

Rechtsanwalt
Dr. Gerhard Lebitsch
Verteidiger in Strafsachen

ZI. US 6B/2006/21
(Feststellungsverfahren Flughafen Salzburg)

Umweltsenat
Stubenbastei 5
1010 Wien
per E-Mail: post@umwelt.gv.at

Salzburg, 16.12.2008
Salzge2/Erweiterung/Dr. LG/BL 134.RTF

Berufungswerberin: Salzburger Landesumweltanwaltschaft
Membergerstraße 42, 5020 Salzburg

Berufungsgegnerin: Salzburger Flughafen GmbH
Innsbrucker Bundesstraße 95, 5020 Salzburg

vertreten durch:

Rechtsanwalt
Dr. Gerhard Lebitsch
Verteidiger in Strafsachen
Rudolfskai 48, 5020 Salzburg, Tel. 0662/84 08 11-0, Fax 84 08 11-21
Salzburger Sparkasse Bank AG, BLZ: 20404, Kto.Nr. 2608982647
AEV PSK 92.097.306 - R 596022
Vollmacht erteilt

I. STELLUNGNAHME
zu weiteren Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens

II. ANTRAG
gemäß Punkt III. dieses Schriftsatzes

einfach
Beilagen: - Darstellung aus AIP – Austria
- Richtungsverteilung im Jahresschnitt 2000 bis 2008

I. In außen bezeichneter Verwaltungssache wurde die Berufungsgegnerin mit Schreiben vom 02.12.2008 (SZ 120) von Ergebnissen der weiteren Beweisaufnahme verständigt.

Es wurden die Stellungnahme des BMVIT vom 28.08.2008 (SZ 105), die Stellungnahme der Landesumweltschutzbehörde vom 19.09.2008 samt Stellungnahme des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien zum Luftfahrttechnischen Gutachten (SZ 106), die verkehrstechnische Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. Schlosser vom September 2008 (SZ 109), die Stellungnahme zur Luftreinhaltung des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. Dr. Gross vom 10.10.2008 (SZ 110), die Stellungnahme zur Schalltechnik des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. Jell vom 12.11.2008 (SZ 116) sowie eine ergänzende Stellungnahme zur Luftreinhaltung des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. Dr. Gross vom 26.11.2008 (SZ 119) übermittelt.

II. Dazu erstattet die Berufungsgegnerin nachstehende

STELLUNGNAHME

1. Die Stellungnahme des BMVIT vom 28.08.2008 hebt insbesondere hervor, daß weder durch Terminalausbauten, noch durch Ausbauten der luftseitigen Infrastruktur *kausal bedingt* „die zweifellos vorhandene Nachfrage erzeugt wird“, vielmehr die geplanten Maßnahmen dem Erhalt eines unternehmensintern angestrebten Level of Service dienen. Dies wird auch im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt betont, wobei hier Prognosen schwieriger zu treffen sind.

Damit vertritt das BMVIT im großen und ganzen dieselbe Auffassung wie die Berufungsgegnerin, dargelegt im Schriftsatz vom 11.08.2008 zum Luftfahrttechnischen Gutachten der RWTH Aachen in Zusammenarbeit mit ARC.

2. Die Berufungswerberin versucht zwar in ihrem Schriftsatz vom 19.09.2008 unter Bezugnahme auf die Stellungnahme zum „Quantitativen Luftfahrttechnischen Gutachten der RWTH Aachen in Zusammenarbeit mit dem ARC“ dieses Gutachten als nicht mängelfrei darzustellen, übersieht dabei aber, worum es von Gesetzes wegen tatsächlich geht: Es geht um die durch die Infrastrukturmaßnahmen kausal bedingte Erhöhung der Kapazität, dies freilich unter Berücksichtigung der vom Parteiwillen der Berufungsgegnerin abhängigen Begrenzung der künftigen Nutzung des realisierten Vorhabens. Wenn daher die Berufungswerberin beispielsweise damit argumentiert, daß schon die Grundlage für das simulierte reine Kopfbahnhofgeschehen von der Grundlage her falsch wäre, statt dessen in der Realität sehr unterschiedliche Szenarien an Spitzentagen vorliegen, die es dem Flughafen erlauben, Kapazitätsengpässe zu überwinden, so handelt es sich dabei um letztlich blanke Spekulation und übersieht die Sachzwänge des Salzburger Flughafenbetriebes. Diese Sachzwänge werden sowohl vom Gutachten der TU Wien als auch von der Berufungswerberin in SZ 106 übersehen. Es ist nämlich nicht so, daß der – auch von der RWTH Aachen bestätigte – 90%-ige „Kopfbahnhofbetrieb“ eine willkürliche Annahme darstellt und die Start/Landerichtungen jederzeit geändert werden können.

Sachlich gilt folgendes:

- Der Salzburger Flughafen liegt topographisch bekanntlich im Salzburger Becken, südlich des Flughafens müssen von startenden Luftfahrzeugen auf Grund der als bekannt vorausgesetzten Topographie des Salzburger Beckens sehr schnell relativ große Höhen erreicht werden. Dies ist flugtechnisch zumindest schwierig, oft gefährlich oder unwirtschaftlich. Als Beweis wird in der Beilage die Darstellung aus AIP – Austria (Luftfahrthandbuch Österreich) übermittelt, welche Darstellung die Mindesthöhen zeigt, bei welchen Flugzeuge im Instrumentenflugverkehr noch von Radarstationen erfaßt werden. Diese Mindesthöhen sind im Zivilluftverkehr zwingend einzuhalten. Gleichzeitig visualisiert diese Darstellung, daß auch langfristig – „die Berge stehen ja noch länger“ – ein Anflugverfahren aus dem Süden, so wie das Instrumentenlandesystem aus dem Norden, auf Grund der topographischen

Situation nicht möglich ist. Der Kopfbahnhofbetrieb ist daher keine restriktive Annahme des Salzburger Flughafens, sondern in der Natur manifest.

- Sämtliche vom Flughafen Salzburg erreichbaren Luftstraßen liegen nördlich des Flughafens. Ein Start Richtung Süden ist daher abgesehen von den schwierigen Startbedingungen, wie oben dargestellt, für jede Airline unwirtschaftlich.
- Die Entscheidung, ob Richtung Norden oder Richtung Süden gestartet wird, hängt darüber hinaus von mehreren weiteren Faktoren wie Witterung, Luftströmung, Lichtverhältnisse usw. ab, und handelt es sich hier letztlich um eine Pilotenentscheidung, der Flughafen gibt hier tatsächlich gar nichts vor. Einzelne Airlines verbieten ihren Piloten ausdrücklich, Richtung Süden zu starten (z.B. Ryanair).
- Lediglich der Anflug aus Richtung Norden (R 16) ist technisch für Instrumentenflug ausgestattet. Hier sind sämtliche technischen Voraussetzungen für den Instrumentenflug gegeben, und nur hier. Beim Anflug aus Richtung Süden sind diese Voraussetzungen nicht vorhanden und kann daher ein Anflug aus Süden nur bei bestimmten Wetterbedingungen (Hauptwolkenuntergrenze, Sichtweite) erfolgen.
- Auf Grund der angeführten Gegebenheiten und der typischen Salzburger Wetterlage (circa 200 Niederschlagstage pro Jahr mit dichter Bewölkung) kann mit Schönwetterbedingungen nicht kalkuliert werden. Auch die sog. Slots können nur nach Worst Case-Szenarien vergeben werden. Da ein Start Richtung Süden (R 16) und auch eine Landung von Süden (R 34) nur bei entsprechenden Schönwetterbedingungen möglich ist, mit diesen aber bei der Vergabe von Slots nicht kalkuliert werden kann, ist die Auslastung durch die vorhandenen technischen Einrichtungen ausschließlich bei Anflug aus Richtung Norden (R 16) determiniert und durch den Flughafen quantitativ gewährleistet.
- Tatsächlich zeigen die Start/Landeverteilungen im Jahresschnitt zwischen 2000 und 2008 laut Beilage, daß circa 90 % der Landungen aus Norden Richtung Süden (R 16) erfolgen und circa 90 % der Starts von Süden Richtung Norden (R 34) erfolgen. Die von RWTH Aachen angenommene 90%-ige

Kopfbahnhofsituation ist daher richtig und kann hier die Berufungsgegnerin auch gar nicht disponieren.

3. Wenn die Berufungswerberin (vgl. 4. der Stellungnahme vom 19.09.2008) fehlende Informationen über die Fragestellung an die Gutachter sowie über die für die Gutachten notwendigen und zur Verfügung gestellten Unterlagen und Datengrundlagen moniert, so ist ihr entgegenzuhalten, daß sie jederzeit – übrigens genauso wie die Berufungsgegnerin – Akteneinsicht nehmen hätte können. Soweit die Berufungswerberin meint, die Anträge vom 19.12.2007, 31.01.2008, 28.02.2008 sowie 09.04.2008 wären rechtswidrig nicht beantwortet bzw. wäre diesen Anträgen rechtswidrigerweise nicht entsprochen worden, so bleibt es ihr selbstverständlich unbenommen, diese von der Berufungswerberin gesehene Rechtswidrigkeit weiter zu verfolgen. Am Ergebnis wird dies aber nichts ändern.

AE 3.1
 29.11.10
 nicht abgeurteilt
 Remission

Selbst wenn aber die Maßnahmen zur Erweiterung der Flughafeninfrastruktur am Flughafen Salzburg kapazitätserweiternd wirken sollten (vgl. Punkt 8. der Stellungnahme der Berufungswerberin vom 19.09.2008), ist daraus für den Rechtsstandpunkt der Berufungswerberin noch lange nichts gewonnen. Es geht, wie seitens der Berufungsgegnerin mehrfach, zuletzt im Schriftsatz vom 11.08.2008 (SZ 103) ausgeführt, um eine bestimmte Erhöhung der Flugbewegungen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren. Genau dies verneint aber das Gutachten der RWTH Aachen (dazu auch Schriftsatz der Berufungsgegnerin vom 11.08.2008 Punkt 4.).

Wichtig!
 WGG

4. Wenn seitens der Berufungswerberin weiters argumentiert wird, im Rahmen der Einzelfalluntersuchung gemäß Art. 4 Abs. 2 iVm. mit Anhang II Nr. 13 UVP-RL reiche es aus, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben kann, so ist auch hier entgegenzuhalten, daß diese Auswirkungen nach den nunmehr vorliegenden Gutachten Verkehr (Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen vom September 2008 (SZ 109)), der Schalltechnischen Stellungnahme des Dipl.-Ing. Jell vom 12.11.2008 (SZ 116) sowie der Stellungnahme des ASV für Luftreinhaltung Dr. Gross eben nicht gegeben sind.

Dr. Gross hält auch in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 26.11.2008 ausdrücklich fest, daß die von ihm ermittelten Werte deutlich unter den im aktuellen Leitfaden UVP und IG-L (Bericht BE-274, Umweltbundesamt GmbH, Wien 2007) als Irrelevanzkriterien für die Zusatzbelastungen in Gebieten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen Beiträge von 1 % des Jahresmittel-Grenzwertes und 3 % des Halbstundenmittel-Grenzwertes an NO₂ genannten Schwellenwerten der Irrelevanz liegen. Mehr ist in Bezug auf Luftreinhalte eigentlich nicht zu sagen. Auch die Schalltechnische Stellungnahme des Dipl.-Ing. Jell vom 12.11.2008 kommt nach ausführlicher und aus Sicht der Berufungsgegnerin zutreffender Analyse des vorhandenen Datenmaterials zu dem Ergebnis, daß auf Basis der derzeitigen Verkehrsbelastung im untersuchten Umfeld des Flughafens Salzburg und den derzeit vorliegenden Prognosedaten, der Unterschied zwischen den Schallimmissionen im Bereich von 1 bis 2 dB liegt, also in **schalltechnischer Hinsicht unerheblich ist**. Auch das Gutachten Verkehr (Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen) vom September 2008 (Dipl.-Ing. Schlosser) kommt – wiederum unter schlüssiger Verarbeitung des im Bereich des Flughafens Salzburg reichlich vorhandenen Zahlenmaterials – zu dem Ergebnis, daß sich **keine relevanten Zunahmen** der Jahresmittelwerte am Straßennetz ableiten lassen, die vom Passagieraufkommen am Terminal 2 verursacht werden, lediglich an Samstagen im Winter treten Zunahmen bis maximal 5,4 % 2007 bzw. 6,4 % 2015 auf.

Insgesamt hat daher das bisher durchgeführte, aus Sicht der Berufungsgegnerin überaus ausführliche Ermittlungsverfahren ergeben, daß die von der Berufungswerberin aufgestellten Behauptungen nicht begründet sind und daher aus Sicht der Berufungsgegnerin die erhobene Berufung abzuweisen sein wird.

III. Die eingeholten Gutachten SZ 109, SZ 110 sowie SZ 116 gehen von der durch den Umweltsenat vorgegebenen Prämisse, nämlich, daß seit Inbetriebnahme des Terminals 2 im Winter 2004/2005 jährlich und vorwiegend an Wintersamstagen circa 200.000 Passagiere mehr abgefertigt werden und circa 1.600 Flugbewegungen mehr stattfinden

als vor Inbetriebnahme des Terminals 2, aus. Wie die Berufungsgegnerin in ihrem Schriftsatz vom 11.08.2008 (SZ 103) dargelegt hat (vgl. dort insbesondere Seite 6), wurden über Terminal 2 im Jahr 2007 tatsächlich insgesamt 65.196 abgehende Passagiere abgefertigt, die zu 319 Starts von Luftfahrzeugen geführt haben. Daraus resultieren insgesamt 638 Flugbewegungen, welche aber nicht durch Terminal 2 verursacht wurden. Des ungeachtet mögen die Sachverständigen Dipl.-Ing. Schlosser, Dr. Gross und Dipl.-Ing. Jell bis zur anberaumten mündlichen Verhandlung ihre Gutachten dahingehend ergänzen, ob und inwiefern die jeweils angenommenen Umweltbelastungen – die auch auf Basis der vom Umweltsenat vorgegebenen Prämisse nicht relevant sind – durch die tatsächliche Zahl der abgefertigten Passagiere im Jahr 2007 nach unten zu revidieren sind oder nicht.

IV. Die Berufungswerberin hat in ihrer Stellungnahme SZ 106 (Punkt 9.) beantragt, den bei der Salzburger Landesregierung als zuständige Behörde eingebrachten Feststellungsantrag zur Errichtung eines neuen Towers am Flughafengelände Salzburg in den Beurteilungsgegenstand (gemeint offenbar: in die Beurteilung kapazitätserweiternder Auswirkungen in gegenständlichem Feststellungsverfahren) einzubeziehen.

Dazu hält die Berufungsgegnerin fest, daß sie beabsichtigt, anstelle des bestehenden Kontrollturms in bautechnisch geringst möglicher Distanz und in den Gebäudebestand der Flugsicherungsstelle Salzburg optimal integriert, einen neuen Kontrollturm zu errichten und zu betreiben. Mit diesem Ansinnen ist die Austro Control als Nutzerin des Kontrollturmes erst im November 2005 an die Antragstellerin bezüglich Erneuerung des Kontrollturms herangetreten.

Die Errichtung des geplanten Kontrollturms betrifft kein Grundstück, für welches im Rahmen eines Ediktalverfahrens die Änderung der Zivilflugplatzgrenzen gemäß §§ 68 ff. LFG mit Bescheid des BMVIT vom 24.08.2007 genehmigt wurde, welches Verfahren gegenwärtig als Berufungsverfahren beim Umweltsenat zu außen bezeichneter Aktenzahl anhängig ist. Das für die Neuerrichtung des Kontrollturms

notwendige Grundstück ist weder unmittelbar noch mittelbar vom berufungsgegenständlichen Grenzänderungsverfahren erfaßt und somit auch nicht Gegenstand dieses in zweiter Instanz vor dem Umweltsenat anhängigen UVP-Feststellungsverfahrens, sondern befindet sich auf dem Flughafen „Kerngebiet“, welches bereits vor der angeführten Grenzänderung innerhalb der Zivilflugplatzgrenzen gelegen war. Die zu anderen Projekten am Flughafen Salzburg geführte Diskussion, ob jedwede Maßnahme innerhalb der vom Grenzänderungsverfahren betroffenen Flächen der Sperrwirkung unterliegt, ist daher für das derzeit bei der Salzburger Landesregierung anhängige Vorhaben irrelevant. Das vor dem Umweltsenat anhängige Feststellungsverfahren (gegenständliches Berufungsverfahren) kann somit aus allein räumlichen Erwägungen jedenfalls keine Sperrwirkung im Sinn des § 3 Abs. 6 UVP-G für das Vorhaben Neuerrichtung des Kontrollturms (Towers) entfalten.

Informativ wird ferner mitgeteilt, daß der bestehende Kontrollturm Salzburg 1966 geplant und 1969 in Betrieb genommen worden ist. Die Baulichkeit ist beengt, die Infrastruktur veraltet; das Bauwerk kann nicht nachhaltig saniert werden und entspricht nicht mehr den Erfordernissen der Nutzerin Austro Control. Die Austro Control hat unter Zielsetzung, notwendige Eingriffe in funktional und wirtschaftlich durchdachter Form in einem Zuge zu erledigen und damit die Betriebsführung für die nächsten Jahrzehnte sicherzustellen, in voller Abstimmung mit der Berufungsgegnerin im Rahmen eines umfangreichen Variantenstudiums das derzeit bei der Salzburger Landesregierung vorliegende Projekt erstellt, welches die ehest mögliche Verlegung des Kontrollturms und Integration in den entsprechend umgebauten, aber weitestgehend genützten Bestand der Flugsicherungsstelle Salzburg vorsieht.

Die Baumaßnahmen – insbesondere die Schaffung einer modernen Flugplatzkontrollstelle, zeitgemäßer Anlagen und Arbeitsräume für die Flugsicherungstechnik sowie die Errichtung redundanter Stromversorgungssysteme – sollen sicherstellen, daß den Erfordernissen des Flugbetriebes auf dem Flughafen Salzburg auch künftig nachfragegerecht und in wirtschaftlicher Form entsprochen

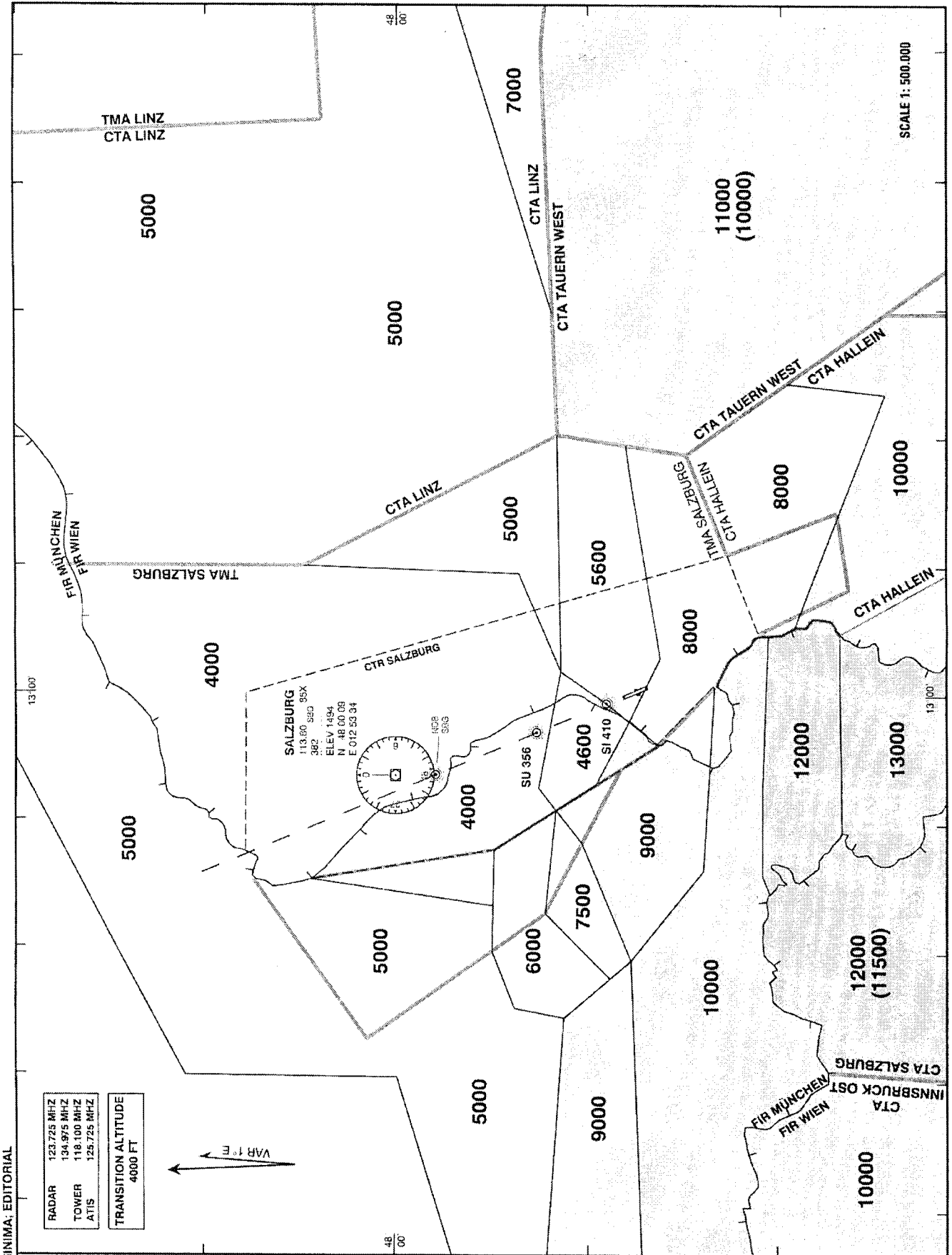
werden kann. Die gewählte Lösung für das Bauvorhaben bietet im Vergleich zu allen anderen untersuchten Optionen die weitaus besten Voraussetzungen für die Betriebsführung und den Lärmschutz der Mitarbeiter sowie Hintanhaltung von Störwirkungen auf Flugsicherungseinrichtungen während der Errichtungsphase.

Die Berufungsgegnerin hält auch fest, daß die Errichtung eines Kontrollturms, wie vorgesehen, nicht geeignet ist, erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn der Schutzziele des UVP-G zu haben. Auch kumulierende Auswirkungen durch dieses Vorhaben liegen nicht vor.

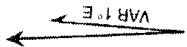
Aus Sicht der Berufungsgegnerin besteht somit mangels Vorliegen einer Entscheidung durch die Behörde erster Instanz über den gestellten Antrag (derzeit) keine Zuständigkeit des Umweltsenates.

Salzburg, am 16.12.2008
SalzGe2/Erweiterung / Dr.LG/BL / 134.RTF

Salzburger Flughafen GmbH



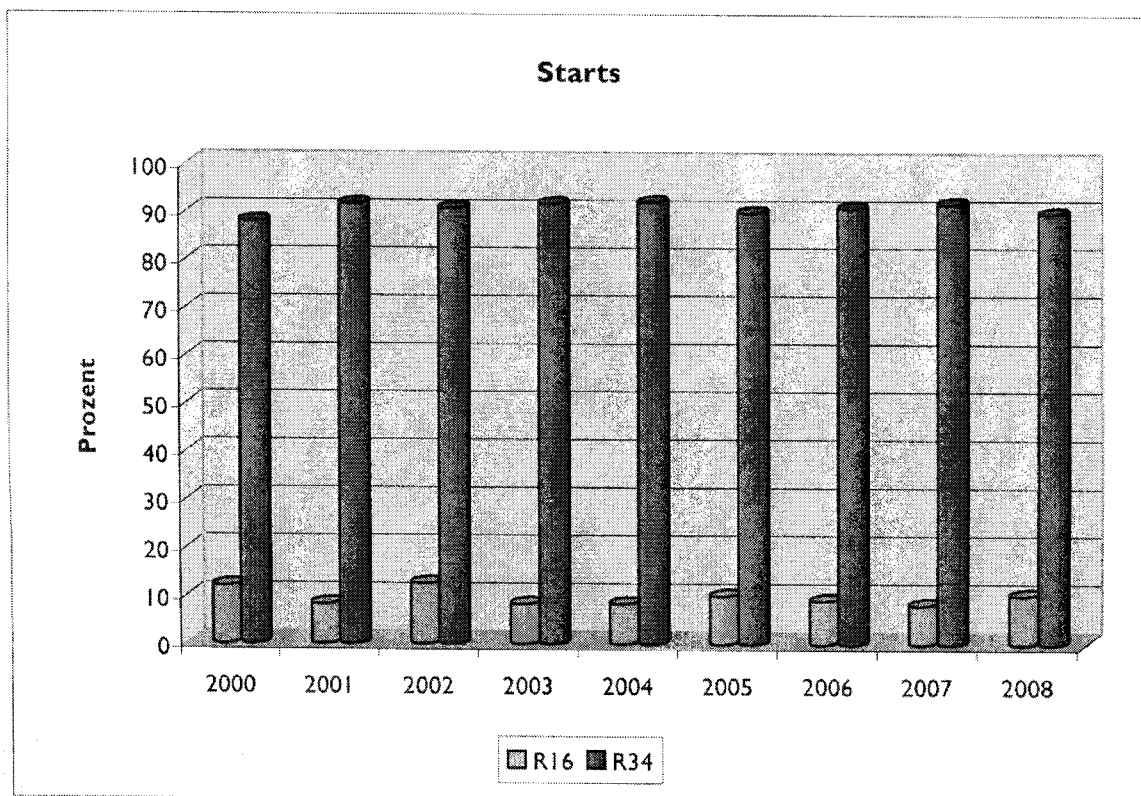
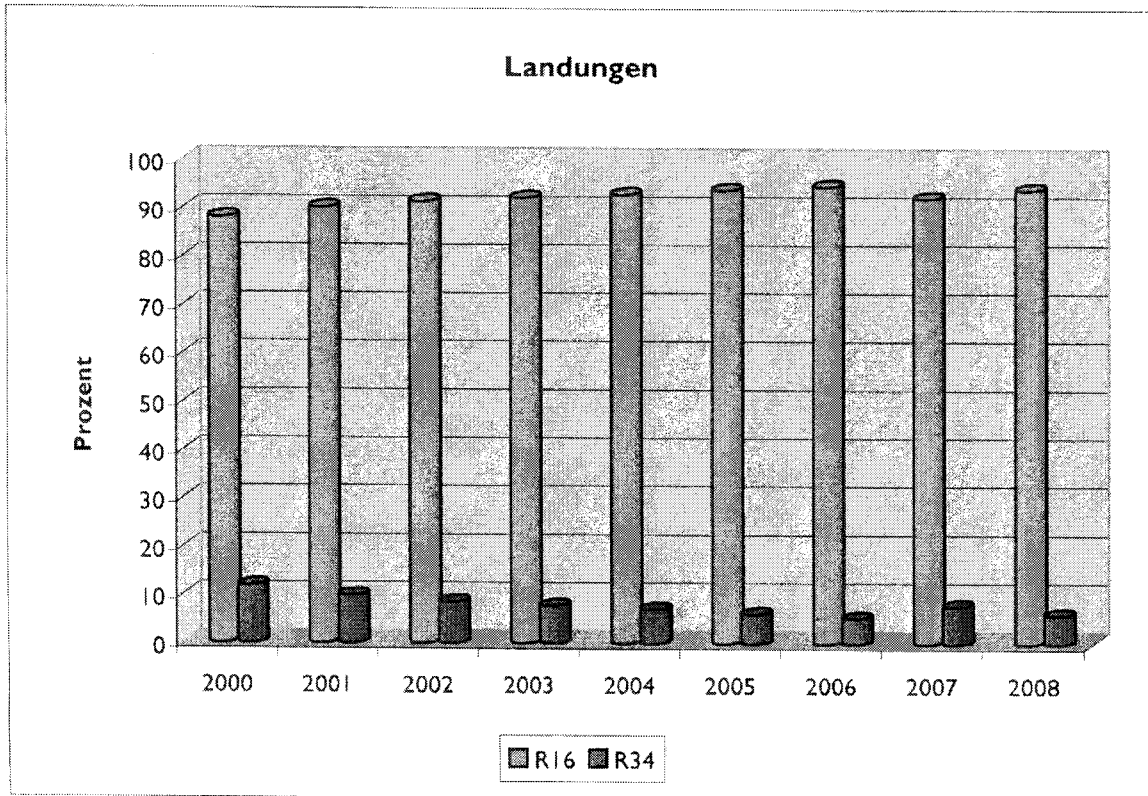
RADAR	123.725 MHZ
TOWER	134.975 MHZ
ATIS	125.725 MHZ
TRANSITION ALTITUDE	4000 FT



1. Minimum altitudes are referred to Salzburg QNH and are indicated in FT MSL;
2. The areas depicted and the associated minimum altitudes are established by applying a 3 NM buffer and an obstacle clearance of at least 1000 FT.

CHANGE: NEW MINIMA; EDITORIAL

Richtungsverteilung im Jahresschnitt



Werte für 2008 Jänner bis September