret vorge schlagen habe und welche davon bisher umgesetzt worden seien. In den – im Wesentlichen gleich lautenden – ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 wurde betreffend die umweltmedizinische Beurteilung der gegenständlichen Projekte im Wesentlichen (zum Teil wiederholt) eingewendet, die Frage der möglichen Gesundheitsbelastung für die Anrainer durch die Istsituation sei offen geblieben, die Würdigung der Fluglärmbelastung für die betroffene Bevölkerung sei ausgeklammert und der gesundheitliche Aspekt des Fluglärms sei nicht behandelt worden, außerdem sei die umweltmedizinische Amtssachverständige auf konkrete Fragen nach Zusammenhängen von körperlichen Symptomen auf Grund überhöhter Lärmbelastung in allgemeine Erklärungen ausgewichen und habe den Lärm als von untergeordneter Rolle bei Herz- und Kreislauferkrankungen bezeichnet und die umweltmedizinische Amtssachverständige möge darlegen, wie die Lage der (weiter oben bereits erwähnten) vor wenigen Jahren im direkten Einzugsgebiet des Flughafens neu gewidmeten und errichteten Kleingartenanlage aus umweltmedizinischer Sicht zu beurteilen sei. In der mit den – im Wesentlichen gleich lautenden – ergänzenden Schreiben vom

31.3.2006 vorgelegten „Lärmhygienischen Stellungnahme zum Ausbauprojekt Airport Salzburg“ wurde von deren Verfasser, Dr. Klaus Rohmberg, Facharzt für medizinische Biologie in Innsbruck, betreffend die umweltmedizinische Beurteilung der gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen Folgendes behauptet bzw. gefordert:

- In Anbetracht der vom Verfasser der lärmhygienischen Stellungnahme angeführten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung (zwei ca. 20 Jahre alte Lärmstudien über die Wirkung des Straßenverkehrs) seien die Aussagen in dem im gegenständlichen Verfahren herangezogenen medizinischen Gutachten betreffend den Flughafen Salzburg – Prognose 2000 von Univ.Prof. DDr. Haider/Wien und Univ.Prof. DDr. Jansen/Düsseldorf, wonach gemäß dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse im Rahmen der angegebenen Zonierung und dem damit verbundenen prognostizierten Flugbetrieb auf dem Flughafen Salzburg keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bewohner in der Nachbarschaft des Flughafens zu erwarten seien, sicher nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr müsse davon ausgegangen werden, dass die Anrainer neben massiven Einschränkungen der Lebensqualität auch durch Schlafstörungen und Erschöpfungssyndrome bis hin zur Notwendigkeit der vermehrten Medikamenteneinnahme betroffen seien. In diesem Punkt seien die Einsprüche der Anrainer weder fachlich nachvollziehbar noch vollständig beantwortet worden.
- Beim gegenwärtigen und erst recht beim künftigen Ausbauzustand des Flughafens Salzburg seien Gesundheitsschäden durch Lärm anzunehmen. Es werde daher dringend empfohlen, die Einsprüche und Bedenken der Anrainer bezüglich Lärmbelastung sachgerecht zu würdigen, da hier ein konkreter und dringender Ergänzungsbedarf zu bestehen scheine.

Betreffend den Einwand, die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben würde zu einer vermehrten Lärm- und Schadstoffbelastung (verbunden mit einer Änderung der Lebensqualität und mit Gesundheitsbeeinträchtigungen) führen, verwies die umweltmedizinische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung insbesondere auf ihr Amtsgutachten, worin sie dargelegt habe, dass und warum auf Grund der Projektvariante 2015 betreffend den Flughafen Salzburg für die Anrainer mit keinerlei Verschlechterung der Lärmverhältnisse durch den Flugverkehr und den Kfz-Verkehr zu rechnen sei. Bezüglich der Luftschadstoffe hob die umweltmedizinische Amtssachverständige nochmals hervor, dass die Luftfahrt bei den Schadstoffemissionen gegenüber dem Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle spiele. Das Gebiet um den Flughafen Salzburg sei betreffend Luftschadstoffe durch den Kfz-Verkehr stark belastet. An diesem Verhältnis werde sich auch bei Realisierung der gegenständlichen Projekte nichts ändern.

Bezüglich der Behauptung, die bestehende Lärmsituation für die Anrainer innerhalb der stark belasteten Lärmzonen sei umweltmedizinisch nicht ausreichend gewürdigt worden, stellte die umweltmedizinische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung fest, dass zum Schutz der Anrainer seit langem Fluglärmschutzzonen ausge-

wiesen seien. Damit verbunden seien beispielsweise Maßnahmen auf dem Raumordnungssektor. Für diese Lärmschutzzonen seien unter anderem Nutzungskriterien (Wohnnutzung und andere zulässige Nutzungen) umweltmedizinisch beurteilt und festgelegt worden. Hierbei habe man auch die besonders sensiblen Bereiche (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, Seniorenheime usw.) berücksichtigt. Im Hinblick auf diese bestehenden Lärmschutzzonen – in Verbindung mit den geltenden Raumordnungs- und Nutzungskriterien – seien für die dort wohnenden Anrainer nach dem Stand des gegenwärtigen Wissens keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Betreffend den Einwand, das umweltmedizinische Amtsgutachten vernachlässige komplett die Gesundheitsgefährdung der Flughafenrainer durch Lärm- und Abgasemissionen, verwies die umweltmedizinische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung zunächst auf jene Abschnitte ihres Amtsgutachtens, in welchen sie die Auswirkungen des Lärms und der Schadstoffimmissionen im Flughafenumfeld ausführlich behandelt und einer medizinischen Beurteilung unterzogen hat. Sodann stellte die Amtssachverständige generell fest, dass Herz- und Kreislauferkrankungen durch verschiedene Ursachen hervorgerufen werden können, wozu beispielsweise auch der Lebensstil, die Ernährung, sportliche Aktivitäten, das Rauchen, genetische Faktoren und Belastungen im Bereich des Arbeitsplatzes gehören. Lärm spiele diesbezüglich – gegenüber den beispielhaft angeführten Faktoren – eine untergeordnete Rolle. Die Ursachen für Herz- und Kreislauferkrankungen seien sehr oft multifaktoriell und diese Erkrankungen könnten daher in der Regel nicht auf eine einzige Ursache bezogen werden. Gleiches gelte für Atembeschwerden. Diese können zum Beispiel auch durch allergische Krankheiten, Asthma oder ein Lungenemphysem hervorgerufen werden. Bei Krebserkrankungen seien die Ursachen genau so multifaktoriell, sodass diese ebenfalls meist nicht auf eine einzige Ursache zurück geführt werden können.

Zum Einwand (samt zwei Beweisanträgen), im umweltmedizinischen Amtsgutachten seien keine Aussagen hinsichtlich der Einwirkungen von Luftschadstoffen (insbesondere Kohlenwasserstoffe inklusive Benzol), sowie von Licht, Erschütterungen und Lärm auf das Anrainer-Grundstück „Gappmayer“ enthalten, verwies die umweltmedizinische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung zunächst auf die in ihrem Amtsgutachten enthaltene Gesamtbeurteilung der Luftschadstoffeinwirkungen und auf die diesbezüglichen Ausführungen des umwelttechnischen Amtssachverständigen in dessen Amtsgutachten und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung. Bezüglich allfälliger Einwirkungen durch Licht und Erschütterungen auf das genannte Grundstück erinnerte die umweltmedizinische Amtssachverständige an die Erläuterungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen in der öffentlichen mündlichen Verhandlung, wonach luftfahrtbehördliche Verfahren zweistufige Verfahren seien (Widmungsverfahren gemäß § 68 LFG und Bauverfahren gemäß § 78 LFG). Das gegenständliche Verfahren sei das Widmungsverfahren. Vor der Realisierung konkreter Errichtungsmaßnahmen müsse immer auch noch ein luftfahrtbehördliches Bauverfahren gemäß § 78 LFG durchgeführt werden, in

dem Sachverständige einschlägiger Fachrichtungen unter anderem die durch solche konkreten Errichtungsmaßnahmen allenfalls zu erwartenden Einwirkungen durch Licht und Erschütterungen zu beurteilen haben. Derzeit liege kein Projekt betreffend konkrete Errichtungsmaßnahmen vor. Betreffend allfällige Lärmeinwirkungen auf das genannte Grundstück bezog sich die umweltmedizinische Amtssachverständige auf die Beurteilung des lärmtechnischen Amtssachverständigen, wonach die Prognose 2015 im Süden und Westen (in jenem Bereich also, in dem das Anrainer-Grundstück „Gappmayer“ liegt) bodennahe Lärmpegel von 45 - 50 dB erwarten lasse. Die Realisierung der geplanten Maßnahmen bringe eine rechnerische Verringerung des Lärmpegels um 1 dB beim Kfz-Verkehr. Bezüglich der Wohnqualität – auch im angesprochenen Bereich – könne festgestellt werden, dass keine nachteiligen bzw. gesundheitsgefährdenden Einwirkungen durch Lärm gegeben seien. Eine Ergänzung des umweltmedizinischen Amtsgutachtens sei jedenfalls nicht erforderlich.

Betreffend den Einwand, hinsichtlich des Anrainer-Grundstückes „Gruber“ werde mit einer höheren gesundheitlichen Belastung gerechnet, erklärte die umweltmedizinische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung neuerlich, aus dem Vergleich der Lärmschutzzonen 2000 und der Prognose 2015 sei ersichtlich, dass generell keine Verschlechterung bezüglich Lärm eintreten werde. Weiters gelte die allgemeine Aussage, dass auch betreffend die Luftqualität de facto keine Verschlechterung zu befürchten sei, für das Anrainer-Grundstück „Gruber“ in gleichem Maße.

Zum Begehren (samt einem Beweisantrag), die umweltmedizinische Amtssachverständige möge darlegen, wie sich die derzeit feststellbaren Schallpegel und Luftschadstoffbelastungen auf die Anrainer auswirken und welche Lärminderungsmaßnahmen Herr Dr. König seinerzeit im Zusammenhang mit der auch im umweltmedizinischen Amtsgutachten angeführten Fluglärmschutzzonenprognose 2000 konkret vorgeschlagen habe und welche davon bisher umgesetzt worden seien, wies die umweltmedizinische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung insbesondere darauf hin, dass der Istzustand betreffend Fluglärm bei den vom lärmtechnischen Amtssachverständigen angeführten Fluglärmmessstellen laufend erhoben werde. Dadurch könne auf allfällige signifikante Veränderungen jederzeit reagiert werden. Ähnliches gelte für den hier relevanten Kfz-Verkehrslärm. Die durch den Flugverkehr verursachten Luftschadstoffe seien – wie vom umwelttechnischen Amtssachverständigen ausführlich dargelegt – für allgemeine Belastungen im Ballungsraum Salzburg zwar mitverantwortlich, jedoch lokal von untergeordneter Bedeutung. Die durch den Kfz-Verkehr verursachten Luftschadstoffe würden über Dauermessstellen im Ballungsraum Salzburg laufend erhoben. Diese Daten seien die Grundlage für die Erstellung von Statuserhebungen und Maßnahmenplänen. Die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Salzburg durch den Flug- und den Kfz-Verkehr verursachten Schadstoffemissionen würden in Bezug auf die Gesamtemissionen im Ballungsraum Salzburg keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher seien diesbezüglich auch keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen gegeben. Im

Übrigen sei der Istzustand im gegenständlichen Verfahren nicht als Fragestellung zu beurteilen gewesen, sondern der Vergleich zwischen Null-Variante und Projektvariante, bezogen auf das Jahr 2015. Diesbezüglich komme es aber zu keinen Änderungen der örtlichen Verhältnisse. Insbesondere seien daher – wie oben ausgeführt – auf Grund der berechneten Lärmschutzzonen und der damit verbundenen Maßnahmen betreffend die Raumordnung bzw. die Art der Nutzung – nach dem Stand des gegenwärtigen Wissens – auch keinerlei gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm zu erwarten. Betreffend die seinerzeit von Herrn Dr. König vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen und deren Umsetzung stellte die umweltmedizinische Amtssachverständige in der öffentlichen mündlichen Verhandlung richtigerweise klar, dass dieser Themenkreis nicht Gegenstand des Verfahrens sei und für das Verfahren auch keinerlei Relevanz habe.

Zu den in den – im Wesentlichen gleich lautenden – ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 betreffend die umweltmedizinische Beurteilung der gegenständlichen Projekte erhobenen, oben zusammengefasst wiedergegebenen ergänzenden Einwendungen samt drei Anträgen sowie zu den in der mit den selben Schreiben vorgelegten „Lärmhygienischen Stellungnahme zum Ausbauvorhaben Airport Salzburg“ von Dr. Rhomberg enthaltenen, die umweltmedizinische Beurteilung der gegenständlichen Projekte betreffenden, oben zusammengefasst wiedergegebenen Behauptungen und Forderungen stellte die umweltmedizinische Amtssachverständige in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 13.12.2006 im Wesentlichen Folgendes fest:

Einleitend sei hervorzuheben, dass Dr. Rhomberg in seiner „Lärmhygienischen Stellungnahme“ unmissverständlich klar gestellt habe, dass die umweltmedizinische Bewertung der Amtssachverständigen, bezogen auf die Fragestellung im gegenständlichen Verfahren, nachvollziehbar und zulässig sei. Aus Behördensicht ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass mit dieser Feststellung de facto bestätigt wird, dass die Amtssachverständige – auf Basis der vier technischen Amtsgutachten – im Sinne der Fragestellung im gegenständlichen Verfahren eine ordnungs- und fachgemäße umweltmedizinische Begutachtung durchgeführt hat. Die Fragestellung aber entspricht voll und ganz dem Gegenstand des Verfahrens und umfasst alle verfahrensrelevanten Aspekte.

Weiters sei die umweltmedizinische Amtssachverständige in ihrem Amtsgutachten auf die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf Menschen genauestens eingegangen. In diesem Zusammenhang sei – was die Rolle des Lärms als Risikofaktor für Herz- und Kreislauferkrankungen anlange – festzuhalten, dass nach einer Übersicht von Omura (und anderen) aus dem Jahr 1996 mittlerweile rund 177 Risikofaktoren identifiziert worden seien, denen eine mitverursachende Rolle bei der Genese von kardiovaskulären Erkrankungen zugeschrieben werde. Die häufigsten Ursachen seien Ernährungsgewohnheiten, Bewegungsmangel, genetische und/oder familiäre Belastung, Diabetes mellitus, Rauchen und Übergewicht. Der Lärm könne, wie auch alle anderen Belastungen, im unspezifischen Stressgeschehen einer multifaktoriellen Genese von Herz-

Kreislauf-Erkrankungen eine Rolle spielen. Wesentliche wissenschaftliche Übersichtsarbeiten kämen jedoch zu der Aussage, dass eine direkte Kausalbeziehung zwischen Umweltlärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen wissenschaftlich nicht hinreichend bewiesen sei (Prof. Dr. Guski, Prof. Dr. Ising, Prof. Dr. Költzsch, Prof. Dr. Scheuch, Prof. Dr. Schick, Prof. Dr. Schönplflug, Prof. Dr. Spreng u.a.). Im Übrigen seien – wie bereits im umweltmedizinischen Amtsgutachten ausgeführt – zum Schutz der betroffenen Bevölkerung Fluglärmschutzzonen festgelegt worden, wobei man genau definiert habe, welche Nutzungen aus medizinischer Sicht in den einzelnen Fluglärmschutzzonen vertretbar seien. Auf konkrete Anfragen betreffend körperliche Symptome auf Grund überhöhter Lärmbelastungen habe die umweltmedizinische Amtssachverständige darüber hinaus im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung ausführlich geantwortet.

Betreffend die auch hinsichtlich der umweltmedizinischen Beurteilung erwähnte Kleingartenanlage müsse klargestellt werden, dass Kleingartenanlagen widmungsgemäß nicht zum ständigen Aufenthalt für Wohn- oder Berufszwecke dienen.

Wenn Dr. Rhomberg in seiner „Lärmhygienischen Stellungnahme“ festhalte, dass in Österreich etwa ein Drittel der Bevölkerung über eine starke bzw. sehr starke Lärmbelästigung – hervorgerufen durch den rapid steigenden Verkehr auf der Straße, in der Luft und auf der Schiene – klage und in diesem Zusammenhang zwei Studien aus den Jahren 1985 bis 1988 betreffend Straßenverkehrslärm zitiere, so müsse darauf hingewiesen werden, dass im Jahr 2004 in Deutschland vom interdisziplinären Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt eine Studie herausgegeben worden sei, in der von acht namhaften deutschen Experten – allesamt Universitätsprofessoren – insgesamt 40 Studien betreffend Verkehrs- bzw. Fluglärm und einige weiter führende Fachbücher bewertet und eine Empfehlung bezüglich Fluglärm abgegeben worden seien. Hierbei seien nicht nur Herz-Kreislauf-Erkrankungen untersucht worden, sondern auch psychiatrische Erkrankungen, Medikamentenverbrauch, Schwangerschaftsanomalien, allergische Erkrankungen und Erkrankungen des Immunsystems. Die acht Experten seien unter anderem zu dem Schluss gekommen, eine Gefährdung resultiere nicht aus einer isolierten Betrachtung einer Reaktion des Organismus oder aus einer isolierten Betrachtung einer Belastungsform, wie z.B. des Lärms, sondern es müssten zusätzlich weitere Komponenten als Risikofaktoren oder Konstellationen hinzukommen. Die statistischen Zusammenhänge zwischen Lärm, hormonellen Stressreaktionen und Krankheiten seien lediglich schwach ausgeprägt. Der Nachweis eines Zusammenhanges zwischen Fluglärmbelastung und Hormonveränderungen sei daher als „begrenzt“ zu bezeichnen. Für die genannten weiteren Erkrankungen sei – zum Teil wegen der geringen Zahl der Untersuchungen – dieser Nachweis zur Zeit „unzulänglich bis begrenzt“. Sofern die Fluglärmbelastung so limitiert werde, dass diese keine langfristigen wiederholten Schlafstörungen oder langfristige starke Belästigungen bewirke, werde damit auch dem Entstehen von Krankheiten weitgehend vorgebeugt. Nicht zuletzt unter Bedachtnahme auf diese Expertenstellungnahme seien für die unterschiedlichen Lärmverursacher auch unterschiedliche Schwellenwerte für die Aktionsplanung vor-

gesehen worden. Keinesfalls dürften Straßenverkehrslärm und Flugverkehrslärm gleich gesetzt werden, wie dies Dr. Rhomberg in seiner „Bewertung der Lärmbelastung“ tue. In diesem Zusammenhang seien nochmals die betreffend den Flughafen Salzburg festgelegten Fluglärmschutzzonen und das für diesen Flughafen geltende Nachtflugverbot hervorzuheben.

Zusammenfassend sei aus umweltmedizinischer Sicht festzustellen, dass – auch unter Berücksichtigung der ergänzenden Einwendungen vom 31.3.2006 und der „Lärmhygienischen Stellungnahme“ von Dr. Rhomberg – die auf den technischen Amtsgutachten basierenden Aussagen der umweltmedizinischen Beurteilung im Sinne der Fragestellung im gegenständlichen Verfahren vollinhaltlich aufrecht erhalten werden.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich zweifelsfrei, dass sämtliche betreffend die Beurteilung der gegenständlichen Projekte durch die umweltmedizinische Amtssachverständige erhobenen Einwendungen ins Leere gehen. Aus diesem Grund war auch den von Frau Dr. Astrid Rössler bezüglich des seinerzeitigen Gutachtens „Dr. König“ und von Frau Rechtsanwältin Dr. Nina Letocha betreffend die Ergänzung bzw. die Neuerstellung des umweltmedizinischen Amtsgutachtens in der öffentlichen mündlichen Verhandlung gestellten Beweisanträgen und den in den – im Wesentlichen gleich lautenden – ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 von Frau Dr. Astrid Rössler und anderen Verfahrensparteien gestellten Anträgen – soweit diese mit der umweltmedizinischen Beurteilung im Zusammenhang stehen – keine Folge zu geben (Verhandlungsschrift vom 21. und 22.2.2006; Spruchpunkte F2b, F2c und F2e).

Zu den ergänzenden schriftlichen Ausführungen des umwelttechnischen Amtssachverständigen vom 9.5.2006, des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen vom 12.7.2006, des verkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 3.8.2006, des schalltechnischen Amtssachverständigen vom 10.11.2006 und der umweltmedizinischen Amtssachverständigen vom 13.12.2006, welche sich alle auf die mit den – im Wesentlichen gleich lautenden – ergänzenden Schreiben vom 31.3.2006 von Frau Dr. Astrid Rössler und anderen Verfahrensparteien eingebrachten ergänzenden Einwendungen und Anträge beziehen, haben im Rahmen des Parteiengehörs Frau Dr. Astrid Rössler, Herr Dipl.Ing. Gerhard Zenz und andere Verfahrensparteien mit Schreiben vom 9.3.2007 Stellungnahmen abgegeben und ergänzende Beweisanträge gestellt. Darüber hinaus hat Frau Dr. Astrid Rössler am 2.7.2007 einen mit 1.7.2007 datierten Schriftsatz mit acht Beilagen eingebracht und darin weitere ergänzende Beweisanträge gestellt. Die genannten Schreiben vom 9.3.2007 und vom 1.7.2007 enthalten jedoch keine neuen verfahrensrelevanten Einwendungen und keine neuen verfahrensrelevanten Anträge. Die fünf Amtssachverständigen haben alle verfahrensrelevanten Fragen in ihren Amtsgutachten, in der öffentlichen mündlichen Verhandlung und in ihren ergänzenden schriftlichen Ausführungen zu den – im Wesentlichen gleich lautenden – ergänzenden Schreiben von Frau Dr. Astrid Rössler und anderen Verfahrensparteien vom 31.3.2006 umfassend geprüft und sämtliche Ein-

wendungen der Verfahrensparteien (samt allen Anträgen) – wie oben dargelegt – schlüssig und nachvollziehbar als nicht stichhaltig beurteilt. Unter Hinweis auf die bisherigen Bescheidausführungen war daher auch sämtlichen in den im Rahmen des Parteiengehörs abgegebenen Stellungnahmen von Frau Dr. Astrid Rössler, Herrn Dipl.Ing. Gerhard Zenz und anderen Verfahrensparteien vom 9.3.2007 und in dem von Frau Dr. Astrid Rössler eingebrachten Schriftsatz vom 1.7.2007 enthaltenen Anträgen keine Folge zu geben (Spruchpunkte F6 und F7).

Die Festsetzung einer Ausführungsfrist von zehn Jahren (Frist für die Antragstellung auf Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung gemäß § 73 LFG) ist aus Sachverständigen-sicht dem Umfang des Projektes angemessen.

Gemäß § 70 Abs. 2 LFG wurde mit den Bundesministerien für Landesverteidigung, für Wirtschaft und Arbeit, sowie für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft das Einvernehmen hergestellt und den anhörungsberechtigten Stellen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Keine der anhörungsberechtigten Institutionen hat Einwendungen gegen die gegenständlichen Vorhaben erhoben.

Das Deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Rahmen des gemäß Artikel 2 Abs. 1 des mit BGBl.Nr. 559/1974 kundgemachten Vertrages zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland durchzuführenden Meinungs-austausches mit Schreiben vom 6.7.2005 mitgeteilt, dass sich nach Durchsicht der zugesandten Unterlagen keine Auswirkungen der gegenständlichen Vorhaben auf die Bundesrepublik Deutschland feststellen lassen.

Die Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH hat schriftlich mitgeteilt, dass keine Einwendungen gegen die gegenständlichen Vorhaben bestehen und dass diese Vorhaben keine Änderung der bestehenden Instrumentenan- und -abflugverfahren erforderlich machen.

Betreffend die Verlässlichkeit der Antragstellerin und ihre Eignung zur Führung des Betriebes ist hervorzuheben, dass die Salzburger Flughafen GmbH den Flughafen Salzburg seit Jahrzehnten betreibt und es in dieser Zeitspanne seitens der Obersten Zivilluftfahrt-behörde als Flughafenaufsichtsbehörde niemals Beanstandungen gegeben hat, welche ein Grund dafür hätten sein können, ihre Verlässlichkeit im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. b LFG bzw. ihre Eignung zur Führung des Flughafenbetriebes in Zweifel zu ziehen.

Was die finanzielle Leistungsfähigkeit der Salzburger Flughafen GmbH anlangt, ist festzuhalten, dass diese zu 75 % im Eigentum des Landes Salzburg und zu 25 % im Eigentum der Landeshauptstadt Salzburg steht. Auf Grund des bestimmenden Einflusses dieser

beiden Gebietskörperschaften auf die Salzburger Flughafen GmbH ist deren finanzielle Leistungsfähigkeit im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. c LFG zweifelsfrei gegeben.

Unter Bezugnahme auf die obigen Bescheidausführungen sei zusammenfassend nochmals festgestellt, dass die gegenständlichen Vorhaben der Salzburger Flughafen GmbH die im § 71 LFG geforderte technische Eignung aufweisen und im Interesse eines sicheren, geordneten und zweckmäßigen Betriebes des Flughafens Salzburg gelegen sind. Auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik, für Verkehrstechnik, für Schalltechnik, für Luftreinhaltung/Chemie und Umwelttechnik und für Umweltmedizin steht weiters fest, dass die Realisierung der gegenständlichen Vorhaben für die Flughafenrainer keine relevanten Veränderungen ihrer Umweltsituation mit sich bringen wird, sodass der Schutz der die Allgemeinheit berührenden öffentlichen Interessen im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. d LFG unverändert gewährleistet bleibt (VwGH-Erkenntnis 6.11.1978, Zlen. 46/78, 53/78, 54/78). Auch diesbezüglich stehen also sonstige öffentliche Interessen den verfahrensgegenständlichen Vorhaben nicht entgegen.

Die Nebenbestimmungen dieses Bescheides stützen sich auf die bezughabenden Ausführungen der Amtssachverständigen und tragen dem § 72 Abs. 1 lit. e LFG Rechnung.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die bezogenen Rechtsvorschriften.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

### **Hinweis**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach Zustellung (§ 44 f AVG) Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 180,-- zu entrichten.

**Abschrift an:**

1. Bundesministerium für Landesverteidigung  
Rechtsabteilung  
Referat Militärluftfahrtrecht  
Roßauer Lände 1, 1090 Wien
2. Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit  
Stubenring 1, 1011 Wien
3. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Stubenring 1, 1012 Wien
4. Bundesministerium für Inneres  
Herrengasse 7, 1014 Wien
5. Austro Control GmbH  
Schnirchgasse 11, 1030 Wien
6. Landeshauptfrau von Salzburg  
Chiemseehof, 5010 Salzburg
7. Bürgermeister der Landeshauptstadt Salzburg  
Schloss Mirabell, 5024 Salzburg
8. Gemeinde Wals-Siezenheim  
Hauptstraße 137, 5071 Wals-Siezenheim
9. Magistrat der Landeshauptstadt Salzburg  
Schloss Mirabell, 5024 Salzburg
10. Gemeinde Anif  
Anifer Straße 10, 5081 Anif
11. Gemeinde Bergheim  
Dorfstraße 39a, 5101 Bergheim
12. Gemeinde Großgmain  
5084 Großgmain Nr. 129

13. Marktgemeinde Grödig  
Dr. Richard-Hartmann-Straße 1, 5082 Grödig
14. Stadtgemeinde Hallein  
Schöndorferplatz 14, 5400 Hallein
15. Stadt Freilassing  
Postfach 1620  
D-83383 Freilassing

**Für den Bundesminister:**  
Dr. Rolf A. Neidhart

elektronisch gefertigt

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**  
Dr. Rolf A. Neidhart  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 9800  
E-Mail: [rolf.neidhart@bmvit.gv.at](mailto:rolf.neidhart@bmvit.gv.at)