

# **Zusammenfassende Bewertung**

für die Umweltverträglichkeitsprüfung

im vereinfachten Verfahren

nach UVP-G 2000 für das Vorhaben

## **Parkplatz P3A**

der

Salzburger Flughafen GmbH

# Inhalt

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<u>Untersuchungsrahmen</u> .....	4
<u>Fachbereiche und Gutachter</u> .....	6
<u>Auswirkungen des Vorhabens</u> .....	9
<u>Gegenüberstellungen der Beurteilungen</u> .....	11
<b>Befund und Gutachten</b> .....	<b>14</b>
<u>Veranlassung und Unterlagen</u> .....	14
<u>Bodenschutz/Landwirtschaft</u> .....	16
<u>Gewässerschutz</u> .....	20
<u>Hydrographie/Hydrologie</u> .....	27
<u>Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz</u> .....	30
<u>Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft</u> .....	36
<u>Umweltmedizin</u> .....	42
<u>Verkehrslärm (inkl. Baulärm)</u> .....	48
<u>Verkehr/Verkehrsplanung</u> .....	52
<u>Wasserbautechnik</u> .....	53
<b>Beantwortung der Fragen des Prüfkatalogs</b> .....	<b>56</b>
<u>A) Allgemeine Fragen</u> .....	56
<u>B) Eingriffe in Natur und Landschaft</u> .....	59
<u>C) Lärmemissionen</u> .....	65
<u>D) Luftschadstoffemissionen</u> .....	68
<u>E) Flüssige Emissionen</u> .....	72
<u>F) Sonstige Ursachen</u> .....	77
<u>G) Klima- und Energiekonzept, Ressourcen</u> .....	81
<u>H) Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne, Alternativen sowie         öffentlicher Interessen</u> .....	83
<u>I) Maßnahmen und Unterlagen</u> .....	89
<u>Auseinandersetzung mit Stellungnahmen</u> .....	96

## Zusammenfassung

Für das Projekt Parkplatz P3A der Salzburger Flughafen GmbH wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) durchgeführt, da der Parkplatz die Schwellen gemäß Anhang 1 Z 21 lit. a (Spalte 2) UVP-G 2000 erreicht.

Die Salzburger Flughafen GmbH beabsichtigt bei dem bestehenden Parkplatz P3A die Anzahl der Stellplätze von bisher 1.151 auf nunmehr ca. 1.126 zu reduzieren und diesen an den Stand der Technik anzupassen, damit eine dauerhafte und den technischen Anforderungen entsprechende Nutzung möglich ist. Dafür ist die bestehende Oberflächenentwässerung zu optimieren. Dem Stand der Technik entsprechend ist vorgesehen, die anfallenden Oberflächenwässer direkt vor Ort über Rasenmulden in den Untergrund zu versickern, wobei die größtenteils bestehenden bodenlosen Einlaufschächte als eine Art Notüberlauf in diese integriert werden sollen.

Das Areal, auf dem sich der Parkplatz P3A befindet, umfasst ca. 29.461 m<sup>2</sup>, wovon derzeit ca. 6.913 m<sup>2</sup> als Zufahrt, Fahrgassen, Fußwege, etc. asphaltiert sind, ca. 19.040 m<sup>2</sup> als Stellflächen geschottert und ca. 1.243 m<sup>2</sup> als Grünflächen (Verkehrsinseln, Wall, etc.), 2.189 m<sup>2</sup> als Muldenflächen sowie ca. 76 m<sup>2</sup> als sonstige Flächen (Mastfundamente etc.) ausgebildet sind. Auf den geschotterten Stellflächen werden in Anpassung an die verkehrs- und wasserbautechnischen Anforderungen begrünte Sickermulden mit ca. 1,0 bis 1,5 m Breite und ca. 0,2 bzw. 0,5 m Tiefe ausgebildet, um dort die Oberflächenwässer nach einer Vorreinigung durch die Bodenpassage in den Untergrund versickern zu können.

Die Zu- und Abfahrt zum Parkplatz P3A erfolgt landseitig über die Schrankenanlage des bestehenden Parkplatzes P3. Die Parkordnung sieht die Anordnung von senkrecht angeordneten Stellplätzen, in den Randbereichen von schräg angeordneten Stellplätzen vor. Entlang der südlichen Grenze des Parkplatzes sind zudem Längsparker angeordnet. Die Zufahrt zu den einzelnen Stellplätzen erfolgt ausschließlich über asphaltierte Fahrgassen, die Stellplätze selbst sind mit einer unversiegelten Oberfläche (Schotteroberfläche) ausgestattet. Die Abgrenzung der Stellplatzfläche zu den mittig angeordneten Rasenmulden erfolgt durch Holzstaffeln, wodurch ein Einfahren in die Entwässerungsmulde verhindert wird. Zur Beregnung bzw. Staubfreihaltung des Parkplatzes wird das aus den bestehenden Nutzwasserbrunnen entnommene Wasser verwendet. Für den Fußgängerverkehr ist in Nord- Südrichtung ein Gehweg ausgewiesen, der asphaltiert ausgeführt und mittels „Zebra-Markierung“ gekennzeichnet ist.

Als integraler Bestandteil des Gesamtvorhabens ist außerdem ein Bündel an projektsimmanenten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung bzw. zum Ausgleich etwaiger nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens anzusehen.

Die Salzburger Flughafen GmbH hat den Antrag entsprechend dem UVP-G 2000 auf die Genehmigung des Vorhabens gestellt und dazu Angaben gemäß § 6 UVP-G 2000 ("Umweltverträglichkeitserklärung", UVE) vorgelegt. Die Einreichunterlagen wurden nach entsprechenden Forderungen der beteiligten Gutachter ergänzt.

Die Unterlagen bzw. das Vorhaben wurden durch die beteiligten Gutachter im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens in einer **umfassenden und integrativen Gesamtschau** geprüft.

Dazu wurde ein Prüfkatalog erarbeitet, welcher uA den Untersuchungsrahmen und die Fragen an die Gutachter enthält. Die Antworten der betroffenen GutachterInnen finden sich im Abschnitt „Beantwortung der Fragen des Prüfkatalogs“, der folgende Kapitel enthält:

- A) Allgemeine Fragen
  - B) Eingriffe in Natur und Landschaft
  - C) Lärmemissionen
  - D) Luftschadstoffemissionen
  - E) Flüssige Emissionen
  - F) Sonstige Ursachen
  - G) Klima- und Energiekonzept, Ressourcen
  - H) Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne, Alternativen sowie öffentlicher Interessen
  - I) Maßnahmen und Unterlagen
- Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

Die Prüfung beinhaltet auch Vorschläge für Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige (schädliche, belästigende oder belastende) Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden. Außerdem wurden Vorschläge zur Beweissicherung, zur begleitenden und zur nachsorgenden Kontrolle nach Stilllegung sowie für notwendige Unterlagen für die Abnahmeprüfung und Nachkontrolle aufgenommen. Entsprechende Vorschläge gehen aus den Abschnitten "Befund und Gutachten" sowie „Beantwortung der Fragen des Prüfkatalogs“ hervor.

Weiters findet sich im gleichen Abschnitt die Auseinandersetzung mit dem Klima- und Energiekonzept, einer nachhaltigen Nutzung von Ressourcen, den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung (des Raumes) unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf unmittelbar besonders wichtige öffentliche Interessen sowie die Auseinandersetzung mit den Vor- und Nachteilen der von den Projektwerbern geprüften Alternativen einschließlich der umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens.

Schließlich erfolgte noch eine fachliche Auseinandersetzung mit vorgelegten Stellungnahmen.

Im Folgenden wird näher auf die Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens eingegangen.

## **Untersuchungsrahmen**

Der Untersuchungsrahmen legt den Prüfumfang bzw. Prüfraum der Umweltverträglichkeitsprüfung fest und ist Bestandteil des Prüfkatalogs. In diesem sind u.A. dargestellt, welche unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen durch das Vorhaben möglich und deshalb Gegenstand der Prüfung sind.

Die Grundlage für den Untersuchungsrahmen bilden die Anforderungen des UVP-G 2000 wie Merkmale des Vorhabens, des Standorts und der potenziellen Auswirkungen des Vorhabens.

Eine Zusammenstellung für die Berücksichtigung der gesetzlichen bzw. fachlichen Anforderungen beinhalten die im Prüfkatalog berücksichtigten Leitfäden des Umweltbundesamtes<sup>1</sup> (insbesondere „UVE-Leitfaden. Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung“) sowie der Leitfäden<sup>2</sup> „UVP-Vorhaben. Methodischer Leitfaden für Behörden und Projektwerber“ und dabei insbesondere die Abschnitte 3 bis 7.

Zur systematischen Erfassung der denkbaren Auswirkungen wurde für sämtliche möglichen Ursachen geprüft, ob deren potenzielle Auswirkungen auf die möglicherweise betroffenen Schutzgüter und Schutzinteressen für das gegenständliche Vorhaben von Bedeutung sind oder sein könnten.

Dabei wurde insbesondere auf die Berücksichtigung des **integrativen Ansatzes** Wert gelegt, indem die Umweltverträglichkeitsprüfung sämtliche Anforderungen in dieser Hinsicht wie mittelbare Auswirkungen oder Kumulations- und Wechselwirkungen bzw. Wechselbeziehungen berücksichtigte. Darauf wurde im Rahmen der UVP nicht zuletzt bei der Auswahl der Fachbereiche, beim Untersuchungsrahmen sowie insbesondere bei der Formulierung der Fragen an die Gutachter Rücksicht genommen.

Der Prüfkatalog mit der Gutachterliste für die verschiedenen Fachbereiche, dem Untersuchungsrahmen sowie den Fragestellungen an die Gutachter wurde in Abstimmung mit allen beteiligten Gutachter und Behördenvertreter erarbeitet.

Die umfassten Ursachen für Umweltauswirkungen sowie Schutzgüter und Schutzinteressen sind im Untersuchungsrahmen dargestellt. Er umfasst u.A. die folgenden Anforderungen im Hinblick auf die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens:

### Auswirkungen

Die Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren, sekundären, kumulativen, kurz-, mittel- und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, reversiblen und irreversiblen, positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau, die das Vorhaben auf

- Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- Boden, Wasser, Luft und Klima,
- die Landschaft und
- Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander sowie Wechselbeziehungen mit einzubeziehen sind. Die Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen können räumlich-funktionale Beziehungen und Verflechtungen zwischen den Schutzgütern und

---

<sup>1</sup> <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/uvpsup/uvpoesterreich1/uve/leitfaeden>

<sup>2</sup> [http://www.salzburg.gv.at/themen/nuw/umwelt/betrieblicher\\_umweltschutz/grossverfahren.htm](http://www.salzburg.gv.at/themen/nuw/umwelt/betrieblicher_umweltschutz/grossverfahren.htm)

-interessen bzw. zwischen Ökosystemen oder deren Bestandteilen (wie zB Änderung eines ökologischen Gleichgewichts unter Berücksichtigung von Wirkungszusammenhängen wie der Nahrungskette) ebenso betreffen wie Kumulierungen (Anhäufen von Auswirkungen), Verlagerungen in andere Medien, synergetische Auswirkungen (Zusammenwirken von Auswirkungen), Anreicherungen oder Folgereaktionen und -produkte. Außerdem werden die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes berücksichtigt.

Die Beurteilung der Auswirkungen erfolgt im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge hinsichtlich der oben genannten Schutzgüter, um zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

### **Mögliche Ursachen:**

Die folgenden möglichen Ursachen werden ausdrücklich betrachtet:

- Eingriffe in Natur und Landschaft, inkl. Vorhandensein des Vorhabens (einschließlich Optik bzw. visuelle Veränderungen, Licht), Flächeninanspruchnahme, Versiegelung, Gelände- veränderungen, Trenn- oder Barrierewirkungen, Veränderungen der Hydrologie
- Lärmemissionen (Betriebs- und Baulärm, Verkehrslärm)
- Luftschadstoffemissionen (gas- und partikelförmige Emissionen, Geruchsstoffemissionen) inkl. diffuse Emissionen
- Flüssige Emissionen (Abwässer inkl. Löschwasser, versickernde Flüssigkeiten)
- Sonstige Ursachen wie zB Verkehrserregung, Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen (zB Kumulierungen, Verlagerungen in andere Medien, Synergieeffekte, potenzierende Effekte)<sup>3</sup>

### **Fachbereiche und Gutachter**

Für folgende Fachbereiche wurden Gutachter beauftragt:

Fachbereich	Gutachter	Dienststelle
Bodenschutz/Landwirtschaft	DI (FH) Martin Leist	4/07
Gewässerschutz	DI Dr. Margot Geiger-Kaiser	7/05
Hydrographie/Hydrologie	DI Harald Huemer	7/04
Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz	DI Michael Mandl	5/03
Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Ökosysteme/Landschaft	Dr. Gertrude Friese Mag. Maria Jerabek	5/06
Umweltmedizin	Dr. Eleonore Stierle	9/02
Verkehrslärm (inkl. Baulärm)	Mag. Wolfgang Trattler	5/02
Verkehr/Verkehrsplanung	DI Christian Kainz	6/06
Wasserbautechnik <sup>4</sup>	DI Norbert Nechansky	7/03
Sachverständigenkoordination	Dr. Markus Graggaber	5

Außerdem wurden die Fachbereiche - **Kulturgüter/ kulturelles Erbe** (Dr. Peter Höglinger, Bundesdenkmalamt) und **Abfalltechnik/Abfallwirtschaft** (DI Dr. Angelika Brunner, Referat 5/01) befasst, für welche sogenannte *no impact statements*, also begründete Leermeldungen hinsichtlich der Auswirkungen des konkreten Vorhabens, vorliegen.

<sup>3</sup> siehe auch Abschnitt 3 des Leitfadens (<http://www.salzburg.gv.at/umwelt-publikationen>)

<sup>4</sup> Exklusive wasserwirtschaftliches Planungsorgan

Bei der Betrachtung der Auswirkungen fanden die verschiedenen Phasen (Errichtung, Betrieb, Betriebsstörungen bzw. Störfälle, Auflassung bzw. Stilllegung des Betriebs und Nachsorge) Berücksichtigung.

Zur Darstellung der Prüfung möglicher Auswirkungen des Vorhabens anhand der folgenden **Matrix** ist Folgendes anzumerken:

- ⇒ Das Schema (Matrix) fasst die möglichen Auswirkungen der prinzipiell denkbaren Ursachen auf die Schutzgüter und Schutzinteressen in einer Übersicht zusammen.
- ⇒ In den einzelnen Feldern der Matrix ist dargestellt, welche Ursachen mit Wirkungen auf die Schutzgüter und Schutzinteressen bei dieser Art des Vorhabens denkbar sind. Die Bedeutung der Auswirkungen kann dabei unterschiedlich sein. Es wird zwischen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen unterschieden.
- ⇒ Dazu ist anzumerken, dass bei der Zuordnung zu unmittelbaren Auswirkungen die jeweiligen „Ausbreitungsmedien“ nicht separat erwähnt werden. Das bedeutet zB, dass Luftschadstoffemissionen als unmittelbar auf Gesundheit und Wohlbefinden von Menschen auswirkend angeführt sind, wiewohl die Wirkung natürlich über das Medium „Luft“ erfolgt.
- ⇒ Sollten für eine Ursache sowohl unmittelbare als auch mittelbare Auswirkungen denkbar sein, so sind in der Matrix aus Gründen der besseren Lesbarkeit nur die unmittelbaren dargestellt.
- ⇒ Bei den dargestellten Auswirkungen kommt bereits zum Ausdruck, bei welchen grundsätzlich möglichen Auswirkungen für das konkrete Vorhaben von sog. no impact statements auszugehen ist.
- ⇒ In den Feldern der Matrix ist auch angemerkt, für welche Phase (Errichtung, Betrieb) mögliche Auswirkungen geprüft werden. Die Phasen (Betriebs-)Störungen bzw. Störfälle, Auflassung bzw. Stilllegung sind generell mitzubetrachten, werden in der Matrix jedoch nicht gesondert ausgewiesen.

Prüfung der möglichen Auswirkungen des Vorhabens		Ursachen					
		Eingriffe in Natur und Landschaft, inkl. Vorhandensein des Vorhabens, Flächeninanspruchnahme, Versiegelung, Geländeänderungen, Trenn- oder Barrierewirkungen, Veränderungen der Hydrologie etc.	Lärmemissionen (Betriebs- und Baulärm, Verkehrslärm)	Luftschadstoffemissionen (gas- und partikelförmige Emissionen, Geruchsstoffemissionen) inkl. diffuse Emissionen	Flüssige Emissionen (Abwässer inkl. Löschwasser, versickernde Flüssigkeiten)	Sonstige Ursachen wie Verkehrserregung, Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen etc.	
Schutzgüter / -interessen							
Wirkung auf	<b>Umweltmedien</b>	Boden und Untergrund	EB		EB	EB	EB
		Grund- und Oberflächenwasser	EB		EB	EB	EB
		Luft	EB		EB		EB
		Klima	EB		EB		EB
	<b>Fauna u. Flora</b>	Tiere	EB	EB	EB		EB
		Pflanzen	EB		EB	EB	EB
		Lebensräume (1)	EB	EB	EB	EB	EB
	<b>Mensch</b>	Gesundheit und Wohlbefinden	EB	EB	EB	EB	EB
		Landschaft (2)	EB				EB
		Effizienter Ressourceneinsatz	EB				EB
		Nutzungen, Funktionen, Sachwerte, dingliche Rechte, Sachgüter	EB	EB	EB	EB	EB
		Öffentliche Pläne und Konzepte	EB	EB	EB	EB	EB
	<b>E ... Errichtungsphase</b>						unmittelbare Auswirkung
<b>B ... Betriebsphase</b>						mittelbare Auswirkung	
Die Phasen der <b>Auflassung</b> bzw. <b>Stilllegung</b> sowie <b>Betriebsstörungen</b> bzw. <b>Störfälle</b> sind generell mitzubetrachten, werden in der Matrix nicht gesondert ausgewiesen.							
(1) inkl. Biotope, Ökosysteme, Biotopverbund, biologische Vielfalt							
(2) inkl. Landschaftscharakter, Orts- und Landschaftsbild, Ästhetik							



## Auswirkungen des Vorhabens

Aufbauend auf dem im Prüfkatalog angeführten Untersuchungsrahmen wurden die Fragen an die beteiligten Gutachter der verschiedenen Fachbereiche formuliert. Diese umfassten auch die Sicherstellung der Zusammenarbeit von verschiedenen Fachgutachtern bei der Beantwortung einzelner Fragen sowie eine Darstellung für den Fall, dass sich die möglichen Auswirkungen auf angrenzende Gemeinden erstrecken oder grenzüberschreitend sind.

Für sämtliche berücksichtigten möglichen Ursachen wurde abschließend, nach Beantwortung der Detailfragen aus jeweiliger fachlicher Sicht, die Frage nach der **Beurteilung** gestellt, wobei die im Untersuchungsrahmen definierten Gesichtspunkte, insbesondere die Intensität der Auswirkungen, die Häufigkeit und Dauer der Auswirkungen, deren Langfristigkeit, Reversibilität, allfällige Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen, Kumulierungen oder Verlagerungen sowie der Gesichtspunkt der Vorsorge zu berücksichtigen waren.

Dazu wurde die folgende fünfteilige Skala herangezogen, die es ermöglichen soll, die integrative Beurteilung abschließend in einer **umfassenden Gesamtschau** darzustellen.

- a vorteilhafte Auswirkung
- b keine Auswirkung
- c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung
- d merkliche nachteilige Auswirkung
- e bedeutende nachteilige Auswirkung

Es ist ausdrücklich festzuhalten, dass eine integrative Beurteilung bereits die Basis der vorangegangenen Schritte, beginnend bei der Auswahl der Fachbereiche, der Erstellung des Untersuchungsrahmens und des Prüfkatalogs, war. Der Prüfkatalog stellte die Basis für die vorliegende Zusammenfassende Bewertung dar.

Die Beurteilung durch die Gutachter erfolgte abschließend anhand der erwähnten Skala, wobei in manchen Bereichen eine Differenzierung für erforderlich gehalten wurde. Gründe für diese Differenzierung können beispielsweise darin liegen, dass Beurteilungen mit bzw. ohne bestimmte Maßnahmen unterschiedlich erfolgen oder dass für verschiedene Phasen (zB Errichtungsphase, Betriebsphase) unterschiedliche Beurteilungen vorgenommen wurden.

Zur Gesamtschau der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens sind die Einstufungen der Gutachter in der folgenden Matrix zusammengestellt. Es findet sich darin auch die Übersicht über die Beurteilung der Auswirkungen unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne bzw. den darin enthaltenen Zielsetzungen.

.

Beurteilung der möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens	Ursachen					
	Eingriffe in Natur und Landschaft, inkl. Vorhandensein des Vorhabens, Flächeninanspruchnahme, Versiegelung, Geländeänderungen, Trenn- oder Barrierewirkungen, Veränderungen der Hydrologie etc.	Lärmemissionen (Betriebs- und Baulärm, Verkehrslärm)	Luftschadstoffemissionen (gas- und partikelförmige Emissionen, Geruchsstoffemissionen) inkl. diffuse Emissionen	Flüssige Emissionen (Abwässer inkl. Löschwasser, versickernde Flüssigkeiten)	Sonstige Ursachen wie Verkehrserregung, Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen etc.	Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne, Alternativen sowie öffentlicher Interessen
Bodenschutz/Landwirtschaft	d		b	b	b	d
Gewässerschutz	c			c	c	c
Hydrographie/Hydrologie	c			c		b
Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz			b		b	a
Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Ökosysteme/Landschaft	c/d	c	c		c	c
Umweltmedizin		c	b	b	b	
Verkehrslärm (inkl. Baulärm)		c/d				
Verkehr/Verkehrsplanung	b				b	b
Wasserbautechnik	b			b	b	b
	a	vorteilhafte Auswirkungen		d	merklich nachteilige Auswirkungen	
	b	keine Auswirkungen		e	bedeutende nachteilige Auswirkungen	
	c	vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen				

In der Matrix sind für alle berücksichtigten Möglichkeiten für Ursachen von Auswirkungen die erfolgten Beurteilungen durch die Gutachter entsprechend obiger Skala dargestellt. Es ist anzumerken, dass dabei ggf. jene Stufe der Beurteilung berücksichtigt wurde, die bei Verwirklichung des Vorhabens im jeweiligen Fall die ungünstigste darstellt. Das heißt, dass etwa bei einer Differenzierung von „c“ bis „d“ die Kategorie „d“ farblich dargestellt ist, „c“ allerdings im Feld zusätzlich angemerkt ist.

Eine derartige Darstellung in Matrixform kann selbstverständlich nur eine komprimierte Form der Wiedergabe sein. Sie soll aber in die Lage versetzen, eine **Gesamtbetrachtung** der Auswirkungen des Vorhabens anstellen zu können. Die Details zu den jeweiligen Beurteilungen einschließlich den Begründungen und Anmerkungen finden sich in den einzelnen Gutachten bzw. Fragebeantwortungen.

### **Gegenüberstellungen der Beurteilungen**

Von den beigezogenen Gutachtern wurde bei der Beurteilung der möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkung des Vorhabens eine Zuordnung der Auswirkungen zu vier Kategorien in der fünf-stufigen Beurteilungsskala vorgenommen. Am weitaus Häufigsten ergeben sich entsprechend der Einschätzung der Gutachter **keine bis vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen** des Vorhabens.

Kein Gutachter erkennt eine mögliche **bedeutende nachteilige Auswirkung** in den jeweils zu beurteilenden Fachbereichen.

Bei vier Beurteilungen wurde von **merklich nachteiligen Auswirkungen** ausgegangen. Diese stammen von den Gutachtern der Fachbereiche Bodenschutz/Landwirtschaft, Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Ökosysteme/Landschaft, und Verkehrslärm (inkl. Baulärm).

Demgegenüber werden im Fachbereich Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz vorteilhafte Auswirkungen betreffend öffentlicher Konzepte und Pläne gesehen.

Zu diesen Zuordnungen sollen Details aus den entsprechenden Beurteilungen auszugsweise bzw. sinngemäß wiedergegeben werden (die vollständigen Aussagen finden sich in den Antworten des Abschnittes „Gutachten“):

### **Merklich nachteilige Auswirkungen**

Der Gutachter für **Bodenschutz/Landwirtschaft** stuft die Auswirkungen durch das Vorhaben in mehrfacher Hinsicht als **merklich nachteilig** ein (bzgl. Eingriffe in Natur und Landschaft sowie bzgl. der Auswirkungen auf öffentliche Konzepte und Pläne). Begründet wird dies folgend: *Insgesamt kam bzw. kommt es durch die Parkplatzerrichtung zu wesentlichen Beeinträchtigungen des Bodenaufbaus und der Abflussverhältnisse, sowie zu einem nicht unerheblichen Verlust von landwirtschaftlichen Böden.*

*Durch die nicht vollständige Versiegelung der Parkplatz-Stellflächen und Muldenflächen können zumindest teilweise die natürlichen Bodenfunktionen erhalten werden. Im Bereich der asphaltierten Zufahrten erfolgt ein nahezu vollständiger Verlust der natürlichen Bodenfunktionen.*

Weiters kommt es durch die Errichtung des Parkplatzes auf einer Fläche von ca. 29.461 m<sup>2</sup> sowie bei der Anlage von Ausgleichsflächen für den Naturschutz rd 6.329 m<sup>2</sup> (4.841 m<sup>2</sup> Intensivgründland, 1.488 m<sup>2</sup> Baumschulfläche) zur Habitatentwicklung der Zauneidechse zu einem vollständigen Verlust der Produktionsfunktion. Gemäß Fachgutachten Boden handelt es sich bei den betroffenen Flächen um besonders hochwertige Böden in Bezug auf die Produktionsfunktion, die im Nahbereich des Flughafenareals jedoch nicht als selten anzusehen sind. Ein Ausgleich für den Verlust der landwirtschaftlichen Flächen ist im Projekt nicht vorgesehen.

Die Gutachterinnen für **Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Ökosysteme/ Landschaft** kommen für das Vorhaben bezogen auf die Eingriffe in Natur und Landschaft in einer Gesamtbetrachtung zur Beurteilung **vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**. *Da die gegenständlichen Flächen bereits vor Errichtung des Parkplatzes intensiv bewirtschaftet wurden, ist die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes als merklich nachteilig im Sinne des gegenständlichen Fragenkataloges, aber nicht bedeutend zu bewerten. Durch die eingereichten Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die Auswirkungen auf vernachlässigbar nachteilig reduziert werden.*

Der Gutachter für **Verkehrslärm (inkl. Baulärm)** erkennt bzgl. Lärmemissionen während der Betriebsphase **merklich nachteilige Auswirkungen**, weil durch den Parkplatzverkehr bei einigen Wohnhäusern in der Nachbarschaft eine wesentliche Veränderung der Umgebungslärsituation auftreten wird.

(Anmerkung: Die Auswirkungen, die während der **Bauphase** auf die Ortschaft Loig einwirken, werden aus schalltechnischer Sicht wegen der kurzen Dauer als **vernachlässigbar nachteilig** eingestuft.)

### Vorteilhafte Auswirkungen

Der Gutachter für **Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz** sieht **vorteilhafte Auswirkungen** betreffend öffentlicher Konzepte und Pläne, da am Parkplatz P3A für das Park&Ride Konzept „Schlechtwetterregelung“ in den Sommermonaten Juli und August 200 Stellplätze vorgesehen sind. Diese Maßnahme scheint dazu geeignet zu sein, den zusätzlichen motorisierten Touristenverkehr aus den stark belasteten Innenstadtbereichen abzuführen und damit innerstädtisch höherbelastete Regionen zu entlasten.

## Zusammenschau

In einer Zusammenschau sämtlicher Beurteilungen lässt sich demnach erkennen, dass die Tragweite der verschiedenen möglichen Auswirkungen des Vorhabens durchaus unterschiedlich bewertet wird. Im Rahmen der gesamthaften Prüfung wurden die kritischen Faktoren ebenso herausgearbeitet wie jene Aspekte, die positiv gesehen werden.

Eine Gesamtbewertung im Sinne einer „Mittelwert-Berechnung“ oder Ähnlichem aus den erfolgten Beurteilungen kann natürlich nicht durchgeführt werden. Für die Abwägung sind nicht nur die getroffenen **Bewertungen**, sondern auch die entsprechenden **Anmerkungen** und **Differenzierungen** im Einzelnen relevant und deshalb explizit herausgearbeitet worden.

Insofern sind die durchgeführten Differenzierungen bei den kritischen Beurteilungen, wie etwa bei der Beurteilung der vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen auf Grund der Eingriffe in Natur und Landschaft und der Lärmemissionen durch die Gutachter Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Ökosysteme/Landschaft und Verkehrslärm (inkl. Baulärm) sowie die Verweise auf erforderliche Maßnahmen ebenfalls von Bedeutung.

Den kritischen Beurteilungen gegenüber zu stellen sind die durch das Vorhaben hervorgerufenen vorteilhaften Auswirkungen.

Der Vollständigkeit halber ist auch noch darauf hinzuweisen, dass von den Gutachtern einiger Fachbereiche **Präzisierungen** und weitergehende Detaillierungen angesprochen werden, wenngleich diese noch zu konkretisierenden Details einer Beurteilung nicht grundsätzlich entgegen gestanden sind. Hier ist jedenfalls auf die formulierten Empfehlungen bzw. Maßnahmvorschläge der Gutachter zu verweisen.

Nicht nur in den oben angeführten Fällen erfolgen von den Gutachtern immer wieder Hinweise auf **Maßnahmen** (siehe vor allem auch das Kapitel Befund und v.a. Gutachten sowie Kapitel I), die entweder Gegenstand der eingereichten Unterlagen sind oder durch Gutachter zusätzlich vorgeschlagen werden. Das gilt im Übrigen auch für zahlreiche Bewertungen, die auf „keine“ oder „vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen“ lauten. Derartige Beurteilungen ergaben sich teilweise erst unter Berücksichtigung bestimmter Maßnahmen.

Die **Realisierung dieser Maßnahmen** bzw. deren Übernahme in Form von **Nebenbestimmungen** ist daher von großer Bedeutung und letztlich ausschlaggebend für verschiedene Beurteilungen. **Sie stellen auch die fachliche Voraussetzung dafür dar, dass der Realisierung des Vorhabens keine fachlichen Gründe entsprechend dem UVP-G 2000 entgegenstehen.**

# Befund und Gutachten

## Veranlassung und Unterlagen

Die Salzburger Flughafen GmbH hat unter Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) einen Antrag entsprechend dem UVP-G 2000 auf die Genehmigung des Vorhabens Parkplatz P3A gestellt. Die Grundlage für die Begutachtung stellt der zu diesem Verfahren erstellte Prüfkatalog dar.

Die folgenden **Unterlagen** standen für die Beurteilung zur Verfügung:

- Einreichung vom 18.2.2015 (zusammenfassend dargestellt auf der Daten CD "UVE Parkplatz P3A - Einreichunterlagen, Stand 03.02.2015), ergänzt durch Nachreichungen vom 10.4.2015 sowie 14.4.2015

### **Ordner 1 - Technisches Projekt**

bestehend aus:

- Datenträger
- Band 1 - Übersicht und Grundlagen
  - Gesamteinlagenverzeichnis
  - Grundbedarf
  - Lageplan
  - Bauphasenplanung
- Band 2 - Parkplatz P3A
  - Tiefbau
  - Infrastruktur
  - Landschaftplanung
  - Elektrotechnik

### **Ordner 2 - Fachbeiträge**

bestehend aus:

- Abfalltechnik/Abfallwirtschaft - no impact statement
- Verkehr
- Lärmschutz
- Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz
- Klima- und Energiekonzept
- Gewässerschutz, Hydrographie/Hydrologie
- Bodenschutz/Landwirtschaft
- Naturschutz
  - Pflanzen & Lebensräume
  - Avifauna
  - Landschaft
- Sach- und Kulturgüter/Kulturelles Erbe - no impact statement
- Erschütterungen - no impact statement
- Umweltmedizin

Folgende weiteren Ergänzungen wurden eingebracht:

- Fachbereich: Landwirtschaft/Boden - ergänzende Stellungnahme
- Ergänzungen aufgrund der Stellungnahme des UVP-Koordinators
- Unterlagen Luftfahrttechnik

Außerdem fanden mehrere Besprechungen mit Vertretern der Projektwerber und der Projektanten statt, bei welchen verschiedene Fragestellungen diskutiert und geklärt werden konnten. Dabei wurden einige weitere Informationen bzw. Auskünfte im Sinne des § 12 Abs 8 UVP-G 2000 erteilt. Entsprechende Hinweise finden sich ggf. bei den einzelnen Fachbereichen.

Im Folgenden finden sich Befund und Gutachten für die einzelnen Fachbereiche sowie die Antworten zu den Fragen des Prüfkatalogs. Aus Gründen der Lesbarkeit und Übersichtlichkeit im Zusammenhang mit Zitaten und Verweisen in den Gutachten bzw. bei der Beantwortung der Fragen des Prüfkatalogs sind die entsprechenden Fachbereiche jeweils angeführt.

## Bodenschutz/Landwirtschaft

### Befund

Die Salzburger Flughafen GmbH hat für den Parkplatz P3A, der ursprünglich auf Basis einer naturschutzrechtlichen Bewilligung im Jahr 2004 errichtet worden ist, um eine Genehmigung gemäß UVP-G 2000 angesucht. Das Ansuchen war nötig, um den Betrieb des Parkplatzes weiterhin sicherzustellen.

Neben dem bestehenden Parkangebot des Flughafens (Parkhaus und Kurzzeitparkplätze) soll der Parkplatz P3A als kostengünstiges Segment für längerfristiges Parken weiterhin zur Verfügung stehen. Dabei dient dieser auch als Park & Ride Parkplatz zur Entlastung der Salzburger Innenstadt, sowie für Mitarbeiter und Autoverleiher.

Das Parkplatzareal umfasst eine Größe von rd 29.461 m<sup>2</sup>, wovon derzeit ca. 6.913 m<sup>2</sup> als Zufahrt, Fahrgassen, Fußwege, etc. asphaltiert sind, ca. 19.040 m<sup>2</sup> als Stellflächen Geschottert, ca. 1.243 m<sup>2</sup> als Grünflächen (Verkehrinseln, Wall, etc.), 2.189 m<sup>2</sup> als Muldenflächen sowie ca. 76 m<sup>2</sup> als sonstige Flächen (Mastfundamente etc.) ausgebildet sind.

Hinsichtlich der Lage, Größe und Verkehrsanbindung ergeben sich durch das nunmehr durchgeführte UVP-Verfahren keine Änderungen zum Status quo des Parkplatzes, es erfolgt lediglich eine Reduktion der Stellplätze von bisher 1.151 auf ca 1.126.

Anpassungen ergeben sich vorwiegend bei den Einrichtungen zur Versickerung von Oberflächenwässern sowie der Anlage von Ausgleichsflächen für den Naturschutz.

#### 1) Einrichtung zur Versickerung von Oberflächenwässern

Dem Stand der Technik entsprechend ist vorgesehen, die anfallenden Oberflächenwässer direkt vor Ort über Rasenmulden in den Untergrund zu versickern, wobei die größtenteils bestehenden bodenlosen Einlaufschächte als eine Art Notüberlauf in diese integriert werden sollen.

#### 2) Gemäß vorgelegtem Ausgleichsprojekt (Projekt GmbH, 20.4.2014) werden auf einer Fläche neben der Autobahn A1 zusätzlich 6.329 m<sup>2</sup> (4.841 m<sup>2</sup> Intensivgründland, 1.488 m<sup>2</sup> Baumschulfläche) zur Habitatentwicklung der Zauneidechse beansprucht.

Die Darstellung des IST-Zustandes bezieht sich gemäß Fachgutachten Bodenschutz/Landwirtschaft auf die beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen ohne errichteten Parkplatz.

Bei der Maßnahmendefinition der Bauphase wurde jedoch bereits auf den errichteten Parkplatz Bezug genommen und nur Maßnahmen für die Anpassung des Parkplatzes definiert.



## Gutachten

Das vorgelegte Projekt Salzburger Flughafen GmbH für den Parkplatz P3A berührt in wesentlichen Teilen den Fachbereich Bodenschutz/Landwirtschaft.

Bodeneingriffe ergeben sich durch die Errichtung des Parkplatzes und der Anlage der Ausgleichsflächen.

Wesentliche Beurteilungsgrundlage für das Schutzgut sind neben den Bestimmungen im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit - Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000; StF: BGBl. Nr. 697/1993), das Salzburger Bodenschutzgesetz (LGBL 80/2001) sowie die Alpenkonvention (Bodenschutzprotokoll; Kundmachungorgan BGBl. III Nr. 235/2002).

Sowohl das Salzburger Bodenschutzgesetz als auch das Bodenschutzprotokoll haben sehr ähnliche Ziele formuliert, die da wären: Die Vermeidung schädlicher Einflüsse für Mensch, Tier und Vegetation, die Erhaltung und der Schutz von Böden und der Bodenfunktionen, die Verbesserung und Wiederherstellung der Bodenfunktionen und die Verhinderung von Bodenerosion und Bodenverdichtung sowie die Erhaltung bzw die Verminderung der quantitativen und qualitativen Bodenbeeinträchtigungen, insbesondere durch Anwendung bodenschonender land- und forstwirtschaftlicher Produktionsverfahren, sparsamen Umgang mit Grund und Boden, Eindämmung von Erosion sowie durch Beschränkung der Versiegelung von Böden. Ebenfalls erfolgt in beiden Rechtsmaterien eine Bezugnahme auf die wesentlichen Funktionen der Böden:

§ 3 lit 6 Salzburger Bodenschutzgesetz:

*Bodenfunktionen: die Eigenschaften von Böden zu dienen*

- a) als Grundlage für die Hervorbringung von Nahrungs- und Futterpflanzen und sonstiger Bodenvegetation sowie organischer Rohstoffe in ausreichender biologischer Vielfalt, Quantität und Qualität (Produktionsfunktion);*
- b) zur Filterung, Pufferung, Speicherung, Regulierung und Bereitstellung des Bodengewässers;*
- c) zur Filterung, Pufferung und Speicherung sowie zur biologischen-biochemischen Transformation von (Schad-)Stoffen (Regenerations- und Ausgleichsfunktion);*
- d) als Lebensraum für Bodenorganismen;*
- e) als Grundlage und Bestandteil der Landschaft (Natur-, Kultur-, Archiv- und Landschaftsfunktion);*

Artikel 1, lit (2) des Bodenschutzprotokolls der Alpenkonvention

*Der Boden ist*

*1. in seinen natürlichen Funktionen als*

- a) Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Mikroorganismen,*
  - b) prägendes Element von Natur und Landschaft,*
  - c) Teil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen,*
  - d) Umwandlungs- und Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen, insbesondere auf Grund der Filter-, Puffer- und Speichereigenschaften, besonders zum Schutz des Grundwassers,*
  - e) genetisches Reservoir,*
- 2. in seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie*
- 3. zur Sicherung seiner Nutzungen als*
- a) Standort für die Landwirtschaft einschließlich der Weidewirtschaft und der Forstwirtschaft,*
  - b) Fläche für Siedlung und touristische Aktivitäten,*

c) Standort für sonstige wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung,  
d) Rohstofflagerstätte  
nachhaltig in seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten. Insbesondere die ökologischen Bodenfunktionen sind als wesentlicher Bestandteil des Naturhaushalts langfristig qualitativ und quantitativ zu sichern und zu erhalten. Die Wiederherstellung beeinträchtigter Böden ist zu fördern.

Im § 4 des Salzburger Bodenschutzgesetzes ist die Allgemeine Verpflichtung zum Bodenschutz verankert.

*Jede Person ist verpflichtet, die Ziele dieses Gesetzes zu beachten. Insbesondere sind Bodenbelastungen auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Weiters soll bei der Planung und Ausführung von Baumaßnahmen und anderen Veränderungen der Erdoberfläche der Grundsatz eines sparsamen und schonenden Umgangs mit dem Boden beachtet werden.*

Auf Basis dieser Grundlagen sind eine Bewertung der Bodenfunktionen sowie eine Beurteilung der Planung und der (vorgesehenen) Ausführung des Projektes im Hinblick auf den Bodenschutz erforderlich.

Der Leitfaden „Bodenschutz bei Planungsvorhaben“, herausgegeben vom Land Salzburg, bietet eine anerkannte Methode zur Beurteilung folgender Bodenfunktionen (vgl auch ÖNORM L1076):

- 1.2 b Lebensraumfunktion (Standort für Bodenorganismen)
- 1.3 a Standortfunktion (Standortpotential für natürliche Pflanzengesellschaften)
- 1.3 b Produktionsfunktion (natürliche Bodenfruchtbarkeit)
- 2.1 a Reglerfunktion (natürliche Abflussregulierung)
- 3 Pufferfunktion (Filter und Puffer für Schadstoffe)

Des Weiteren erfolgte eine Beurteilung der möglichen Schadstoffbelastungen auf dem Standort (Schwermetalle und Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe).

Eine Auseinandersetzung mit den Bodenfunktionen und deren Beanspruchung erfolgt in der Beantwortung des Prüfkatalogs unter B: Eingriff in die Natur und Landschaft.

Zusammenfassend kann dazu gutachterlich festgehalten werden:

### **Flächenverbrauch**

Durch die Errichtung des Parkplatzes und die Anlage der Ausgleichsflächen kommt bzw kam es bereits zu einer Beanspruchung von landwirtschaftlichen Böden mit einem Ausmaß von rd 29.461 m<sup>2</sup> für den Parkplatz und rd 6.329 m<sup>2</sup> für die Ausgleichsflächen Naturschutz.

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich vorwiegend um hochwertige landwirtschaftliche Produktionsflächen, die der landwirtschaftlichen Nutzung zur Gänze entzogen werden. Im Umfeld des Salzburger Flughafens sind jedoch größtenteils Böden mit ähnlicher Wertigkeit anzutreffen, ein Ausweichen auf eine andere Fläche im näheren Umfeld des Flughafens würde daher zu ähnlichen Auswirkungen führen.

Durch die nicht vollständige Versiegelung des Parkplatzes (Stellflächen werden geschottert) können zumindest teilweise die natürlichen Bodenfunktionen (zB Reglerfunktion) erhalten werden.

### **Vorübergehende Grundbeanspruchung und Rekultivierung**

Gemäß den vorgelegten Plänen und Fachgutachten ist keine vorübergehende Grundbeanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen geplant. Die Flächen, die durch den Parkplatz beansprucht werden, sind zur Gänze für die dauerhafte nicht landwirtschaftliche Nutzung vorgesehen.

Baustelleneinrichtungsflächen außerhalb des Parkplatzes oder der Ausgleichsflächen werden lt Fachgutachten Bodenschutz/Landwirtschaft nicht eingerichtet.

Sollte es aufgrund von unvorhergesehenen Ereignissen trotzdem zu einer Beanspruchung von landwirtschaftlichen Flächen kommen, die nach der Bauphase wieder rekultiviert werden, sind die Maßnahmen entsprechend den Auflagenvorschlägen einzuhalten. Durch die Einhaltung der "Richtlinien für die sachgerechte Rekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen" (Fachbeirat für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz, BMLFUW, 2. Auflage 2012) können negative Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen weitestgehend vermieden werden.

### **Schadstoffeintrag**

Schadstoffeinträge sind grundsätzlich nur im Störfall zu erwarten. Die im Zuge der Bauarbeiten anfallenden Reststoffe werden ordnungsgemäß entsorgt, sodass in dieser Hinsicht keine Beeinträchtigung zu erwarten ist.

Zusammenfassend kann aus bodenschutzfachlicher und landwirtschaftlicher Sicht festgestellt werden, dass bei projektgemäßer und auflagenkonformer Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens mit merklich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden/Landwirtschaft aufgrund des Flächenverlustes zu rechnen ist.

## Gewässerschutz

### **Befund**

Für den bestehenden öffentlich zugänglichen Parkplatz P3A der Salzburger Flughafen GmbH soll eine Genehmigung nach dem UVP-G 2000 erlangt werden. Die Anlage, insbesondere die Einrichtungen zur Vorreinigung und Versickerung von Oberflächenwässern, soll dem aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Hinsichtlich Lage, Größe und Verkehrsanbindung sind keine Änderungen gegenüber dem Status quo beabsichtigt. Die Anzahl der Stellplätze wird von bisher 1.151 auf ca. 1.126 Stellplätze reduziert.

### Verwendete Unterlagen:

- Allgemein verständliche UVE-Zusammenfassung (DI Fritz Pichler / pichlerConsult GesmbH) vom 16.02.2015
- Technischer Bericht Infrastruktur (Dipl.-Ing. Zoltan Kohlhofer ZT GmbH.), GZ 47/2002 vom 20.11.2013
- Fachbereich: Gewässerschutz und Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Klaus Moser, Hydrologische Untersuchungsstelle Salzburg) vom 28.05.2014 inkl. Anlagen
- Bericht vom 11.04.2014, GEOCONSULT ZT GMBH
- Technischer Bericht Bepflanzung (Dipl.-Ing. Gabriele Hofmann, Projekt GmbH.), GZ 386 vom 20.4.2014

### **Hydrogeologische Standortbeschreibung**

Die Geländeoberkante des Parkplatzes P3A weist eine Höhenlage von 432,1 m üA im S bis 433,7 m üA im NE auf. Das Projektgebiet ist situiert auf der sog. „Friedhofsterrasse“, welche aus fluviatilen Sanden und Kiesen aufgebaut ist. Bohrprofile aus dem Nahbereich des Parkplatzes P3A liegen für die bestehenden Nutzwasserbrunnen des Flughafens Salzburg vor. Zusätzliche Schurferkundungen auf dem Parkplatz P3A ergaben lokal unter dem Anschüttungsmaterial des Fahrbahnaufbaues bis ca. 0,5 m von Schluff und Feinsand dominierte, gering durchlässige Feinsedimente. Darunter treten ab 2,3 m bzw. 2,9 m Sande bzw. stark sandige Kiese des Grundwasserleiters zu Tage. Der Flurabstand des Grundwasserspiegels beträgt für hohe bzw. niedrige Grundwasserstände ca. 4,3 m bis 6,6 m im S bzw. ca. 6,2 m bis 8,7 m im N des Parkplatzes. Die Grundwasserströmung ist im Bereich des Parkplatzes in SW-NO bis SSW-NNO Richtung orientiert. Das Grundwassergefälle beträgt lokal ca. 2,5 ‰ bis ca. 3,5 ‰. Die Durchlässigkeit des Untergrundes wurde in Pumpversuchsauswertungen für die Nutzwasserbrunnen N4 bis N7, die unmittelbar E des Parkplatzes P3A situiert sind, mit  $k_f = 3 \times 10^{-4}$  m/s bestimmt. Diese Durchlässigkeit entspricht dem zu erwartenden Wertebereich für sandigen Kies und bedingt eine gute Sickerfähigkeit des Untergrundes.

### **Grundwasserqualität**

Das Projektgebiet ist dem Grundwasserkörper GK100006 Unteres Salzachtal [DBJ] zuzuordnen. Der chemische Zustand des Grundwasserkörpers ist entsprechend den Beobachtungen im Rahmen der Gewässerzustandsüberwachungsverordnung-GZÜV (BGBl. 479/2006) und den Kriterien der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser - QZV Chemie GW (BGBl. 98/2010) mit „gut“ einzustufen. Neben den sog. „GZÜV“-Messstellen existieren im Projektgebiet noch

zusätzliche Messstellen des seit 1994 durchgeführten flughafeninternen Grundwasserbeweissicherungsprogramms. Dieses Programm dient zur Überprüfung insbesondere des Stickstoffeintrages infolge der Pistenenteisung mittels Harnstoff in das Grundwasser.

In den unmittelbar an den Parkplatz P3A angrenzenden Nutzwasserbrunnen N 4 bis N 7 wurden 2009 und 2010 durch die Hydrologische Untersuchungsstelle Salzburg chemisch-physikalische Wasseranalysen sowie ergänzend 2014 Grundwasseranalysen durchgeführt. Die Untersuchungen 2009 und 2010 ergaben im Allgemeinen einen unauffälligen Befund für ein hartes Wasser bei erhöhten Konzentrationen für *Eisen* und *Mangan*. Die 2014 mit erweitertem Untersuchungsumfang durchgeführten Analysen ergaben wiederum hartes Grundwasser mit erhöhtem *Mangengehalt*. *Leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe* (LHKW) sowie *Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe* (PAK 6) oder *Benzol* waren nicht nachweisbar. *KW-Index* und *Gesamt-Kohlenwasserstoffe* lagen unterhalb den Bestimmungsgrenzen. An Metallen wurden *Kupfer*, *Nickel* und *Zink* in geringen Konzentrationen vorgefunden. Schwellenwerte gemäß Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser - QZV Chemie GW (BGBl. 98/2010) wurden nicht überschritten.

### **Altlasten, Verdachtsflächen**

Die für das Vorhaben vorgesehenen Grundstücke sind nicht im Verdachtsflächenkataster verzeichnet, Altlasten sind nicht bekannt.

### **IST-Zustand**

Das Areal, auf dem sich der Parkplatz P3A befindet, umfasst ca. 29.461 m<sup>2</sup>. Die Zufahrtswege sind asphaltiert, die Stellflächen geschottert ausgeführt. Die Versickerung der aus dem derzeitigen Parkplatzprovisorium anfallenden Niederschlagswässer erfolgt über, entlang der Tiefenlinien des Parkplatzes angeordnete Straßenabläufe mit jeweils zugeordneten Schottersickerkörpern.

### **PROJEKT**

Auf den geschotterten Stellflächen werden begrünte Sickermulden mit ca. 1,0 bis 1,5 m Breite und ca. 0,2 bzw. 0,5 m Tiefe ausgebildet. Die oberflächliche Filterschicht besteht aus einer 0,30 m mächtigen, belebten Oberbodenzone. Unterhalb der begrünten Sickermulden wird das Sickerwasser mittels hier angeordneter ca. 0,30 m mächtiger Filterkieskoffer flächenhaft verteilt und an die bestehenden bzw. erforderlichenfalls neu zu errichtenden Schottersickerkörper, die bis zum gut wasserdurchlässigen Untergrund reichen, angebunden. Die bestehenden bodenlosen Einlaufschächte sollen als Notüberläufe in das Entwässerungssystem integriert werden. Die Zufahrt zu den einzelnen Stellplätzen erfolgt über asphaltierte Fahrgassen, die Stellplätze selbst sind mit einer unversiegelten Schotteroberfläche ausgestattet. Die Gefälleverhältnisse der Verkehrsflächen werden so ausgebildet, dass die anfallenden Niederschlagswässer den jeweiligen Sickermulden zugeführt werden. Die Abgrenzung der Stellplatzflächen zu den mittig angeordneten Rasenmulden erfolgt durch Holzstaffeln, wodurch ein Einfahren in die Entwässerungsmulde verhindert wird.

In den Entwässerungsmulden sollen unter Anwendung des Merkblattes zur Gestaltung und Erhaltung naturnaher Sicker- und Retentionsmulden<sup>5</sup> artenreiche Hochstaudenfluren entwickelt werden. Es werden keine verholzenden oder tiefwurzelnde Pflanzen gepflanzt. Das Projekt enthält Wartungsanweisungen wie zB das jährlich 2malige Mähen des Aufwuchses und den Abtransport des Mähgutes.

Zur Beregnung bzw. Staubbefreiung des Parkplatzes wird das aus den bestehenden Nutzwasserbrunnen entnommene Wasser verwendet (wasserrechtliche Bewilligung aus 2003, Zl. 1/01-26.723/83-2003).

Als Bemessungsereignis für die Sickermulden wurde ein 30-jährliches Ereignis mit einer Dauer von 45 Minuten bzw. einer Regenspense von 170,0 l/s.ha (= 45,9 mm) gewählt.

		Regenwasseranfall
Asphaltiert Flächen (Fahrgassen)	6.912,8 m <sup>2</sup>	
sonstige Flächen (Mastfundamente etc.)	75,6 m <sup>2</sup>	
Schotterfläche	19.039,6 m <sup>2</sup>	
Grünfläche	1.243,3 m <sup>2</sup>	
Muldenfläche	2.189,7 m <sup>2</sup>	
<b>Gesamteinzugsfläche</b>	<b>29.461,0 m<sup>2</sup></b>	<b>377,1 l/s</b>

Tabelle 1: Zu entwässernde Flächen (projizierte) und Regenwasseranfall

Als Bodenkörperfiltermaterial wird ein mit Sand vermengtes Humusgemisch (30 cm stark - kein Recyclingmaterial) verwendet, dessen Durchlässigkeit mit einem  $k_f$ -Wert von  $5 \cdot 10^{-5}$  m/s angenommen wurde. Bei einer Sickergeschwindigkeit von 3,0 l/min.m<sup>2</sup> ergibt sich eine Sickerleistung der Rasenmulden von 295,6 m<sup>3</sup> in 45 min. Das erforderliche Retentionsvolumen wurde mit 722,5 m<sup>3</sup> berechnet. Ausgeführt wird ein Retentionsvolumen von 809,5 m<sup>3</sup>. Sollte dieses Speichervolumen bei Starkregenereignissen nicht ausreichen, sind in den Mulden Notüberläufe (Einlaufschächten mit darunter liegendem Sickerkörper) ausgebildet. Die Überlaufkante der Notüberläufe liegt ca. 2,00 cm unter der Oberkante der angrenzenden Parkflächen. Die Filterunterkante der Sickermulden liegt ca. 0,8 m unter GOK und somit minimal auf Kote 431,3 m üA. Somit ist auch bei Grundwasserhochständen eine Mächtigkeit des freien Sicker-raums zwischen der Filterunterkante und dem maßgebenden Grundwasserspiegel von zumindest 1,0 m gegeben.

### Bauphase

Die Bauphase beschränkt sich auf die Herstellung der Versickerungsmulden. Während der Bauphase werden die bereits vorhandenen Parkflächen des Parkplatzes P3A für Materiallager- und Manipulationsflächen und für die eigentlichen Baustelleneinrichtungen genutzt.

<sup>5</sup> MERKBLATT ZUR GESTALTUNG UND ERHALTUNG NATURNAHER SICKER- UND RETENTIONS MULDEN (Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung / Abteilung Naturschutz, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft / Abteilung Grund- und Trinkwasserwirtschaft, Abteilung Oberflächengewässerwirtschaft)

## **Betriebsphase**

Im Bereich des Parkplatz P3A ist im Jahresdurchschnitt mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 420 Pkw/24h (Ein-/Ausfahrten) und einer Auslastung mit ca. 540 Pkw (Belegung je Tag) zu rechnen. Im regulären Winterdienst wird Streusplitt eingesetzt. Der Einsatz von Streusalz ist nicht vorgesehen.

Das Projekt enthält Vorschläge für die Beweissicherung und Kontrolle, welche die Herstellung einer Probenahmestelle für die optionale chemisch-physikalische Untersuchung der Sickerwasserqualität als auch ein jährliches qualitatives Monitoring am Brunnen NW 4 (Immissionsmessstelle) umfassen.

## **Fremde Rechte**

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt wurden im Umkreis von 1 km die wasserrechtlich bewilligten Grundwassernutzungen erhoben. Im Umkreis von 500 m um den Flächenschwerpunkt des Parkplatzes P3A befinden sich die Grundwasserentnahmen der Salzburger Flughafen GmbH. sowie eine thermische Grundwassernutzung (Haas, WPZ 1104270). Die Wasserversorgungsanlage „Brunnenfeld Bischofswald“ befindet sich ca. 1 km NW des Parkplatzes P3A.

## **Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen - Störfallvorsorge**

Das Projekt enthält Maßnahmenkataloge für Bau- und Betriebsphase.

Für weitere Details wird auf die Inhalte des eingereichten Projekts verwiesen.

## **Gutachten**

Das Projektareal befindet sich in keinem wasserrechtlich besonders geschützten Gebiet. Im Nahbereich der geplanten Versickerungsanlagen befinden sich keine Trinkwassernutzungen. Eine nachteilige Beeinflussung der Wasserversorgungsanlage „Brunnenfeld Bischofswald“ kann aufgrund der dokumentierten Grundwasserströmungsrichtung von SW-NO bis SSW-NNO sowie der Entfernung von ca. 1 km ausgeschlossen werden.

Grundsätzlich sind die zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Parkplatz P3A auf das Grundwasser in der Bauphase und in der Betriebsphase auf Basis qualitativer Veränderungen unter Berücksichtigung der entstehenden Emissionen zu bewerten.

## **Bauphase**

Aufgrund der im Projekt angegebenen Eingriffstiefe ist davon auszugehen, dass der Grundwasserspiegel bei den Aushubarbeiten nicht erreicht wird. Bedingt durch den erforderlichen flächenhaften Aushub kann es bei ergiebigen Niederschlagsereignissen zu vorübergehenden Trübungen infolge Feinstoffeintrags in das Grundwasser kommen. Diese Auswirkungen sind allerdings lokal eng begrenzt. Bei Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen zum Gewässerschutz ist im Regelbetrieb der Baustelle mit keiner Beeinträchtigung des Grundwassers zu rechnen. Im Störfall sind Sofortmaßnahmen zur Hintanhaltung von Grundwasserverschmutzungen zu setzen.

## **Betriebsphase**

Straßenabflüsse sind aufgrund der verkehrsbedingten Emissionen mit Schmutzstoffen befrachtet. Der Verschmutzungsgrad ist abhängig von der Verkehrsbelastung. Insbesondere die Konzentrationen an *abfiltrierbaren Stoffen* (AFS) und *CSB* (organischer Summenparameter) sind in der Regel deutlich erhöht. Verkehrsbedingte Ursachen dafür sind Verluste von Öl, Benzin, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, aber auch von organischen schwer abbaubaren Verbindungen im Abrieb der Reifen und von bituminösen Straßenbelägen. Verkehrsbedingte Quellen von Schwermetallen im Niederschlagsabfluss sind Reifenabrieb (*Zink*) und Bremsbelagabrieb (*Kupfer*). Die Erhöhung der *PAK*-Konzentrationen in Straßenabflüssen wird durch Verbrennungsrückstände in den Abgasen bestimmt.

Bei dem im Projekt angegebenen Verkehrsaufkommen von ca. 420 Pkw/24h und der Nutzung als Langzeitparkplatz ist erfahrungsgemäß mit einem eher geringen Verschmutzungspotenzial an straßenspezifischen Schadstoffen zu rechnen. Die Sickermulden wurden so dimensioniert, dass der bei Starkregenereignissen anfallende Spitzenabfluss im Retentionsraum der Mulden gespeichert und anschließend zeitverzögert zur Versickerung gebracht werden kann. Das, im Hinblick auf die vom Parkplatz abtransportierte Schmutzfracht relevante Regenereignis (1-jährliches Niederschlagsereignis) wird jedenfalls über die Bodenpassage abgeführt und unterliegt somit einer Reinigung durch Filtration, Adsorption, Ionenaustausch sowie biologische Abbauprozesse. Die höchste Schmutzfracht ist erfahrungsgemäß am Beginn eines Regenereignisses zu erwarten („first flush“). Innerhalb der ersten 15 - 20 Minuten wird der Großteil der auf den Einzugsflächen angesammelten Verschmutzungen abgeschwemmt. Das in weiterer Folge anfallende Niederschlagswasser wird nicht mehr maßgeblich verunreinigt. Eine direkte Ableitung in den Sickerkörper über Einlaufschächte ist daher für Regenwässer über dem Bemessungsereignis aus Sicht des Gewässerschutzes zulässig. Wesentlich für die Standzeit der Grünmulden ist eine Einstauzeit von weniger als 24 Stunden, um Schäden an der Vegetation zu vermeiden. Berechnungen mit dem Versickerungsprogramm zum ÖWAV Regelblatt 45 (aktuell im Entwurf vorliegend) ergaben Entleerungszeiten von maximal 2,5 Stunden.

Zur Gestaltung der Rasensickermulden ist die Etablierung naturnaher Hochstaudenfluren geplant. Nachdem die Sicker- und Retentionsmulden für die Reinigung der Oberflächenwässer aus den Fahr- und Parkflächen errichtet werden, dürfen keinesfalls tiefwurzelnde oder horstbildende Pflanzen im Bereich der Sickerflächen gepflanzt werden. Ebenso dürfen Bäume und mehrjährige Sträucher nicht in die Sickerflächen gesetzt werden, da die Wurzeln verholzender Pflanzen Wasserwege erzeugen, in welchen das Oberflächenwasser bevorzugt abfließt und dadurch keine ausreichende Kontaktzeit mit der Bodenmatrix stark gegeben ist. Die Reinigungsleistung der Bodenkörperfilteranlagen wird dadurch insgesamt reduziert.

## **Zusammenfassung**

Die Reinigung von Oberflächenwässern aus Verkehrsflächen über Bodenkörperfilteranlagen entspricht dem Stand der Technik und den Vorgaben der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser - QZV Chemie GW (BGBl. 98/2010). Die Planung und Bemessung der Sickeranlagen wurde nach einschlägigen Regelwerken vorgenommen. Bei projekt- und bescheidgemäßem Bau und Betrieb ist durch die Versickerung der vorgereinigten Oberflächenwässer aus den Fahr- und Parkflächen kein nachteiliger Einfluss auf die Grundwasserqualität oder eine



Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers zu befürchten. Entsprechend den allgemeinen wasserwirtschaftlichen Grundsätzen ist eine großflächige Versickerung im Sinne der Grundwassererneuerung positiv zu bewerten.

Aus Sicht des Gewässerschutzes besteht kein Einwand gegen die Bewilligung des geplanten Vorhabens. Es wird vorgeschlagen, folgende Vorschriften in den Bescheid aufzunehmen (vorbehaltlich etwaiger Änderungen und Ergänzungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung).

#### ALLGEMEINES

1. Die geplanten Vorreinigungs- und Versickerungsanlagen sind projekt- und bescheidegemäß zu errichten und zu betreiben.

#### BAUPHASE

2. Der im Projekt enthaltene Maßnahmenkatalog (Fachbereich Gewässerschutz und Wasserbautechnik, Kap. 7.1) zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen ist für verbindlich zu erklären und den Baustellenmitarbeitern nachweislich zur Kenntnis zu bringen. Für die Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen ist ein Bautagebuch zu führen.

#### VERSICKERUNGSANLAGEN - BETRIEBSPHASE

3. Der im Projekt enthaltene Maßnahmenkatalog (Fachbereich Gewässerschutz und Wasserbautechnik, Kap. 7.2) zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen ist für verbindlich zu erklären und in Form einer Betriebsvorschrift den zuständigen Mitarbeitern zur Kenntnis zu bringen.
4. Der Aufbau der Sickermulden hat den Baugrundsätzen der ÖNorm B 2506-1 (Punkt 7.2) sowie den Anforderungen der ÖNorm B 2506-2 (Punkt 6.3 Bodenfilter) zu entsprechen. Die Mächtigkeit der Humus-Sand-Schicht hat mindestens 30 cm zu betragen.
5. Bodenbestandteile, die zum Aufbau des Bodenfilters verwendet werden, haben zumindest den Anforderungen der Klasse A2G des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes von 2011 zu entsprechen. Die Verwendung oder Beimischung von Kompost, Klärschlamm oder Torf ist nicht zulässig.
6. Die Nachweise bezüglich Eignung des Bodenmaterials sind dem Kollaudierungsoperat beizulegen.
7. Zum Nachweis des ordnungsgemäßen Einbaus der Filterschichten ist dem Kollaudierungsprojekt eine entsprechende Fotodokumentation anzuschließen.
8. Die Einlaufbereiche in die Mulden sind baulich so zu gestalten und zu sichern, dass auch bei Starkregenereignissen keine Schäden durch Auskolkungen oder Erosionen entstehen können.
9. Nach Fertigstellung der Sickermulden sind diese umgehend flächendeckend zu begrünen. Die wasserwirtschaftlichen Anforderungen an den Pflanzenbestand gemäß „Technischem Bericht Bepflanzung“ sind zu berücksichtigen.
10. Eine Streusalzaufbringung ist im Regelfall nicht zulässig.
11. Der Einsatz von Pestiziden ist auf dem gesamten Parkplatzareal verboten.
12. Die Qualität des vorgereinigten Sickerwassers hat den Schwellenwerten gemäß Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser - QZV Chemie GW (BGBl. 98/2010) zu entsprechen. Es sind folgende Grenzwerte und Frachten (bezogen auf eine Abflussmenge von 1.000 m<sup>3</sup>/d; n-1) einzuhalten:

Parameter	Grenzwert [mg/l]	Tagesfracht [g/d]
Cd	0,0045	4,5
Cr ges.	0,045	45
Ni	0,018	18
PAK 6	0,00009	0,09
KW-Index	0,1	100

13. An mindestens 2 repräsentativen Stellen sind geeignete Probenahmemöglichkeiten zur Beprobung des vorgereinigten Sickerwassers zu errichten.
14. **Eigenüberwachung:** Die Anlagen sind regelmäßig zu warten, zu pflegen und in ihrer Funktionstüchtigkeit zu erhalten. Die flächendeckende Begrünung ist dauerhaft zu erhalten. Der Bewuchs ist mindestens einmal jährlich zu mähen und das Mähgut von den Sickerflächen zu entfernen.
15. **Fremdüberwachung:**  
**Emissionskontrolle:** Die Richtwerte für die Qualität des Sickerwassers gelten als eingehalten, wenn im Abstand von 4 Jahren bzw. im Zuge der wiederkehrenden Überprüfung im Sinne von § 134 Wasserrechtsgesetz die Funktionstüchtigkeit der Bodenkörperanlagen von einem Fachkundigen überprüft wird. Der ordnungsgemäße Zustand ist gegeben, wenn die Sickerflächen einen optisch einwandfreien Zustand mit geschlossenem Bewuchs (Artenzusammensetzung gemäß Bepflanzungsplan) ohne sichtbare Kolmatierungsstellen aufweisen.  
**Immissionskontrolle:** Der unmittelbar grundwasserstromabwärts liegende Brunnen NW 4 ist als Immissionsmessstelle einzurichten und 1 x jährlich zu beproben. Die Erstuntersuchung hat zumindest 6 Monate vor Baubeginn zu erfolgen. Bei der Analyse sind folgende Parameter zu berücksichtigen: *PMB1+2 = Gewässerzustandsüberwachungsverordnung-GZÜV (BGBl. 479/2006), Abschnitt III = 1.1 (Probenahme und Vor-Ort-Parameter), 1.2 (Chemisch-analytische Parameter: ohne Phosphor und Bor) und 2.1 (Metalle gelöst) sowie KW-Index*

Probennahme und Analytik sind von einer autorisierten Person oder Institution durchführen zu lassen. Die Ergebnisse sind jeweils mit den Befunden zur wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 134 der Behörde vorzulegen.

## Hydrographie/Hydrologie

### **Befund**

Das gegenständliche Projekt sieht vor den ursprünglich bereits 2004 errichteten und in Betrieb genommenen Parkplatz P3a der Flughafen Salzburg GmbH an den aktuellen Stand der Technik anzupassen, sodass eine dauerhafte und den Anforderungen entsprechende Nutzung für Langzeitparker (Mehrertages-, Wochenparker) möglich ist. Für den Fachbereich Hydrographie/Hydrologie relevante Projektunterlagen wurden für das Infrastrukturprojekt von der Ziviltechniker GmbH Dipl.-Ing. Kohlhofer, Salzburg erstellt. Die Themen Grund- und Oberflächengewässer der Umweltverträglichkeitserklärung werden im Fachoperat Gewässerschutz und Wasserbautechnik der Hydrologischen Untersuchungsanstalt abgehandelt.

Projektsgegenstand ist eine Anpassung und Umgestaltung des Parkplatzes P3A an den Stand der Technik, wobei vorgesehen ist die anfallenden Oberflächenwässer direkt vor Ort über neu zu errichtende Rasenmulden zu sammeln und nach Vorreinigung über die Bodenpassage in der Untergrund zu versickern und bereits bestehende Einlaufschächte als Notüberlauf in das zukünftige Entwässerungssystem zu integrieren.

Das Areal, auf dem sich der Parkplatz P3A befindet, umfasst ca. 29.461 m<sup>2</sup>, wovon derzeit ca. 6.913 m<sup>2</sup> als Zufahrt, Fahrgassen, Fußwege, etc. asphaltiert sind, ca. 19.040 m<sup>2</sup> als Stellflächen geschottert und ca. 1.243 m<sup>2</sup> als Grünflächen (Verkehrsinseln, Wall, etc.), 2.189 m<sup>2</sup> als Muldenflächen sowie ca. 76 m<sup>2</sup> als sonstige Flächen (Mastfundamente etc.) ausgebildet sind. In Ergänzung zu den geschotterten Stellflächen werden in Anpassung an die wasserfachlichen Anforderungen begrünte Sickermulden mit ca. 1,0 bis 1,5 m Breite und ca. 0,2 bzw. 0,5 m Tiefe ausgebildet, um dort die anfallenden Oberflächenwässer zu sammeln und einer Vorreinigung durch die Bodenpassage zu unterziehen und diese in den Untergrund versickert.

Die Bemessung und Auslegung der Rasen- bzw. Versickerungsmulden hinsichtlich ihres Rückhaltevermögens und hydraulischen Leistungsfähigkeit erfolgte in Abstimmung mit dem Hydrographischen Landesdienst über die Ermittlung der maßgeblichen Dauerstufe unter Zugrundelegung eines 30 jährlichen Niederschlagsereignisses. Die entsprechende Niederschlagsdauerstufe wurde mit 45 Minuten rechnerisch ermittelt und ergibt sich aus der punktbezogenen Niederschlagsjährlichkeiten/Dauerstufenmatrix (Quelle: Ministerium für ein lebenswertes Österreich - Abteilung IV - Wasserhaushalt) eine anzusetzende Regenspende von 170 l/s\*ha. Dem rechnerisch ermittelten erforderlichen Retentionsvolumen von 723 m<sup>3</sup> steht ein laut Projekt vorhandenes Retentionsvolumen von 810 m<sup>3</sup> gegenüber. Retentiert werden dabei jene Wassermassen welche innerhalb von 45 Minuten anfallen und nicht unmittelbar versickern werden können. Die größten Teils bestehenden und teilweise anzupassenden bodenlosen Einlaufschächte mit darunter liegendem Sickerkörper werden im Überlastfall - nicht im Regelbetrieb - als Notüberläufe in das Versickerungssystem integriert und sind dazu gedacht einen Rück- und Einstau der Park- und Stellflächen zu verhindern. Die Überlaufkante der Notüberläufe liegt dabei ca. 2 cm unter der Oberkante der Mulde, was eine Flutung der Stellflächen verhindert. In Bereichen der neuen Rasenmulden in denen bis jetzt keine Notüberläufe vorhanden sind werden diese, analog zum Bestand, neu errichtet.

Zur Benetzung der geschotterten Parkflächen zum Zwecke der Staubfreihaltung ist vorgesehen aus den bestehenden und wasserrechtlich bewilligten Nutzwasserbrunnen (NW 4-7) entnommenes Wasser zum Besprühen und Berieseln zu verwenden. Unter der Annahme dass die gegenständlichen Flächen zur Hälfte mit Fahrzeugen belegt ist und je nach Witterungsverhältnissen ist dabei eine Grundwasserentnahme im Ausmaß von bis zu 20 m<sup>3</sup>/Tag vorgesehen. Diese Entnahme liegt innerhalb des erteilten Konsenses (Zl.:5/06-26.723/136-2007 vom 19.1.2007 WR Überprüfungseinstellung) für die thermische Nutzung zur Gebäudekühlung jedoch wird um eine Änderung respektive Ergänzung des Nutzungszweckes angesucht.

Für eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Anlagenteile wird auf die Ausführungen der beteiligten Amtssachverständigen und auf die vorliegenden technischen Projektsbeschreibungen verwiesen.

## **Gutachten**

Aus hydrographischer und grundwasserfachlicher Sicht ist neben der Wahl der Bemessungsansätze für die hydraulische Auslegung und Dimensionierung der Anlagenteile zur schadlosen und geordneten Entsorgung der oberflächlich anfallenden Wässer auch Fragestellungen hinsichtlich allfälliger nachteiliger, insbesondere quantitativer Auswirkungen auf das Grundwasser oder den Gebietswasserhaushalt von Interesse.

Die grundsätzliche Wahl einer großflächigen Versickerung der beschleunigt anfallenden Oberflächenwässer von den Stellflächen mit vorgeschalteter Reinigung und Retention entspricht dem wasserwirtschaftlichen Grundsatz die anfallenden Wässer in der Fläche zu halten und führt weder zu einer nennenswerten Änderung der Grundwasserneubildung im Bilanzierungsgebiet noch wird eine Abflussverschärfung bewirkt und kann im Wesentlichen als unerhebliche Änderung im Hinblick auf den mengenmäßigen Gebietswasserhaushalt klassifiziert werden.

Die Wahl des Bemessungsregens wurde nach dem Ansatz der maßgeblichen Dauerstufe gemäß den Vorgaben und im Einvernehmen mit dem hydrographischen Dienst für den Betrachtungsbereich angesetzt. Es handelt sich hierbei um ein 30-jährliches Niederschlagsereignis für die ermittelte Dauerstufe und wird die Vorgabe einer, gegenüber den Empfehlungen der ÖNORM und sonstigen Richtlinien, etwas erhöhten Jährlichkeit mit einem daraus abgeleiteten vergrößerten Flächenrückhalt infolge der Flächenversiegelung sowie einer erhöhten Betriebssicherheit begründet. Die in den Berechnungen gewählten Faktoren und Annahmen für die Abflussbeiwerte entsprechen den üblichen und dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben. Die gegenständlichen Berechnungen für die Dimensionierung und Auslegung des zentralen Rückhaltebeckens sind in den Unterlagen plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Leistungsfähigkeit der Anlagenteile für eine schadlose Entwässerung der Anlagenteile ist demnach gegeben und gemäß den vorliegenden Berechnungen und nach überschlägiger Prüfung unter Zugrundelegung des Bemessungsereignisses ausreichend dimensioniert.

Es wird jedoch empfohlen im Rahmen der Bauausführung und insbesondere bei der Herstellung der Sickermulden Sickerversuche durchzuführen, da lokale Inhomogenitäten zu groben Abweichungen der getroffenen Annahmen führen können.

Da sämtliche anfallenden Niederschlagswässer aus dem Bereich des Parkplatzes P3A lokal zur Versickerung gebracht werden, ist grundsätzlich keine nennenswerte Reduktion des Versickerungsanteiles der Niederschlagswässer zu erwarten. Dementsprechend resultiert kein wesentlicher negativer Einfluss auf die Grundwasserneubildung. Durch die geplante partielle Flächenversiegelung verursachte lokal erhöhte Spitzenabflüsse werden durch entsprechende Retentionsmaßnahmen in den vorgesehenen Bodenfiltermulden ausgeglichen.

Die für die Befeuchtung der Schotterflächen vorgesehenen Wasserentnahmen aus dem Grundwasser zur Hintanhaltung einer allfälligen Staubbildung bei Trockenperioden erfolgt dabei im unerheblichen Ausmaß aus den bereits wasserrechtlich bewilligten Nutzwasserbrunnenanlagen im Rahmen des bestehenden Konsenses und begründet insgesamt im Hinblick auf den Grundwasserhaushalt keine maßgebliche Veränderung oder Verschlechterung.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass gegen die Erteilung der Genehmigung der gegenständlichen Maßnahmen bei projektgemäßer Umsetzung aus hydrographischer Sicht kein Einwand besteht, wenn folgende Vorschriften eingehalten werden:

- 1.) Vor Errichtung der einzelnen Sickerflächen sind an jeweils repräsentativen Stellen Sickerversuche durchzuführen und entsprechende Protokolle darüber zu verfassen und im Rahmen der wasserrechtlichen Überprüfung vorzulegen. Bei stark abweichenden Durchlässigkeiten gegenüber den Projektsannahmen ist die Wasserrechtsbehörde zu informieren und sind allenfalls Alternativen für die ordnungsgemäße Oberflächenwasserentsorgung zur Beurteilung durch die Sachverständigen vorzulegen.

## Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

Die Ausführungen beziehen sich auf den Genehmigungsantrag der Niederhuber & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 18.2.2015 und die Einreichunterlagen „UVE Flughafen Salzburg Parkplatz P3A, Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbereich: Luft und Klima, Vers 1.4“, erstellt vom Laboratorium für Umweltanalytik GmbH, Wien, mit Datum 30.1.2015.

### **Befund**

Der Flughafen Salzburg beabsichtigt die Genehmigung des öffentlich zugänglichen Parkplatzes P3A nach dem UVP-G 2000. Der gegenständliche Parkplatz mit einer Stellplatzanzahl von 1.126 Stellplätzen soll, wie seit 2004, für längerfristiges Parken zur Verfügung stehen. Sämtliche Zufahrten, Fahrgassen und auch Fußwege werden asphaltiert, die Stellflächen werden in unversiegelter Oberfläche ausgeführt. Dazwischen liegende Versickerungsmulden werden begrünt. Gemäß dem Einreichprojekt sind Maßnahmen zur Beregnung bzw. Staubfreiheit des Parkplatzes vorgesehen, wobei dem bestehenden Nutzwasserbrunnen das benötigte Wasser entnommen wird.

### **Luft:**

Grundsätzlich wurden vom Einschreiter sämtliche Betrachtungen für drei Szenarien durchgeführt. Das mit A1 bezeichnete Szenario stellt den Bestand mit dem Bezugsjahr 2010 dar. Die Prognose für das 2025 wurde einerseits ohne den Parkplatz P3A (Nullszenario P0/2025) und andererseits mit der weiteren Verwendung des Parkplatzes P3A (Planszenario P1/2025) durchgeführt.

Im Gutachten der Einschreiterin werden alle im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) beschränkten Schadstoffe behandelt. Dies sind Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) bzw. Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), Staub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>), Kohlenmonoxid (CO), Benzol (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) und Benzo-a-pyren (BaP). Als Datengrundlage für die verkehrsbedingten Emissionen wird das Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA 3.1 für die jeweiligen Referenzjahre 2010 und 2025 genannt. Für die Abschätzung der reinen Parkplatzemissionen wurden Unterlagen des BMWFJ (2010) sowie die ÖNORM H 6003 mit einem Suchfaktor von 1,3 angenommen. Das umliegende Straßennetz wurde ebenfalls in die Betrachtungen eingeschlossen. In Abb4 findet sich ein Diagramm der Tagesganglinien des übergeordneten Verkehrs.

Um Aussagen über die flächige und punktuelle Immissionsbelastung im gewählten Untersuchungsraum treffen zu können, wurde eine Ausbreitungsberechnung durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von etwa 3,5 mal 4,2 km für die Ermittlung der Hintergrundkonzentrationen (A1) und eine Größe von 2,1 mal 2,1 km für die Immissionsprognose 2025. Dieser Unterschied ist auf die engmaschigere Auswertung (bis 4m Rasterweite) für das Jahr 2025 zurückzuführen. In beiden Fällen wurde ein ebenes Gelände angenommen. Als meteorologische Eingangsparameter wurde für den Istzustand (A1) ein eigens dafür ermittelter Datensatz (Parkplatz Salzburg Flughafen) aus dem Jahr 2010 verwendet. Die Immissionsprognose verwendet Daten der Station Salzburg Flughafen (ZAMG) aus dem Jahr 2001. In beiden Berechnungsfällen wird eine einheitliche Rauigkeitslänge von 0,5 m verwendet. Die Dokumentation der für die Berechnung notwendigen Eingangsparameter, wie Gebäudestrukturen, Rechengitter, die Vorortung und Spezialangaben zum Modell finden sich unter Pkt 13.6 der Einreichunterlagen. Ebenso wurde der Messbericht der eigens für dieses Gutachten durchgeführten Messungen angeführt.

Neben der flächigen Darstellung der Berechnungsergebnisse wurden auch insgesamt 6 Aufpunkte angenommen. Diese liegen allesamt westlich bzw. südlich des geplanten Parkplatzes P3A. In der Abb5 der verwendeten Einreichunterlagen sind diese planlich dargestellt.

Die Berechnungsergebnisse wurden für die genannten Schadstoffe in den im IG-L angeführten jeweiligen Mittelungszeiträumen berechnet und ausgegeben. Ebenso wurden die Daten mit den Schwellenwerten für irrelevante Zusatzbelastungen verglichen. Die Berechnung der Kurzzeitbelastungen wurde für den Schadstoff Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) über statistische Zusammenhänge gemäß RVS 04.02.12 durchgeführt. Ebenso wurde mit der Abschätzung betreffend der Anzahl der „Überschreitungstage“ (Tage mit einer PM10 Konzentration >50 µg/m<sup>3</sup>) verfahren (UBA 2013).

Istzustand: Der Istzustand wurde mit insgesamt drei eigenen Schadstoffmessungen am Parkplatz und zwei Standorten östlich der Landebahn beschrieben. Ebenso wurden die Messergebnisse mit den kontinuierlichen Messstellen des Landes verglichen. Diese Messdaten flossen für die Ermittlung der Hintergrundbelastung ein. Als Hintergrundbelastung versteht der Gutachter die Grundkonzentration abzüglich der Beiträge durch KFZ Verkehrsemissionen. Diese modellierte Zusatzbelastung wird für den Schadstoff NO<sub>x</sub> in Abb9 flächig dargestellt. In Tab15 werden zusammenfassend der Hintergrundwert für das gegenständliche Verfahren (Rechenwert) und die Messergebnisse der letzten Jahre aus dem Zentralraum Salzburg Stadt gegenübergestellt.

Planzustand: Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Fahrbewegungen für den Planfall 2025 sowohl für P0 (ohne Parkplatz P3A) als auch P1 (mit Parkplatz P3A) konstant bleibt. Es ändert sich somit nur die interne Verteilung und damit die Längen der einzelnen Fahrbewegungen. Die Tab17 weist die täglichen Schadstofffrachten und die Änderung von Planfall P1 zu P0 tabellarisch auf. In dieser jahresdurchschnittlichen täglichen Fracht ergeben sich abhängig vom Schadstoff Abnahmen im Bereich von -3% (PM motorbezogen) bis -14% (Benzol). Unter Pkt6.1.2 des vorgelegten Gutachtens sind für alle im IG-L relevanten Parameter mit entsprechender Mittelungszeit die Rechenergebnisse als Zusatzbelastung und Gesamtbelastung an den insgesamt 6 Aufpunkten (Anrainern) in tabellarischer Form dargestellt. Ebenso wurde eine Bewertung der Zusatzbelastung in Abhängigkeit vom Grenzwert vorgenommen. An dieser Stelle wird auf das beigebrachte Gutachten (Seite 50 bis 54) verwiesen. Unter Pkt 13.5 sind die Ergebnisse in Isoliniendarstellung flächig dargestellt.

Neben der Verwendung des Parkplatzes P3A für den Flughafen ist vorgesehen, diesen in den Sommermonaten als Park & Ride Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Für diese von der Stadtgemeinde verordnete „Schlechtwetterregelung“ werden etwa 200 Parkplätze bereitgestellt. Die immissionsseitige Wirkung wurde nicht ausbreitungstechnisch berechnet, sondern über einen Emissionsvergleich abgeschätzt. An diesen Tagen wird von einer Verdoppelung des jahresdurchschnittlichen Verkehrs ausgegangen. Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Schlechtwettertage (11 Tage aus dem langjährigen Klimawerten) errechnet der Ersteller der Einreichunterlagen einer Erhöhung der 3% relativ zu den berechneten Zusatzbelastungen.

Bauphase: Der Parkplatz ist bereits als Bestand anzusehen. Es sind nur kleine Anpassungsmaßnahmen, wie Versickerungsmulden, noch zu erreichen. Im Abschnitt 7 wird beschrieben, dass als Maßnahmen zur Verminderung von Auswirkungen nur Baumaschinen der Emissionsklasse Stufe IIIa zum Einsatz kommen, regelmäßiges Nasskehren die Wiederaufwirbelung vermeiden soll und bei trockenen langanhaltenden Bedingungen nicht staubfrei befestigte Flächen feucht gehalten werden.

#### **Klima:**

Istzustand: Unter Pkt5.2 der Einreichung werden zur Charakterisierung des Ist-Zustandes die Klimanormale der Periode 1971-2000 mit den verwendeten Messdaten (Jahresmeteorologie 2001 und eigene Messungen 2010) verglichen. Das Untersuchungsgebiet liegt in einem für den Großraum Salzburg gut durchlüfteten Bereich mit einer jahresdurchschnittlichen Windschwindigkeit von 2,4 m/s.

Planzustand: Die Einreichunterlagen nennen lediglich eine mögliche Beeinflussung der lokalen Strahlungsflüsse durch den Beton- bzw Asphaltbelag. Dieser Einfluss sowie die Wärmeabgabe der Fahrzeuge werden als sehr gering beschrieben und nennt einen möglichen Einflussbereich von wenigen Metern. Mikroklimatische Auswirkungen auf die bestehenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen werden nicht erwartet.

## **Gutachten:**

### **Luft:**

Das vorgelegte Gutachten des Laboratoriums für Umwelttechnik GmbH, Wien, vom 30.1.2015, ist aus Sachverständigensicht plausibel und nachvollziehbar.

Methodik: Die Darstellung des Istzustandes bzw Gegenüberstellung der Planszenarien 2025, einerseits mit und andererseits ohne P3A, erlaubt eine präzise Aussage über die erwartbaren Änderungen. Die verwendeten Emissionsdaten (HBEFA 3.1 bzw ÖNORM H 6003) stellen den derzeitigen (zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung) Wissensstand dar. Die dem eingereichten Gutachten zugrunde liegenden Verkehrszahlen wurden vom Amtssachverständigen für Verkehrsplanung geprüft und als plausibel bewertet.

Ausbreitungsrechnung: Sämtliche vorgelegten Berechnungen wurden mit Programm AUSTAL 2000 durchgeführt. Dieses Programm ist ein Partikelmodell und verwendet die LaGrange'schen Ausbreitungstheoreme. Es wird in der deutschen TA Luft für Ausbreitungsberechnungen vorgeschlagen und stellt den Stand der Technik in der Ausbreitungsmodellierung dar. Die getroffenen Vereinfachungen bzw Eingangsparemeter sind gemäß der Technischen Richtlinie für die Qualitätssicherung in der Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung (BMWFJ 2012) beschrieben.

### Eingangsparemeter:

Meteorologie: Für die vorgelegten Berechnungen wurden zwei verschiedene Datensätze verwendet. Einerseits kamen eigene Messungen am Parkplatz (Zeitraum Dezember 2009 bis August 2010), als auch Werte der Station Salzburg Flughafen der ZAMG aus dem Jahr 2001 zum Einsatz. Beide Datensätze stellen die meteorologische Charakteristik ähnlich dar. Eine Analyse der Windrose zeigt, dass bei den Messungen des Laboratoriums für Umweltanalytik am Parkplatz die nord-west-seitige „Keule“ der Windrose etwa gegen Norden verschoben erscheint. Aus Sachverständigensicht sind Gebäude- und Kanalisierungseffekte des Parkhauses (Höhe im Modell 21m) für diese Abweichung verantwortlich. Die ausbreitungstechnische Verwendung eines meteorologischen Datensatzes, der kein ganzes Jahr umfasst, widerspricht eigentlich dem Stand der Technik. Im gegenständlichen Fall wurde damit „nur“ die Hintergrundbelastung ermittelt. Die berechneten Werte wurden mit Messdaten des Landes verschnitten und flossen in die Festsetzung dieses Basiswertes ein. Aus diesem Grund kann die gewählte Vorgangsweise als probates Mittel qualifiziert werden.

Im Auftrag des Landes wurde der Datensatz der Station Salzburg Flughafen (Juni 2008 bis Mai 2009) nach den Kriterien der ÖNORM M9440 Pkt 5.1 als repräsentatives Jahr ermittelt (ZAMG, 2011). Die Abweichungen zum verwendeten Datensatz der gleichen Station aus dem Jahr 2001 sind nur gering und liegen im Bereich der natürlichen jährlichen Schwankungsbreite. Aus diesem Grund ist sind die verwendeten meteorologischen Eingangsparemeter als geeignet zu qualifizieren.



Topographie und Gebäudestruktur: Das gewählte Untersuchungsgebiet ist als eben zu bezeichnen. Aus diesem Grund ist die Erstellung eines Windfeldmodells nicht nötig. Da sämtliche Emissionsquellen in der untersten Modellschicht eingebracht werden, sind relevante Strömungshindernisse, wie die Flughafengebäude für die Ausbreitung von Relevanz. Die Digitalisierung der Gebäude erfolgte auf Grund der Gittergröße im Modell (siehe Abb32) und ist für diesen Einsatzfall als geeignet zu qualifizieren.

Emissionsquellen: Die für dieses Vorhaben relevanten Emissionsquellen wurden einerseits als Linienquellen (Zufahrten, Straßenzüge) und andererseits als Volumenquellen (Parkflächen) angesetzt. Die Abb21 bis Abb25 bezeichnen die einzelnen Quellen. Die Quellstärken bzw tägliche Schadstofffrachten sind in den Tab28 bis Tab33 des eingereichten Gutachtens zu finden. Um die erwartbare Belegung des Parkplatzes realitätsnahe abzubilden, wurde dieser in insgesamt fünf Teilfläche mit unterschiedlicher Belegung unterteilt. Aus Sachverständigensicht wurden die Emissionsquellen realitätsnahe ins Modell übernommen.

Hintergrundbelastung: Um die Hintergrundbelastung berechnen zu können, wurde von den gemessenen Schadstoffkonzentrationen, die am Parkplatz über den Zeitraum von etwa 9 Monaten erhoben wurden, die modellierten KFZ-Immissionen der relevanten Fahrbewegungen abgezogen. Der sich für den Standort Parkplatz ergebende Wert für Stickstoffoxide deckt sich gut mit dem vom Amt der Salzburger Landesregierung erstellten Immissionskataster 2014. Die Hintergrundbelastungen für die anderen Schadstoffe wurden angenommen, wobei die im Stadtbereich gemessenen Werte als Referenz dienten. Die dadurch ermittelten Werte werden in der Tab15 (Grundbelastung) als Rechenwert bezeichnet und können aus Sachverständigensicht als plausibel bezeichnet werden.

Berechnungen bzw Vereinfachungen: Da einige für die Bewertung notwendigen Parameter nicht per se berechnet werden können, bediente sich der Ersteller der Einreichunterlagen verschiedener Normen und Richtlinien bzw statistischer Zusammenhänge. Sowohl die RVS 04.02.12 als auch die Konversionsfunktionen nach Romberg stellen den Stand der Technik in der Ausbreitungsberechnung dar. Ebenso sind die verwendeten statistischen Zusammenhänge zwischen der jährlichen PM10 Konzentration und der Anzahl an Überschreitungstagen in Fachkreisen anerkannt. Eigene Analysen zu der Anwendbarkeit bzw Übereinstimmung mit lokalen Messdaten zeigten eine gute Übereinstimmung.

„Schlechtwetterregelung“: In den Sommermonaten behält sich der Magistrat bei Schlechtwetter vor, durch Ableitung des Verkehrs auf Park&Ride Parkplätze die Innenstadt vor zusätzlichen Verkehrsemissionen zu schützen. Der Parkplatz P3A ist einer dieser P&R Parkplätze und stellt 200 Parkplätze zur Verfügung. Eine Analyse der vergangenen Jahre zeigte, dass sich dadurch die täglichen Parkvorgänge etwa verdoppeln. Aus dem 30 jährigen Klimamittel ist auswertbar, dass während der Gültigkeit dieser Regelung im Juli und August durchschnittlich mit 11 Tagen mit ein Starkregenereignissen zu rechnen ist. Programmtechnisch (AUSTAL) sind solche tageweise Emissionserhöhungen nur aufwendig umsetzbar. Eine statistische Betrachtung erscheint auf Grund der nicht vorhersehbaren Eintrittswahrscheinlichkeit als taugliches Mittel die dadurch auftretende Mehrbelastung abschätzen zu können. Bei einem „durchschnittlichen Sommer“ (11 Regentage) werden die berechneten jahresdurchschnittlichen Konzentrationen bei den gasförmigen Schadstoffen um etwa 3% erhöht. Staub bleibt von dieser Emissionserhöhung unberührt, da eine Erhöhung der Staub-Immissionskonzentrationen bei Regenereignissen nicht möglich ist. Ebenso bleiben die Maximalbelastungen von dieser Schlechtwetterregelung unbeeinflusst. Selbst unter der Worstcase Annahme einer zweimonatigen Ableitung des Touristenverkehrs würde sich der jahresdurchschnittliche Wert nur um etwa 17% erhöhen. Das allgemein niedrige Niveau der Zusatzbelastung kann auch durch diese etwa 20% Erhöhung die Grenzen der Irrelevanzschwelle nicht erreichen.

Ergebnisse der Berechnungen: Fokus der durchgeführten Berechnungen ist der Vergleich der beiden Szenarien (mit und ohne P3A) für das Prognosejahr 2025. Eine solche Vergleichsdarstellung (planlich und als tabellarisch) stellt ein probates Mittel dar, Veränderungen immissionsseitig beurteilen zu können.

Das eingereichte Vorhaben der gewerberechlichen Genehmigung des Parkplatz P3A stellt auf Grund der getroffenen Annahmen keine Erweiterung im klassischen Sinne dar, sondern eine Umstrukturierung der auch derzeit vorhandenen Parkplatzkapazitäten. Eine ausbreitungstechnische Bewertung dieses Vorhabens ist dennoch nötig, da sich vor allem die Weglängen als auch die Emissionsorte ändern. Da sich die Emissionsorte in Richtung Süden verschoben haben, sind die gewählten Aufpunkte in südlicher und westlicher Richtung gelegen. Die Ergebnisse wurden getrennt nach Schadstoffen und Mittelungszeitraum für sämtliche Aufpunkte in tabellarischer Form dargestellt (Tab18 bis Tab26).

Stickstoffdioxid: Für den Schadstoff Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  wird durch die Umsituierung der Parkplätze die jährliche Konzentration im Bereich von einigen Hundertstel Mikrogramm pro Kubikmeter [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] bei den direkt westlich angrenzenden vier Anrainern steigen. Diese Steigerung kann auf Grund der gebräuchlichen Bewertung als irrelevante Zusatzbelastung bezeichnet werden. Messtechnisch kann diese Veränderung immissionsseitig nicht nachgewiesen werden. Beim Vergleich der Maximalbelastungen bei  $\text{NO}_2$  ist gemäß den Berechnungen keine Änderung zu erwarten. Die IG-L Grenzwerte werden im gesamten Untersuchungsraum durch dieses Vorhaben weder als Maximalwert (Kurzzeitgrenzwert) noch als Jahresmittelwert erreicht. Die flächige Darstellung an Hand von Isolinien (Abb28 und Abb29) zeigt eine hufeisenförmige Entlastung des Gebietes zwischen dem Parkhaus und Flughafengebäude (GEB\_06) im Bereich von bis zu  $-0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Durch die Umstrukturierung der Parkplätze wird das Gebiet um den Parkplatz P3A nun mit bis zu  $+0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  belastet. Im Bereich der zukünftigen Schrankenanlagen sind punktuell bis zu  $+0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erwartbar. Die Übersichtskarte zeigt sehr gut, dass die Annahmen der Aufteilung des gesamten Parkplatzes in 5 unterschiedliche Quellen richtig war und den erwartbaren Betrieb realitätsnah abzubilden weiß.

Staub PM10 und PM2,5: Die Veränderung des jährlichen Immissionswertes bei den Anrainern ist auch Bereich von wenigen Hundertstel Mikrogramm pro Kubikmeter. Die geringfügige Zunahme wird auch nicht in der Lage sein einen zusätzlichen Überschreitungstag zu verursachen. Beim unmittelbar angrenzenden Nachbar AP\_01 wird der maximale Tageswert um  $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erhöht werden. Beim Schadstoff PM2,5 liegen die Veränderungen in einem noch kleineren Bereich, der auf Grund der Signifikanzgrenzen der Berechnung die Differenz als Null angegeben wird. Für sämtliche Anrainer qualifiziert der Gutachter die zusätzlich generierten Staubimmissionsbeiträge (PM10 und PM2,5) als irrelevant.

Sämtliche anderen berechneten Parameter: Das beigebrachte Gutachten weist auch für die Komponenten Kohlenmonoxid (CO), Benzol und Benzo-a-pyren Immissionswerte für den Szenarien P0 und P1 in den im IG-L genannten Aggregationszeiträumen aus. Die Werte wurden in tabellarischer Form dargestellt, auf eine flächenhafte Darstellung wurde verzichtet. Bei bodennahen Quellen fallen die Konzentrationen mit dem Anstand zur Quelle linear. Aus diesem Umstand kann sachverständigenseits darauf geschlossen werden, dass auch weiter entfernte Bereiche nur irrelevant zusätzlich belastet werden. Die Grenzwerte des IG-L können wie in Tab24 bis Tb26 ersichtlich nicht erreicht werden. Die Zusatzbelastungen können als irrelevant beurteilt werden.

Bauphase: Die beschriebenen Maßnahmen sind dazu in der Lage in der kurzen Bauphase umweltrelevante Auswirkungen zu vermindern.

**Zusammenfassung Luft:** Die vorgelegten Einreichunterlagen beschreiben in plausibler und nachvollziehbarer Art und Weise die Veränderungen durch die Verlagerung der Parkplätze auf das Gelände des P3A. Die Aussagen, dass die sich daraus ergebenden Veränderungen im Planjahr 2025 nur irrelevanter Natur sein werden, kann sachverständigenseits gefolgt werden. Relevante negative Veränderungen können bei plan- und projektsgemäßem Betrieb ausgeschlossen werden.

**Klima:**

**Wind:** Die Windrichtungsverteilung weist eine gestreckte Form auf und ist in etwa parallel zur Landebahn ausgerichtet. Süd-Süd-Östliche Windkomponenten sind häufiger als der breiter gestreute Anteil aus nord-westlichen Richtungen. Ereignisse mit höheren Windgeschwindigkeiten sind häufiger aus Nord-West-Sektor zu erwarten. Die Abweichungen der Windrose der Klimaperiode 1971-2000 zu den bei der Ausbreitungsrechnung verwendeten Daten sind dadurch zu erklären, dass für das „Klima“ nur die Beobachtungswerte 0700, 1400 und 1900 in einer achteiligen Windrose verwendet werden.

**Strahlung:** Die einzige eventuell messtechnisch nachweisbare Veränderung von Klimaparametern wäre eine Änderung der Strahlungsbilanz. Diese ist aber auch nur zur kompletten Nullvariante (Wiese statt Parkplatz P3A) theoretisch herleitbar. Die damit einhergehende größere Erwärmung der bodennahen Luftschicht ist aber auf die geographische Begrenzung des Parkplatzes beschränkt. Bei länger anhaltenden Trockenphasen und auftretenden Windböen kann es möglich sein, dass es bei den geschotterten Stellflächen zu Staubabwehungen kommt. Die Einreichunterlagen sehen vor, dass die Möglichkeit zur Befeuchtung dieser Bereiche besteht. Das hierzu nötige Wasser wird einem Brunnen entnommen.

**Zusammenfassung Klima:** Klimatologische Veränderungen durch den Bau und Betrieb in Hinblick sind auf Grund der geringen Fläche und nicht vorgesehenen Bebauung nicht erwartbar.

## Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

### Einleitung

Die Salzburger Flughafen GmbH beabsichtigt, den 2004 errichteten Parkplatz P3A angepasst an den aktuellen Stand der Technik dauerhaft zu betreiben. Der naturschutzfachlichen Begutachtung durch die ASV liegen vor allem nachstehend angeführte Unterlagen aus der UVE-Einreichung zugrunde. Den ASV ist das Gebiet aufgrund von Ortsaugenscheinen bekannt.

- Ackerl H., Maletzky A. (2014): UVE Flughafen Salzburg Parkplatz P3A - Fachbereich Avifauna vom 30.5.2014. 25 Seiten.
- Eberl T. & Kaiser R. (2014): UVE Flughafen Salzburg Parkplatz P3A - Fachbereich Pflanzen und Lebensräume vom 2.4.2014. 40 Seiten.
- Eberl T. & Kaiser R. (2015): UVE Flughafen Salzburg Parkplatz P3A - Fachbereich Landschaft vom 26.1.2015. 27 Seiten.
- Hofmann G. (2014): UVE Flughafen Salzburg Parkplatz P3A - Fachbereich Landschaftsplanung - Technischer Bericht Bepflanzung Parkplatz vom 20.4.2014. 10 Seiten.
- Hofmann G. (2014): UVE Flughafen Salzburg Parkplatz P3A - Fachbereich Landschaftsplnungen - Technischer Bericht Ausgleichsprojekt vom 20.4.2014. 13 Seiten.
- Hofmann G. (2015): UVE Flughafen Salzburg Parkplatz P3A - Fachbereich Landschaftsplanung - Technischer Bericht Ausgleichsprojekte Ersatzflächen vom 25.1.2015. 6 Seiten.
- Technischer Bericht Tiefbau vom 20.11.2013

### Befund

Das Areal, auf dem sich der gegenständliche, im Jahr 2004 errichtete, Parkplatz befindet, umfasst ca. 29.461 m<sup>2</sup>, die Anzahl an Stellplätzen soll von gegenwärtig 1.151 auf 1.126 reduziert werden. Derzeit sind ca. 6.913 m<sup>2</sup> asphaltiert (Zufahrt, Fahrgassen, Fußwege), ca. 19.040 m<sup>2</sup> geschottert (Stellflächen), ca. 1.243 m<sup>2</sup> Grünflächen (Verkehrinseln, Wall), 2.189 m<sup>2</sup> Muldenflächen und 76 m<sup>2</sup> Restflächen. Nun sollen dem Stand der Technik entsprechende begrünte Sickermulden im Bereich der geschotterten Stellflächen errichtet werden sowie eine Neugestaltung der Eingrünung des Parkplatzes vorgenommen werden.

### Landschaft

Die gesamte Region um den Salzburg Airport ist fast vollkommen eben und entsprechend allseitig einsehbar. Die Vogelperspektive spielt dabei nicht nur theoretisch, also der Bestimmung der allseitigen Betrachtung nach § 25 NschG 1999 i.d.g.F. genügenden theoretischen, sondern absolut faktisch die größte Rolle. Dies nicht nur wegen des halbkugelförmig zu denkenden Sichtraumes über dem Gebiet, sondern vor allem wegen der naturgemäß sehr häufigen Überflüge bei Starts und Landungen.

Unter dem Flugpassagier liegt quasi ein Teil des Salzburger Stadtplanes ausgebreitet. Aus diesem Ausschnitt des Planes/der Landschaft tritt aus flachem und schrägem Blickwinkel der neue, aber auch der kleinere alte Tower dominant ins Bild. Die großvolumigen Abfertigungs-

hallen, Hangars und Lagerräume sowie das langgestreckte, mehrstöckige Parkhaus treten dem gegenüber aus der Luft schon eher horizontal entgegen, denn sie nehmen wenig Höhe, dafür umso mehr (Dach-)Fläche ein. Noch wesentlich deutlicher springen die ausgedehnten breiten Bänder der Start- und Landebahn mit den Parkfeldern und deren Zufahrten für die Flugzeuge ins Auge. Das Parkhaus wirkt aus der Vogelperspektive sowie aus allen Schrägansichten als ein sehr dominanter Quader zwischen Flugfeld und westlich anschließender Agrar- und Siedlungslandschaft.



*Schrägluftaufnahme aus Südanflug mit dem gegenständlichen Parkplatz P3A etwa mittig der linken Bildhälfte. Quelle: Internetportal des Salzburg Airport*

Dies und die genannte Flächenwirkung treffen auf großflächig angelegte Parkplätze umso mehr zu, die zusammen mit den Flugfeldern über viele Hektar Gesamtfläche sukzessive frühere Felder und Wiesen unter Asphalt genommen haben (Versiegelung).

Das stimmte auch, rechtlich gesehen, nur bis vor rund 9 Jahren auch für die verfahrensgegenständliche Parkfläche P3A (faktisch zwar immer noch, aber rechtlich für die Begutachtung irrelevant), weil die seinerzeitige naturschutzrechtliche Bewilligung abgelaufen und daher der frühere Zustand zu bewerten ist.

Die gegenständliche Fläche deckt sich größenmäßig vollständig mit dem früheren Rechtsbestand (Verfahren 2004) und nimmt nicht ganz 3 ha ein. Aus der Vogelschau präsentiert sich (rechtmäßig) ein grünes Feld, bedeckt mit Wiesen- bzw. Agrarvegetation, wie sich anhand älterer Orthofotos nachweisen lässt (diese zusammen mit einer genaueren Beschreibung siehe UVE-GA zum Schutzgut Landschaft, Eberl & Kaiser 2015). Diese Grünfläche schließt bündig an bestehende versiegelte Flächen und bebaute Areale des Flughafens an. Charakteristisch ist dabei der scharfe, spitz-keilförmige Schnitt zwischen Flughafenbereich und intensiv genutzter, unmittelbar benachbarter Kulturlandschaft.

Nahebei, nämlich gegen SW anschließend, findet sich eine kleine Einfamilienhaussiedlung mit Gärten, aus denen vereinzelt und landschaftlich untergeordnet nach oben vor allem ältere und daher höhere Baumbestände heraus ragen.

Nordwestlich zieht den Flughafen entlang, abschnittsweise durch ein Wirtschaftswaldgebiet davon getrennt, die mehrspurig ausgebaute und daher aus der Vogelschau als graues Band dominante Westautobahn A1, näher am ggstl. P3A (nordwestlich) die ebenfalls breit ausgebaute und auffällige Innsbrucker Bundesstraße, lt. Stadt plan offiziell Wiener Bundesstraße, vorbei.

In mittlerer Entfernung des gegenständlichen Parkplatzes erstreckt sich sowohl nach Norden als auch nach Osten hin durchwegs Agrarlandschaft, durchsetzt von Gewerbenutzung, aber

auch von Mischformen und reinen wie erweiterten Wohngebieten in näheren bis mittleren Entfernungen. Im Grunde liegt der Salzburg Airport in Wohn- und Gewerbegebiete zwischen W, N und O eingebettet. Nach S zu ist die Landschaft offen und bis auf einzelne Gehöfte weitgehend siedlungsfrei.

Aus der Vogelschau bietet sich in Summe das Bild einer suburbanen Landschaft dar, eng verzahnt mit intensiv genutzter Agrarlandschaft. Besonders charakteristische Elemente und Strukturen einer naturnahen Landschaft beschränken sich weitgehend und kleinräumig auf naturnahe gestaltete Gärten und einzelne Feldgehölze, deren Erscheinungsbild aber gegenüber den Straßenzügen und den Anlagen des Flughafens zu allermeist eher unscheinbar bis verloren wirkt.

Der Charakter der beschriebenen Landschaft ist daher ein überwiegend suburbaner, jener der anschließenden Agrarlandschaft, der das zu beurteilende Areal für den P3A des Flughafens zuzurechnen ist, entspricht einer naturfernen agrarischen Kulturlandschaft.

### Naturhaushalt

#### Vegetation

Aus dem einschlägigen UVE-GA (Eberl & Kaiser 2014) geht nachvollziehbar hervor, dass die Vegetation der gegenständlichen Fläche keine ökologischen Besonderheiten aufweist. Es überwiegen häufige Gräser- und Kräuterarten mehrfach gemähter und stark gedüngter Futtergraswiesen (lt. UVE-GA „Intensivwiese der Tieflagen“ bzw. „Intensiv bewirtschafteter Acker“), denen keine seltenen und/oder geschützten Arten zuzurechnen sind. Randlich zur westlich anschließenden Einfamilienhaussiedlung hin erstreckt sich ein niedriger Erdwall mit kleinwüchsig gehaltenen Sträuchern gärtnerischer Herkunft.

#### Tierwelt

Im Zuge der UVE-Untersuchungen wurden Vögel untersucht (Ackerl & Maletzky 2014), andere Tiergruppen nicht, da es sich bei den geplanten Eingriffsflächen um landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen handelt, zudem keine kartierten Biotope und Schutzgebiete vorhanden sind. Bei der Kartierung 2010 wurden 38 Vogelarten nachgewiesen (18 mögliche/wahrscheinliche Brutvogelarten, 20 Arten am Durchzug bzw. Nahrungsgäste) - Details siehe Ackerl & Maletzky (2014). Im Rahmen einer Umweltstudie wurden 2007 am Flughafengelände und dessen Umfeld 55 Vogelarten beobachtet (14 Arten als lokale Brutvögel am Flughafengelände, 28 Arten als Brutvögel der Umgebung, 13 Arten als Durchzügler, ÖKOTEAM 2007).

Eine Abfrage der Biodiversitätsdatenbank am Haus der Natur (Abfrage Stand Ende April 2015) ergab knapp über 300 Nachweise von Tieren aus dem Umfeld des Flughafens, wobei es sich dabei nicht um systematische Kartierungen, sondern großteils um Zufallsfunde handelt. Viele Nachweise stammen aus den 1960-iger bis 1990-iger Jahren.

Laut Biodiversitätsdatenbank wurden im Bereich des Flughafens bzw. dessen näherer Umgebung rund 60 Vogelarten nachgewiesen, wobei von vielen Arten nur alte Nachweise aus den 1960-1980-iger Jahren vorliegen, von anderen Arten gibt es auch aktuellere Nachweise aus den 2000-er Jahren. Laut Ornitho.at (Datenbank von BirdLife Österreich) liegen aus den einzelnen Quadranten im Umfeld des Flughafens Nachweise von bis zu 24 Vogelarten vor, 2014 gab es eine Brut einer Dorngrasmücke knapp südlich der Autobahn im Umfeld des Flughafen-

geländes (im Bereich der geplanten Ausgleichsmaßnahmen). 2012 konnte am Flughafengelände im Bereich Glanhofen über einen längeren Zeitraum eine singende Feldlerche festgestellt werden.

Aus dem Jahr 1994 liegen lt. Biodiversitätsdatenbank einige Nachweise von Heuschrecken vom Flughafengelände und dessen Umgebung vor, wie Gemeiner Grashüpfer, Nachtigall-Grashüpfer, Weißbrandiger Grashüpfer, Wiesen-Grashüpfer, Gewöhnliche Strauschschrecke, Grüne Lauschschrecke, Roesels Beisschrecke, Rote Keulenschrecke, Zwitscherschrecke. Aus dem Jahr 2008 gibt es einen Zauneidechsen-Nachweis aus dem Bereich des Pflanzgartens (Umfeld der geplanten Ausgleichsfläche), weitere Amphibien- und Reptiliennachweise liegen aus dem Gebiet nördlich der Autobahn und aus dem Bereich des Europarks vor.

Das Flughafengelände und die Umgebung sind charakterisiert durch strukturarmes, landwirtschaftlich intensiv genutztes Grünland, einige Feldgehölze, kleinräumige Forstflächen, im Süden verläuft die Glan mit anthropogen beeinflussten Uferstrukturen. Daneben prägen Verkehrsinfrastruktur, Gewerbegebiete, in Teilbereichen auch Siedlungen die Gegend. Neben der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung treten im Grünraum um das Flughafenareal flächendeckend anthropogene Störungen durch Flugverkehr, Radwege, Spazierwege und Siedlungen auf.

## **Gutachten**

### Auswirkungen der Anlage des Flughafenparkplatzes P3A auf die Landschaft

Wie bereits über den abgelaufenen, weil befristeten, Bewilligungszeitraum zwischen 2004 und 2008 (siehe Erst- und Verlängerungsbescheide der Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Salzburg!) wird vor allem aus der Vogelschau betrachtet eine gegenüber dem herrschenden Rechtsbestand zusätzliche Grünfläche von rund 3 ha dauerhaft der geschlossenen Vegetationsbedeckung entzogen. Wie aus der Vogelschau deutlich ersichtlich, schneidet die gegenständliche Fläche auffällig breit keilförmig in die ausgedehnten Agrarflächen ein (siehe Orthofotos und Schrägluftbild im Internetportal des Salzburg Airport).

Auch wenn die landschaftsökologische Begleitplanung gliedernde Bepflanzungs- und Begrünungsmaßnahmen vorsieht, bleiben doch Zufahrtsstreifen und Teile der Stellplätze ständig frei oder fast frei von Vegetation, rasterförmig durchschnitten von begrünten schmalen Streifen (siehe Landschaftsökologische Begleitplanung!). Es wird also eine typische Parkflächen-gliederung in Zufahrten und Stellplätze angelegt, die einer Kulturlandschaft fremd ist. Allerdings grenzt die betroffene Fläche unmittelbar an ausgedehnte versiegelte und dicht bebaute Flächen deutlich suburbanen Charakters an, die ein Vielfaches des Verfahrensgegenstandes ausmachen. Festzustellen aber ist dennoch ein weiterer dauerhafter Grünflächenverlust im Stadtrandbereich von Salzburg.

### Auswirkungen der Anlage des Flughafenparkplatzes P3A auf die Vegetation

Der dauerhafte Vegetationsverlust beträgt rund 3 ha. Aufgrund der festgestellten Pflanzenformationen (siehe UVE-GA Eberl & Kaiser 2014) aber ist der Naturhaushaltsverlust, allein auf die intensiv genutzte Agrarlandschaft rings um die Stadt Salzburg bezogen, relativ gering.

Der weitere Grünflächenverlust, diesmal auf Dauer zu veranschlagen, im Ausmaß von immerhin rund 3 ha, ist sowohl landschaftsästhetisch als auch bezüglich der wenn auch ökologisch geringwertigen Vegetationsdecke, allein wegen der Größe nicht als unerheblich zu bewerten.

#### Auswirkungen der Anlage des Flughafenparkplatzes P3A auf die Tierwelt

Trotz der intensiven Nutzung des Flughafens und dessen Umgebung konnten im Bereich des Flughafens und dessen Umfeld insgesamt rund 60 Vogelarten nachgewiesen werden. Dies ist durchaus bemerkenswert. Viele Vogelarten nutzen diese Bereiche vorwiegend zur Nahrungssuche, einige häufigere Arten brüten auch hier. Brutversuche der Feldlerche, wie sie in einem weiter nördlich gelegenen Bereich des Flughafens erfolgten, sind auf der ggst. Parkplatzfläche nicht zu erwarten, da sie zu nahe an höheren Strukturen (Flughafengebäude) liegt, und derartige Bereiche von der Art üblicherweise gemieden werden.

Aufgrund der großflächigen Offenlandbereiche im Umfeld des Flughafens, insbesondere im Süden, sind auch regelmäßig Zugvögel im Bereich des Flughafens und dessen Umgebung zu beobachten. Viele beobachtete Vogelarten, insbesondere auch wertgebende Arten, treten allerdings nur in relativ geringen Dichten auf. Weitere Tierartengruppen wurden im Rahmen der UVE zwar nicht kartiert, allerdings ist aufgrund der Lebensraumausstattung davon auszugehen, dass wertgebende Arten nur in relativ geringen Dichten vorhanden sind.

In Hinblick auf die nachgewiesenen Tierarten führt der geplante dauerhafte Betrieb des Parkplatzes auf einer Fläche von rund 3 ha jedenfalls zu einem dauerhaften Flächenverlust für einen Großteil der Arten, da die Flächen - im Gegensatz zu den ursprünglichen Wiesen- und Ackerflächen - nicht oder kaum mehr genutzt werden können. Dieser Flächenverlust bedingt - trotz der Tatsache, dass wertgebende Arten nur in geringer Zahl und Dichte auftreten - eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts.

Im Hinblick auf die Beleuchtung des Parkplatzes ist zu fordern, dass die Beleuchtung - sobald eine Neuerung/Reparatur der bestehenden Anlage ansteht - so eingeschränkt wie möglich erfolgt, um die Störungen für die Tierwelt zu minimieren. Eine Abstrahlungen in den Himmel bzw. zur Seite ist durch entsprechende Lampenkonstruktionen zu vermeiden, zudem ist - bei Neuerung/Reparatur der Anlage - nach dem Stand des Wissens und der Technik das „insektenfreundlichste“ Licht, d.h. warmweiße LEDs, sowie staubdichte Lampen (Schutzklasse mindestens IP 54) zu verwenden. Um die Beleuchtung auf das notwendige Maß zu reduzieren, sind Bewegungsmelder zu installieren.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass es aufgrund des dauerhaften Verlustes von rund 3 ha Wiesen- und Ackerflächen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und vor allem des Naturhaushaltes kommt.

Aus naturschutzfachlicher Sicht kann daher in Bezug auf Landschaft und Naturhaushalt die Umweltverträglichkeit nur unter Vorschreibung von adäquaten Ausgleichsmaßnahmen festgestellt werden.

Als Projektbestandteil wurden daher eingriffsmindernde Maßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen angeboten:



An eingriffsmindernden Maßnahmen ist auf c. 3.665 m<sup>2</sup> geplant, den Parkplatz durch entsprechende Gestaltung der Rasensickermulden (Einsaat artenreicher Hochstaudensaatmischung) zu durchgrünen, sowie entlang der südlichen und südwestlichen Randbereiche des Parkplatzes Strukturelemente für bodenbewohnende Kleintiere einzubringen und eine Bepflanzung mit heimischen Sträuchern durchzuführen.

Als Ausgleichsmaßnahme ist die Neuschaffung von strukturreichen, extensiven Habitaten für bodenbewohnende Kleintiere, insbesondere die Zauneidechse, im nördlichen Umfeld von Flughafenflächen geplant. Diese Maßnahmen sind geeignet, durch die Aufwertung derzeit sehr strukturarmer Bereiche Lebensräume und Verbindungsstrukturen für diverse Tierarten zu schaffen, wie bspw. die Zauneidechse, aber auch verschiedene Insektenarten.

Die Ausgleichsmaßnahmen überwiegen insgesamt die nachteiligen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen und liegen im betroffenen Landschaftsraum.

## Umweltmedizin

### **Befund**

Der bestehende Parkplatz P3A soll dem Stand der Technik angepasst werden, damit eine dauerhafte und den technischen Anforderungen entsprechende Nutzung möglich ist. Dafür ist die bestehende Oberflächenentwässerung zu optimieren. Es ist geplant die anfallenden Oberflächenwässer direkt vor Ort mittels Oberbodenpassage in bepflanzten Sickermulden vorzubehandeln und zur Versickerung zu bringen.

Das gegenständliche Areal, auf dem sich der Parkplatz P3A befindet, umfasst ca. 29.461 m<sup>2</sup>, wovon derzeit ca. 6.913 m<sup>2</sup> als Zufahrt, Fahrgassen, Fußwege, etc. asphaltiert sind. Ca. 19.040 m<sup>2</sup> dienen derzeit als Stellflächen und sind geschottert und ca. 1.243 m<sup>2</sup> sind als Grünfläche (Verkehrinseln, Wall, etc.) ausgebildet. 2.189 m<sup>2</sup> sind als Muldenflächen, sowie ca. 76 m<sup>2</sup> als sonstige Flächen (Mastfundament etc.) ausgebildet.

Auf den geschotterten Stellflächen sollen in Anpassung an die verkehrs- und wasserbautechnischen Anforderungen begrünte Sickermulden mit ca. 1,0 bis 1,5 m Breite und ca. 0,2 bzw. 0,5 m Tiefe ausgebildet werden. Dort sollen die Oberflächenwässer nach einer Vorreinigung durch die Bodenpassage über ca. 0,30 m mächtige belebte Oberbodenzone in den Untergrund versickert werden.

Die Zu- und Abfahrt zum Parkplatz P3A erfolgt über die Schrankenanlage des bestehenden Parkplatzes P3. Die Parkordnung sieht die Anordnung von senkrecht angeordneten Stellplätzen, in den Randbereichen von schräg angeordneten Stellplätzen vor. Entlang der südlichen Grenze des Parkplatzes sind zudem Längsparkplätze angeordnet.

Die Zufahrt zu den einzelnen Stellplätzen erfolgt ausschließlich über asphaltierte Fahrgassen. Die Stellplätze selbst sind mit einer unversiegelten Oberfläche (Schotteroberfläche) ausgestattet. Die Abgrenzung der Stellplatzfläche zu den mittig angeordneten Rasenmulden erfolgt durch Holzstaffeln, wodurch ein Einfahren in die Entwässerungsmulde verhindert wird. Zur Staubfreihaltung durch Beregnung des Parkplatzes wird das aus dem bestehenden Nutzwasserbrunnen entnommene Wasser verwendet.

Für den Fußgängerverkehr ist in Nord-Südrichtung ein Gehweg ausgewiesen, der asphaltiert ausgeführt ist und mittels Zebrastreifen-Markierung gekennzeichnet ist.

Von der Einschreiterin wurden Berechnungen für 3 Szenarien durchgeführt.

Szenario 1: Bestand 2010

Szenario 2: Prognose 2025 ohne Parkplatz P3A (Nullszenario 2025)

Szenario 3: Prognose 2025 mit Parkplatz P3A (Prognoseszenario 2025)

Da der Parkplatz P3A und die damit verbundenen Infrastruktureinrichtungen schon vorhanden sind, kann die Darstellung der Bauphase auf die Herstellung der Versickerungsmulden beschränkt werden.

Die Bauphase soll ca. 10 Wochen dauern.

Für das Schutzgut Mensch ist der Bereich um den Flughafen Salzburg (Parkplatz P3 + P3A) einschließlich der Anrainersiedlungen und Zufahrtsstraßen zu betrachten. Dazu werden die Einflüsse aus Verkehr im Straßennetz und auf Parkplätzen in der Umgebung des Parkplatzes P3A zwischen folgenden Straßen herangezogen:

Im Norden die A1 Westautobahn, Kasernenstraße und Kröbenfeldstraße  
Im Osten die Karolingerstraße und die Kendlerstraße  
Im Süden die Kendlerstraße und die Eichertstraße  
Im Westen die Hermann-Gmeiner-Straße, Loigerstraße und Am Römerstein

### **Lärm:**

Für die Bauphase fallen Adaptierungsarbeiten mit Erdaushub sowie Asphaltierungsarbeiten an. Laut Baukonzept ist ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 24 LKW-Fahrten pro Werktag bezogen auf die 10 Arbeitswochen bzw. als Spitzenbelastung 44 LKW-Fahrten pro Tag geplant. Während der Bauarbeiten ist eine Teilsperre des Parkplatzes P3A erforderlich. Daher reduziert sich der Besucherverkehr. Der Einsatz von Asphaltfertiger und Walze bewegt sich im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten, wie sie im öffentlichen Straßennetz üblich sind.

Während der Bauphase besteht kaum ein Einfluss durch Lärmimmissionen, da sie nur 10 Wochen dauert und normalen Straßenerhaltungsmaßnahmen gleichzusetzen ist.

Während der Betriebsphase ergab die Auswertung der Einzelpunktberechnungen Großteils eine Zunahme von kleiner 1 dB.

Bei nachstehenden Wohnobjekten wurde eine Pegelzunahme von größer gleich 1 dB errechnet:

Hermann-Gmeiner-Straße 11, 13, 15, 23

Matthias-Laureiter-Straße 7 (Pension Hutter), 9 (Airport-Hotel), 12 und 18

### **Luft:**

Während der Bauphase können Immissionsbelastungen durch Motoremissionen und Staub entstehen. Die Staubemissionen können durch konsequentes Befeuchten der staubenden Flächen minimiert werden.

Während der Betriebsphase treten im Nahbereich des Flughafens Zusatzbelastungen von NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> in sehr geringem Ausmaß auf.

Die Immissionszusatzbelastung durch die Luftschadstoffe Kohlenmonoxid, Benzol und Benzo(a)pyren wurden bezogen auf die jeweiligen Grenzwerte als ebenfalls sehr gering bzw. irrelevant ermittelt.

### **Wasser:**

Die Baumaßnahmen sind im Wesentlichen eine Änderung des Fahrbahnaufbaues des Parkplatzes und die Errichtung von Sickermulden. Durch die Aushubarbeiten kann es zu sehr geringer Belastung durch Einschwemmung von Feststoffen ins Grundwasser kommen. Negative Auswirkungen bei sachgerechter Ausführung der Bauarbeiten sind auf das Grundwasser jedoch nicht zu erwarten.

In der Betriebsphase ist eine partielle Flächenversiegelung durch Asphaltierung geplant. Dadurch werden lokal erhöhte Spitzenabflüsse durch Retentionsmaßnahmen in den vorgesehenen Bodenfiltermulden ausgeglichen. In der belebten Bodenzone laufen neben der Reaktion wie Filtration auch Adsorption, Ionenaustausch, Fällung sowie biologischer Abbau statt.

### **Erschütterungen:**

In der Bauphase, die 10 Wochen dauert, sind LKW-Fahrten und Grabungsarbeiten mit Kleinbaggern vorgesehen.

In der Betriebsphase nutzen ausschließlich PKW den Parkplatz P3A.

### **Licht:**

Der Parkplatz P3A ist mit 9 Mastleuchten ausgestattet. Die Mastleuchten können mit Abend- sowie Nachtschaltung betrieben werden. Der Umschaltzeitpunkt zwischen Abend- und Nachtschaltung erfolgt zentral über die Leittechnik des Salzburger Flughafens. Als Leuchtmittel werden Halogen-Metall dampflampen eingesetzt.

### **Klima:**

Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase bleiben etwaige durch das gegenständliche Vorhaben hervorgerufene mikroklimatische Änderungen wie Strahlungshaushalt, Windfeld, Wärmebilanz, auf den unmittelbaren Nahbereich des Parkplatzes P3A beschränkt. Mikroklimatische Auswirkungen auf die bestehenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen sind nicht zu erwarten.

## **Gutachten**

### **Gesundheit:**

Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) definiert Gesundheit wie folgt:

Gesundheit ist nicht nur das frei sein von Krankheiten sondern ein Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens.

### **Gesundheitsschädigung:**

Als Gesundheitsschädigung gilt eine Einwirkung (Immission), die Krankheitszustände bzw. Organschäden oder pathologische organische bzw. funktionelle Veränderungen die die situationsmäßige Variationsbreite von Körper- und Organformen bzw. Funktionen signifikant überschreiten, herbeigeführt hat oder nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaft mit hoher Wahrscheinlichkeit erwarten lässt.

### **Gesundheitsgefährdung:**

Als Gesundheitsgefährdung gilt eine Einwirkung (Immission), durch die nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaft die Möglichkeit besteht, dass Krankheitszustände, Organschäden oder unerwünschte organische oder funktionelle Veränderungen die die situationsmäßige Variationsbreite von Körper- und Organformen bzw. Funktionen signifikant überschreiten, entweder bei der Allgemeinbevölkerung oder auch nur bei bestimmten Bevölkerungsgruppen bzw. auch Einzelpersonen eintreten können. Gesundheitsgefährdung ist also die Erwartbarkeit eines Gesundheitsschadens oder eines hohen Gesundheitsrisikos, die mit dem Mitteln der wissenschaftlichen Prognose zu belegen sind oder mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschlossen werden kann.

### Lärm (Schallimmissionen):

Lärm ist - per Definition und im weiteren Sinne - unerwünschter Schall, der Menschen belästigen, ihre Gesundheit stören, gefährden oder schädigen kann.

### Wirkungen des Schalls auf den Menschen:

Hier sind die Auralwirkungen bekannt. Diese schädigen direkt das Hörorgan. Sie spielen auf Grund der dafür erforderlichen Höhe der Schallpegel im Umweltbereich nur in Einzelfällen eine Rolle und treten ab einer Größenordnung von ca. 85 dB als Beurteilungspegel über lange Zeiträume, oder in Form einer deutlich höheren einzelnen Schalleinwirkung wie beispielsweise bei einem Knalltrauma auf.

**Extra aurale Wirkungen** sind indirekte Wirkungen, bei denen nicht das Hörorgan selbst geschädigt wird sondern über die Geräuschwahrnehmung und deren bewusste oder unbewusste Verarbeitung im Organismus unterschiedliche Reaktionen ausgelöst werden.

Diese Reaktionen stehen im engen Zusammenhang mit der entwicklungsgeschichtlichen Funktion des Hörorgans, das als Informations- und als Warnorgan dient. Über die Verarbeitung einer Geräuschwahrnehmung im Gehirn und damit verbundenen vegetativen Reaktionen wie beispielsweise Stressreaktionen, oder Belästigungsreaktionen, oder Änderung der Durchblutung bestimmter Organe, kommen kann. In diesem Zusammenhang werden hohe Dauerlärmwirkungen (zB Verkehrslärm) auch als Co-Faktor für die Entstehung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen diskutiert.

Auch die Charakteristik der Geräusche ist ausschlaggebend, so wird das Auftreten von intermittierenden Geräuschen oder Geräuschen mit tonalen Anteilen allenfalls anders bewertet als ein Geräusch mit breitbandiger Charakteristik.

Laut WHO beträgt der Grenzwert für den vorbeugenden Gesundheitsschutz für den äquivalenten Dauerschallpegel 55 dB tagsüber und 45 dB nachts.

Gemäß ÖAL Richtlinie 3 Blatt 1 „Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich“ wird für den Übergang zur Gesundheitsgefährdung ein äquivalenter Dauerschallpegel  $L_{Aeq} > 65$  dB zur Tagzeit,  $> 60$  dB am Abend und  $> 55$  dB nachts definiert.

Der Einfluss der Bauphase, die nur 10 Wochen dauert und normalen Straßenerhaltungsmaßnahmen gleichzusetzen ist, wurde als sehr gering für die Anrainer eingestuft.

Für die Betriebsphase wurden im gegenständlichen Fall Berechnungen des Nullszenarios 2025 mit den bestehenden Gebäuden und Infrastrukturflächen (Straßen und Parkplätzen) ohne die Abstellplätze des Parkplatzes P3A, welcher Gegenstand des Vorhabens ist. Die Belegung erfolgt mit den Verkehrsdaten der verkehrsreichsten 6 Monate.

Die Erstellung der Berechnung des Planungsszenarios 2025 wurde mit dem bestehenden Parkflächen, Parkhaus, Zu- und Abfahrten und dem geplanten Vorhaben Parkplatz P3A berechnet. Hier wurden ebenfalls die Verkehrsdaten für die verkehrsreichsten 6 Monate herangezogen. Als engerer Untersuchungsraum wurde jener Bereich einer detaillierten Untersuchung unterzogen, wo eine Pegelzunahme  $\geq 1$  dB vorliegt. Diese zeigt, dass das Projekt Parkplatz P3A keine Überschreitung, der aus humanmedizinischer Sicht geforderten Vorsorgewerte vorliegt.

Dies bedeutet, dass zur Nachtzeit die betriebsbedingten Lärmimmissionswerte  $L_n$  unter 45 dB(A) und bei Tag (16:00 Uhr) die  $L_{d16}$ -Werte unter 55 dB(A) für das errechnete Planszenario 2025 liegen.

### Luft:

Unter Luftverschmutzung versteht man ein Gemisch aus Partikeln und Gasen, das zusätzlich einer Umwandlung unterliegt. Zur Charakterisierung bedient man sich daher bestimmter Indikatoren; dazu zählen unter anderem Stickoxide NO NO<sub>2</sub>, Kohlemonoxid CO und Staub. Insbesondere jene Feinstaubfraktionen PM 2,5 und PM 10, die sehr tief in die Atemwege eindringen können, sind für die menschliche Gesundheit belastend.

Für den Immissionsbereich der Luftschadstoffe von Bedeutung ist die Europäische Luftqualitätsrichtlinie. In Österreich ist für den Immissionsbereich das Immissionsschutzgesetz Luft maßgebend.

In der Bauphase entstehen Luftschadstoffimmissionen durch die Motoren von Baumaschinen. Des Weiteren können diffuse Staubemissionen beim Aushub und bei Fahren auf unbefestigten Flächen entstehen. Es ist jedoch Stand der Technik, dass bei sehr trockenen Bedingungen durch konsequentes Feucht halten der Staubflächen und Wege die Staubimmission auf ein Minimum reduziert werden kann.

Während der Bauphase können an sehr trockenen Tagen punktuell höhere PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> Immissionskonzentrationen auftreten. Es ist jedoch zu erwarten, dass der PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> Jahresmittelgrenzwert bei den Anrainer eingehalten wird. Auch ist die Einhaltung des PM<sub>10</sub> Tagesmittelwertkriteriums zu erwarten.

Grenzwertüberschreitungen treten bei allen anderen im Immissionsschutzgesetz Luft geregelten Luftschadstoffen laut Berechnungen nicht auf.

In der Betriebsphase wurden nachvollziehbar dargestellt, dass die ermittelte NO<sub>2</sub> Jahresmittelwert Immissionszusatzbelastung bei den Wohnanrainer weit unter 3 % des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) Grenzwertes liegt und somit nicht relevant ist.

Auch hinsichtlich des NO<sub>2</sub> Halbstundenmittelwertes ergeben sich bei den nächsten Wohnanrainern (Dr. Matthias-Laiteiter-Straße, Hermann-Gmeiner-Straße und Mehrlgutweg) unter der Berücksichtigung eines Aufschlagfaktors von 2 für die Relation Spitzentag / durchschnittlicher Tag nur irrelevante Zusatzbelastungen von 0,03 % des Grenzwertes.

Auf dem Parkplatz hatte sich die Luftgüte-Messstelle „Parkplatz Flughafen Salzburg“ befunden. Im Jahr 2010 wurde ein maximaler NO<sub>2</sub> Halbstundenmittelwert von 124 µg/m<sup>3</sup> gemessen. Als Belastung für den projektierten P3A wurde ein NO<sub>2</sub>-HMW<sub>max</sub> von 115 µg/m<sup>3</sup> errechnet.

Betreffend die Feinstaubkonzentrationen PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> wurden die Immissionszusatzbelastungen mit deutlich unter 3 % des Grenzwertes für den JHW bei den nächstgelegenen Nachbarn ermittelt.

Die maximale Feinstaubimmissionszusatzbelastung PM<sub>10</sub> ermittelt als Tagesmittelwert lag bei maximal 0,3 µg/m<sup>3</sup>, was 0,6 % vom Grenzwert bedeutet; dies ist ebenfalls als irrelevant einzustufen.

Die Immissionszusatzbelastungen für die Nebenemissionen aus Kraftfahrzeugen wie Kohlenmonoxid, Benzol und Benzo(a)pyren liegen im Vergleich zum jeweiligen Grenzwerten ebenfalls auf irrelevantem Niveau.

#### **Wasser:**

Vorhandene Wassernutzungen in der Umgebung des Parkplatzes P3A finden primär durch den Flughafen statt und sind Nutzwasserentnahmen.

Fremde Grundwassernutzungen liegen westlich und seitlich des nach Nord-Nordwesten gerichteten Grundwasserstromes und liegen in einer Entfernung von mindestens 500 m Grundwasserstromabwärts vom gegenständlichen Bauvorhaben. Hinsichtlich des Grundwasserschutzes sind im Projekt Maßnahmen angeführt, die sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase ausreichende Wirkung haben, sodass ein weitgehender Schutz des Grundwassers vor Schadstoffeintrag gewährleistet ist.

Eine Beeinträchtigung von Grundwasserentnahmen abstromig des gegenständlichen Bauvorhabens sind weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht zu befürchten.

#### **Erschütterungen:**

Auf Grund der im Projekt vorgesehenen Baumaßnahmen auf dem Parkplatz P3A sind keine fühlbaren Schwingungen sowohl während der Bau- als auch Betriebsphase der Anlage zu erwarten. Somit ist keine Beeinträchtigung der Anrainer durch Erschütterungen bei der Verwirklichung des gegenständlichen Projektes zu erwarten.

#### **Licht:**

Künstliches Licht beeinflusst den natürlichen Tag-Nacht-Rhythmus.

Die Beleuchtung des Parkplatzes P3A dient der Sicherheit. Die Beleuchtungseinrichtungen müssen derart situiert werden, dass sie ausschließlich den Parkplatz im unbedingten notwendigen Ausmaß beleuchten. Das heißt, dass die Beleuchtungseinrichtungen nach oben hin abgedeckt sind, damit es zu keiner Himmelerleuchtung kommt.

Auch sind die Mastleuchten mit einer Abend- sowie Nachtschaltung ausgestattet; diese wird zentral über die Leittechnik des Salzburger Flughafens betrieben.

Die Blendwirkung wurde im Bezug die Nachbarschaftsbeeinflussung laut Projekt untersucht und festgestellt, dass auf Grund der großen Entfernung zu den Anrainern diese vernachlässigbar ist. Dies gilt auch für die Streuwirkung.

Auf Grund der blendfreien Installierung der Beleuchtungseinrichtungen und der großen Entfernung zu den Anrainern ist keine nachteilige Wirkung von der Beleuchtung des Parkplatzes P3A auf Anrainer zu erwarten.

#### **Klima:**

Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase bleiben mikroklimatische Auswirkungen auf den Nahbereich (wenige Meter) beschränkt und sind daher nicht Anrainer relevant.

## Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

Für die Erstellung von Befund und Gutachten sowie zur Bearbeitung des Prüfkataloges wurde die vorliegende UVE verwendet und daraus:

- besonders der Fachbereich Lärm (Bau- und Betriebsphase) des Ingenieurbüros Neukirchen ZT-GmbH (Version 1.7 vom 5.2.2015).

### **Befund**

Es ist beabsichtigt, das bestehende Parkplatz-Provisorium P3A zu einem Langzeitparkplatz auszubauen und dabei die Einrichtungen zur Versickerung von Oberflächenwässern an den aktuellen Stand der Technik anzupassen sowie eine Lücke im bestehenden Damm zur Ortschaft Loig zu schließen. Lage, Größe und Verkehrsanbindung des Parkplatzes P3A bleiben gegenüber dem bestehenden Zustand unverändert. Lediglich die Anzahl der Stellplätze wird von bisher 1151 auf künftig 1126 Stellplätze verringert. Laut den Einreichplänen haben die beanspruchten Grundstücke eine Fläche von insgesamt 62331 m<sup>2</sup>. Davon werden 29461 m<sup>2</sup> für den Parkplatz herangezogen.

Die Zu- und Abfahrt zum Parkplatz P3A erfolgt über die Schrankenanlage des Parkplatzes P3. (Auch während der Bauphase wird über den Parkplatz P3 zugefahren.) Die Zufahrt zu den einzelnen Stellplätzen geschieht über asphaltierte Fahrgassen (derzeit ca. 6913 m<sup>2</sup>), die Stellplätze selbst (derzeit ca. 19040 m<sup>2</sup>) sind mit einer unversiegelten Schotteroberfläche ausgestattet.

Südwestlich des Parkplatzes P3A erstreckt sich die Ortschaft Loig, die zum überwiegenden Teil als Bauland/erweitertes Wohngebiet gewidmet ist. Die Wohnhäuser, die dem Parkplatz P3A am nächsten liegen, tragen die Adressen Dr.-Matthias-Laureiter-Str. 14 und 12.

### **Betriebsphase:**

Der vorgelegte Fachbeitrag Lärm betrachtet das Nullszenario (NS2025) ohne den Parkplatz P3A und das Planszenario (PS2025) mit dem Parkplatz P3A jeweils zum Prognosezeitpunkt 2025. Es werden die in der Ortschaft Loig zu erwartenden Schallimmissionspegel im Süden und Westen der Parkplätze P3 und P3A berechnet, mittels Rasterlärmkarten wird die Situation der Anrainer flächig dargestellt.

Das Berechnungsmodell stützt sich auf den prognostizierten Verkehr der Straßen inklusive der Zu- und Abfahrten und der Parkplätze im Untersuchungsgebiet nach Angaben des Fachbeitragerstellers Verkehr. Die Berechnungen werden für die sechs verkehrsreichsten Monate vorgenommen, die Immissionen im verkehrsreichsten Monat und an einem Spitzentag werden abgeschätzt. Die Modellbeschreibung findet sich in Kapitel 4.2 auf den Seiten 15-23 des UVE-Fachbeitrags Lärm. Die Beschreibung des Nullszenarios 2025 ist Inhalt des Kapitels 5, die des Planszenarios 2025 ist in Kapitel 6 enthalten.



Die Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen sind in der Tabelle 27 auf den Seiten 77-79 des UVE-Fachbeitrags Lärm dokumentiert. An den Fassaden der nächsten Wohnhäuser treten folgende Pegel auf (auszugsweise Wiedergabe der Tabelle 27):

		Nullszenario 2025		Planszenario 2025		Differenz	
Immissionsort	Stockwerk	Nacht	Tag 16 h	Nacht	Tag 16 h	Nacht	Tag 16 h
Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 14	EG	35.4 dB	41.8 dB	41.5 dB	46.8 dB	<b>6.1 dB</b>	<b>5.0 dB</b>
	1. OG	39.9 dB	46.2 dB	44.5 dB	49.7 dB	<b>4.6 dB</b>	<b>3.5 dB</b>
Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 12 NO	EG	42.9 dB	50.3 dB	43.4 dB	50.7 dB	0.5 dB	0.4 dB
	1. OG	43.6 dB	50.9 dB	44.4 dB	51.4 dB	0.8 dB	0.5 dB
	2. OG	43.8 dB	51.0 dB	44.8 dB	51.6 dB	1.0 dB	0.6 dB
Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 12 NW	EG	44.7 dB	52.9 dB	44.8 dB	53.0 dB	0.1 dB	0.1 dB
	1. OG	<b>46.1 dB</b>	54.0 dB	<b>46.1 dB</b>	54.1 dB	0.0 dB	0.1 dB
	2. OG	44.6 dB	52.3 dB	<b>45.1 dB</b>	52.7 dB	0.5 dB	0.4 dB
Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 12 SO	EG	40.8 dB	47.3 dB	41.5 dB	47.8 dB	0.7 dB	0.5 dB
	1. OG	33.5 dB	41.4 dB	38.0 dB	43.9 dB	<b>4.5 dB</b>	<b>2.5 dB</b>
	2. OG	33.6 dB	42.4 dB	38.8 dB	44.9 dB	<b>5.2 dB</b>	<b>2.5 dB</b>

Für Spitzentag und Spitzenmonat gibt es durch höheren Verkehr (gegenüber den verkehrsreichsten 6 Monaten) folgende Erhöhungen:

- Spitzentag: Parkplatz P3+P3A um 2,2 dB, sonstige Emissionsquellen um 0,8 dB
- Spitzenmonat: : Parkplatz P3+P3A um 1,2 dB, sonstige Emissionsquellen um 0,2dB

In der Nacht wird daher am Spitzentag an den Wohnhäusern Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 14 und Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 12 der Vorsorgewert von 45 dB überschritten. Die Überschreitung am Spitzentag beträgt zwischen 0,4 dB und 1,3 dB.

In der Nacht wird daher im Spitzenmonat an den Wohnhäusern Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 14 und Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 12 der Vorsorgewert von 45 dB überschritten. Die Überschreitung im Spitzenmonat beträgt 0,3 dB und 0,4 dB.

### Bauphase:

Im Baukonzept werden für die gesamten Bauarbeiten (Erd- und Aushubtätigkeiten, Lückenschluss des Lärmschutzdammes) 1190 Lkw-Fahrten in einem Zeitraum von 10 Wochen prognostiziert. Daraus ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 24 Lkw-Fahrten pro Werktag (bezogen auf die 10 Arbeitswochen) und als Spitzenbelastung 44 Lkw-Fahrten/Tag (22 Lkw mit An- und Abfahrt). Neben den Lkw-Fahrten werden die eingesetzten Maschinen (großer und kleiner Hydraulikbagger, Walze) als Schallquellen berücksichtigt. Für die Modellierung der 10 Wochen dauernden Bauphase wurden einerseits die Spitzenwoche (Arbeitswoche 5) und andererseits ein Worst-Case-Szenario in der 2. und 3. Arbeitswoche mit dem maximalen Lkw Aufkommen betrachtet.

In Arbeitswoche 2 und Arbeitswoche 3 treten während der Arbeitszeit von 6:00 bis 19:00 Uhr folgende Beurteilungspegel auf:

- am Wohnhaus Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 14: 64 dB
- am Wohnhaus Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 12: 58 dB
- am Objekt Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 9 (Airport-Hotel): 56 dB
- am Objekt Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 7: 55 dB

In Arbeitswoche 5 beträgt der Beurteilungspegel durch die Bauarbeiten am nächstgelegenen Wohnhaus Dr.-Matthias-Laireiter-Str. 14 55 dB.

Details können der Tabelle 26 auf Seite 68 des UVP-Fachbeitrags Lärm entnommen werden.

### **Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen:**

Im UVE-Fachbeitrag Lärm sind für den Betrieb - abgesehen von der Schließung der Lücke im Damm zur Ortschaft Loig hin - keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Für die Bauphase sind folgende Maßnahmen geplant:

- Als lärmindernde Maßnahme ist im Vorhaben als Projektbestandteil vorgesehen, die Bauarbeiten während der geplanten Bauzeit von 10 Wochen am Tag zwischen 06:00 und 19:00 Uhr bei 8 Stunden Arbeitszeit durchzuführen.
- Aus Sicht des Fachbereichs Lärm wird der Einsatz von lärmarmen Bau-LKW gefordert.
- Für die Arbeiten sind die Einsatzzeiten der lärmintensiven Baumaschinen vor Arbeitsbeginn von der ausführenden Baufirma zeitlich so zu optimieren, dass Lärmbelastungen minimiert werden.
- Der Bauwerber hat dafür zu sorgen, dass die anrainende Bevölkerung ausreichend vor Beginn der Bauarbeiten von diesen Arbeiten mit ihren Zeiten unterrichtet wird, um ihre Lebensumstände der Situation rechtzeitig anpassen zu können.

### **Gutachten**

Die im Rahmen der UVE (Fachbereich Lärm - Bau- und Betriebsphase) durchgeführten Berechnungen wurden vom fertigen Sachverständigen stichprobenartig geprüft. Es wurden keine Unplausibilitäten gefunden.

Die Berechnungen von Straßenverkehrslärm, Parkplatzlärm und Baulärm erfolgten nach den einschlägigen in Österreich verwendeten Richtlinien.

Aus schalltechnischer Sicht erfolgt - vorbehaltlich der Würdigung durch die Umweltmedizinerin- folgende Beurteilung der Schallimmissionen (Verkehrslärm inklusive Baulärm):

- In der **Betriebsphase** kommt es durch den Parkverkehr im nahe gelegenen Ostteil der Ortschaft Loig zu einer für die Betroffenen merklichen Veränderung der akustischen Situation, was die Berechnungen im UVE-Fachbeitrag Lärm belegen, die dort erhebliche Pegelzunahmen durch den Parkplatzbetrieb ergaben.
- Über die 6 verkehrsreichsten Monate gemittelt ergeben sich dadurch keine Überschreitungen der Vorsorgewerte. Für Spitzenmonat und Spitzentag werden bei den nächsten Wohnhäusern Überschreitungen des Vorsorgewertes nachts prognostiziert (für den Spitzentag um bis zu 1,3 dB). Der Untersuchung von Spitzenmonat und Spitzentag wur-

de allerdings nicht der Tagesgang des Parkplatzverkehrs zu Grunde gelegt, sondern Überlegungen über Veränderungen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden). Diese Vorgangsweise hat zur Folge, dass die Ergebnisunsicherheit für Spitzenmonat und Spitzentag größer ist als für die verkehrsreichsten 6 Monate. Spitzenbelastungen am Parkplatz P3A treten vermehrt an Tagen mit Schlechtwettersperre der Innenstadt auf, wodurch ein wesentlich erhöhtes Aufkommen am Parkplatz P3A im Tagzeitbereich (von 6:00 bis 19:00 Uhr), nicht aber in der Nacht gegeben ist.

- Der UVE-Fachbeitrag Lärm kommt zum Schluss, dass eine Erhöhung des Walls durch Aufsetzen einer Lärmschutzwand nur geringe Pegelminderungen für die nächstgelegenen Anrainer zur Folge hätte. Das ist aus schalltechnischer Sicht plausibel. In der Darstellung des Regelquerschnitts 1 der Entwässerungsmulden ist eine dichte Bepflanzung auf der Krone des Damms enthalten. Eine solche Bepflanzung, die den Sichtkontakt vom Anrainer zur Schallquelle unterbricht, hat zwar physikalisch keine Verminderung des A-bewerteten Schalldruckpegels zur Folge, aber psychologisch eine deutliche Verbesserung bei der Wahrnehmung des Lärms durch Betroffene. Nach Meinung des gefertig habenden Amtssachverständigen ist daher eine solche Bepflanzung in diesem Fall eine geeignete Maßnahme zur Lösung des Lärmproblems während der Betriebsphase des Parkplatzes P3A. Eine entsprechende Auflage wird bei der Beantwortung der Fragen des Kapitels I des Prüfkatalogs vorgeschlagen.
- In der **Bauphase** kommt es während der zwei lautesten Wochen (Dammschüttung in Arbeitswoche 2 und 3) bei den nächsten Wohnobjekten zu Überschreitungen des Vorsorgewerts von 55 dB tags, der Beurteilungspegel übersteigt jedoch nirgends 65 dB. Wegen der nur kurzen Dauer der Überschreitung werden diese Einwirkungen durch Baulärm aus schalltechnischer Sicht - vorbehaltlich der Würdigung durch die Umweltmedizinerin - nicht kritisch gesehen. Das entspricht auch der Bewertung von Baulärm in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, die in Österreich den Stand der Technik zur Beurteilung von Schallimmissionen darstellt.

Es wurde geprüft, ob es Probleme gibt, die nicht durch Maßnahmen - auch nicht durch allfällige zusätzliche Auflagen - gelöst werden können und die dann zu einer Nichtbewilligung des geplanten Vorhabens führen würden. Aus schalltechnischer Sicht wurden keine solchen Probleme gefunden. Den Verkehrslärm betreffend treten nämlich während der Betriebsphase für die nächsten Anrainer zwar deutlich wahrnehmbare Änderungen der akustischen Umgebung auf - diese halten aber (abgesehen von kurzen Zeiträumen wie verkehrsstärksten Monat und Spitzentage) die Vorsorgegrenzwerte ein. Es wird dafür eine zusätzliche Maßnahme im Kapitel I des Prüfkatalogs vorgeschlagen. Die negativen Auswirkungen des Baulärms sind von begrenzter Dauer und können durch Maßnahmen, die bereits im Projekt vorgesehen sind, auf ein für die Anrainer erträgliches Ausmaß beschränkt werden.

Details können der Beantwortung der Fragen des Prüfkataloges entnommen werden.

## Verkehr/Verkehrsplanung

### **Befund**

Zum Projekt wurden vorgelegt:  
Einreichunterlagen gesamt (1 CD)

Der Flughafen Salzburg liegt im Westen der Landeshauptstadt an der Grenze zur Gemeinde Wals-Siezenheim. Entsprechend dieser Lage ist der Flughafen über die „Himmelreich-Kreuzung“ B1 Wiener Straße sehr gut an das hochrangige Straßennetz angebunden. Die Anbindung an die A1 West Autobahn erfolgt über die Kasernenstraße.

Der gegenständliche Parkplatz wurde ursprünglich 2004 auf Grundlage einer naturschutzrechtlichen Genehmigung errichtet und in Betrieb genommen und soll nun zur Absicherung eines fortgesetzten Betriebs an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Dies bedingt insbesondere die Anpassung der Einrichtungen zur Versickerung von Oberflächenwässern. Hinsichtlich der Lage, Größe und Verkehrsanbindung des Parkplatzes P3A sind keine Änderungen gegenüber dem Status quo beabsichtigt. Lediglich die Anzahl der Stellplätze wird von bisher 1.151 auf ca. 1.126 Stellplätze reduziert.

Das Areal, auf dem sich der Parkplatz P3A befindet, umfasst ca. 29.461 m<sup>2</sup>, wovon derzeit ca. 6.913 m<sup>2</sup> als Zufahrt, Fahrgassen, Fußwege, etc. asphaltiert sind, ca. 19.040 m<sup>2</sup> als Stellflächen geschottert und ca. 1.243 m<sup>2</sup> als Grünflächen (Verkehrsiseln, Wall, etc.), 2.189 m<sup>2</sup> als Muldenflächen sowie ca. 76 m<sup>2</sup> als sonstige Flächen (Mastfundamente etc.) ausgebildet sind.

Hinsichtlich weiterer Details wird auf den Fachbeitrag Verkehr verwiesen.

### **Gutachten**

Dem Fachbeitrag Verkehr ist zu entnehmen, dass es aufgrund des zu genehmigenden Projektes zu keiner merklichen Mehrbelastung der unmittelbaren Zufahrt zum Flughafen (Loiger Straße) im Planszenario gegenüber dem Nullszenario kommt. Der JDTV 2010 der B1 Wiener Straße beträgt im Bereich der Flughafenunterführung rund 29.000 Kfz/24h und westlich der „Himmelreich Kreuzung“ rund 17.000 Kfz/24h.

Die Inhalte des Fachbeitrages Verkehr sind nachvollziehbar und schlüssig. Die nachteiligen Auswirkungen des durch den gegenständlichen Parkplatz möglich induzierten Verkehrs auf die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit sind aufgrund der oben genannten Bestandsverkehrsstärken als nicht relevant zu beurteilen.

Es wird festgehalten, dass gegen die Erteilung der Genehmigung der gegenständlichen Maßnahmen bei projektsgemäßer Umsetzung aus verkehrstechnischer Sicht kein Einwand besteht.

## Wasserbautechnik

### Befund

#### 1. Allgemeines

Der Parkplatz P3a wurde 2004 (nach vorheriger Rücksprache mit der Wasserrechtsbehörde und ihren Amtssachverständigen ohne wasserrechtliche Bewilligung) als Provisorium zur Abdeckung von Spitzenlasttagen errichtet und in Betrieb genommen.

#### 2. Verwendete Unterlagen

Für die Erstellung von Befund und Gutachten sowie zur Bearbeitung des Prüfkataloges werden folgende Unterlagen verwendet:

- Genehmigungsantrag der Niederhuber & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 18.2.2015
- Einreichprojekt der Traffix Verkehrsplanung GmbH vom 20.11.2013
- Einreichprojekt der DI Zoltan Kohlhofer ZT GmbH vom 20.11.2013

#### 3. Geplante Maßnahmen

Laut den Einreichprojekten ist beabsichtigt, das bestehende Parkplatz-Provisorium zu einem Langzeitparkplatz auszubauen und die Oberflächenentwässerung so zu ändern bzw. zu ergänzen, dass sie dem Stand der Technik entspricht.

Hinsichtlich der Lage, Größe und Verkehrsanbindung des Parkplatzes P3a sind keine Änderungen gegenüber dem bestehenden Zustand beabsichtigt. Lediglich die Anzahl der Stellplätze wird von bisher 1.151 auf künftig 1.126 Stellplätze verringert.

Laut den Einreichprojekten haben die beanspruchten Grundstücke eine Fläche von insgesamt 62.331 m<sup>2</sup>. Davon werden 29.461 m<sup>2</sup> für den Parkplatz herangezogen.

Die Zu- und Abfahrt zum Parkplatz P3a erfolgt über die Schrankenanlage des Parkplatzes P3. Die Zufahrt zu den einzelnen Stellplätzen erfolgt über asphaltierte Fahrgassen (derzeit ca. 6.913 m<sup>2</sup>), die Stellplätze selbst (derzeit ca. 21.229 m<sup>2</sup>) sind mit einer unversiegelten Schotteroberfläche ausgestattet. Zur Abgrenzung der Stellplatzflächen zu den mittig anzuordnenden Rasenmulden sind Holzstaffeln geplant, welche ein Einfahren in die Entwässerungsmulde verhindern werden.

##### 3.1 Oberflächenentwässerung

Auf den geschotterten Stellflächen sollen mittig oder am Rand begrünte Sickermulden mit ca. 1,0 bis 1,5 m Breite und ca. 0,2 bzw. 0,55 m Tiefe ausgebildet werden, um den dort in den Untergrund zu versickernden Oberflächenwässern eine Vorreinigung durch die Bodenpassage (30 cm starkes Humus- Sandgemisch) zu ermöglichen.

Die Gesamtfläche der Sickermulden beträgt ca. 2.190 m<sup>2</sup>. Sie werden so dimensioniert, dass sie das bei einem 30-jährlichen Regenereignis mit 45 Minuten Dauer anfallende Niederschlagswasser retentieren und in den Untergrund versickern können. Die bereits bestehenden bodenlosen Einlaufschächte mit darunter liegendem Sickerkörper werden als Notüberläufe ausgebildet. In jenen Bereichen der neuen Rasenmulden, in denen bisher keine Notüberläufe vorhanden waren, werden diese neu errichtet.

##### 3.2 Nutzwasserbedarf

Für die Staubfreihaltung der Schotterdecke ist ein Besprühen bzw. Berieseln mit Nutzwasser erforderlich. Dazu ist geplant, Wasser aus den bestehenden Nutzwasserbrunnen NW 4-7 im südöstlichen Bereich des Parkplatzes P3a heranzuziehen.

Diese Brunnen wurden mit Bescheid des Landeshauptmannes von Salzburg Zl. 1/01-26.723/83-2003 (15.4.2003) für die Kühlwasserentnahme zur Gebäudekühlung mit einer Konsenswassermenge von je 6,25 l/s (Gesamtkonsens 25 l/s bzw. 2000 m<sup>3</sup>/d), wasserrechtlich bewilligt. Die Brunnen befinden sich östlich des Parkplatzes P3a und südlich der Flugzeug-Hauptabstellfläche; 3 Brunnen befinden sich innerhalb des abgeäugten Flughafen-Areals, der westlichste Brunnen befindet sich auf der Parkplatzfläche.

Zur Entnahme des für die Staubfreihaltung benötigten Wassers aus dem Nutzwassersystem ist neben dem westlichsten Nutzwasserbrunnen 4 ein Anschluss mit Absperrschieber zur Befüllung von Tankfahrzeugen vorgesehen. Die Bemessungs-Entnahmemenge ist mit 20 m<sup>3</sup>/d angenommen.

Hinsichtlich der Details wird auf die eingereichten Projekte verwiesen.

## **Gutachten**

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht besteht das Bestreben, Niederschlagswasser in den natürlichen Wasserkreislauf zurückzuführen. Dies ist hier entsprechend den gut sickerfähigen Untergrund-Gegebenheiten am sinnvollsten durch Versickerung möglich. Dem hat auch die Oberflächenentwässerung des bisherigen Parkplatzes Rechnung getragen, in dem dort flächig über die Schotterdecke der Parkflächen versickert wurde.

### **1. Oberflächenentwässerung**

Die nunmehr geplante Versickerung über bewachsene Bodenfiltermulden entspricht dem Stand der Technik mit der Zielsetzung, im Zuge des Versickerungsvorganges auch allfällige absetzbare Stoffe zurückzuhalten sowie mineralöhlhaltige Tropfverluste zu binden.

Die Bemessung ist rechnerisch korrekt und nachvollziehbar. Hinsichtlich der Bemessungsgrundlagen wird auf das Gutachten des hydrographischen Amtssachverständigen verwiesen. Hinsichtlich der Vorreinigungswirkung der Bodenfiltermulden wird auf das Gutachten der Amtssachverständigen für Gewässerschutz verwiesen.

Sollte über Alternativen zur Versickerung nachgedacht werden wollen, so bieten sich dazu lediglich die Ableitung des Niederschlagswassers in Vorfluter an. Solche stehen aber großräumig aber nicht zur Verfügung, die Entfernung zur Saalach beträgt rund 3 km, die Entfernung zur Glan 1,5 km. Die Ableitung über Regenwasserkanäle kommt daher schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht.

Wenn man unterstellt, dass die geplanten Rasenmulden zur Versickerung des auf den Verkehrs- und Parkflächen anfallenden Niederschlagswassers gegenüber den derzeit bestehenden Schotteroberflächen eine bessere Reinigungswirkung erzielen, so ist tendenziell durch das Projekt eine qualitative Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes zu erwarten (sofern das Niederschlagswasser zur Sickermulde gelangt und nicht- wie bisher - schon auf der Schotterfläche selbst versickert).

Um die Sickerwirkung der Rasenmulden zu erhalten sind regelmäßige Pflegemaßnahmen erforderlich. Dies bedeutet, dass der Rasen gemäht werden muss und Aufwuchs von Sträuchern zu vermeiden ist, allfällige Abfälle aus den Mulden entfernt werden müssen und bei Verschlammung unter Umständen ein Austausch der Humus- und Filterschicht erfolgen muss.

## **2. Nutzwasserversorgung**

Die für den Bedarf der Staubfreimachung errechneten Nutzwassermengen erscheinen plausibel.

Die beantragte Entnahmemenge von 20 m<sup>3</sup>/d ist angesichts des Gesamt-Konsenses von 2.000 m<sup>3</sup>/d absolut vernachlässigbar und in diesem Gesamt-Konsens enthalten.

Es ist jedoch eine Änderung des wasserrechtlich bewilligten Verwendungszwecks nötig.

### **Maß der Wasserbenutzung:**

1. Versickerung von Niederschlagswasser von Parkplatz- und Verkehrsflächen im Ausmaß von 29.461 m<sup>2</sup> nach Vorreinigung über Bodenpassagen in den Untergrund im Ausmaß von 2.946,1 m<sup>3</sup>/d (bezogen auf den Bemessungsregen von 100 mm/d) bzw. 377,1 l/s (bezogen auf die Bemessungs-Regenspende von 170 l/s/ha).
2. Entnahme von Nutzwasser zur Staubfreihaltung aus der bestehenden Nutzwasser- Versorgungsanlage im Ausmaß von 25 l/s bzw. 20 m<sup>3</sup>/d.

## Beantwortung der Fragen des Prüfkatalogs

Die Grundlage für die gutachterlichen Beurteilungen war der im Rahmen des Verfahrens ausgearbeitete Prüfkatalog. Die vorgelegten Antworten auf die darin enthaltenen Fragen finden sich im folgenden Abschnitt, wobei die Systematik des Prüfkatalogs beibehalten wurde.

### A) Allgemeine Fragen

#### A.1

**Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar oder ergeben sich ggf Abweichungen ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Die vom Projektwerber vorgestellten Darstellungen und Schlussfolgerungen sind aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

---

Gewässerschutz

---

Die vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen sind aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Ja

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Ja

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Die von der Projektwerberin vorgelegten Darstellungen sind aus fachlicher Sicht großteils vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

---

Umweltmedizin

---

Die von der Projektwerberin vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen sind aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Die vorliegenden Unterlagen zum Verkehrslärm sind vollständig und können nachvollzogen werden. Darauf aufbauend wird die im Fragenkapitel C enthaltene Beurteilung aus verkehrslärmtechnischer Sicht gemacht.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Die vorgelegten Darstellungen sind vollständig, plausibel und nachvollziehbar, es ergeben sich keine Abweichungen.

---

Wasserbautechnik

---

Nachvollziehbar; keine Abweichungen



## A.2

**Wurden die maßgeblichen Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention entsprechend berücksichtigt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Die maßgeblichen Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention wurden in der Planung entsprechend berücksichtigt.

---

Gewässerschutz

---

Die Protokolle der „Alpenkonvention“ enthalten keine speziellen Ausführungsbestimmungen zum Thema Wasser.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Ja

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Für den Fachbereich Luftreinhaltung nicht relevant.

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Die Protokolle wurden kurz erwähnt. Aus fachlicher Sicht ist kein grundsätzlicher Widerspruch zu den naturschutzfachlich relevanten Protokollen der Alpenkonvention gegeben.

---

Umweltmedizin

---

Nicht relevant

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Für den Fachbereich Verkehrslärm nicht relevant.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Ja.

---

Wasserbautechnik

---

Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention sind mir zur Thematik von Parkplätzen auf Flughäfen nicht bekannt; eine Aussage dazu ist mir nicht möglich.

## A.3

**Sind die angewendeten Methoden (Mess-, Berechnungs-, Prognose-, Bewertungsmethoden) zweckmäßig, (auch ingenieurmäßig) plausibel sowie dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechend ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Die angewendeten Methoden (Mess-, Berechnungs-, Prognose-, Bewertungsmethoden) sind zweckmäßig, (auch ingenieurmäßig) plausibel und entsprechen dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.

---

Gewässerschutz

---

Die angewendeten Methoden (Berechnungs- und Bewertungsmethoden) sind zweckmäßig, (auch ingenieurmäßig) plausibel sowie dem Stand der Technik entsprechend.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Ja

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Ja

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Die angewendeten Methoden werden aus naturschutzfachlicher Sicht größtenteils als zweckmäßig, plausibel und dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechend angesehen.

---

Umweltmedizin

---

Die angewendeten Methoden sind zweckmäßig, plausibel sowie dem Stand der Technik und der medizinischen Wissenschaft entsprechend.

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Die angewandten Berechnungs-, Prognose- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich zweckmäßig und plausibel, sie entsprechen dem gesicherten Stand der Schalltechnik.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Ja.

---

Wasserbautechnik

---

Die angewendeten Methoden entsprechen dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.

## **B) Eingriffe in Natur und Landschaft**

inkl. Vorhandensein des Vorhabens (einschließlich Optik bzw. visuelle Veränderungen, Licht), Flächeninanspruchnahme, Versiegelung, Geländeänderungen, Trenn- oder Barrierewirkungen, Veränderungen der Hydrologie

### **B.1**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung der Landschaft (inkl. Landschaftsbild und -charakter) durch die Eingriffe in Natur und Landschaft möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Durch die Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben sich in Teilbereichen erhebliche Beeinträchtigungen der Landschaft und des Naturhaushaltes. Details dazu siehe Befund und Gutachten.

### **B.2**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung der Eigenart oder der ökologischen Verhältnisse des Lebensraumes oder Teile desselben, des Naturhaushalts oder des Werts der Landschaft für die Erholung durch die Eingriffe in Natur und Landschaft möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Gewässerschutz

---

Die Versickerung der auf der Projektfläche anfallenden Niederschlagswässer entspricht dem Ziel der Erhaltung des natürlichen Wasserkreislaufes (Naturhaushalt). Der Anteil des Niederschlagswassers an der Grundwasserneubildung ist daher in ähnlichem Ausmaß wie im natürlichen Zustand gegeben.

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Durch die Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben sich in Teilbereichen erhebliche Beeinträchtigungen der Eigenart oder der ökologischen Verhältnisse des Lebensraumes oder Teile desselben sowie des Naturhaushalts. Details dazu siehe Befund und Gutachten.

### **B.3**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung von Grundwasser sowie des Bodens durch die Eingriffe in Natur und Landschaft möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Im Hinblick auf die Fragestellung sind folgende fett dargestellte Bodenfunktionen von besonderer Relevanz.

Bodenfunktionen gemäß Salzburger Bodenschutzgesetz (LGBl 80/2001)

- als Grundlage für die Hervorbringung von Nahrungs- und Futterpflanzen und sonstiger Bodenvegetation sowie organischer Rohstoffe in ausreichender biologischer Vielfalt, Quantität und Qualität (Produktionsfunktion)
- **zur Filterung, Pufferung, Speicherung, Regulierung und Bereitstellung des Bodengewässers (Filter- und Pufferfunktion)**

- zur **Filterung, Pufferung und Speicherung** sowie zur **biologischen-biochemischen Transformation von (Schad-)Stoffen (Regenerations- und Ausgleichsfunktion)**
- als Lebensraum für Bodenorganismen (Lebensraumfunktion)
- als Grundlage und Bestandteil der Landschaft (Natur-, Kultur-, Archiv- und Landschaftsfunktion)

Eine Beeinträchtigung des Bodens durch die Eingriffe in Natur und Landschaft ist in folgenden Bereichen möglich und zu erwarten:

1. Veränderung des natürlichen Bodenaufbaues und des Geländes
2. Veränderung der bodenphysikalischen Eigenschaften (insbesondere des Bodenwasser- und Bodenlufthaushaltes)
3. Verlust von Böden

Es wird festgehalten, dass dem IST Zustand für die Beurteilung der Auswirkungen eine landwirtschaftliche Fläche ohne „bestehenden“ Parkplatz zu Grunde liegt.

Durch die Baumaßnahmen wurden bei der bereits durchgeführten Errichtung auf Basis der naturschutzrechtlichen Bewilligung aus dem Jahr 2004 im Wesentlichen ca. 29.461 m<sup>2</sup> landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, wovon derzeit ca. 6.913 m<sup>2</sup> als Zufahrt, Fahrgassen, Fußwege, etc. asphaltiert sind, ca. 19.040 m<sup>2</sup> als Stellflächen geschottert, ca. 1.243 m<sup>2</sup> als Grünflächen (Verkehrsinself, Wall, etc.), 2.189 m<sup>2</sup> als Muldenflächen sowie ca. 76 m<sup>2</sup> als sonstige Flächen (Mastfundamente etc.) ausgebildet sind.

Weiters werden durch die geplante Anpassung zusätzlich rd 6.329 m<sup>2</sup> für die Ausgleichsflächen Naturschutz beansprucht. Zu einer maßgeblichen Änderung der Auswirkungen aufgrund der nunmehr geplanten Anpassungen (Ertüchtigung der Versickerungsmulden, Anlegen von Ausgleichsflächen für den Naturschutz) kommt es nicht.

Insgesamt kam bzw. kommt es durch die Parkplatzerrichtung zu wesentlichen Beeinträchtigungen des Bodenaufbaus und der Abflussverhältnisse, sowie zu einem nicht unerheblichen Verlust von landwirtschaftlichen Böden.

Durch die nicht vollständige Versiegelung der Parkplatz-Stellflächen und Muldenflächen können zumindest teilweise die natürlichen Bodenfunktionen erhalten werden. Im Bereich der asphaltierten Zufahrten erfolgt ein nahezu vollständiger Verlust der natürlichen Bodenfunktionen.

---

#### Gewässerschutz

---

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers findet in nicht mehr als geringfügigem Ausmaß statt, zumal die gesamten Niederschlagswässer aus den Fahr- und Parkflächen an Ort und Stelle versickert und über eine Bodenpassage vorgereinigt werden.

---

#### Hydrographie/Hydrologie

---

Gebietswasserhaushalt einschließlich Grundwasser:

Gering(st)fugige Änderung des bestehenden Wasserhaushaltes, durch Grundwasserentnahme vor der Rückgabe in den natürlichen Wasserkreislauf über Verrieselung unter Berücksichtigung der vermehrten Verdunstung.

Aus hydrologischer/hydrographischer Sicht wird festgehalten, dass durch die geplanten Maßnahmen keine grundlegende und maßgebliche Veränderung der natürlichen Abflussverhältnisse bzw. des Wasserhaushaltes zu erwarten ist. Die kleinräumige quantitative Entnahme aus dem Grundwasser und Rückführung derselbigen ist vernachlässigbar und können die Eingriffe als geringfügig betrachtet werden.

---

## Wasserbautechnik

---

Durch die Versickerung mitunter verunreinigter Niederschlagswässer von Verkehrs- und Parkplatzflächen wäre grundsätzlich eine Beeinflussung des Grundwassers denkbar.

Aufgrund der dem Stand der Technik entsprechenden Ausführung der Sickeranlagen als begrünte Rasenmulden kann eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich Grundwasserhaushalt bzw. Vorreinigung des mitunter des verunreinigten Niederschlagswassers darf auf die Gutachten der Amtssachverständigen für Hydrografie und Gewässerschutz verwiesen werden.

### B.4

**Welche Maßnahmen werden im Rahmen des vorliegenden Projekts getroffen, um den guten Zustand der betroffenen natürlichen Gewässer und des Grundwassers bzw. das gute ökologische Potential der stark veränderten oder künstlichen Gewässer herzustellen, falls diese bisher nicht gegeben waren ?**

---

## Gewässerschutz

---

Um den guten chemischen Zustand des Grundwassers zu erhalten, werden die anfallenden Oberflächenwässer über eine Bodenpassage vorgereinigt. Der Erhaltung des guten mengenmäßigen Zustands wird mit der Versickerung der gesamten anfallenden Niederschlagswässer Rechnung getragen.

### B.5

**Welche möglichen erheblichen Auswirkungen hat das neu beantragte Vorhaben auf den Zustand des Grundwassers ?**

---

## Gewässerschutz

---

Keine.

### B.6

**Ist durch die Eingriffe in Natur und Landschaft eine Verschlechterung des gegenwärtigen Gewässerzustandes in chemischer und mengenmäßiger Hinsicht (bei Grundwasser) zu erwarten ?**

---

## Gewässerschutz

---

Nein - siehe B.4.

### B.7

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung von Fauna und Flora durch die Eingriffe in Natur und Landschaft möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

## Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

---

Kulturlandschaftsvegetation wird dauerhaft auf der gesamten Fläche beseitigt, damit auch der Lebensraum für die Tierwelt. Details siehe Befund und Gutachten.

## B.8

In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung vorhandener Nutzungen und Funktionen durch die Eingriffe in Natur und Landschaft möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?

---

### Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Im Hinblick auf die Fragestellung sind folgende fett dargestellte Bodenfunktionen von besonderer Relevanz.

#### Bodenfunktionen gemäß Salzburger Bodenschutzgesetz (LGBL 80/2001)

- als Grundlage für die Hervorbringung von Nahrungs- und Futterpflanzen und sonstiger Bodenvegetation sowie organischer Rohstoffe in ausreichender biologischer Vielfalt, Quantität und Qualität (Produktionsfunktion)
- zur Filterung, Pufferung, Speicherung, Regulierung und Bereitstellung des Bodenwassers (Filter- und Pufferfunktion)
- zur Filterung, Pufferung und Speicherung sowie zur biologischen-biochemischen Transformation von (Schad-)Stoffen (Regenerations- und Ausgleichsfunktion)
- als Lebensraum für Bodenorganismen (Lebensraumfunktion)
- als Grundlage und Bestandteil der Landschaft (Natur-, Kultur-, Archiv- und Landschaftsfunktion)

Durch die Errichtung des Parkplatzes auf einer Fläche von ca. 29.461 m<sup>2</sup> sowie bei der Anlage von Ausgleichsflächen für den Naturschutz rd 6.329 m<sup>2</sup> (4.841 m<sup>2</sup> Intensivgründland, 1.488 m<sup>2</sup> Baumschulfläche) zur Habitatentwicklung der Zauneidechse kommt es zu einem vollständigen Verlust der Produktionsfunktion. Gemäß Fachgutachten Boden handelt es sich bei den betroffenen Flächen um besonders hochwertige Böden in Bezug auf die Produktionsfunktion, die im Nahbereich des Flughafenareals jedoch nicht als selten anzusehen sind. Ein Ausgleich für den Verlust der landwirtschaftlichen Flächen ist im Projekt nicht vorgesehen.

Die Auswirkungen auf die Produktionsfunktion des Bodens sind daher als merklich nachteilig anzusehen.

---

### Gewässerschutz

---

Der gute chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwassers wird durch das geplante Projekt nicht gefährdet.

---

### Hydrographie/Hydrologie

---

Im näheren Einflussbereich des Vorhabens liegen keine vorhandenen Nutzungen, die beeinträchtigt werden können.

Eine Beurteilung über eine qualitative Beeinträchtigung obliegt dem Gewässerschutz

---

### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Aufgrund der dauerhaften Versiegelung ist eine Nutzung der gegenständlichen Flächen durch die Tierwelt nicht mehr oder nur noch eingeschränkt für wenige Arten möglich. Details siehe Befund und Gutachten.

---

### Verkehr/Verkehrsplanung

---

Verkehrstechnisch nicht relevant.

---

Wasserbautechnik

---

Wenn als vorhandene Nutzungen Benutzungen des Grundwassers angesehen werden, dann finden solche primär durch den Flughafen selbst im Nahbereich des Parkplatzes P3a statt. Fremde Grundwassernutzungen liegen westlich seitlich des nach Nordnordwest gerichteten Grundwasserstroms und mindestens 500 m flussabwärts vom gegenständlichen Bauvorhaben. Eine Beeinträchtigung ist angesichts des mächtigen Grundwasserstroms weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht zu befürchten, weshalb ich im Gutachten auf dieses Thema auch nicht eingegangen bin.

**B.9**

**Gibt es es - zusätzlich zu den übrigen gestellten Fragen - besondere, spezifische Aspekte, die für das Vorhaben aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

Gewässerschutz

---

Nein.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Nein

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Keine besonderen, spezifischen Aspekte

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Nein.

---

Wasserbautechnik

---

Nein.

**B.10**

**Wie werden - unter Berücksichtigung allfälliger vorgeschlagener Maßnahmen - die möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft aus fachlicher Sicht unter den im Untersuchungsrahmen definierten Gesichtspunkten, insbesondere der Intensität der Auswirkungen, der Häufigkeit und Dauer der Auswirkungen, deren Langfristigkeit, Reversibilität, allfälliger Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen, Kumulierungen oder Verlagerungen sowie unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge entsprechend nachfolgender Skala beurteilt und was sind die Grundlagen für die Beurteilung ?**

- a vorteilhafte Auswirkung
- b keine Auswirkung
- c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung
- d merkliche nachteilige Auswirkung
- e bedeutende nachteilige Auswirkung

**Anmerkung: bitte genau 1 Zuordnung ohne Verwendung von Zwischenwerten.**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei ordnungsgemäßer Ausführung hat das Vorhaben

**d merklich nachteilige Auswirkung**

auf die Schutzgüter Boden/Landwirtschaft.

---

Gewässerschutz

---

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

Um den guten chemischen Zustand des Grundwassers zu erhalten, werden die anfallenden Oberflächenwässer über eine Bodenpassage vorgereinigt. Der Erhaltung des guten mengenmäßigen Zustands wird durch die Versickerung der gesamten anfallenden Niederschlagswässer Rechnung getragen.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

Da die gegenständlichen Flächen bereits vor Errichtung des Parkplatzes intensiv bewirtschaftet wurden, ist die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes als **merklich nachteilig** im Sinne des gegenständlichen Fragenkataloges, aber nicht bedeutend zu bewerten. Durch die eingereichten Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die Auswirkungen auf vernachlässigbar nachteilig reduziert werden.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

**b keine Auswirkung**

---

Wasserbautechnik

---

**b keine Auswirkung**

---

**B.11**

Bei Zutreffen der Zuordnung zu "e - bedeutend nachteilige Auswirkung":

Können die bedeutend nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden und falls ja, um welche Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen handelt es sich ?

Keine bedeutende nachteilige Auswirkung



## **C) Lärmemissionen**

(Betriebs- und Baulärm, Verkehrslärm)

### **C.1**

**Findet eine unzumutbare Belästigung oder Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Nachbarn durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Lärm statt ?**

---

Umweltmedizin

---

Durch das gegenständliche Vorhaben ist keine unzumutbare Belästigung oder Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Nachbarn zu erwarten.

### **C.2**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung des Tierbestandes durch die Einwirkung von Lärm möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

---

Der Bereich wurde auch bisher bereits intensiv anthropogen genutzt mit den damit verbundenen Lärmbeeinträchtigungen, wodurch bereits jetzt lärmsensible Tierarten fehlen. In der Bauphase kommt es kurzfristig zu erhöhten Lärmbeeinträchtigungen, die derzeit dort vorhandene Tierwelt wird mit kurzfristigen Ausweichbewegungen reagieren.

### **C.3**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung vorhandener Nutzungen und Funktionen durch die Einwirkung von Lärm möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Umweltmedizin

---

Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase wird es bei einigen Wohnhäusern zur Beeinträchtigung der Wohnnutzung kommen.

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

In der Betriebsphase wird es zu Beeinträchtigungen der Wohnnutzung kommen. Die Auswirkung dieser Belastungen ist durch Maßnahmen zu verringern.

In der Bauphase wird es zu kurzzeitigen Beeinträchtigungen der Wohnnutzung kommen. Diese Beeinträchtigungen sind aus verkehrslärmtechnischer Sicht durch Maßnahmen möglichst gering zu halten.

### **C.4**

**Werden verbindliche Grenz- und anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden allfällige Überschreitungen beurteilt ?**

---

Umweltmedizin

---

Der Vorsorgewert der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für den Wohnbereich mit einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) zur Nachtzeit kann bei jenen Nachbarn eingehalten werden, bei denen es zu einer Anhebung von >1dB durch das gegenständliche Vorhaben kommt. Bei jenen Nachbarn die bereits derzeit sehr hohe Lärmbelastung aufweisen,

und eine Anhebung von <1dB(A) stattfindet ist bereits derzeit (ohne Bauvorhaben) ein Sanierungsbedarf gegeben.

Werte von <1dB(A) liegen im Bereich der Mess- bzw. Rechengenauigkeit.

---

#### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Als Vorsorgewert für Wohnen gibt die Weltgesundheitsorganisation (WHO) einen Dauerschallpegel von 55 dB am Tag an (vergleiche dazu z. B. WHO, Community Noise, 1999), der auch in die einschlägigen österreichischen Richtlinien, wie die ÖNORM S 5021, als Planungsrichtwert im Tagzeitraum (6 bis 19 Uhr) für Kategorie 3 (städtisches Wohngebiet, nach dem Salzburger Raumordnungsgesetz u. A. erweitertes Wohngebiet) im Sinne eines Vorsorgewertes übernommen wurde. Für den Nachtzeitraum beträgt der Vorsorgewert 45 dB.

Für die Beurteilung wird auf das Gutachten verwiesen.

#### C.5

**Wird aus der jeweiligen fachlichen Sicht - soweit betroffen - die Forderung erfüllt, dass die Immissionsbelastung zu schützender Güter, welche durch die vom Vorhaben verursachten Lärmeinwirkungen resultiert, möglichst gering zu halten ist, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die**

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen ?

---

#### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

---

Bei Einhaltung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen (lärmarme LKWs, kurze Bauphase mit Spitzenlärmmerten) sind erhebliche Belastungen der Fauna nicht zu erwarten. Die Forderung wird erfüllt.

---

#### Umweltmedizin

---

Lärmimmissionen aus dem gegenständlichen Vorhaben werden bei Nachbarn hörbar sein. Es wird jedoch zu keiner Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen führen. Auch unzumutbare Belästigungen von Nachbarn sind nicht zu erwarten.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bereits im Nullszenario bei manchen Wohnobjekten speziell im Bereich der Loigerstraße zu hohe Lärmwerte vorhanden sind. Diese stehen allerdings nicht im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben.

---

#### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Im Einreichprojekt sind Maßnahmen für die Bauphase vorgesehen. Für die Betriebsphase werden aus schalltechnischer Sicht im Kapitel I Maßnahmen zusätzlich vorgeschlagen. Diese Maßnahmen zusammen erfüllen die gestellte Forderung.

#### C.6

**Gibt es - zusätzlich zu den übrigen gestellten Fragen - besondere, spezifische Aspekte, die für das Vorhaben aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt ?**

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Es handelt sich bereits derzeit um einen internationalen Flughafen mit den damit verbundenen zumindest zeitweise auftretenden Lärmemissionen.

---

Umweltmedizin

---

Nein

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Nein.

---

### C.7

Wie werden - unter Berücksichtigung allfälliger vorgeschlagener Maßnahmen - die möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen der durch das Vorhaben verursachten Lärmeinwirkungen aus fachlicher Sicht unter den im Untersuchungsrahmen definierten Gesichtspunkten, insbesondere der Intensität der Auswirkungen, der Häufigkeit und Dauer der Auswirkungen, deren Langfristigkeit, Reversibilität, allfälliger Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen, Kumulierungen oder Verlagerungen sowie unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge entsprechend nachfolgender Skala beurteilt und was sind die Grundlagen für die Beurteilung ?

- a vorteilhafte Auswirkung
- b keine Auswirkung
- c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung
- d merkliche nachteilige Auswirkung
- e bedeutende nachteilige Auswirkung

Anmerkung: bitte genau 1 Zuordnung ohne Verwendung von Zwischenwerten.

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

c vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen - siehe oben sowie Befund und Gutachten.

---

Umweltmedizin

---

c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung  
da die Vorsorgewerte der WHO für Wohngebiete eingehalten werden.

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Während der **Betriebsphase** sind **merklich nachteilige Auswirkungen** zu erwarten, weil durch den Parkplatzverkehr bei einigen Wohnhäusern in der Nachbarschaft eine wesentliche Veränderung der Umgebungslärmsituation auftreten wird.

Die Auswirkungen, die während der **Bauphase** auf die Ortschaft Loig einwirken, werden aus schalltechnischer Sicht wegen der kurzen Dauer als **vernachlässigbar nachteilig** eingestuft.

### C.8

Bei Zutreffen der Zuordnung zu "e - bedeutend nachteilige Auswirkung":

Können die bedeutend nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden und falls ja, um welche Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen handelt es sich ?

Keine bedeutende nachteilige Auswirkung

## **D) Luftschadstoffemissionen**

(gas- und partikelförmige Emissionen, Geruchsstoffemissionen) inkl. diffuse Emissionen

### **D.1**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung der Luftqualität durch vom Vorhaben - auch mittelbar durch Verkehrsemissionen - ausgehende Luftschadstoffe möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Es sind nur irrelevante Veränderungen erwartbar (Siehe Gutachten).

### **D.2**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung des Bodens durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Luftschadstoffen möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Das Vorhaben ruft praktisch keine für den Fachbereich maßgeblichen Luftschadstoffemissionen hervor. Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes in der Bau- und Betriebsphase kann bei Einhaltung der im Fachbeitrag „Luft und Klima“ vorgeschlagenen Maßnahmen ausgeschlossen werden.

### **D.3**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung von Fauna und Flora durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Luftschadstoffen möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

---

Im Verhältnis zu den umfangreichen Bestandsanlagen des Airports samt Parkflächen unmerkliche zusätzliche Beeinträchtigungen.

### **D.4**

**Findet eine unzumutbare Belästigung oder Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Nachbarn durch eine vom Vorhaben ausgehende Einwirkung von Luftschadstoffen statt ?**

---

Umweltmedizin

---

Durch das Vorhaben ist keine unzumutbare Belästigung oder Gefährdung von Leben und Gesundheit von Nachbarn durch Luftschadstoffe zu erwarten.

### **D.5**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung vorhandener Nutzungen und Funktionen durch die Einwirkung von Luftschadstoffen möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei Einhaltung der im Fachbeitrag „Luft und Klima“ vorgeschlagenen Maßnahmen kann eine Beeinträchtigung der vorhandenen Nutzungen und Funktionen (Boden und Landwirtschaft) weitestgehend ausgeschlossen werden.

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

---

Nicht quantifizierbar durch Methoden des Naturschutzes.

---

Umweltmedizin

---

Es ist keine Beeinträchtigung vorhandener Nutzungen und Funktionen durch Einwirkung von Luftschadstoffen aus dem gegenständlichen Projekt zu erwarten.

---

#### **D.6**

**Werden verbindliche Grenz- und anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden allfällige Überschreitungen beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

In Bezug auf das Schutzgut werden gemäß der vorgelegten Planung keine verbindlichen Grenz- und anerkannte Richtwerte überschritten.

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nein

---

Umweltmedizin

---

Nein

---

#### **D.7**

**Wird aus der jeweiligen fachlichen Sicht - soweit betroffen - die Forderung erfüllt, dass die Immissionsbelastung zu schützender Güter, welche durch die vom Vorhaben verursachten Luftschadstoffe resultiert, möglichst gering zu halten ist, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die**

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
  - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen ?
- 

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei Einhaltung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen sind erhebliche Belastungen des Bodens, der Landwirtschaft und der Pflanzen durch Immissionen auszuschließen.

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Ja

---

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Bei Einhaltung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen sind erhebliche Belastungen von Fauna, Flora und Lebensräumen nicht zu erwarten. Die Forderung wird erfüllt.

---

Umweltmedizin

---

Durch das gegenständliche Projekt ist keine Gefährdung für Leben und Gesundheit von Anrainern sowie keine unzumutbare Belästigung von Nachbarn durch Luftschadstoffe zu erwarten.

---

#### D.8

Gibt es - zusätzlich zu den übrigen gestellten Fragen - besondere, spezifische Aspekte, die für das Vorhaben aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt ?

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nein

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Keine zusätzlichen Aspekte

---

Umweltmedizin

---

Nein

---

#### D.9

Wie werden - unter Berücksichtigung allfälliger vorgeschlagener Maßnahmen - die möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen der durch das Vorhaben verursachten Luftschadstoffe aus fachlicher Sicht unter den im Untersuchungsrahmen definierten Gesichtspunkten, insbesondere der Intensität der Auswirkungen, der Häufigkeit und Dauer der Auswirkungen, deren Langfristigkeit, Reversibilität, allfälliger Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen, Kumulierungen oder Verlagerungen sowie unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge entsprechend nachfolgender Skala beurteilt und was sind die Grundlagen für die Beurteilung ?

- a vorteilhafte Auswirkung
- b keine Auswirkung
- c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung
- d merkliche nachteilige Auswirkung
- e bedeutende nachteilige Auswirkung

Anmerkung: bitte genau 1 Zuordnung ohne Verwendung von Zwischenwerten.

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei ordnungsgemäßer Ausführung und weitgehender Verhinderung von Staubemissionen während der Errichtung hat das Vorhaben

**b keine nachteilige Auswirkung**  
auf die Schutzgüter Boden/ Landwirtschaft.

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

**b keine Auswirkung**

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

Bei ordnungsgemäßer Ausführung und weitgehender Verhinderung von Staubemissionen hat das Vorhaben vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter im Fachbereich Naturschutz.

---

Umweltmedizin

---

**b es sind keine Auswirkungen zu erwarten**

#### **D.10**

**Bei Zutreffen der Zuordnung zu "e - bedeutend nachteilige Auswirkung":**

**Können die bedeutend nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden und falls ja, um welche Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen handelt es sich ?**

Keine bedeutende nachteilige Auswirkung

## E) Flüssige Emissionen

(Abwässer inkl. Löschwasser, versickernde Flüssigkeiten)

### E.1

In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung von Grundwasser sowie des Bodens durch vom Vorhaben verursachte flüssige Emissionen möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?

---

#### Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Das Vorhaben ruft praktisch keine für den Fachbereich maßgeblichen flüssigen Emissionen hervor. Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes in der Bau- und Betriebsphase kann bei Einhaltung der in der UVE-Fachgutachten Gewässerschutz und Wasserbautechnik - vorgeschlagenen Maßnahmen ausgeschlossen werden.

---

#### Gewässerschutz

---

##### Bauphase:

Im Wesentlichen beschränkt sich das Auftreten von „flüssige Emissionen“ auf den Störfall (Leckage von Treibstofftanks oder Hydraulikleitungen). Die Vermeidung erfolgt im Rahmen der Maßnahmen zur Störfallvorsorge, die Behebung der Störfälle bzw. deren Folgen durch Sofortmaßnahmen.

##### Betriebsphase:

Infolge der Verkehrsbewegungen auf den Fahr- und Parkplätzen kommt es zu verkehrsspezifischen Emissionen, das sind hauptsächlich Mineralölaustritte durch Tropfverluste und (Schwer-)Metallanreicherungen aus Reifen- und Bremsabrieb. Im Zuge von Regenereignissen werden diese Depositionen mit dem Niederschlagswasser abgeschwemmt. Um einen Eintrag in das Grundwasser hintanzuhalten, werden die Niederschlagswässer bis zu einem 30-jährlichen Ereignis über Bodenkörperfilter geleitet, in welchem sowohl ein mechanischer Rückhalt als auch ein Abbau der Schadstoffe durch biologische und chemische Prozesse erfolgt. Die stärksten Verschmutzungen von Oberflächenwässern aus Verkehrsflächen treten in den ersten 15-20 Minuten des Niederschlagsereignisses auf. Die Reinigung dieser Schmutzfracht ist durch die projektierte Dimensionierung der Grünmulden jedenfalls gewährleistet.

---

#### Hydrographie/Hydrologie

---

Bei projektsgemäßer Ausführung ist mit keinen flüssigen Emissionen und einer damit einhergehenden quantitativen Beeinträchtigung von Grundwasser zu rechnen.

---

#### Umweltmedizin

---

Eine Gefährdung von Leben und Gesundheit von Nachbarn ist auf Grund der Tatsache, dass fremde Grundwassernutzungen in einer Entfernung von mindestens 500 m Grundwasserstromabwärts liegen und das durch die geplanten Maßnahmen ein weitgehender Grundwasserschutz gewährleistet ist, nicht zu erwarten.

---

#### Wasserbautechnik

---

Die Versickerung der Niederschlagswässer (Fahr- und Parkflächen) über begrünte Rasenmulden entspricht dem Stand der Technik. Bei sachgemäßer Ausführung und sachgemäßem Betrieb ist mit keinen negativen Auswirkungen zu rechnen.



## E.2

Ist durch vom Vorhaben verursachte flüssige Emissionen eine Verschlechterung des gegenwärtigen Gewässerzustandes in chemischer und mengenmäßiger Hinsicht (bei Grundwasser) zu erwarten ?

---

Gewässerschutz

---

Nein - siehe B.4.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Eine quantitative Verschlechterung für das Grundwasser ist nicht zu erwarten.

---

Wasserbautechnik

---

Nein. Die Thematik möge erforderlichenfalls von den Amtssachverständigen für Hydrografie und Gewässerschutz behandelt werden.

## E.3

Findet eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Nachbarn durch eine vom Vorhaben ausgehende Beeinträchtigung von Grundwasser statt ?

---

Umweltmedizin

---

Fremde Grundwassernutzungen liegen in einer Entfernung von mindestens 500 m Grundwasser stromabwärts. Daher ist nicht zurechnen, dass eine Gefährdung für Leben und Gesundheit von Nachbarn besteht.

## E.4

In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung von Nutzungen und Funktionen durch flüssige Emissionen möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei Einhaltung der in der UVE - Fachgutachten Gewässerschutz und Wasserbautechnik - vorgeschlagenen Maßnahmen kann eine Beeinträchtigung der vorhandenen Nutzungen und Funktionen (Boden und Landwirtschaft) ausgeschlossen werden.

---

Gewässerschutz

---

Der gute chemische Zustand des Grundwassers wird durch das geplante Projekt nicht gefährdet.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Keine Beeinträchtigung von hydrologischen Nutzungen und Funktionen durch flüssige Emissionen.

---

Wasserbautechnik

---

Bei sachgemäßer Ausführung und Pflege der Anlagenteile, insbesondere der Rasenmulden, ist mit keiner Beeinträchtigung zu rechnen.

### E.5

**Werden verbindliche Grenz- und anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden allfällige Überschreitungen beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

In Bezug auf das Schutzgut werden keine verbindlichen Grenz- und anerkannte Richtwerte überschritten.

---

Gewässerschutz

---

Nein.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Nein

---

Umweltmedizin

---

Nein

---

Wasserbautechnik

---

siehe E.2

### E.6

**Wird aus der jeweiligen fachlichen Sicht - soweit betroffen - die Forderung erfüllt, dass die Immissionsbelastung zu schützender Güter, welche durch die vom Vorhaben verursachten flüssigen Emissionen resultiert, möglichst gering zu halten ist, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die**

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen ?

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei Einhaltung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen sind erhebliche Belastungen des Bodens, der Landwirtschaft und der Pflanzen durch flüssige Immissionen auszuschließen.

---

Gewässerschutz

---

Ja- siehe B.4.

Es sind keine erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen, welche den Zustand des Grundwassers bleibend schädigen, zu befürchten.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Ja

---

Umweltmedizin

---

Es ist keine Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen bzw. unzumutbare Belästigung der Nachbarn zu erwarten.

---

Wasserbautechnik

---

Soweit beurteilbar keine negativen Auswirkungen.

### E.7

Gibt es - zusätzlich zu den übrigen gestellten Fragen - besondere, spezifische Aspekte, die für das Vorhaben aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt ?

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

Gewässerschutz

---

Nein.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Nein

---

Umweltmedizin

---

keine

---

Wasserbautechnik

---

Nein.

### E.8

Wie werden - unter Berücksichtigung allfälliger vorgeschlagener Maßnahmen - die möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen der durch das Vorhaben verursachten flüssigen Emissionen aus fachlicher Sicht unter den im Untersuchungsrahmen definierten Gesichtspunkten, insbesondere der Intensität der Auswirkungen, der Häufigkeit und Dauer der Auswirkungen, deren Langfristigkeit, Reversibilität, allfälliger Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen, Kumulierungen oder Verlagerungen sowie unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge entsprechend nachfolgender Skala beurteilt und was sind die Grundlagen für die Beurteilung ?

- a vorteilhafte Auswirkung
- b keine Auswirkung
- c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung
- d merkliche nachteilige Auswirkung
- e bedeutende nachteilige Auswirkung

Anmerkung: bitte genau 1 Zuordnung ohne Verwendung von Zwischenwerten.

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei ordnungsgemäßer Ausführung hat das Vorhaben

**b keine nachteilige Auswirkung**

auf die Schutzgüter Boden/Landwirtschaft.

---

Gewässerschutz

---

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

Um den guten chemischen Zustand des Grundwassers zu erhalten, werden die anfallenden Oberflächenwässer über eine Bodenpassage vorgereinigt.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

---

Umweltmedizin

---

**b keine Auswirkung** für Nachbarn

---

Wasserbautechnik

---

**b keine Auswirkung**

---

**E.9**

**Bei Zutreffen der Zuordnung zu "e - bedeutend nachteilige Auswirkung":**

**Können die bedeutend nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden und falls ja, um welche Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen handelt es sich ?**

Keine bedeutende nachteilige Auswirkung

## **F) Sonstige Ursachen**

wie zB Verkehrserregung, Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen (zB Kumulierungen, Verlagerungen in andere Medien, Synergieeffekte, potenzierende Effekte)

---

### Hydrographie/Hydrologie

Keine aus hydrographischer Sicht zu beurteilende Darstellungen oder Schlussfolgerungen zu den genannten sonstigen Ursachen vorgelegt.

---

### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

Sowohl während der Betriebsphase als auch während der Bauphase erfolgt eine Veränderung der Verkehrsströme. Deren Auswirkungen, nämlich der Verkehrslärm, wurden im Kapitel C behandelt.

Weitere sonstige Ursachen sind aus schalltechnischer Sicht nicht gegeben. Eine Beantwortung der weiteren Fragen dieses Kapitels ist daher nicht erforderlich.

## **F.1**

**In welchem Ausmaß ist eine Beeinträchtigung von Schutzgütern und Schutzinteressen (entsprechend Untersuchungsrahmen), einschließlich Verkehr durch sonstige Ursachen möglich und wie werden allfällige Beeinträchtigungen beurteilt ?**

---

### Bodenschutz/Landwirtschaft

Eine Beeinträchtigung der Schutzgüter durch sonstige Ursachen ist nicht zu erwarten.

---

### Gewässerschutz

Einer allfälligen Beeinträchtigung des Schutzgutes „Grundwasser“ wird durch die Vorreinigung der anfallenden Oberflächenwässer über eine Bodenpassage Rechnung getragen. Diese Maßnahme trägt dazu bei, den guten chemischen Zustand des Grundwassers zu erhalten.

---

### Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

keine Auswirkung

---

### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

Hinsichtlich Beleuchtung siehe Befund und Gutachten Tierwelt sowie Auflagen.

---

### Umweltmedizin

Eine Einflussnahme auf Nachbarn durch die Beleuchtung des Parkplatzes ist theoretisch möglich. Die Beleuchtung des Parkplatzes sollte derart eingestellt werden, dass es zu keiner Abstrahlung in den Himmel (Himmelsaufhellung) kommt. Außerdem soll lediglich der Parkplatz P3A in unbedingt notwendigem Ausmaß ausgeleuchtet werden und keine Abstrahlung zur Seite erfolgen. Bei oben beschriebener Einstellung der Beleuchtung ist keine Beeinträchtigung der Nachbarn zu erwarten.

---

### Verkehr/Verkehrsplanung

Eine eventuell durch das geplante Vorhaben auftretende Verkehrserregung ist aufgrund der Bestandsverkehrsstärken als nicht relevant zu beurteilen

---

## Wasserbautechnik

---

Eine Beeinflussung des Grundwassers während der Bauphase kann aufgrund allfälliger Gebrechen an Baugeräten nicht vollständig ausgeschlossen werden. Durch geeignete Maßnahmen und sorgfältige Baudurchführung kann die Möglichkeit einer Gefährdung jedoch gering gehalten werden.

## F.2

Wird aus der jeweiligen fachlichen Sicht - soweit betroffen - die Forderung erfüllt, dass die Immissionsbelastung zu schützender Güter, welche aufgrund sonstiger Ursachen resultiert, möglichst gering zu halten ist, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen ?

---

## Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Eine Beeinträchtigung der Schutzgüter durch sonstige Ursachen ist nicht zu erwarten.

---

## Gewässerschutz

---

Ja- siehe B.4.

Es sind keine erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen, welche den Zustand des Grundwassers bleibend schädigen, zu befürchten.

---

## Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Ja

---

## Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Ja, eine Beeinträchtigung des Naturhaushaltes durch sonstige Ursachen ist - bis auf unter F.1. genannte Aspekte - nicht zu erwarten.

---

## Umweltmedizin

---

Bei entsprechender Einstellung der Beleuchtung des gegenständlichen Parkplatzes ist keine Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen bzw. unzumutbare Belästigung von Nachbarn zu erwarten.

---

## Verkehr/Verkehrsplanung

---

Aus verkehrstechnischer Sicht treten keine oben genannte Immissionen auf.

---

## Wasserbautechnik

---

Bei sorgfältiger Baudurchführung und ordnungsgemäßer Pflege der Anlagen werden die genannten Immissionen vermieden.

### F.3

Gibt es - zusätzlich zu den übrigen gestellten Fragen - besondere, spezifische Aspekte, die für das Vorhaben aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt ?

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

Gewässerschutz

---

Nein.

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nein

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Nein.

---

Umweltmedizin

---

Nein

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Nein.

---

Wasserbautechnik

---

Nein

### F.4

Wie werden - unter Berücksichtigung allfälliger vorgeschlagener Maßnahmen - die möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens aufgrund sonstiger Ursachen aus fachlicher Sicht unter den im Untersuchungsrahmen definierten Gesichtspunkten, insbesondere der Intensität der Auswirkungen, der Häufigkeit und Dauer der Auswirkungen, deren Langfristigkeit, Reversibilität, allfälliger Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen, Kumulierungen oder Verlagerungen sowie unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge entsprechend nachfolgender Skala beurteilt und was sind die Grundlagen für die Beurteilung ?

- a vorteilhafte Auswirkung
- b keine Auswirkung
- c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung
- d merkliche nachteilige Auswirkung
- e bedeutende nachteilige Auswirkung

Anmerkung: bitte genau 1 Zuordnung ohne Verwendung von Zwischenwerten.

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Bei ordnungsgemäßer Ausführung hat das Vorhaben

**b keine Auswirkung**

auf die Schutzgüter Boden/Landwirtschaft.

---

Gewässerschutz

---

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

Bei ordnungsgemäßem Betrieb der Entwässerungsanlagen sowie einer regelmäßigen Wartung kann die Funktionstüchtigkeit der Grünmulden langfristig erhalten bleiben.

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

**b keine Auswirkung**

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

**C vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen** - siehe Befund und Gutachten.

---

Umweltmedizin

---

Bei fachgerechter Einstellung der Beleuchtung sind

**b keine Auswirkungen**

zu erwarten.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

**b keine Auswirkung**

---

Wasserbautechnik

---

**b keine Auswirkung**

---

**F.5**

Bei Zutreffen der Zuordnung zu "e - bedeutend nachteilige Auswirkung":

Können die bedeutend nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden und falls ja, um welche Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen handelt es sich ?

Keine bedeutende nachteilige Auswirkung



## G) Klima- und Energiekonzept, Ressourcen

### G.1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen im Klima- und Energiekonzept nach Grobprüfung aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar oder ergeben sich ggf Abweichungen insbesondere unter Berücksichtigung

- des Energiebedarfs, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern
- von verfügbaren energetischen Kennzahlen
- der Darstellung der Energieflüsse
- der Maßnahmen zur Energieeffizienz
- der Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 Emissionszertifikatgesetz) und
- der Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes ?

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Die vorgelegten Darstellungen sind vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

Die kurze Bauphase wird mit Baumaschinen der Emissionsstufe IIIa durchgeführt und ist daher nicht geeignet klimatologische Veränderungen hervorzurufen. Für den Betrieb sind abgesehen von der Schrankenanlage und der Beleuchtung keine elektrischen Anlagen vorgesehen. Auf die Darstellung von Energieflüssen kann sachverständigenseits verzichtet werden.

### G.2

Gibt es - zusätzlich zu den übrigen gestellten Fragen - besondere, spezifische Aspekte, die für das Klima- und Energiekonzept aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt ?

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

Gewässerschutz

---

Nein.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Nein

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nein

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Nein.

---

Umweltmedizin

---

Keine

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Der Fachbereich Verkehrslärm(inklusive Baulärm) ist von dieser Fragestellung nicht betroffen.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Nein.

---

Wasserbautechnik

---

Nein.

### G.3

**Wie wird das Vorhaben im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen (wie Lebensraum, Wasser, Energie, Baumaterialien, Betriebsmittel, Rohstoffe) beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Das Vorhaben hat aufgrund des Bodenverbrauchs durch den Parkplatz sowie durch die Ausgleichsflächen Naturschutz merklich negative Auswirkung auf die Ressource Boden. Es kommt zu einem nicht vernachlässigbaren Flächenverlust. Durch die bereits durchgeführte Errichtung des Parkplatzes ist eine Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen gleich dem Ausgangszustand nur mehr mit hohen Aufwendungen (Aufbringung von Humus, Beseitigung von Bodenverdichtungen, Düngung,...) möglich.

---

Gewässerschutz

---

Mit der geplanten Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer wird dem Ziel zur Erhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs entsprochen und das Niederschlagswasser steht in ähnlichem Ausmaß wie im natürlichen Zustand (Grünland) zur Grundwasserneubildung zu Verfügung. Weiters erfolgt durch die Bodenpassage eine Vorreinigung der Oberflächenwässer. Insgesamt entsprechen die Planungen in Bezug auf die Ressource Grundwasser einer nachhaltigen Nutzung.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Aus fachlicher Sicht wird das Vorhaben als Nutzungsneutral hinsichtlich der Nachhaltigkeit beurteilt

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Durch Errichtung und Betrieb von Verkehrsflächen im Ausmaß von rund 3 ha kommt es zu Lebensraumverlusten.

---

Umweltmedizin

---

Durch das gegenständliche Vorhaben sind keine Auswirkungen betreffend Klimaänderungen bei den Nachbarn sowie auf den nahe gelegenen land- und forstwirtschaftlichen Flächen zu erwarten.

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Der Fachbereich Verkehrslärm(inklusive Baulärm) ist von dieser Fragestellung nicht betroffen.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Verkehrstechnisch nicht relevant.

---

Wasserbautechnik

---

Bei sorgfältiger Ausführung und ordnungsgemäßigem Betrieb schützt das Vorhaben die Ressource Wasser bestmöglich. Dennoch sei angemerkt, dass ein Parkplatz keine „nachhaltige Nutzung von Ressourcen“ darstellen kann. Wenn tatsächlich die nachhaltige Erhaltung der Ressource Wasser gewünscht wird, so müsste man wahrscheinlich einen dem Urzustand ange-näherten Naturzustand wiederherstellen, z. B. durch Pflanzung eines Buchen-Eichen-Mischwaldes.

## H) Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne, Alternativen sowie öffentlicher Interessen

---

### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

Es sind keine relevanten lärmtechnischen Auswirkungen auf öffentliche Konzepte und Pläne zu erwarten. Eine Beantwortung der weiteren Fragen dieses Kapitels ist daher aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich.

### **H.1**

**Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne bzw. den darin enthaltenen Zielsetzungen aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar oder ergeben sich ggf Abweichungen?**

---

### Bodenschutz/Landwirtschaft

Die von der Projektwerberin vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen zu den Auswirkungen des Vorhabens bzw. der Entwicklung des Raumes im Hinblick auf öffentliche Konzepte und Pläne bzw. den darin enthaltenen Zielsetzungen sind aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

---

### Gewässerschutz

Dem öffentlichen Interesse am Schutz des Grundwassers wird durch die geplanten Maßnahmen entsprochen.

Die Protokolle der „Alpenkonvention“ enthalten keine speziellen Ausführungsbestimmungen zum Thema Wasser.

---

### Hydrographie/Hydrologie

Ja

---

### Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

Die Einreichunterlagen beschreiben klar die Einbindung des Parkplatzes P3A in die städtische „Schlechtwetterregelung“ und geben deren umweltrelevanten Beitrag an zusätzlichen Immissionskonzentrationen an.

---

### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

Die Darstellungen und Schlussfolgerungen sind grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar, es ergibt sich kein grundsätzlicher Widerspruch zu naturschutzfachlich relevanten öffentlichen Konzepten und Plänen des Landes.

---

### Umweltmedizin

Nicht betroffen

---

### Verkehr/Verkehrsplanung

Aus verkehrstechnischer Sicht sind die vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen als vollständig, plausibel und nachvollziehbar anzusehen, das Landesmobilitätskonzept 2006-2015 wurde berücksichtigt.

---

Wasserbautechnik

---

Außer der offensichtlich im öffentlichen Interesse gewünschten Erhaltung des Flughafens samt seiner Nebenanlagen sind mir keine konkreten öffentlichen Konzepte in diesem Raum bekannt. Insbesondere gibt es nach meinem Wissenstand kein öffentliches Konzept hinsichtlich der Wasserwirtschaft im Bereich des Flughafens. Unter diesem Gesichtspunkt sind die vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen jedenfalls vollständig und ausreichend.

## H.2

**Gibt es - zusätzlich zu den übrigen gestellten Fragen - besondere, spezifische Aspekte, die für das Vorhaben aus fachlicher Sicht von Bedeutung sind und wie werden diese beurteilt ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

Gewässerschutz

---

Nein.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Nein

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nein

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Keine zusätzlichen Aspekte.

---

Umweltmedizin

---

Nicht betroffen

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Nein.

---

Wasserbautechnik

---

Nein.

## H.3

**Wie werden - unter Berücksichtigung allfälliger vorgeschlagener Maßnahmen - die möglichen unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne bzw. den darin enthaltenen Zielsetzungen aus fachlicher Sicht unter den im Untersuchungsrahmen definierten Gesichtspunkten, insbesondere der Intensität der Auswirkungen, der Häufigkeit und Dauer der Auswirkungen, deren Langfristigkeit, Reversibilität, allfälliger Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen, Kumulierungen oder Verlagerungen sowie unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge entsprechend nachfolgender Skala beurteilt und was sind die Grundlagen für die Beurteilung ?**

- a vorteilhafte Auswirkung
- b keine Auswirkung
- c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung
- d merkliche nachteilige Auswirkung
- e bedeutende nachteilige Auswirkung

Anmerkung: bitte genau 1 Zuordnung ohne Verwendung von Zwischenwerten.

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

Bei ordnungsgemäßer Ausführung hat das Vorhaben

**d merklich nachteilige Auswirkung**

auf die Schutzgüter Boden/Landwirtschaft.

---

Gewässerschutz

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

Dem öffentlichen Interesse am Schutz des Grundwassers (Erhaltung als Trinkwasserressource) wird durch die geplanten Maßnahmen (qualitativ, quantitativ) entsprochen.

---

Hydrographie/Hydrologie

**b keine Auswirkung**

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

**a vorteilhafte Auswirkung**

Am Parkplatz P3A sind für das Park&Ride Konzept „Schlechtwetterregelung“ in den Sommermonaten Juli und August 200 Stellplätze vorgesehen. Diese Maßnahme scheint dazu geeignet zu sein, den zusätzlichen motorisierten Touristenverkehr aus den stark belasteten Innenstadtbereichen abzuführen und damit innerstädtisch höherbelastete Regionen zu entlasten.

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

**c vernachlässigbare nachteilige Auswirkung**

---

Umweltmedizin

Nicht betroffen

---

Verkehr/Verkehrsplanung

**b keine Auswirkung**

---

Wasserbautechnik

Zu den öffentlichen Konzepten siehe oben H1.

Hinsichtlich der möglichen Minimierung der Auswirkungen: **b keine Auswirkung**

Hinsichtlich der Reversibilität: ein Buchen-Eichen-Mischwald ist jederzeit herstellbar.

**H.4**

Bei Zutreffen der Zuordnung zu "e - bedeutend nachteilige Auswirkung":

Können die bedeutend nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden und falls ja, um welche Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen handelt es sich ?

Keine bedeutende nachteilige Auswirkung

#### H.5

Ist eine Übersicht über die wichtigsten anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Lösungsmöglichkeiten inkl. der Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen vorhanden. Sind die insgesamt von der Projektwerberin vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen einschließlich

- der Darlegung der Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen,
- den umweltrelevanten Vor- und Nachteilen des Unterbleibens des Vorhabens

aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar oder ergeben sich ggf. Abweichungen?

---

#### Bodenschutz/Landwirtschaft

In der UVE-Zusammenfassung erfolgte eine kurze Darstellung der betrachteten Szenarien hinsichtlich des Parkplatzes. Aufgrund der bestehenden naturschutzrechtlichen Bewilligung aus dem Jahr 2004 und der bereits vorliegenden Bodenbeanspruchung, sind diese Darstellungen als vollständig, plausibel und nachvollziehbar anzusehen.

---

#### Gewässerschutz

Hinsichtlich möglicher Änderungen der Verkehrsbelastung wurden 4 Szenarien betrachtet (A0 -ohne Existenz des Parkplatzes P3A, A1 -derzeitige Situation mit Vorhandensein des Parkplatzes P3A, P0 -Situation im Jahr 2025 ohne Umsetzung des Projektes und P1 -Situation im Jahr 2025 bei Umsetzung des Projektes). Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass es durch die Umsetzung des Vorhabens Parkplatz P3A zu keiner Änderung der Verkehrsbelastung im auswirkungsrelevanten Gebiet kommt, da die umliegenden Straßen ausschlaggebend sind für die Verkehrszahlen.

---

#### Hydrographie/Hydrologie

Ja

---

#### Luftreinhalteung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

Die Einreichunterlagen haben die Gegenüberstellung der Null- und Planvariante (ohne und mit Parkplatz P3A) zentral dargestellt. Diese durch Berechnungen unterstützten Schlussfolgerungen sind plausibel und nachvollziehbar. (siehe Befund und Gutachten des Amtssachverständigen)

---

#### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

Nur Entwicklungsszenarien, aber keine eigentliche Alternativenprüfung vorhanden (Standortvarianten). Trotzdem aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar.

---

#### Umweltmedizin

Die Darstellung und Schlussfolgerungen sowie die geprüften Alternativen sind vollständig, plausibel und nachvollziehbar.

---

#### Verkehr/Verkehrsplanung

---

Alternativen wurden nicht geprüft und sind aus verkehrstechnischer Sicht auch schwer vorstellbar. Der Vergleich mit der Nullvariante wurde dargelegt und das Projekt plausibel und nachvollziehbar vorgelegt.

---

#### Wasserbautechnik

---

Alternativen zu den projektierten Maßnahmen werden nicht geboten und sind auch schwer vorstellbar. Eine kurze Anmerkung dazu findet sich in meinem Gutachten. Sollte das Vorhaben unterbleiben (und der Parkplatz in seinem derzeitigen Zustand verbleiben), dann sind keine wesentlich anderen Beurteilungen zu erwarten (deshalb hat man diesen Parkplatz 2004 ohne wasserrechtliche Bewilligung toleriert).

#### H.6

**Sind für das Vorhaben unmittelbar besonders wichtige öffentliche Interessen von Bedeutung und wie ist das Vorhaben aus fachlicher Sicht ggf im Hinblick auf diese öffentlichen Interessen zu beurteilen ?**

---

#### Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

#### Gewässerschutz

---

Dem öffentlichen Interesse am Schutz des Grundwassers (Erhaltung als Trinkwasser-ressource) wird durch die geplanten Maßnahmen (qualitativ, quantitativ) entsprochen.

---

#### Hydrographie/Hydrologie

---

Nein

---

#### Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nein.

---

#### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Nein.

---

#### Umweltmedizin

---

Nicht betroffen

---

#### Verkehr/Verkehrsplanung

---

Siehe H.1.

---

#### Wasserbautechnik

---

siehe oben zu H.1

#### H.7

**Gibt es weitere aus dem jeweiligen Fachbereich zu berücksichtigende öffentliche Interessen, insbesondere relevante Interessen aus einem Materiengesetz oder des Gemeinschaftsrechts, die für eine Realisierung des Vorhabens sprechen, welche sind dies und wie sind sie ggf. zu bewerten ?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Keine

---

Gewässerschutz

---

Mit der Realisierung des Vorhabens werden Vorreinigungsmaßnahmen für die Oberflächenwässer aus den Fahr- und Parkflächen geschaffen. Dies stellt gegenüber dem IST-Zustand (Versickerung ohne Vorreinigung über Sickerschächte) eine Verbesserung dar. Für die Sanierung der Entwässerungseinrichtungen besteht somit entsprechend den Zielsetzungen des Wasserrechtsgesetzes ein öffentliches Interesse.

---

Hydrographie/Hydrologie

---

Nein

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nein

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Ökosysteme/Landschaft

---

Keine.

---

Umweltmedizin

---

Nicht betroffen

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Nein.

---

Wasserbautechnik

---

Nein.

---



## I) Maßnahmen und Unterlagen

### I.1

**Welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind vorgesehen und entsprechen diese dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften, um ggf Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten ?**

---

#### Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Im UVE-Fachbeitrag Boden/Landwirtschaft sowie in der ergänzenden Stellungnahme von Herrn DI Fritz Pichler ist folgende Maßnahme festgelegt:

- Vorgehensweise bei Bodenbeanspruchungen und Rekultivierungen gemäß den „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen, Auflage 2, 2012“

Auf eine detaillierte Darstellung der Maßnahmen, wie in der Stellungnahme des BMLFUW gefordert, wurde seitens des Fachgutachters verzichtet, da die Anpassungen des Parkplatzes und die Ausgleichsmaßnahmen nicht unmittelbar das Schutzgut Boden/Landwirtschaft betreffen, sondern vielmehr den Naturschutz. Diese Maßnahmen werden durch den Amtssachverständigen für Naturschutz beurteilt.

Aufgrund der bereits umgesetzten Baumaßnahmen auf dem Parkplatz ergibt sich keine Notwendigkeit zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Parkplatzerrichtung. Die von der Projektwerberin dargestellten Maßnahmen entsprechen demnach dem Stand der Technik und den sonst in Betracht kommenden Wissenschaften, um ggf Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten im Hinblick auf den Fachbereich Bodenschutz/Landwirtschaft.

---

#### Gewässerschutz

---

Die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen für das Grundwasser (Versickerung über Bodenpassage) entsprechen dem Stand der Technik als auch den Vorgaben der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser - QZV Chemie GW (BGBl. 98/2010) und sind geeignet, allfällige Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten. Weiters enthält das Projekt Maßnahmenkataloge zur Störfallvorsorge- und -vermeidung bzw. Sofortmaßnahmen im Störfall für Bau- und Betriebsphase sowie Vorschläge für die Beweissicherung und Kontrolle.

---

#### Hydrographie/Hydrologie

---

Oberflächenwasserrückhalt durch Versickerung bzw. Retention.

---

#### Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Die Stellflächen des Parkplatzes P3A werden in nicht staubfrei befestigter Art ausgeführt. Die Einreichunterlagen sieht die Möglichkeit der Entnahme von dazu benötigtem Wasser aus einem eigenen Brunnen vor. Bei länger anhaltender Trockenheit kann nun während der Bauphase als auch im Betrieb durch ein Befeuchten dieser nicht staubfrei befestigten Flächen die Staubabwehr vermindert bzw. unterbunden werden. Diese Maßnahme entspricht dem Stand der Technik.

---

#### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Die Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen durch das Vorhaben finden sich im UVE-Gutachten und entsprechen grundsätzlich dem Stand der Technik. Eine Beurteilung der Maßnahmen findet sich im ASV-Gutachten Naturschutz, ergänzende Maßnahmen wurden in den ASV-Gutachten Naturschutz als Auflagen festgelegt (siehe Auflagenkatalog).

---

#### Umweltmedizin

---

Sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase ist bei trockenen Verhältnissen eine Befuchtung von staubenden Flächen vorgesehen.

Die Bauzeit dauert laut Projekt 10 Wochen und soll innerhalb eines 8 Stunden Arbeitstages zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr stattfinden.

Von technischer Seite wurden bereits der Einsatz von lärmarmen Baumaschinen und LKW gefordert. Für die Einsatzzeiten der lärmintensiven Baumaschinen wurde bereits von technischer Seite eine zeitliche Optimierung gefordert.

Aus umweltmedizinischer Sicht sind die Maßnahmen geeignet die Immissionen für die Anrainer möglichst gering zu halten.

---

#### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Siehe Beantwortung der Frage I.2.

---

#### Verkehr/Verkehrsplanung

---

Verkehrstechnisch nicht relevant.

---

#### Wasserbautechnik

---

Die vorgesehene Entsorgung der Oberflächenwässer durch Versickerung (nach begrünter Bodenpassage) entspricht dem Stand der Technik.

### I.2

**Welche Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen sind vorgesehen und entsprechen diese dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bzw. einem fachlich gerechtfertigten Ausmaß, um Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten?**

---

#### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Siehe Beantwortung I.1.

---

#### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Im UVE-Fachbeitrag Lärm finden sich folgende Maßnahmen zur Verminderung des Baulärms:

- Als lärmindernde Maßnahme ist im Vorhaben als Projektbestandteil vorgesehen, die Bauarbeiten während der geplanten Bauzeit von 10 Wochen am Tag zwischen 06:00 und 19:00 Uhr bei 8 Stunden Arbeitszeit durchzuführen.
- Aus Sicht des Fachbereichs Lärm wird der Einsatz von lärmarmen Bau-LKW gefordert.
- Für die Arbeiten sind die Einsatzzeiten der lärmintensiven Baumaschinen vor Arbeitsbeginn von der ausführenden Baufirma zeitlich so zu optimieren, dass Lärmbelastungen minimiert werden.

- Der Bauwerber hat dafür zu sorgen, dass die anrainende Bevölkerung ausreichend vor Beginn der Bauarbeiten von diesen Arbeiten mit ihren Zeiten unterrichtet wird um seine Lebensumstände der Situation rechtzeitig anpassen zu können.

Der gefertigte habende Amtssachverständige sieht diese Maßnahmen als Bestandteile des Einreichprojekts.

### 1.3

Welche (ggf zusätzlich zu den in den Unterlagen dargestellten) Maßnahmen , einschließlich

- solcher, mit denen wesentliche nachteilige (schädliche, belästigende oder belastende) Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden, sowie
- zur Beweissicherung und zur begleitenden und nachsorgenden Kontrolle nach Stilllegung,

werden aus jeweiliger fachlicher Sicht konkret vorgeschlagen (zB Auflagenvorschläge) ?

---

#### Bodenschutz/Landwirtschaft

---

1. Bei allen Bodenbeanspruchungen und Rekultivierungen ist entsprechend den „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen, Auflage 2, 2012“ vorzugehen.
2. Es ist sicherzustellen, dass bei der Herstellung der Ausgleichsflächen für den Naturschutz anfallendes Oberbodenmaterial sachgerecht verwertet und zur Verbesserung von landwirtschaftlichen Flächen im näheren Umfeld verwendet wird.
3. Rekultivierte und überprägte Flächen bzw. Böden sind 2 und 5 Jahre nach Fertigstellung von einer fachkundigen Person im Hinblick auf die Qualität und den Erfolg der Rekultivierungsmaßnahme zu überprüfen (Nachkontrolle). Festgestellte Mängel sind zu dokumentieren und durch geeignete Maßnahmen zu beheben.
4. Alle bodenrelevanten Eingriffe sind durch eine fachkundige Person zu dokumentieren, zB:
  - a. Abzug Bodenmaterial aus Versickerungsmulden
  - b. Verwertung des anfallenden Bodenaushubmaterials
  - c. Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen auf lw genutzten Flächen
  - d. Bodenumlagerungen auf Ausgleichsflächen

---

#### Gewässerschutz

---

Siehe Gutachten.

---

#### Hydrographie/Hydrologie

---

siehe Forderungen im Gutachten Hydrographie/Hydrologie

---

#### Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nicht relevant

1. Das Projekt ist, soweit nachfolgend nicht abgeändert, gemäß den eingereichten Projektunterlagen einschließlich der vollständigen Umsetzung des landschaftsökologischen Begleitplanes (vollständige Umsetzung aller Begrünungs-, Bepflanzungs- und sonstigen Gestaltungsmaßnahmen) umzusetzen.
2. Ökologische Bauaufsicht
  - a. Für die Durchführung der bewilligten Maßnahmen einschließlich der Ausgleichsmaßnahmen ist spätestens 14 Tage vor Baubeginn eine fachlich geeignete Person oder Institution als ökologische Bauaufsicht zu beauftragen. Diese hat erforderlichenfalls Spezialisten hinzuziehen. Die ökologische Bauaufsicht muss nachweislich Fachkenntnis-/Erfahrungen in den Bereichen naturnahe Gestaltung von Parkplätzen sowie lebensraumverbessernde Maßnahmen für bodenbewohnende Kleintiere, insbesondere die Zauneidechse, besitzen. Rechtzeitig vor deren Beauftragung ist das Einvernehmen mit der Behörde herzustellen.
  - b. Die ökologische Bauaufsicht ist vertraglich zur Wahrnehmung der in § 50 Z 3 NSchG 1999 i.d.g.F. festgelegten Aufgaben zu verpflichten.
  - c. Die ökologische Bauaufsicht hat nach Baubeginn bei Notwendigkeit, mindestens jedoch monatlich, der Behörde über die auflagentreue Bauausführung (Beschreibung Bauablauf, Begrünungs-, Bepflanzungs-, Gestaltungsmaßnahmen etc.) schriftlich, unter Anschluss von Fotos, zu berichten. Ein größeres Berichtsintervall, etwa aufgrund fehlenden Baufortschrittes, ist vorher mit der Behörde abzustimmen. Im Falle der Bestellung mehrerer Personen hat eine koordinierte Berichtslegung zu erfolgen.
  - d. Von der ökologischen Bauaufsicht ist eine schriftliche Anweisung für die langfristige Pflege der eingriffsmindernden Maßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen auszuarbeiten (u.a. zeitliche Festlegung von Pflegeeingriffen, erforderliche Maßnahmen), der Behörde vorzulegen und den mit der nachfolgenden Pflege der eingriffsmindernden Maßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen betrauten Personen nachweislich zur Kenntnis zu bringen. Die ökologische Bauaufsicht hat die mit der nachfolgenden Pflege der eingriffsmindernden Maßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen betrauten Personen in der fachgerechten Pflege zu schulen und im ersten Jahr nach erfolgter Umsetzung die Pflegemaßnahmen zu kontrollieren und gegebenenfalls das Pflegekonzept zu optimieren (erneute Vorlage bei der Behörde).
  - e. Binnen drei Monate nach Fertigstellung des Projektes ist ein Endbericht über die beschiedgemäße Ausführung mit aussagekräftiger Fotodokumentation zu erstellen und der Behörde vorzulegen. In diesem Endbericht ist detailliert auf die einzelnen Auflagepunkte einzugehen, Abweichungen sind darzustellen und zu begründen.
3. Die Eingriffsflächen und deren unmittelbare Umgebung sind von der ökologischen Bauaufsicht in Hinblick auf den Schutz bodenbewohnender Kleintiere zu kontrollieren. Bei Notwendigkeit (zB Häufungspunkte von Kleintierverlusten) ist durch die ökologische Bauaufsicht eine entsprechende temporäre Aus/Abzäunung (Schutz/Sperrzaun) zu veranlassen und regelmäßig zu kontrollieren.
4. Die ökologische Bauaufsicht hat die Eingabe der ornithologischen Daten der UVE-Erhebung (Ackerl & Maletzky 2014) in die Biodiversitätsdatenbank am Haus der Natur oder in ornitho.at zu veranlassen.
5. Sobald die bestehende Beleuchtungsanlage erneuert/repariert wird, sind folgende Änderungen vorzunehmen: Es sind ausschließlich staubdichte Leuchten zu verwenden (Schutzklasse mind. IP54). Sämtliche Leuchten sind seitlich und nach oben so abzuschirmen, dass sie ihr Licht nur in den unteren Halbraum werfen. Als Leuchtmittel sind warmweiße LEDs zu verwenden. Außerhalb der Betriebszeiten ist die Beleuchtung abzuschalten und nur mittels Bewegungsmeldern zu aktivieren.

6. Die Bau- und Begrünungs- sowie sonstigen landschaftsästhetischen Gestaltungsmaßnahmen sind bis spätestens 31.12. des Jahres nach rechtskräftigem Bescheid umzusetzen.
7. Der Baubeginn ist der Behörde mindestens 14 Tage vorher schriftlich zu melden.
8. Monitoring: Zur Überprüfung der Wirksamkeit der Eingriffsminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Nachweis über Anwachsen und nachhaltigen Bestand der Begrünungs-, Bepflanzungs- und sonstigen Gestaltungsmaßnahmen) ist in den ersten 3 Jahren sowie im 5. Jahr nach Fertigstellung des Projektes ein Monitoring durchzuführen. Die Ergebnisse sind einem von einer fachlich geeigneten Person erstellten Überprüfungsbericht inkl. aussagekräftiger Fotodokumentation vorzulegen. Sollten aufgrund der Monitoringergebnisse zusätzliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Wirksamkeit der Eingriffsminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sein, sind diese in Abstimmung mit der Behörde umzusetzen und im Rahmen der Berichtslegung darzulegen.
9. Bei dauernder Einstellung des Parkplatzbetriebs sind die oberirdischen Anlagenteile zu entfernen und der frühere Zustand wieder herzustellen.

#### Ausgleichsmaßnahmen

1. Das Ausgleichsprojekt ist, soweit nachfolgend nicht abgeändert, gemäß den eingereichten Projektunterlagen umzusetzen.
2. Über die Umsetzung ist im Rahmen der Berichtslegung der ökologischen Bauaufsicht regelmäßig zu berichten.

---

#### Umweltmedizin

Die Anrainer sind rechtzeitig vor Baubeginn über das Ausmaß und die Dauer der Bautätigkeit zu informieren.

Von Seiten des Einschreiters ist eine Ansprechperson für die Anrainer zur Verfügung zu stellen.

---

#### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

Zur Konkretisierung des geplanten Lückenschlusses beim Damm zur Ortschaft Loig hin wird folgende Auflage vorgeschlagen:

- Der Damm ist in der Länge gemäß der Eintragung in Abbildung 4 auf Seite 22 des UVE-Fachbeitrags Lärm und in einer Höhe von mindestens 1,1 m gegenüber dem angrenzenden Gelände auszuführen. Der Damm ist möglichst nahe an der nächstgelegenen Stellplatzreihe des Parkplatzes P3A zu situieren.

Zur Verbesserung der Lärmsituation während der Betriebsphase wird folgende Auflage vorgeschrieben:

- Die Dammkrone ist auf der gesamten Länge mit Büschen dicht zu bepflanzen, sodass die Sichtverbindung vom Erdgeschossniveau der nächsten Wohnhäuser der Ortschaft Loig zu den Kraftfahrzeugen, die auf dem Parkplatz P3A parken, unterbrochen wird.

Die Begründung dafür findet sich im Gutachten.

---

#### Verkehr/Verkehrsplanung

Keine.

---

#### Wasserbautechnik

Sofern nicht durch von der Amtssachverständigen für Gewässerschutz vorgeschlagene Auflagen abgedeckt, schlage ich folgende Auflagen vor:

1. Die geplanten Anlagen sind projektgemäß durch fachkundige befugte Unternehmen ausführen zu lassen. Die jeweils gültigen ÖNormen, einschlägigen technischen Richtli-

nien sowie die gesetzlichen Bauvorschriften und Sicherheitsbestimmungen sind einzuhalten.

2. Für die Bauarbeiten sind ausschließlich gut gewartete Maschinen heranzuziehen. Durch sorgfältige Baudurchführung ist darauf zu achten, dass Verunreinigungen des Untergrundes vermieden werden.
3. Für neue Leitungen zur Nutzwasserversorgung ist die wasserdichte Ausführung anhand einer Druckprobe gemäß ÖNORM EN 805 Pkt. 11 nachzuweisen und in Prüfprotokollen zu dokumentieren.
4. Die Sickermulden und Sickerschächte sind so zu warten und zu pflegen, dass ihre dauerhafte Funktionsfähigkeit gewährleistet ist. Insbesondere sind der Rasen zu mähen, der Aufwuchs von Sträuchern zu vermeiden und allfällige Abfälle aus den Mulden zu entfernen. Bei Verschlämmung der Rasenmulden hat ein Austausch der Humus- und Filterschicht zu erfolgen.

#### I.4

**Welche Unterlagen sind von der Projektwerberin für die Abnahmeprüfung (Prüfung, ob das fertig gestellte Vorhaben der Genehmigung entspricht) vorzulegen?**

---

##### Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Dokumentation und Berichte über die Einhaltung der Maßnahmen (inkl Auflagen) zum Schutzgut Bodenschutz/Landwirtschaft

---

##### Gewässerschutz

---

- Ausführungsplan (Lageplan)
- Eignungs- und Qualitätsnachweis für Bodenmaterial Sickermulden
- Fotodokumentation Herstellung (Schichtaufbau) Sickermulden
- Nachweis der bescheidkonformen Bepflanzung der Sickermulden
- Nachweis der Einhaltung der projektierten Sickerfähigkeit

---

##### Hydrographie/Hydrologie

---

siehe Forderungen im Gutachten Hydrographie/Hydrologie

---

##### Luftreinhalung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nicht relevant

---

##### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Die vorzulegenden Unterlagen wurden im Auflagenkatalog unter I.3. festgelegt.

---

##### Umweltmedizin

---

Unterlagen wurden von technischer Seite bereits gefordert und sind aus umweltmedizinischer Sicht ausreichend.

---

##### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Es ist eine Bestätigung über die ordnungsgemäße Ausführung des Walls vorzulegen.

---

##### Verkehr/Verkehrsplanung

---

Keine.

---

Wasserbautechnik

---

Auflagen dazu werden nach Rücksprache von der Amtssachverständigen für Gewässerschutz vorgeschlagen.

### 1.5

**Welche Unterlagen sind vom Projektwerber für die Nachkontrolle (Prüfung innerhalb von 3 bis 5 Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens, ob der Genehmigungsbescheid eingehalten wird und ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen) vorzulegen?**

---

Bodenschutz/Landwirtschaft

---

Dokumentation und Berichte über die Einhaltung der Maßnahmen (inkl Auflagen) zum Schutzgut Bodenschutz/Landwirtschaft im Hinblick auf die Nachkontrolle.

---

Gewässerschutz

---

Überprüfungsbefund nach §134 Wasserrechtsgesetz (wiederkehrende Überprüfung).

---

Hydrographie/Hydrologie

---

siehe Forderungen im Gutachten Hydrographie/Hydrologie

---

Luftreinhaltung inkl. Verkehrsemissionen, Klimaschutz

---

Nicht relevant

---

Naturschutz/Fauna und Flora/Biotope/Öko-systeme/Landschaft

---

Die vorzulegenden Unterlagen wurden im Auflagenkatalog unter 1.3. festgelegt.

---

Umweltmedizin

---

Es ist ein Betriebstagebuch über außergewöhnliche Vorkommnisse, die für die Anrainer relevant sind und eventuell gesetzten Maßnahmen, vorzulegen.

---

Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Der Nachweis der dichten Bepflanzung des Walls ist durch die Vorlage einer Fotodokumentation zu führen.

---

Verkehr/Verkehrsplanung

---

Keine.

---

Wasserbautechnik

---

Auflagen dazu werden nach Rücksprache von der Amtssachverständigen für Gewässerschutz vorgeschlagen.

## Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

Fachliche Auseinandersetzung mit vorgelegten Stellungnahmen aus der jeweiligen fachlichen Sicht, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können.

Für Details sind Verweise auf das Gutachten bzw. die Antworten zu einzelnen Fragen des Prüfkatalogs möglich bzw. zweckmäßig.

---

### Bodenschutz/Landwirtschaft

---

#### Stellungnahmen der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, 12.3.2015 und 6.5.2015

Das Schutzgut Bodenschutz/Landwirtschaft ist durch die Stellungnahmen der LUA nicht unmittelbar betroffen.

#### Stellungnahme des BMLFUW, 13.3.2015

In der Stellungnahme des BMLFUW vom 13.03.2015 (GZ: 205-G20/21074/3.2015) wird eine Angabe der in der Rekultivierungsrichtlinie angeführten Maßnahmen, welche beim gegenständlichen Projekt geplant sind, gefordert.

Die Anmerkung des BMLFUW wurde bei der ergänzenden Stellungnahme zur UVE von DI Fritz Pichler (31.3.2015) entsprechend berücksichtigt. Weiters wurden hinsichtlich der Bodenbeanspruchungen noch detailliertere Bodenschutzmaßnahmen in den Auflagenvorschlägen definiert.

---

### Gewässerschutz

---

#### Stellungnahme Landesumweltanwaltschaft vom 12.03.2015

Die Ausführungen beschränken sich auf allgemeine Anmerkungen zum Verfahren.

#### Stellungnahme Landesumweltanwaltschaft vom 6.5.2015

Die Stellungnahme thematisiert keine „wasserspezifischen“ Aspekte.

---

### Naturschutz/Fauna und Flora/Biotop/Öko-systeme/Landschaft

---

#### Einwendungen der LUA vom 6.5.2015

- Ad Punkt 3: Beleuchtungsanlage

Wie bereits im naturschutzfachlichen Gutachten festgestellt, wird aus Naturschutzsicht ein Umbau der Beleuchtungsanlage gefordert. Dies wurde unter I.3. in der Auflage Nr. 5 festgelegt. Auf fachlicher Sicht wird - unter Berücksichtigung der Stellungnahme der LUA - eine Präzisierung der Auflage Nr. 5 vorgeschlagen:

5. Die bestehende Beleuchtungsanlage ist bis spätestens Ende des 3. Jahres nach Rechtskraft des Bescheides dem Stand der Technik und entsprechend der Vorgaben der ÖNorm 01052 zu erneuern: Es sind ausschließlich geschlossene, staubdichte Leuchten zu verwenden (Schutzklasse mind. IP 54). Sämtliche Leuchten sind seitlich und nach oben so abzuschirmen, dass sie ihr Licht nur in den unteren Halbraum werfen. Die Oberflächentemperatur ist auf maximal 60 °C zu begrenzen. Als Leuchtmittel sind warmweiße LEDs zu verwenden. Außerhalb der Betriebszeiten ist die Beleuchtung abzuschalten und nur mittels Bewegungsmelder zu aktivieren.

- Ad Punkt 4

Es wird festgehalten, dass Mag. Dr. Andreas Maletzky in die Planungen in Hinblick auf die Zauneidechse mit eingebunden war.



Sowohl in den Einreichunterlagen als auch im naturschutzfachlichen Gutachten wird zwischen geplanten eingriffsmindernden Maßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen unterschieden. Eine weitere Beantwortung offener Fragen erfolgt in der mündlichen Verhandlung.

---

#### Umweltmedizin

---

Zur Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft vom 06.05.2014:  
 Fachbereich Umweltmedizin nicht betroffen

---

#### Verkehrslärm (inkl. Baulärm)

---

Die Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft spricht keine schalltechnisch relevanten Aspekte an.

---

#### Verkehr/Verkehrsplanung

---

Zur Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft vom 06.05.2014:

Punkt 2 tatsächliche Anzahl der Stellplätze:

Im Zuge der UVE wurde vom Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) eine Überprüfung des Stellplatzangebotes am Flughafen Salzburg durchgeführt (Beilage 2 zur UVE Fachbereich Verkehr). Es werden hier klar ersichtlich alle ausgewiesenen Stellplätze am Flughafenareal aufgezählt.

Auszug aus dem Dokument:

Kurzbezeichnung	Objekt	Nutzer	Pkw	Mitarbeiter	Dauerfremdvermietet	Mietwagen	PAX, Besucher
P1	Parkplatz	PAX Kurz	88				88
P2	Parkplatz	PAX Kurz	45				45
P3	Parkplatz	PAX Dauer, Mitarbeiter	175	50			125
P4 ohne MW	Parkhaus	PAX Dauer, Mitarbeiter	1.741		90		1.651
P4 MW	Parkhaus	Mietwagen	180			180	
P8	Parkplatz	vorwieg. Mitarbeiter	106	106			
Summe			2.335	156	90	180	1.909

Tabelle 2-1: Pkw-Stellplätze Bestand

Diese Tabelle stellt auch die Grundlage für die weiteren Berechnungen im Fachbereich Verkehr dar.

---

#### Wasserbautechnik

---

**Zur Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg von 12.03.2015:**

Meine Betrachtungen beschäftigen sich ausschließlich mit dem gegenständlichen Projekt. Dass darüber hinaus zahlreiche Parkplätze im Flughafenbereich vorhanden sind, ist mir bekannt. Soweit ich aus den zahlreichen wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren der letzten Jahrzehnte erschließen kann, sind alle diese Parkflächen mit einer wasserrechtlich bewilligten Oberflächenentwässerung versehen.

Die ergänzenden Stellungnahmen des Flughafens Salzburg (Pichlerconsult GesmbH) vom 31.3.2015 und 9.4.2015) lassen keine wasserwirtschaftlich relevanten Themenstellungen erkennen.

Dr. Gertrude Friese eh.

DI Dr. Margot Geiger-Kaiser eh.

Dr. Markus Graggaber eh.

DI Harald Huemer eh.

Mag. Maria Jerabek eh.

DI Christian Kainz eh.

DI (FH) Martin Leist eh.

DI Michael Mandl eh.

DI Norbert Nechansky eh.

Dr. Eleonore Stierle eh.

Mag. Wolfgang Trattler eh.