

Stellungnahme zum Entwurf des Räumlichen Entwicklungskonzeptes der Stadt Salzburg

Einleitung:

Der Anrainerschutzverband Salzburg Airport – ASA hat sich im Frühjahr 2007 neu gegründet und setzt sich für ein anrainerfreundlicheres Betriebskonzept und für die Verringerung der nachteiligen Auswirkungen des Flughafenbetriebes ein. Diese Stellungnahme orientiert sich an den relevanten Passagen des vorliegenden REK-Entwurfs der Stadt Salzburg in Relation zu den bestehenden Fluglärmbelastungen und Fluglärmbelästigungen für die betroffenen Stadtteile Taxham, Maxglan, Kendlersiedlung, Lieferung, Leopoldskron-Moos, Lieferung, sowie außerhalb der Stadt die Bereiche Wals-Siezenheim, Bergheim, Elixhausen und Freilassing.

ad Teil 1 Strukturuntersuchung und Problemanalyse

- **Seite 5:** Allgemeines Funktionskonzept, Umlandbeziehungen und regionale Positionierung, geographische Beschreibung
Der Flughafen Salzburg wird an dieser Stelle mit den Eckdaten „**1,87 Mio Passagiere und 21.500 Flugbewegungen (im Jahr 2006)**“ beschrieben.

Diese Beschreibung ist irreführend und zumindest ergänzungsbedürftig, als es sich bei den 21.500 Flugbewegungen nur um den Bereich der kommerziellen Luftfahrt gehandelt hat. Richtigerweise haben am Flughafen Salzburg im Jahr 2006 nicht 21.500 sondern **66.378** Flugbewegungen stattgefunden. Im Jahr 2005 waren es 67.447 Flugbewegungen, davon 24.554 Flugbewegungen aus der kommerziellen Luftfahrt.

In den letzten 10 Jahren ist am Flughafen Salzburg eine Zunahme der Flugbewegungen von **+24%** zu verzeichnen. Daraus und aufgrund besonderer Belastungsspitzen resultiert auch der dringende Bedarf einer Fluglärmreduktion.

- **Seite 22:** Entwicklungsvision der Stadtregion Salzburg
„Dies bringt für größere Vorhaben, wie etwa im Bahn- und Straßenausbau, aber auch bei der intensiveren Nutzung des Flughafens Salzburg, entscheidende Vorteile.“

Im normalen Sprachgebrauch steht der Komparativ „intensivere Nutzung“ für eine vermehrte und verstärkte Anlagenauslastung. Am Flughafen Salzburg ist daher von weiteren Zuwächsen bei den Flugbewegungen in der kommerziellen und der allgemeinen Luftfahrt, bei den Passagierzahlen und den Umsätzen auszugehen.

Anrainerschutzverband Salzburg Airport – ASA

Verein zur Interessenswahrnehmung der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Bevölkerung

www.Anrainer-Salzburg-Airport.info

Angesichts der bestehenden Fluglärmbelastung in weiten Teilen der Stadt Salzburg und dem angrenzenden Raum Wals-Siezenheim, Freilassing, Bergheim und Elixhausen, wird **jede Form der intensiveren Nutzung des Flughafens strikt abgelehnt, solange nicht die kritischen Belastungsfaktoren für die Bevölkerung wirksam entschärft werden:**

- Deckelung der Wintercharter-Samstage auf max. 150 Flugbewegungen
 - Betriebsbeginn an Wochenenden um 07.00 Uhr
 - Mittelfristige Einstellung des Flugschulverkehrs
 - Weiterer Abbau von lauten Flugzeugtypen
 - Passive Lärmschutzmaßnahmen für AnrainerInnen
 - Verbesserungen der Lärmmessungen und Internet-Darstellung
 - Allgemein zugängliche Flugspuraufzeichnungen
- Internationales Verkehrsnetz: **„Das Angebot an attraktiven Flugverbindungen in europäische Großstädte vom Salzburger Flughafen aus wird verstärkt, v. a. durch zusätzliche Tagesrandverbindungen.“**

Dieser „Entwicklungsvision“ wird ausdrücklich widersprochen. Hinter der unscheinbaren Abkürzung „v. a.“ verbirgt sich in Wahrheit ein neuer Schwerpunkt vor allem für zusätzliche Tagesrandverbindungen und in der Folge zeichnet sich eine weitere Betriebszeitenausweitung ab.

Entgegen dem Landtagsbeschluss 1989 und den dringenden umweltmedizinischen Empfehlungen des Amtsgutachters Dr. König im Jahr 1992, die Betriebszeiten auf 07.00 bis 21.00 Uhr einzuschränken, hat sich mittlerweile 06.00 bis 23.00 Uhr durchgesetzt, anfangs mit dem Argument der wichtigen Verbindung für Geschäftsleute an Wochentagen, mittlerweile wird die ganze Stadt auch an Wochenenden von Urlaubsflügen um 06.00 Uhr (wie z. B. den Starts der A320) aufgeweckt.

Der Anrainerschutzverband spricht sich gegen jede Ausweitung von Tagesrandverbindungen aus, generell gegen alle Flugbewegungen nach 21.00 Uhr und gegen Flugbewegungen an Wochenenden vor 07.00 Uhr. – Flugbewegungen nach 21.00 Uhr verursachen bei Verspätungen vermehrten Fluglärm in der besonders sensiblen Abend- bzw. Nachtzeit bis 23.00 Uhr bzw. in Ausnahmefällen auch darüber hinaus.

- **Seite 78: Lärm - „ ... auf dem Flughafen Salzburg verkehren zu über 90% die weltweit leisesten Flugzeugtypen, alle An- und Abflugverfahren sind als lärmarme Flugverfahren konzipiert und es ist ein Nachtflugverbot festgelegt.“**

An dieser Stelle wäre zumindest erwähnenswert, dass das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz 2005 auch für Flughäfen anzuwenden ist und dass der Salzburger Flughafen bereits knapp an oder über dem Schwellenwert für die Einstufung als Großflughafen mit 50.000 Flugbewegungen pro Jahr liegt.

Das so genannte Maßnahmenpaket der Stadt Salzburg zur Reduktion der Fluglärmbelastung mag ein gewisses Bemühen zur Fluglärmreduktion widerspiegeln, doch kann es nicht über den kontinuierlichen Anstieg der Gesamtflugbewegungen und die massiven Zunahmen der Winterbelastungen an 14 Charter-Samstagen hinwegtäuschen.

Die Feststellung, dass alle An- und Abflugverfahren als „**lärmarme Flugverfahren**“ konzipiert sind, suggeriert die Vorstellung, es würde sich tatsächlich um lärmarme Flugverfahren im technischen Sinne handeln, z. B. durch steilere Gleitpfade oder gekurvte Anflüge. Da dies jedoch am Flughafen Salzburg nicht praktiziert wird, bedarf der Begriff lärmarme Flugverfahren jedenfalls einer Erläuterung und Klarstellung.

Das Nachtflugverbot ist unter keinen Umständen verhandlungsfähig, es kann in diesem Zusammenhang bestenfalls als Status-quo, jedoch nicht als aktive Maßnahme gewertet werden.

Im Zusammenhang mit Lärmbelastungen und Lebensqualität wurde im Herbst 2006 eine Studie im Auftrag der Stadt Salzburg (Raumplanung und Baubehörde) und Salzburg Airport erstellt. Dabei wurde der Fluglärm als großes Problem für weite Teile der Stadt identifiziert und 84% der Befragten haben die Befürchtung, dass der Fluglärm in den nächsten 5 Jahren weiter zunehmen wird. – Eine Erwähnung dieser Studie wäre im Rahmen der Problemanalyse jedenfalls angebracht.

- **Seite 79f: Fluglärm – Flughafen Salzburg**

Im einleitenden Absatz wird auf die besonders sensible Lage des Flughafens und eine daraus resultierende starke Abhängigkeit von der Akzeptanz der Bevölkerung hingewiesen. Es fehlt jedoch jeder Hinweis, ob und auf welche Weise die Stadt als Miteigentümerin bzw. der Flughafen diese Akzeptanz der Bevölkerung ermittelt und allenfalls in ihre Entscheidungen mit einbezieht. Tatsächlich sind die betroffenen BürgerInnen noch immer in die Rolle gedrängt, überhaupt nur nach massiven und anhaltenden Protesten an einen Gesprächstisch gerade einmal zugelassen zu werden. Wenn daher an anderer Stelle des REK-Entwurfs unter „Ziele und Maßnahmen“ im Leitsatz 5 u. a. von einer Verbesserung der BürgerInnenbeteiligung gesprochen wird, so wäre der Flughafen gleich an erster Stelle zu nennen, wo die Stadt Salzburg ein solches Bekenntnis prominent beweisen kann. Die aktuellen Gesprächsrunden des Jahres 2007 zwischen Flughafen und AnrainervertreterInnen erfüllen die Kriterien einer Beteiligung jedenfalls nur teilweise.

Als besonders tendenziöse Darstellung wird der Teil Fluglärmentwicklung von 1990 bis 2004 ausdrücklich abgelehnt!

Was auf den ersten Blick als euphorische Verbesserung der Fluglärmsituation scheint, ist eine gezielte Beschönigung durch einen Sachverständigen, der durch langjährige Befassung mit der Materie Flughafen dem Thema offensichtlich nicht mehr unbefangen gegenüber steht. Es fällt zunächst auf, dass an anderen Stellen des REK-Entwurfes durchaus auch die aktuelleren Flughafendaten des Jahres 2006 verwendet werden, und zwar dann, wenn sie für die Situationsbeschreibung des Flughafens offenbar günstiger sind:

Anrainerschutzverband Salzburg Airport – ASA

Verein zur Interessenswahrnehmung der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Bevölkerung
www.Anrainer-Salzburg-Airport.info

- So wird auf Seite 5 auf 21.500 Flugbewegungen des Jahres 2006 zurückgegriffen und nicht auf die um 14% höhere Zahl von 24.554 Flugbewegungen des Jahres 2005;
- auch auf Seite 234 wird die aktuelle Zahl der Flugbewegungen von 2006 bemüht, wenn damit der Trend zu angeblich „deutlich weniger Flugbewegungen“ ausgedrückt werden soll.

Im Einzelnen stellen sich die Fluglärmentwicklung von 1990 bis 2006 und die daraus ableitbaren Schlussfolgerungen vollkommen anders dar, dass nämlich nach beachtlichen

Rückgängen des Dauerschallpegels zwischen 1990 und 1996 seitdem wieder eine Zunahme von bis zu 3 dBA zu verzeichnen ist, wie am Beispiel der Messstationen Taxham und Kendlersiedlung dargestellt werden kann (Abb. 1).

Besonders auffällig ist wiederum, dass der Sachverständige in seiner Tabelle drei 5-Jahres-Schritte und dann einen 4-Jahres-Schritt gewählt hat, wodurch diese Entwicklung „übersprungen“ wurde bzw. werden sollte.

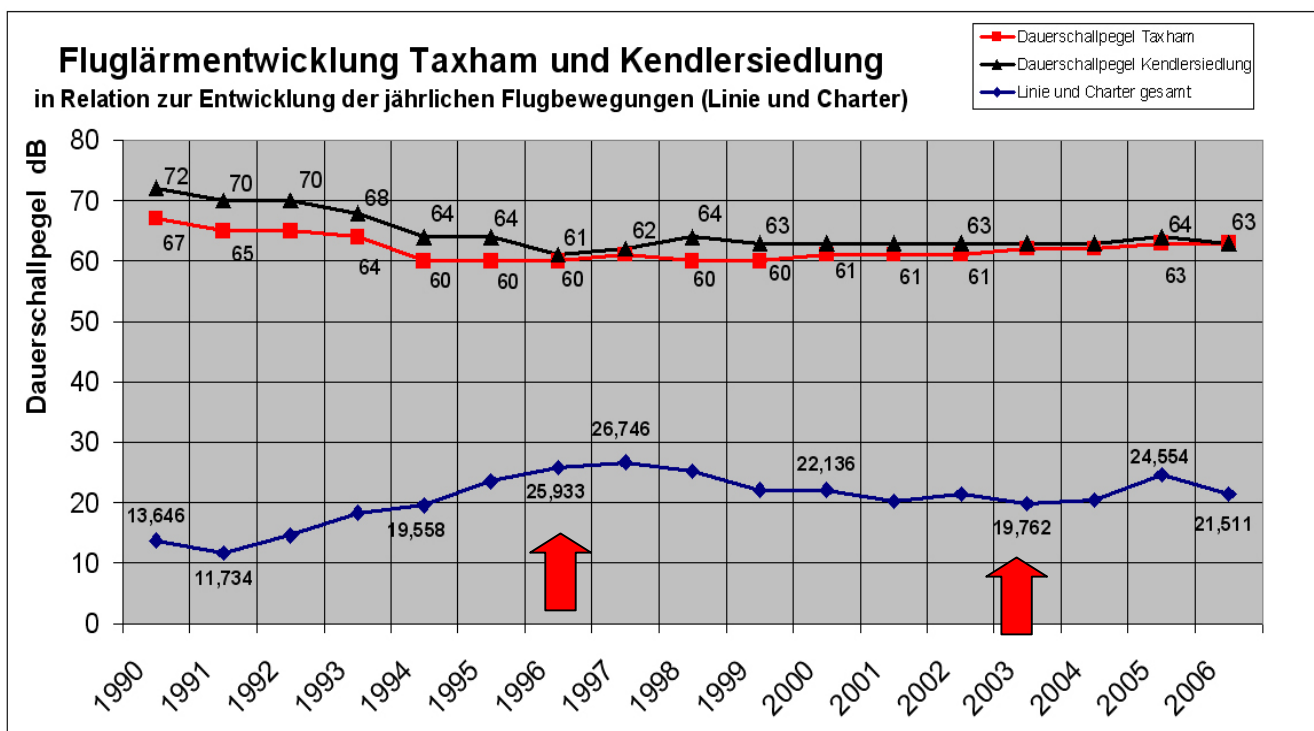


Abb. 1: Fluglärmentwicklung Taxham und Kendlersiedlung in Relation zur Entwicklung der jährlichen kommerziellen Flugbewegungen (Graphik: ASA)

Anrainerschutzverband Salzburg Airport – ASA

Verein zur Interessenswahrnehmung der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Bevölkerung
www.Anrainer-Salzburg-Airport.info

Es ist unverständlich, dass in einem REK zu diesem wichtigen Punkt auf eine grafische Darstellung verzichtet wird. - Anhand der Darstellungsform in einer fragmentarischen Tabelle wird vermieden, die offensichtlichen Widersprüche zwischen der Fluglärmentwicklung und der Anzahl der kommerziellen Flugbewegungen anzusprechen. Die folgenden Fragen sind bis heute unbeantwortet geblieben:

1. Wie ist es trotz behauptetem „leisesten“ Flugzeugtypenmix zu erklären, dass 25.933 Flugbewegungen im Jahr 1996 um 3 dBA leiser waren als 19.762 Flugbewegungen im Jahr 2003? (Messpunkt Taxham)
2. Warum sind 21.511 Flugbewegungen im Jahr 2006 immer noch um 3 dBA lauter als 23.559 Flugbewegungen im Jahr 1995, also vor 12 Jahren? (Messpunkt Taxham)

Dieselbe Schönfärberei wird auf Seite 80 mit der Tabelle „**Abb. B.4.: Flugbewegungen ... 1990 bis 2004**“ fortgesetzt. Durch die Wahl der zeitlichen Intervalle wird eine moderate Zunahme suggeriert, die weder die tatsächliche Entwicklung und noch weniger die Belastungsentwicklung offen legt.

Tabelle Ing. Jell: 1990 bis 2004

Jahr	Allgemeine Luftfahrt	Kommerzieller Luftverk.	Flugbewegungen gesamt
1990	34744	13646	48390
1995	29395	23559	52954
2000	29098	22136	51234
2004	38994	20423	59417
Zunahme	12%	50%	23%

Tatsächlich liegen die Zuwächse wesentlich höher, wenn die 5-Jahres-Schritte fortgeführt werden und das Jahr 2005 anstelle des wesentlich günstigeren 2004 herangezogen wird:

Bezugszeitraum in 5-Jahres-Schritten: 1990 bis 2005

Jahr	Allgemeine Luftfahrt	Kommerzieller Luftverk.	Flugbewegungen gesamt
1990	34744	13646	48390
1995	29395	23559	52954
2000	29098	22136	51234
2005	42893	24554	67447
Zunahme	23%	79%	39%

Grafisch dargestellt ist auch bei Berücksichtigung von Schwankungen in der Entwicklung der allgemeinen und der kommerziellen Luftfahrt der Gesamttrend unverändert steigend.

Anrainerschutzverband Salzburg Airport – ASA

Verein zur Interessenswahrnehmung der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Bevölkerung

www.Anrainer-Salzburg-Airport.info

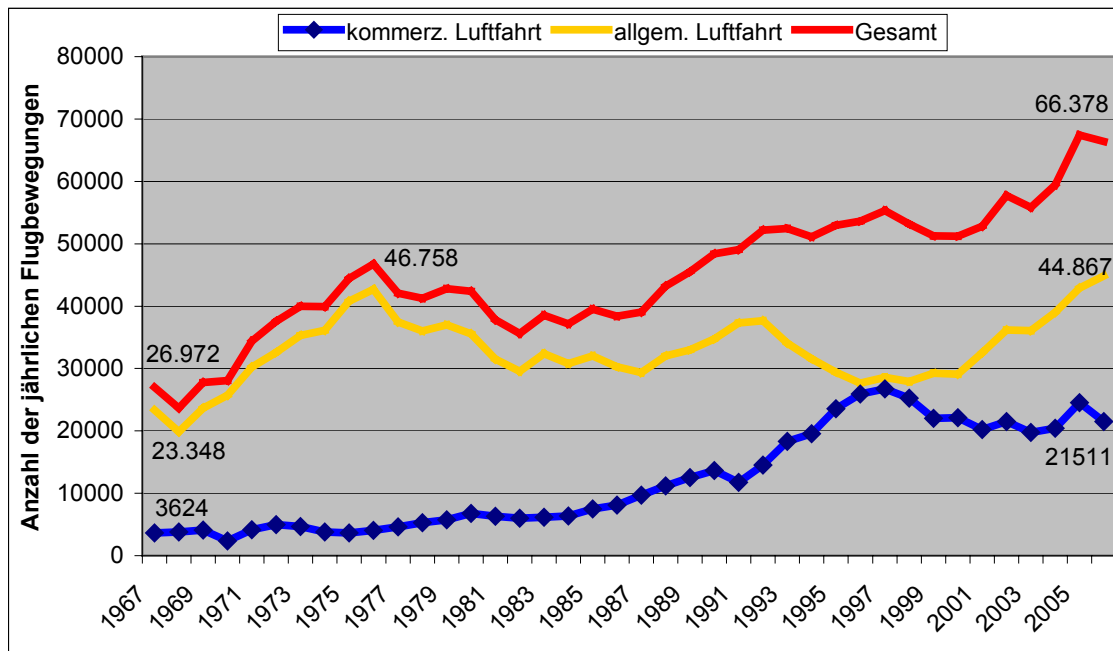


Abb. 2: Entwicklung der allgemeinen und kommerziellen Luftfahrt seit 1967

Ebenso ist auf ein seit vielen Jahren massiv zunehmendes Problem der Spitzenbelastungen hinzuweisen. Die Entwicklung des Wintercharter-Flugverkehrs führt mittlerweile zu einer durchgehenden Lärmbelastung an 14 Samstagen von Ende Dezember bis Ende März. Die Dauerschallpegel der 14 Samstage erreichten im Winter 2006/07 bereits gesundheitsgefährdende Werte von bis zu 71 dBA und gehen in der Nivellierung der amtlichen 6-Monate-Berechnung völlig unter. Die Spitzenbelastung lag am 13.01.2007 an der Messstation Kendlersiedlung bei 73 dBA – und dies, obwohl der Schwellenwert an dieser Station mit 70 dB höher eingestellt ist als andere Messstationen (65 dB). Trotzdem ist die sprunghafte Lärmentwicklung der Wintersamstage der Hauptauslöser für die Proteste der Salzburger und Freilassinger BürgerInnen.

Nicht angesprochen ist im REK die Frage der Flugsicherheit für die betroffenen Stadtteile und die Lage des Flughafens IM Stadtgebiet von Salzburg. Ende Dezember 2007 und Anfang Jänner 2008 waren zwei Notlandungen von Kleinflugzeugen in Taxham bzw. Liefing zu verzeichnen. Speziell an überlasteten Tagen häufen sich neben Lärmbeschwerden auch die Beschwerden von Überflügen über Siedlungsgebieten, weil der Luftraum aufgrund der speziellen Situation als Kopfflughafen an Spizentagen seine Kapazitätsgrenze erreicht. Kleinflugzeuge werden an solchen Tagen von der ACG vermehrt zur Änderung der Flugroute angewiesen.

Mit der zu beobachtenden stetigen Zunahme von jährlichen Flugbewegungen einerseits und Spizentagen am Salzburger Flughafen andererseits wird die Frage nach der Risikoabschätzung, der Lärmbelastung, der Geruchs- und Luftschadstoffbelastung für die Siedlungsgebiete immer drängender. Der offenbar von der Stadt mitbeschlossene Flughafenausbau mit der Prognose von +50% mehr Flugbewegungen im Stadtgebiet ist mit den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung mit Sicherheit nicht in Einklang zu bringen. Die im Rahmen des

Anrainerschutzverband Salzburg Airport – ASA

Verein zur Interessenswahrnehmung der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Bevölkerung
www.Anrainer-Salzburg-Airport.info

Erweiterungsverfahrens von den Anrainern geforderte konkrete Bezifferung der Personen, die in den derzeit ausgewiesenen Lärmzonen wohnen, wurde weder vom lärmtechnischen noch von der umweltmedizinischen Amtssachverständigen beantwortet. Vorsichtig geschätzt ist aber davon auszugehen, dass mindestens 1/3 der Stadtbevölkerung vom Fluglärm betroffen ist. Ob angesichts des sehr begrenzten Baulandentwicklungspotentials der Stadt diese Flughafenerweiterung im Stadtgebiet zu verantworten ist, wird vom Anrainerschutzverband an dieser Stelle ausdrücklich bezweifelt.

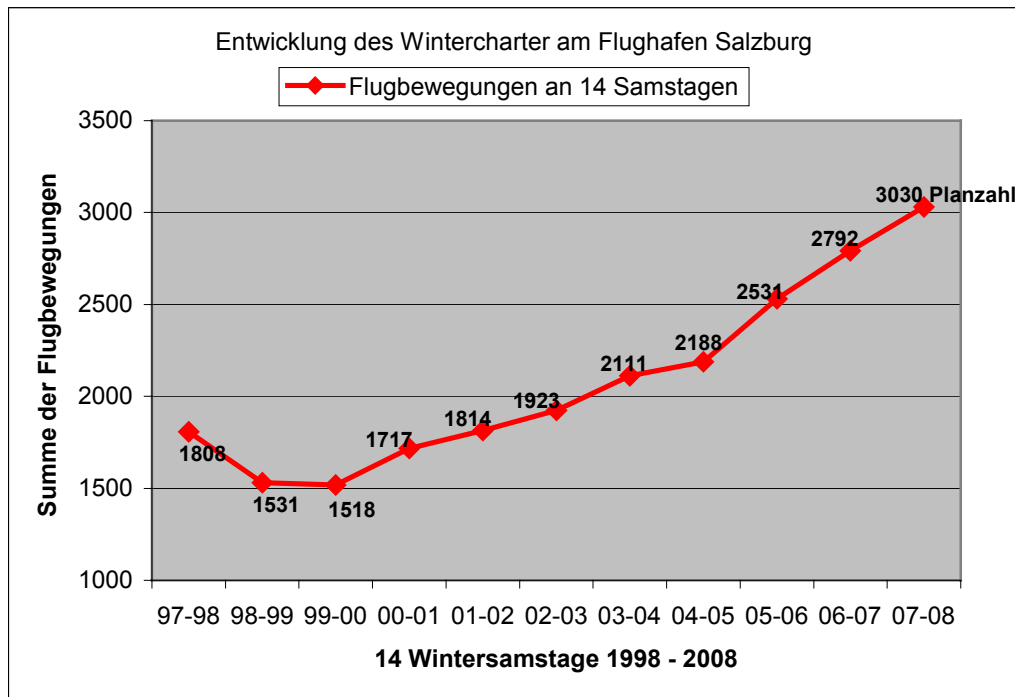


Abb. 3: Entwicklung der Wintercharter-Samstage seit 1997

Wie die Entwicklung der Wintersamstage zeigt, hat sich die Zahl der Flugbewegungen an den 14 Samstagen seit 2000 verdoppelt. Die Spitzenbelastung an Samstagen lag 2007 bei 262 Flugbewegungen in 17 Stunden, das entspricht einem rechnerischen Zeitintervall von weniger als 4 Minuten und bedeutet für die betroffene Bevölkerung einen ganzen Tag lang ohne Ruhephasen.

Die zum Thema Fluglärm und insbesondere zu den Fluglärmprognosen und Fluglärmschutz-zonen getroffenen Aussagen können daher angesichts der realen Belastungssituation für weite Teile der Stadt nicht unwidersprochen bleiben. Wesentliche Kennzahlen der Belastung bleiben unerwähnt und der Trend zeigt steil aufwärts.

- **Seite 196: Umweltbedingungen**

Im 2. Absatz dieses Punktes wird auf lärmbeeinträchtigte Flächen Bezug genommen, u.a. auch im Umfeld des Flughafens. Es wird dabei auf Flächen (kleiner als) <55 dBA hingewiesen, die für sensible Einrichtungen nicht geeignet wären. Vermutlich handelt es sich dabei um einen Schreibfehler: gemeint dürften Flächen (größer als) >55 dBA sein.

- **Seite 233f, Flughafen Salzburg: „Der Trend geht in Richtung größere Flugzeuge mit besserer Auslastung und deutlich weniger Flugbewegungen.“**

Auch an dieser Stelle ist festzustellen, dass die Verwendung des Begriffes „Flugbewegungen“ ohne den Zusatz „kommerzielle“ schlichtweg unrichtig ist (Seite 234). Auf dem Salzburger Flughafen haben im ersten Halbjahr 2006 eben nicht nur 11.600 Flugbewegungen stattgefunden, sondern ungefähr das Dreifache. Es könnte dadurch der Eindruck entstehen – oder beabsichtigt sein –, dass die Fluglärmbelastungen nur aus der kommerziellen Luftfahrt resultieren würden.

Doch zeigen Zunahme und Art der Beschwerden über Fluglärmbelästigungen, dass neben dem Maximalpegel von Verkehrsmaschinen, den Spitzenwerten an 14 Wintersamstagen, den Verspätungen am Abend bzw. in der Nacht (ab 22.00 Uhr), den Abweichungen von Flugrouten, den lauten Starts an Wochenenden um 06.00 Uhr früh, besonders auch die Zuwächse bei den Schulungs- und Reiseflügen zu einem erheblichen Belästigungsfaktor geworden sind.

ad Teil 2 Ziele und Maßnahmen

- **Seite 15, Leitsatz 5: ... „Verbesserung der Bürgerbeteiligung“**

Wie bereits zum Kapitel Fluglärm festgestellt, ist die Berücksichtigung der berechtigten Anliegen der fluglärm betroffenen Bevölkerung derzeit nicht zufrieden stellend geregelt. Gesprächsrunden müssen von den AnrainervertreterInnen vielfach urgiert werden, Tagesordnung und Teilnehmerzahl werden einseitig vom Flughafen vorgegeben, die Gespräche werden ohne neutrale Moderation geführt, dem Anrainerschutzverband stehen keine Ressourcen zur Verfügung.

- **Seite 16, Leitsatz 10: „Die Belastungen aus Lärm, Luftschadstoffen und Elektromog müssen reduziert werden.“**

Leitsatz 10 enthält keine konkreten Maßnahmen zur Fluglärmreduktion. Die Förderung umweltgerechter Mobilität bleibt auf die lokale Ebene beschränkt, doch liegt es in der Hand der Stadt als Miteigentümerin des Flughafens, die künftige Entwicklung des Salzburger Flughafens maßgeblich zu beeinflussen, wie z. B. durch Limitierung der zu vergebenden Slots und Einschränkung der Betriebszeiten. – Auch die Entscheidung zu dem derzeit anhängigen Ausbauprogramm der Flughafeninfrastruktur im Ausmaß von immerhin 84 Mio. Euro und alle damit zusammenhängenden Weichenstellungen zur Kapazitätserhöhung am Salzburger Flughafen mussten zu allererst von den Eigentümern beschlossen werden.

Zwischen der im Leitsatz 10 direkt formulierten Notwendigkeit zur Fluglärmreduktion und der an anderer Stelle postulierten Intensivierung und Optimierung des Flughafens besteht ganz offensichtlich ein massiver Zielkonflikt. Konkrete Maßnahmen zur Fluglärmreduktion müssten

daher dort ansetzen, wo die Spitzenbelastungen für die betroffenen Wohngebiete bereits bekannt und messbar sind. Dazu zählen neben passiven Lärmschutzmaßnahmen besonders auch Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung von Flugrouten, die weitere Verbesserung des Flugzeugtypenmix (Abbau von lauten Maschinen) und die Deckelung der Wintersamstage.

- **Seite 19, Ziel A.1.2.** Erhalt und Stärkung der ausgezeichneten Lagegunstfaktoren um mitteleuropäischen Kontext, vor allem im verkehrlichen Bereich
Maßnahme 1.2.1.: „....., **Optimierung des Flughafens**“

Wie bereits zur Formulierung „intensivere Nutzung des Flughafens“ kritisch angemerkt, ist auch bei der „Optimierung des Flughafens“ von einer unternehmerischen Optimierung auszugehen, die an den Kriterien Wachstum und Umsatzsteigerung orientiert ist. Ein Zielkonflikt mit der Reduktion der Fluglärmbelastung bzw. –belästigung ist evident. Zu kritisieren ist in diesem Zusammenhang die Verwendung von derartigen Worthülsen, die später beliebig interpretierbar sind, wenn von den betroffenen Stadtteilen wieder Verständnis und Akzeptanz für „*die Aorta des Tourismus*“ eingefordert wird.

So könnte unter „Optimierung des Flughafens“ die bestmögliche Nutzung der Flughafeninfrastruktur verstanden werden: derzeit liegt die Kapazitätsgrenze der Flugbewegungen an Spitzentagen bei etwa 260, doch ist den Koordinierungsparametern für den Flughafen Salzburg zu entnehmen, dass die Kapazitätsgrenze der Startbahn derzeit bei 330 Flugbewegungen während der Betriebszeit (06.00 bis 23.00 Uhr) liegt. Diese Entwicklung wäre am Standort Salzburg mit der bestehenden Siedlungsstruktur völlig unvereinbar. – Die Maßnahme „Optimierung des Flughafens“ wird daher vom Anrainerschutzverband strikt abgelehnt.

- **Seite 40, Ziel B.2.1. Reduktion der Lärmbelastungen ... vor allem im Hinblick auf Straßen-, Schienen- und Flugverkehrslärm.**

Maßnahme B.2.1.1.: *„Reaktion auf Lärmbelastungen an Straßen, Eisenbahnstrecken und im Bereich des Flughafens“*

Maßnahme B.2.1.7.: *„In Zusammenarbeit mit dem Flughafen und unter Einbindung der Bevölkerung fordert und unterstützt die Stadt weiterhin Maßnahmen zur Reduktion des Fluglärms, wie insbesondere die Beibehaltung des Nachtflugverbots.“*

Maßnahme B.2.1.1. ist nicht konkretisiert – Vorschläge für Maßnahmen zur Reduktion des Fluglärms wurden bereits zu Teil 1 (Strukturuntersuchung und Problemanalyse) – Entwicklungsvision (Seite 22) beispielhaft aufgelistet und sollten daher in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.

Es ist jedenfalls nicht nachvollziehbar, wie die Beibehaltung eines (bestehenden) Nachtflugverbots zu einer Reduktion des Fluglärms beitragen soll.

- **Seite 96**, Die Erreichbarkeit der städtischen Wirtschaftsstandorte sichern Ziel D.7.3.: *„Der Flughafen verpflichtet sich, seine Angebotspolitik und Nachfrageplanung wegen der attraktiven und damit aber auch sensiblen Stadtnähe kontinuierlich an besonders strengen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Vorsorge-Kriterien auszurichten und diese Vorgangsweise mit der Stadt abzustimmen.“*

Die unter D.7.3. formulierte Verpflichtung des Flughafens, seine Angebotspolitik und Nachfrageplanung an besonders strengen Vorsorge-Kriterien auszurichten, findet keinen Niederschlag in der entsprechenden Maßnahmenliste.

Als eine solcher Maßnahmen wäre zumindest eine Offenlegung der Angebotspolitik und der Nachfrageplanung zu fordern, weiters eine Definition und Diskussion der „besonders strengen Vorsorge-Kriterien“, um diese für die Bevölkerung transparent und überprüfbar zu machen.

Zusammenfassung:

Wenn auch im REK das Thema Fluglärm als kritischer Umweltfaktor genannt wird, sind doch die konkreten Ziele und Maßnahmen gemessen an den Möglichkeiten der Stadt als Eigentümerin viel zu vage und vor allem widersprüchlich formuliert.

Der Anrainerschutzverband bekennt sich grundsätzlich zum Standort des Salzburger Flughafens und hält einen brauchbaren Kompromiss zwischen den berechtigten Ansprüchen auf Wohn- und Lebensqualität und ungestörten Schlaf einerseits und den öffentlichen Interessen am Flughafen andererseits für machbar. Doch hat sich in den letzten Jahren ein ungebremster Expansionskurs etabliert, der die Bereitschaft zum Dialog und zur Selbstbeschränkung vermissen lässt. So ist es geradezu beschämend, wenn Stadt und Land Salzburg als Eigentümer zur Frage einer UVP-Pflicht des großen Flughafenausbaus alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, um sich einer UVP zu entziehen. Stadt und Land nehmen dadurch bewusst in Kauf, dass die betroffenen BürgerInnen mit einem luftfahrtrechtlichen Verfahren abgefertigt werden, in dem Fragen zur aktuellen Fluglärmbelastung nicht einmal zugelassen wurden.

Will die Stadt Salzburg sich ernsthaft um eine Fluglärmreduktion bemühen, müssen die vielfältigen Belastungsprofile des Flughafens einerseits und die Belastbarkeitsgrenzen der betroffenen Stadtteile andererseits ermittelt und anerkannt werden. Bürgerbeteiligung lässt sich auch nicht auf 6-Monate-Dauerschallpegel reduzieren, wenn sich die Spitzenbelastungen im Winter seit 2000 verdoppelt haben und 14 Samstage zum Dauerlärm geworden sind. – Der Sachverständige der Stadt mag in früheren Jahren zur Verbesserung der Fluglärmsituation beigetragen haben, doch lassen seine Äußerungen in jüngster Zeit und seine Gutachten im Rahmen der anhängigen Behördenverfahren erhebliche Zweifel an seiner Neutralität aufkommen.

Anrainerschutzverband Salzburg Airport – ASA

Verein zur Interessenswahrnehmung der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Bevölkerung

www.Anrainer-Salzburg-Airport.info

Der Anrainerschutzverband bringt diese Stellungnahme mit dem Wunsch vor, dass die Stadt Salzburg sich im Rahmen ihrer Planungskompetenz und zugleich Eigentümerin des Flughafens ihrer besonderen Verantwortung für die Fluglärmentwicklung bewusst wird und eine spürbare Verbesserung für die Salzburger BewohnerInnen zu ihrem Ziel erklärt. Im besonderen wird hier angeregt zu prüfen, auf welche Weise eine adaptierte, sinngemäße Anwendung von stärkeren Umweltschutzbestimmungen gemäß der EU-Richtlinie über Stadtflughäfen umgesetzt werden kann, um der besonderen Lage des Salzburger Flughafens mitten im Stadtgebiet Rechnung zu tragen und die Bevölkerung vor anhaltenden Fluglärmbelastungen zu schützen.

Die Stadt als Miteigentümerin des Flughafens wird zugleich aufgefordert, sich öffentlich zu deklarieren, welche Ausbaupläne und Zuwachsszenarien dem beschlossenen Flughafen-Erweiterungspaket im Umfang von 85 Mio. Euro zugrunde gelegt wurden.

Es wird angeregt, die vom Anrainerschutzverband vorgebrachten Äußerungen im REK zu berücksichtigen, die empfohlenen Maßnahmen zur Fluglärmreduktion in das REK aufzunehmen und die Ziele und Maßnahmen entsprechend zu konkretisieren bzw. erforderlichenfalls zu korrigieren.

Für den Vereinsvorstand:

Astrid Rössler (Obfrau), Franz Franzwa (Obfrau-Stellvertreter)
Anrainerschutzverband Salzburg Airport - ASA

Salzburg, 07.02.2008