



An den

UMWELTSENAT

Stubenbastei 5
1010 Wien

Salzburg, am 11.05.2007

Zahl: US 6B/2006/21-29

Betreff: Berufung gegen den UVP-Feststellungsbescheid der Sbg. Landesregierung
bezüglich Errichtung Terminal 2 und Erweiterung der
Flughafeninfrastruktur in Salzburg

Berufungswerber: Dr. Wolfgang Wiener, Landesumweltanwalt
5020 Salzburg, Membergerstr. 42

Berufungsgegnerin: Salzburger Flughafen GmbH
5020 Salzburg, Innsbrucker Bundesstraße 95

vertreten durch: RAe Dr. Berger / Dr. Aichlreiter
5020 Salzburg, Sterneckstraße 55

ERGÄNZENDES VORBRINGEN



Landes Umwelt Anwaltschaft Salzburg

Membergerstraße 42 / A-5020 Salzburg
Telefon +43 (0)662/629 805-0 / Fax +43 (0)662/629 805-20
Email office@lua-sbg.at / <http://www.lua-sbg.at>

In umseits bezeichneter Rechtssache hat der Umweltsenat unter der angeführten Aktenzahl dem Berufungswerber die Möglichkeit der Stellungnahme zur luftfahrttechnischen Stellungnahme von DI Marek vom 08.03.2007 bis zum 27.04.2007 eingeräumt. Mit Schreiben vom 27.04.2007 hat der Landesumweltanwalt von Salzburg eine diesbezügliche Stellungnahme an den Umweltsenat gerichtet und darin den vom Gesetz geforderten Kausalzusammenhang zwischen den am Flughafen Salzburg relevanten Infrastrukturmaßnahmen und der Zunahme der Flugbewegungen durch ein Gutachten der TU Wien und weitere Ausführungen nachgewiesen.

Im Nachhang dazu wird nun mit ergänzendem Schriftsatz ein Protokoll des „Nachbarschafts- und Umweltbeirates – NUB“ vom 25.03.1993 vorgelegt (Blg.11). Dieser damals breit geführte Dialog, an dem laut Protokoll der Flughafen, die Flugsicherung, Airlines, Gemeinden in Österreich und Bayern, Schutzverbände, einzelne Anrainer, aber auch Medienvertreter teilnahmen, kommt nun erst wieder, ausgelöst durch das Erweiterungsvorhaben und die in jüngster Zeit erfolgte Zunahme der Lärmbelästigung durch Flugbewegungen, in Gang.

Wie sich aus dem Protokoll ergibt, waren bereits damals die brennendsten Fragen die Einhaltung der Betriebszeiten, die Vorschreibung höherer Gebühren für laute Flugzeuge sowie die Auslastung und Kapazitätsgrenzen des Flughafens. An diesen Fragestellungen hat sich bis heute nichts geändert, doch werden diese aufgrund der Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung nun wieder aktuell.

Zur Frage der Kapazitätsgrenzen des Flughafens zum damaligen Zeitpunkt wird insbesondere auf Punkt 3.4 des NUB-Protokolls verwiesen, welcher wie folgt lautet:

3.4 Auslastung und Privatisierung des Flughafens

Auf Anfrage von Herrn Sieber wird über die Auslastung und eine mögliche Privatisierung des Flughafens diskutiert. Herr Dir. Auer führt dazu aus, daß eine steigende Zahl an Passagieren nicht automatisch eine Steigerung der Flugbewegungen mit sich brächte. Die Fluggesellschaften seien aus Wirtschaftlichkeitsgründen an einer Reduktion der Flugbewegungen bei gleichzeitig ansteigenden Passagierzahlen pro Flugzeug interessiert. Obwohl rein technisch 160 Flugbewegungen pro Tag möglich wären, sind aus Kapazitätsgründen bei Personal- und Abfertigungsgebäude am Salzburg Airport 110 Flugbewegungen pro Tag das absolute Maximum. Diese Aufnahmekapazität des Flughafens sei an den Spitzenwochenenden im Jänner bereits erreicht. Mit einer weiteren Steigerung sei nicht zu rechnen, da die Passagiere, ohne einen Ausbau des Flughafengebäudes, nicht mehr ordnungsgemäß abgefertigt werden könnten. Ein Ausbau sei allerdings von den Eigentümern klar verworfen worden.

Den damals gegenüber einer breiten Öffentlichkeit gemachten Ausführungen des damaligen und heutigen Flughafendirektors DI Günther Auer zufolge lag die theoretische Grenze der Flugbewegungen am Salzburger Flughafen im März 1993 also bei technisch 160 Flugbewegungen pro Tag, welche aufgrund der Kapazitätsengpässe bei „Personal- und Abfertigungsgebäude“ auf ein **absolutes Maximum von 110 Flugbewegungen pro Tag an Spitzentagen** reduziert war, da andernfalls eine ordnungsgemäße Abfertigung nicht mehr möglich gewesen wäre.



Daraus ist zunächst klar und eindeutig abzuleiten, dass die maßgebliche Kapazitätsgrenze am Salzburger Flughafen im Jahr 1993 jedenfalls die Abfertigungssituation darstellte. Wenn auch im damaligen NUB-Protokoll noch angeführt wurde, dass ein Ausbau von den Eigentümern klar verworfen worden sei, so hat dieser in der Zeit nach diesem Protokoll doch ganz offensichtlich stattgefunden. Dies belegen folgende Zahlen:

	Kommerziell	Allgemein	Gesamt	Passagiere	Passagiere/Tag	Max. komm. Flugbewegungen /Tag
1993	18.339	34.096	52.435	1.021.320		110
2005	24.554	42.893	67.447	1.695.430	40.000 lt. BID-Document	220-240 lt. Ediktalverfahren
2006	21.511	44.000	65.511	1.878.266		
2007					35.000 lt. Medien und Flughafen am 13.01.2007	262 am 13.01.07 lt. Medien und Flughafen absolute Kapazitätsspitze

Ohne einen Ausbau der Abfertigungskapazität wäre es also nie zu einem derartigen Anstieg an Flugbewegungen und Passagieren gekommen wie er heute vorliegt. Den in diesem Zusammenhang massivste Erweiterungsschub stellt aus dieser Sicht das Terminal 2 dar, welches im Rahmen des Ediktalverfahrens die Bewilligung für einen weiteren Ausbau erhalten soll.

Für das Jahr 1993 wurden 18.339 kommerzielle und 34.096 allgemeine, gesamt also 52.435 Flugbewegungen bei 1.021.320 Passagieren verzeichnet.

Im Jahr 2005 standen demgegenüber 24.554 kommerzielle und 42.893 allgemeine, gesamt also 67.447 Flugbewegungen bei 1.695.430 Passagieren. Anlässlich der mündlichen Verhandlung zum Ediktalverfahren wurden die Spitzenkapazitäten der Flugbewegungen von Seiten des Flughafens mit maximal 220-240 Flugbewegungen pro Tag an 14 Samstagen im Winter angegeben. An Wochenenden im Sommer sei die Anzahl der Flugbewegungen die Hälfte dieser Winterspitzen (110-120 Flugbewegungen pro Tag). Aus dem mit der Stellungnahme vom 27.04.2006 vorgelegten BID-Document (Blg. 6.6) geht hervor, dass bereits 2005 eine Anzahl von 40.000 Passagieren pro Tag abgefertigt werden könne.

Zwar hat sich im Jahr 2006 die Anzahl der Flugbewegungen kurzfristig durch den Wegfall von Airlines verringert, jedoch wurde im Wintercharterverkehr am 13.01.2007 die vom Salzburger Flughafen in den Medien als Kapazitätsgrenze bezeichnete Anzahl von 262 Flugbewegungen bei 35.000 Passagieren erreicht, was heftige Anrainerproteste auslöste (siehe Medienberichte Blg 12.; auf die Diskrepanz zwischen den Angaben des Flughafens zur maximalen Anzahl an Passagieren pro Tag im BID-Document und in den Medien wurde bereits in der Stellungnahme vom 27.04.2007 und dem Gutachten der TU-Wien eingegangen).



Während sich also zwischen 1993 und 2006 die Anzahl der abgefertigten Passagiere nicht ganz verdoppelt hat, hat die Anzahl der maximal möglichen kommerziellen Flugbewegungen pro Tag von einst maximal 110 auf nun maximal 262, also um 138,18% zugenommen.

Dies beweist, dass ohne Maßnahmen im Abfertigungsbereich eine solche Steigerung nie möglich gewesen wäre. Nach Angaben des Flughafens wurde zunächst für diese Spitzen des Wintercharterverkehrs der Terminal 2 errichtet. Ohne diesen wären die angeführten Grenzen des Jahres 2007 nämlich nie erreichbar geworden. Zusätzlich besteht damit aber auch das Potential und die maßgebliche Voraussetzung zur Abdeckung weiterer solcher Spitzentage in und außerhalb des Wintercharterverkehrs und damit zur Abdeckung der für die Zukunft gesteckten Entwicklungsziele des Salzburger Flughafens.

Die vorliegenden Daten und die bisherige Entwicklung zeigt zwar auf, dass die im Jahr 1993 bestandene technische Grenze von 160 Flugbewegungen pro Tag auch durch andere Maßnahmen am Flughafen bis zum heutigen Tage angehoben worden sein muss. **Insgesamt beweisen aber das vorgelegte Protokoll, die Entwicklungszahlen des Flughafens und die daraus abgeleiteten Schlüsse auf augenscheinliche, eindeutige und nachvollziehbare Weise den kausalen Zusammenhang zwischen der Erweiterung von Abfertigungskapazitäten und der Zunahme von Flugbewegungen am Salzburger Flughafen und untermauern daher die bisherigen Ausführungen des Berufungswerbers zur UVP-Pflicht des verfahrensgegenständlichen Vorhabens.**

Für den Landesumweltanwalt:
Mag. Markus Pointinger
(elektronisch gefertigt)

Beilagen:

Blg 11. NUB-Protokoll vom 25.03.1993

Blg.12. Medienberichte SN und Krone vom Jänner 2007 zur Kapazitätsgrenze

