

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMVIT – II/PMV Projektmanagement Verfahrensführung Flughäfen
Postfach 3000
Radetzkystraße 2
1030 Wien

email: pmv@bmvit.gv.at fax : 01 – 71162 - 9899

cc : Herrn Mag. Martin Strobel, martin.strobel@bmvit.gv.at

Salzburg, 31.03.2006

Betr.: Stellungnahme zum Verhandlungsergebnis;

GZ.BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005

Salzburger Flughafen GmbH, Änderungsanträge der Zivilflugplatzgrenzen;

Als betroffene Anrainer des Flughafens Salzburg übermitteln wir zum Ergebnis der mündlichen Verhandlung nachfolgenden Stellungnahme und ergänzende Anträge.

Wesentliche Bedenken und Besorgnisse der Anrainer sind im Rahmen der mündlichen Verhandlung unvollständig und unzureichend behandelt worden. Der gesetzlich vorgesehene ausreichende Schutz der Nachbarn vor unzumutbaren Belästigungen und gesundheitlichen Belastungen durch den Betrieb und die Erweiterungen des Salzburger Flughafens wurde in wesentlichen Punkten nicht erörtert und gilt deshalb als nicht erwiesen.

Im Besonderen wird eingewendet, dass

- zu Unrecht von einer fehlenden Kausalität zwischen der räumlichen und betrieblichen Erweiterung ausgegangen wird,
- die beantragten Baumaßnahmen isoliert und gesplittet vom Gesamtbetrieb behandelt werden,
- als wesentlicher Sachverhalt die Erhebung und Überprüfung des Istzustandes fehlt,
- den Verfahrensparteien die Akteneinsicht in verfahrenswesentliche Amtsgutachten (GA Dr. Christoph König) verwehrt wird,
- dass Einwände und Fragen bisher unzureichend beantwortet wurden.

1. Kausalität

Die beantragten Maßnahmen dienen ausschließlich der Vergrößerung und Erweiterung des Gesamtbetriebes und der verbesserten Abwicklung der bisher gestiegenen und der geplanten, weiter steigenden Zahlen von Flugbewegungen und Flugpassagieren.

- **Flächenvergrößerung um ca. 21 Hektar.**
- **Errichtung neuer Anlagen und Erweiterung bestehender Anlagen, wie Terminals, Hangars, Parkflächen, Sicherheitseinrichtungen, Gerätezentrum, Erweiterung des Terminals 2, Erweiterung des Kurzparkbereiches.**
- **Projektierte Kapazitätsausweitung der Jahresflugbewegungen um +50% bis zum Jahr 2015.**
- **Projektierte Kapazitätssteigerung der Passagierzahlen um +75% im kommerziellen Luftverkehr in den nächsten 7 bis 10 Jahren.**

Diese deklarierten Ziele der Salzburger Flughafen GmbH können ohne die beantragten Maßnahmen nicht erreicht werden. Im einleitenden Statement des Vertreters der Antragstellerin, Hrn. DI Lipold, wurde auf die bestehenden Engpässe und Platzprobleme wiederholt hingewiesen: Passagierabfertigung, Engpässe im Gepäck-Sicherheitscheck, Platzprobleme beim Abstellen der Maschinen, fehlende Parkplätze und Verflechtung der Bodeneinrichtungen von allgemeinem und kommerziellem Luftverkehr.

Dass die beantragten Maßnahmen mit den geplanten Kapazitätsausweitungen nicht zusammenhängen würden, hat die Antragstellerin nie behauptet. Im Gegenteil wird auch im Antrag auf Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 26.01.2004 begründend festgestellt, dass bereits zur Aufrechterhaltung der bestehenden Check-in-Kapazitäten und zur Abdeckung des Spitzenverkehrsaufkommens die Errichtung des Charterterminals und einer neuen Gepäcksortierhalle erforderlich ist. Wenn bereits im Jahr 2004 die beantragten Maßnahmen als unbedingt erforderlich beschrieben wurden, so muss dies umso mehr im Zusammenhang der geplanten Zunahme der Flugbewegungen gelten.

Die Ausweitung der Flugbewegungen ohne Adaptierung der Bodeneinrichtungen ist daher aus kapazitäts-, flug- oder sicherheitstechnischen Gründen offensichtlich nicht möglich. Insofern ist die Summe der beantragten Maßnahme nicht nur kausal für die Umsetzung der Geschäftsziele sondern sie ist zwingend erforderlich.

Aus diesem Grund wurde der luftfahrttechnische Amtssachverständige auch danach gefragt, welche Maßnahmen als „kausal“ zu bezeichnen wären. Der ASV bezog sich in seiner Antwort nur auf das Beispiel „Militärflughafen“ (auf Seite 39) und weicht damit der differenzierten Beurteilung der gegenständlichen Maßnahmen ganz offensichtlich aus. – Die stündliche technische Kapazitätsgrenze wird vom ASV mit 98 Bewegungen (Sichtflug) bzw. 59 Bewegungen (Instrumentenflug) beschrieben, wobei sich die anwesenden Sachverständigen einig waren, dass diese Anzahl am Salzburger Flughafen offensichtlich nicht zu bewältigen ist, weil die übrigen Rahmenbedingungen für die Abfertigung einer derart hohen Kapazität nicht erfüllt sind.

Antrag 1:

Es wird daher die Frage an den luftfahrttechnischen ASV gerichtet, welche Kapazitätsgrenzen am Salzburger Flughafen derzeit in der Gesamtschau aus Luftraum, Bodeneinrichtungen, Parkplatzangebot, Gepäckabfertigungskapazität, Terminalkapazität und Abstellflächen bestehen.

2. Isolierte Beurteilung der Einzelmaßnahmen

Aufgrund der isolierten Behandlung der geplanten Baumaßnahmen und der Reduktion des Beurteilungsgegenstandes auf den kleinsten Kreis unmittelbarer Auswirkungen, werden die eigentlichen Umweltauswirkungen gezielt ausgeklammert. Diese willkürliche Festlegung des Prüfraumens widerspricht allen gängigen Verwaltungsgrundsätzen einer gesamtheitlichen Beurteilung und insbesondere dem Grundsatz der Einheit der Betriebsanlage.

Besonders krass wirkt sich die willkürliche Einschränkung der Prüfung auf die Fragen der künftigen Lärmbelastungen aus, indem die Beurteilung des Ist-Zustandes und die Frage des ausreichenden Lärmschutzes für die AnrainerInnen ausdrücklich ausgenommen wurde. (siehe dazu Punkt 3.)

Wie vom Verhandlungsleiter erläutert, hängt die Frage der Kausalität direkt mit der Anwendung des UVP-Gesetzes und einer UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens zusammen. Es ist in der mündlichen Verhandlung offen zutage getreten, dass die Luftfahrtbehörde in der Person des Verhandlungsleiters MR Dr. Rolf Neidhart zur Frage der UVP-Pflicht bereits eine vorgefasste negative Meinung vertritt.

Antrag 2:

Es wird an dieser Stelle wegen offensichtlicher Interessenskollision die Befangenheit des Verhandlungsleiters eingewendet, da dieser namentlich im Aufsichtsrat der Salzburger Flughafen GmbH angeführt ist und daher die Interessen der Projektwerberin vertritt. Bereits in seinem Statement gegen die UVP-Pflicht des Vorhabens ist ersichtlich geworden, dass der Verhandlungsleiter eine vorgefasste Meinung zugunsten der Flughafen GmbH vertritt und daher in der Behandlung der Einwände befangen ist. – Aus diesem Grund wird die Neuverhandlung unter Leitung eines unbefangenen Verhandlungsleiters beantragt.

3. Fehlende Beurteilung des Ist-Zustandes der Lärmbelastungen, Abweisung der Anträge auf Akteneinsicht, offene Fragen

Aus Sicht der AnrainerInnen sind die wesentlichen Fragen offen geblieben:

- nach der möglichen Gesundheitsbelastung der **Istsituation** in den stark belasteten Gebieten (z. B. Kendlersiedlung, Maxglan, Glanhofen, Taxham), weshalb
- die völlige Unbedenklichkeit des Prognosewertes (+50%) nicht nachvollziehbar ist.
- Es fehlt eine quantitative und qualitative Beurteilung der „bisher vorgenommenen Lärmschutzmaßnahmen“ (siehe Fragen Nr. 1 und 4 auf Seite 24 d. Verhandlungsschrift), der Antrag auf Einsichtnahme in das Gutachten Dr. Christoph König wurde abgewiesen.
- Vom lärmtechnischen ASV wurde auf die Frage 14 (Rössler) zum Lärminderungspotential festgestellt, **dass dieses Potential bereits annähernd ausgeschöpft** wäre (siehe Verhandlungsschrift S. 54 f). Wenn jedoch kein Lärminderungspotential mehr vorhanden ist, ist schwer nachvollziehbar, warum eine 50%ige Zunahme der Flugbewegungen trotzdem zu einer flächenmäßigen Verringerung der Fluglärmschutz-zonen führen kann (siehe Verhandlungsschrift Seite 41).
- Von der umweltmedizinischen ASV wurde der Lärm bei Herz- und Kreislauferkrankungen als „von untergeordneter Rolle“ bezeichnet (Verhandlungsschrift S. 90). Überhaupt wurde der gesundheitliche Aspekt des Fluglärms nicht behandelt.
- Die Frage nach der **Belästigung** aufgrund einer 50%igen Zunahme der Flugbewegungen wurde **nicht beantwortet**. Bereits jetzt sind die Frequenzspitzen an den Samstagen eine ganz gravierende Beeinträchtigung der Lebensqualität, die Häufigkeit der Störungen ist dabei ganz wesentlich.
- Die Ausklammerung der spezifischen Luftschadstoffe des Flugverkehrs erscheint angesichts der 50%igen Zunahme von Einzelereignissen nicht angemessen (insb. für die in der Hauptwindrichtung gelegenen Stadtteile Maxglan, Taxham und im speziellen der Ortsteil **Glanhofen**).
- Im direkten Einzugsgebiet des Flughafens wurde vor wenigen Jahren eine Kleingartenanlage neu gewidmet und errichtet (Beilage 4). Wie ist die Lage der Anlage in den Fluglärmschutz-zonen 60-65 dB bzw. 65-70 dB aus umweltmedizinischer Sicht zu beurteilen? 90% der Starts beginnen im Süden – somit in direkter Sichtverbindung und Hauptwindrichtung zu den Kleingärten. Entlang des stark frequentierten Spazier- und Radweges an der Glan sind daher immer häufiger Lärm- und Geruchsbelästigungen durch die Starts festzustellen, der auch die Erholungsfunktion dieses Gebietes – insbesondere an Wochenenden - immer stärker mindern.
- Zur Beantwortung der Frage 6 Rössler (Antwort auf Seite 52) ist festzustellen: Der ASV stellt die derzeitige Verteilung der Flugbewegungen im Tagesverlauf als „erhaltenswert“ für den Schutz der Tagesrandzeiten dar. Umgelegt auf die stündliche Verteilung zeigt sich jedoch eine Morgenspitze und eine durchschnittlich sogar geringere Stundenbelastung tagsüber. Von einem besonderen Schutz der Randzeiten kann daher offensichtlich nicht gesprochen werden und sind ganz im Gegenteil die Randzeiten durch die 50%ige Zunahme überproportional belastend für die BewohnerInnen (siehe Tab. 1).

Tagesverteilung	2005	pro Stunde	200 pro Tag	Prognose 2015: 300
06.00 bis 07.00	6,5%	6,5%	13,00 / h	19,5 / h
07.00 bis 21.00	82,3%	5,88%	11,76 / h	17,64 / h
21.00 bis 23.00	11,0%	5,5%	11,00 / h	16,50 / h
23.00 bis 24.00	0,2%	0,2%	0,40 / h	0,60 / h

Tabelle 1: 200 bis 240 Flugbewegungen sind derzeit die Spitzentage an 14 Samstagen pro Jahr für den kommerziellen Flugverkehr und beinhaltet keinen allgemeinen Flugverkehr;

Die Samstag-Spitzen an derzeit 14 Winterwochenenden und zunehmend in der Sommersaison werden von den AnrainerInnen als besonders belastend erlebt, weil die Morgenstunde von 6 bis 7 Uhr besonders am Wochenende überproportional gestört wird. Eine Prognose von 19,5 Flugbewegungen in dieser Morgenstunde bedeutet rechnerisch alle 3 Minuten den Beginn einer Flugbewegung und insgesamt daher einen annähernd durchgehenden Fluglärm ohne Erholungspausen.

Die Jahresflugbewegungen sind in den Einreichunterlagen ab dem Jahr 1990 aufgelistet. Die Ergänzung der Datenreihen für den Zeitraum vor 1990 wurde in der mündlichen Verhandlung trotz mehrmaligen Nachfragens nicht berücksichtigt, vom luftfahrttechnischen ASV wurde schließlich eine Datenreihe nur für den allgemeinen Luftverkehr bis 1980 eingefügt.

Wie aus einem Bericht der Abteilung 9 des Amtes der Sbg. Landesregierung an die Präsidialabteilung vom 07.12.1988 zu entnehmen ist, stellt sich die Entwicklung der Flugbewegungen wie folgt dar. Die Zahlen des Jahre 1987 bildeten dabei die Grundlage des Regierungsbeschlusses:

Flugbew.	1967	1972	1977	1982	1987	1997	2004	2015
Allgem.	23.348	32.584	37.482	29.578	29.355	28.562	38.994	43.647
Kommerz.	3.642	4.980	4.613	6.021	9.713	26.746	20.423	33.204
Gesamt	26.990	37.564	42.095	35.599	39.068	55.308	59.417	76.851

Tabelle 2: Entwicklung der Flugbewegungen seit 1967

Beim **allgemeinen Flugverkehr** liegt die Prognose 2015

- 14.292 (+49%) über der Basiszahl 1987 und
- 20.299 (+87%) über der Basis 1967.

Der **kommerzielle Flugverkehr** hingegen liegt in der Prognose 2015 mit zusätzlichen

- 23.491 Flugbewegungen (+242%) über der Basis 1987 und sogar um
- 29.562 Flugbewegungen (+812%) über der Basiszahl aus 1967.

Hiezu gibt es einen Regierungsbeschluss der Salzburger Landesregierung vom 21.02.1989 als 75%-Eigentümerin, in welchem klare Aussagen über die künftige Entwicklung des Salzburger Flughafens getroffen werden (Beilage 1).

Dieser Regierungsbeschluss ist laut Anfragebeantwortung der Landeshauptfrau Mag. Gabi Burgstaller vom 01.12.2005 nach wie vor gültig. Darin sind unter anderem Betriebszeiten von 07.00 bis 21.00 angeführt, wobei Landungen zwischen 21.00 und 22.00 nur in Ausnahmefällen genehmigt werden sollen und Starts nach 22.00 generell nicht mehr zu genehmigen sind.

Die Regelungen des aktuellen Betriebszeitenbescheides vom 20.10.1997 (siehe Gutachten Jell vom 29.09.2005, Seite 13) stehen dazu bereits im Widerspruch:

1. Die tägliche Betriebszeit des Flughafens ist 06.00 bis 23.00 Uhr
2. Zwischen 21.00 und 22.00 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur mit Luftfahrzeugen gestattet, deren SEL beim Abflug 98 dB SEL gemessen am Messpunkt 4 Taxham nicht überschreitet.
3. Zwischen 21.00 und 22.00 Uhr Ortszeit sind Landungen mit allen Luftfahrzeugen gestattet.
4. Zwischen 22.00 und 23.00 sind Abflüge nur bei kommerziellen Flügen und nur mit verspäteten Luftfahrzeugen gestattet.
5. Zwischen 22.00 und 23.00 Uhr Ortszeit sind Landungen nur bei kommerziellen Luftfahrzeugen und nur mit SEL von max. 84 dB bei der Landung am Messpunkt 4 Taxham gestattet.
6. Zwischen 06.00 und 07.00 Uhr Ortszeit sind Abflüge nur bei kommerziellen Flügen und nur mit SEL von max. 98 dB am Messpunkt 4 Taxham gestattet.
7. Zwischen 06.00 und 07.00 Uhr Ortszeit sind Landungen mit allen Luftfahrzeugen gestattet.

Die Änderung der Betriebszeiten gegenüber dem aufrechten Regierungsbeschluss stellt bereits eine erhebliche Verschlechterung dar, weil die Betriebszeiten um 3 Stunden ausgeweitet sind und die Tagesrandzeiten vermehrt für An- und Abflüge genutzt werden. Unter Aufrechterhaltung der zeitlichen Verteilung der Flugbewegungen – wie vom lärmtechnischen ASV festgestellt – bedeutet die geplante Kapazitätssteigerung eine besondere Belästigung und eine gravierende Verschlechterung.

Anträge 3 bis 5:

3. **Es wird die Vorlage des Gutachtens Dr. König zur Einsichtnahme und Äußerung durch die Verfahrensparteien beantragt.**
4. **Es wird die Ergänzung der Gutachten des lärmtechnischen ASV und der umweltmedizinischen ASV zur Frage der Umsetzung der Empfehlungen des GA Dr. König beantragt.**
5. **Es wird die zahlenmäßige Deckelung der Flugbewegungen in den Tagesrandstunden (6.00 bis 7.00 Uhr, 21.00 bis 23.00 Uhr) anstelle der Beibehaltung der prozentuellen Verteilung der Flugbewegungen beantragt.**

4. Umweltmedizinische Würdigung

Um den Ausführungen der umweltmedizinischen Amtssachverständigen Dr. Stierle auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten zu können, wurde von den AnrainerInnen ein umweltmedizinisches Gutachten zu den offenen Fragen und zum Verhandlungsergebnis aus medizinischer Sicht in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten von Dr. Klaus Rhomberg, Facharzt für medizinische Biologie, wird der Behörde als Beweismittel vorgelegt, dass wesentliche Fragen bisher völlig unzureichend behandelt worden sind (Beilage 2).

Bereits die Fragestellung an die umweltmedizinische ASV zeigt auf, dass eine Würdigung der Fluglärmbelastungen für die betroffene Bevölkerung bewusst ausgeklammert wurde. Im Ergebnis wird ein Bild gezeichnet, als gäbe es im Nahbereich des Salzburger Flughafens keine gesundheitsbeeinträchtigenden Lärmbelastungen. Dieser Eindruck wird durch die Feststellung des lärmtechnischen ASV noch verschärft, dass eine Auseinandersetzung (bzw. Auflistung) mit den bestehenden Wohnobjekten in den stark belasteten Fluglärmzonen im gegenständlichen Verfahren nicht einmal erforderlich wäre. (Verhandlungsschrift Seite 52).

Zur Veranschaulichung, **WIE VIELE** Menschen tatsächlich von Fluglärmbelastungen in der Zone 3 (65 – 70 dB) und Zone 4 (70 – 75 dB) betroffen sind, werden die Beilagen 3 bis 6 vorgelegt. Gänzlich unbeantwortet ist geblieben, ob und welche passiven Lärmschutzmaßnahmen in diesen Gebieten bisher umgesetzt wurden und ob sie zur Vermeidung bzw. Minimierung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen ausreichen. Die geplante weitere Anhebung der Flugbewegungen um 50% ohne jede Auseinandersetzung mit der Ausgangssituation ist für die betroffenen AnrainerInnen absolut inakzeptabel. Ein Bescheid auf Basis dieses Sachverhalts - der die Behandlung der Wesensmerkmale eines Flughafens (Fluglärmbelastung) gezielt ausklammert - widerspricht den Minimalerfordernissen des AVG.

Den berechtigten Vorbringen der Verfahrensparteien auf Akteneinsicht (GA König), auf Beantwortung wesentlicher Fragen und auf einen vollständigen Sachverhalt wurde von der Behörde in materieller und formeller Hinsicht bisher nicht entsprochen.

Die Annahme, die Lärmbelastung der AnrainerInnen würde durch technische Verbesserungen sinken, wird im Gutachten Rhomberg als nicht gesichert angesehen. Darüber hinaus hat der lärmtechnische ASV auf Befragung ausdrücklich erklärt, dass das Lärminderungspotential hinsichtlich lärmarmen Maschinen bereits annähernd ausgeschöpft wäre. Dieser offensichtliche Widerspruch ist ungeklärt.

Die medizinische Bewertung durch die ASV wird von den AnrainerInnen als völlig unzureichend angesehen. Auf konkrete Fragen nach den Zusammenhängen von körperlichen Symptomen aufgrund überhöhter Lärmbelastungen ist die ASV in allgemeine Erklärungen ausgewichen und hat sich den Fragen nicht gestellt. Die Frage, wie viele BewohnerInnen in den stark belasteten Zonen wohnen würden, wurde als irrelevant bezeichnet. Im Gutachten Rhomberg ist dem gegenüber belegbar beschrieben, welche Störungen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei einem Schallpegel von mehr als 60 dB in den Tagesstunden nachweislich auftreten.

Wie den Ausführungen im Gutachten Rhomberg zu entnehmen ist, wurde mit der neuen Dienstanweisung betreff Lärmschutz an Bundesstraßen seit 03.12.1999 die Lärmbegrenzung für Tag/Nacht von 65/55 dB auf 60/50 dB abgesenkt. Für sämtliche Wohnobjekte in den Zonen ab 60 dB wäre daher nach den geltenden Bestimmungen ein gleichwertiger Lärmschutz gegenüber dem Fluglärm vorzusehen.

Anträge 6 bis 8:

6. **Es wird die Ergänzung der Gutachten des lärmtechnischen ASV und der umweltmedizinischen ASV zur Frage der aktuellen tatsächlichen Vorbelastung durch Fluglärm beantragt und eine Würdigung der bisher veranlassten und umgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen.**
7. **Es wird beantragt, im Sinne der Gleichbehandlung die Lärmbegrenzung der Dienstanweisung 1999 (Bundesstraßen) anzuwenden und passive Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmschutzzonen ab 60 dB vorzuschreiben.**
8. **Es wird beantragt, der Antragstellerin ein Maßnahmenpaket zur Reduktion der Lärmbelastung durch den allgemeinen Flugverkehr aufzutragen, in welcher die Rahmen- und Benützungsbedingungen (wie u.a. in der Presseaussendung vom 08.11.2005 vorgestellt) zur Belästigungsreduktion dargelegt und im Rahmen einer allfälligen Genehmigung verbindlich in den Bescheid aufgenommen werden.**

Antrag 9:

In den sachverständigen Gutachten blieb bisher unerwähnt, dass die Stadt Salzburg als „Belastetes Gebiet (Luft / Stickstoffdioxid) zum UVP-G 2000“ ausgewiesen ist (BGBl II 300/2004). **Dies sind Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionschutzgesetzes-Luft wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden.**

Zu Unrecht wird von einer zweiten Anbindung an den Öffentlichen Verkehr ausgegangen, obwohl bereits aktenkundig ist, dass die Linie 27 nicht umgesetzt wird. Die Vorbelastung mit NOx ist vor allem in den autobahnnahen Bereichen (Himmelreich, Loig und Taxham) relevant, da es hier zu einer Überlagerung von neuen Emittenten aus der Kapazitätsausweitung des Flugbetriebes (Flugbetrieb und Kfz-Verkehr an Zufahrten und auf Parkflächen) kommen wird.

Es wird eine Ergänzung des Amtsgutachtens für Luftreinhaltung unter Würdigung dieser Tatsachen (überhöhte Luftbelastung und Berücksichtigung der Ausweisung als „Belastetes Gebiet“) beantragt.

Zur Reduktion der zusätzlichen Emissionen aus der Flughafenerweiterung wird die Vorschreibung eines verbindlichen Verkehrs- und Maßnahmenkonzeptes (incl. Reduktionsplan) beantragt.

Antrag 10:

Zur Wahrung des Rechtes auf Parteiengehör wird beantragt, nach Vorliegen der beantragten Ergänzungen und Beantwortungen durch die Sachverständigen nochmals Gelegenheit zur Äußerung und abschließenden Stellungnahme eingeräumt zu erhalten.

Beilagen:

- ./1 Regierungsbeschluss vom 21.02.1989
- ./2 Gutachten Dr. Klaus Rhomberg vom 28.03.2006
- ./3 Mappe 1 – Kendlersiedlung
- ./4 Mappe 2 – Kleingärten, Wohngebiet Höglweg
- ./5 Mappe 3 – Glanhofen
- ./6 Mappe 4 – Taxham