

# Österreich - Plattform Fluglärm

p.A. Susanne Rynesch Am Schönberg 9 2500 SOOSS Tel.: 0 22 52 / 88 7 44 E-mail: [rynesch@uljanet.at](mailto:rynesch@uljanet.at)  
ZVR: 158640737

---

An  
[Abteilung51@lebensministerium.at](mailto:Abteilung51@lebensministerium.at)  
per Mail

27. März 2009

Betrifft: Unsere Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf des UVP-G 2000  
GZ: BMLFUW-UW.1.4.2/0064-V/1/2008

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Entwurf zur Novellierung des UVP-G ist uns zur Kenntnis gelangt; wir erlauben uns, dazu Stellung zu nehmen wie folgt:

**Zum Anhang 1, Zi 14:** Die vorgeschlagene Fassung der Zi 14 erscheint aus unserer Sicht unzureichend und nicht richtlinienkonform, da zahlreiche Anlagen an Flugplätzen nicht berücksichtigt sind, die die negativen Umweltauswirkungen erheblich steigern können. Gemeint sind

- Hangars zur Einstellung von Flugzeugen unterschiedlichster Verwendung oder Werfthangars. Ob die „Abstellflächen“ i. S. des § 1 der ZFV auch Hangars zum Einstellen oder Unterstellen umfassen, ist dringend abzuklären, siehe dazu \*\*\*)
- Abstellflächen zur Abwicklung von Bodenprobeläufen
- Flugschulen
- Frachtterminals, die möglicherweise nachts erheblichen zusätzlichen Betrieb verursachen können
- zusätzliche Helikopterpisten
- Rollwege, Pistenbefestigungen, die Einfluss auf die Pistenkapazität haben können
- Einrichtungen zum Instrumenten- oder Nachtflugbetrieb (Pistenbefeuerungen).

Die Ausweitung der Ausnahmen für Hubschrauberlandeplätze, die Krankentransporten dienen, geht zu weit und wäre zu streichen: Mit dem derzeitigen Wortlaut werden auch Krankentransporte umfasst, für die keine Dringlichkeit besteht (beispielsweise Krankentransporte zu Sanatorien). Eine Ausnahme von der UVP-Pflicht ist hier nicht gerechtfertigt.

**Zum Anhang 1, Zi 70:** Die vorgeschlagene Fassung erscheint nicht ausreichend. Instandhaltungsbetriebe oder Betriebe, in denen Luftfahrzeuge „umgerüstet“ werden, ebenso wie Herstellungsbetriebe sind im Hinblick auf ihre möglichen Umweltauswirkungen durch Bodenprobeläufe und Erprobungsflüge einer vollständigen UVP gemäß Spalte 1 des Anhangs 1 zu unterziehen. Das vereinfachte Verfahren erscheint

## Österreich - Plattform Fluglärm

p.A. Susanne Rynesch Am Schönberg 9 2500 SOOSS Tel.: 0 22 52 / 88 7 44 E-mail: [rynesch@uljanet.at](mailto:rynesch@uljanet.at)  
ZVR: 158640737

ungeeignet, da wesentliche Verfahrensbestandteile (z.B. Umweltverträglichkeits-Gutachten, Nachkontrolle, Möglichkeit einer Mediation) entfallen. Ein Projekt wie jenes zur Umrüstung der Antonov-Transportflugzeuge (Standort Graz oder Wien) würde die Schwächen des vereinfachten Verfahrens klar aufzeigen. Die Hangarfläche allein ist nicht aussagekräftig, ausschlaggebend ist die Anzahl der Fertigungspositionen und die Anzahl der gewarteten oder gebauten Luftfahrzeuge pro Zeiteinheit. Das Gewicht der Luftfahrzeuge lässt dann Rückschlüsse auf die Lärmentwicklung im Flugbetrieb und auf dem Boden zu. Die im Entwurf vorgeschlagene Gewichtsuntergrenze ist völlig inakzeptabel; alle Betriebe für Flugzeuge der GA, Helikopter und auch kleinere Linienmaschinen würden unberücksichtigt bleiben. Unklar bleibt die Anwendung des § 3a Abs. 3 in Ziffer 70, Spalte 3 – ist hier lediglich von der Änderung bestehender Instandhaltungsanlagen auszugehen? Bleiben neue Instandhaltungsanlagen unberücksichtigt?

**Zum vereinfachten Verfahren:** dieser Verfahrenstyp sollte nur mehr in wenigen Ausnahmefällen angewendet werden. Jedenfalls sollte den Bürgerinitiativen und NGO's auch im vereinfachten Verfahren Parteistellung eingeräumt und die Nachkontrolle sichergestellt werden.

**Zu den Schwellenwerten:** Die Kriterien und Schwellenwerte generell sind im europäischen Vergleich eher hoch angesetzt. Es ist gemäß der Rechtsprechung des EuGH erforderlich, nicht nur die Größe eines Projekts, sondern auch dessen Charakter und örtliche Lage zu berücksichtigen (Rechtssache C-392/96). Die Kriterien und Schwellenwerte - auch der Flugplatzprojekte! - sind entsprechend zu modifizieren und so anzusetzen, dass auch umweltrelevante Änderungen **nicht nur an Flughäfen, sondern auch an Flugfeldern erfasst werden.**

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf das EuGH-Urteil zum Flughafen Lüttich, (siehe unter \*) und die Aussagen der Gutachten der TUW-IVV zum Flughafen Salzburg, (<http://a-roessler.com/asa/gutachten.htm> , siehe unter \*\*). Die erforderlichen Daten zur Ermittlung von Passagierzahlen, Flugbewegungen und des Betriebes von Luftfahrzeugen auf dem Boden liegen den Projektwerbern bei der Planung vor, sie sind sowohl betriebswirtschaftlich als auch für die Abwicklungsmodalitäten des Flugbetriebes von Relevanz, und sie lassen fundierte Rückschlüsse auf die Umweltauswirkungen aufgrund der Flugbewegungen und des Betriebes der Luftfahrzeuge auf dem Boden zu. Die Hinweise zur Kapazitätssteigerung sowohl für das Vertragsverletzungsverfahren Skylink am Flughafen Wien als auch für die Entscheidung des Umweltsenats für eine UVP am Flughafen Salzburg fanden sich in Geschäftsberichten und anderen diversen leicht zugänglichen Papieren, weiters wurden Informationen durch gezielte Ermittlungen der Behörden beschafft. § 12 (7) UVP-G sagt immerhin: „Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde und den Sachverständigen alle für die Erstellung der Gutachten erforderlichen Auskünfte zu erteilen“. Es steht der Behörde im Zug des Ermittlungsverfahrens jederzeit offen, die Plausibilität der Angaben der Projektwerber durch Gutachter überprüfen zu lassen.

Im Hinblick auf die Aussagen des EuGH zum Flughafen Lüttich müssen Schwellenwerte und Kriterien gefunden werden, die sicherstellen, dass Steigerungen der Aktivitäten eines Flugplatzes überprüft werden können. Konkrete Aussagen zur Entwicklung der Flugbewegungsanzahl und des Bodenbetriebes sind jedenfalls erforderlich (und auch möglich).

**Zur Kumulierung von Vorhaben:** Bei mehreren Vorhaben, die die UVP-relevanten Kriterien oder Schwellenwerte nicht erreichen, aber in einem räumlichen Zusammenhang stehen oder beim

## Österreich - Plattform Fluglärm

p.A. Susanne Rynesch Am Schönberg 9 2500 SOOSS Tel.: 0 22 52 / 88 7 44 E-mail: [rynesch@uljanet.at](mailto:rynesch@uljanet.at)  
ZVR: 158640737

Zusammenfallen von Vorhaben, von denen jedes für sich UVP-pflichtig ist und die in einem räumlichen Zusammenhang stehen, ist die Durchführung einer UVP sicherzustellen, und zwar im ordentlichen (nicht im vereinfachten) Verfahren. Gerade bei Flugplätzen sind zusammengehörige Maßnahmenpakete („Masterplan“ o.ä.) in die Betrachtung einzubeziehen.

Wir ersuchen höflichst um die Berücksichtigung unserer Anliegen und Bedenken.

Unsere Stellungnahme wird auch an [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at) übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Susanne Rynesch

### **\*) Urteil des EuGH, Rechtssache C-2/07, Schluss:**

*2. Anhang II Nr. 12 in Verbindung mit Anhang I Nr. 7 der Richtlinie 85/337 in ihrer ursprünglichen Fassung bezieht sich auch auf Änderungen der Infrastruktur eines vorhandenen Flugplatzes ohne Verlängerung der Start- und Landebahn, sofern diese Arbeiten, insbesondere aufgrund ihrer Art, ihres Umfangs und ihrer Merkmale, als Änderung des Flugplatzes selbst anzusehen sind. Das gilt insbesondere für Arbeiten, die dazu bestimmt sind, die Aktivitäten des Flugplatzes und den Luftverkehr erheblich zu steigern. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, sich zu vergewissern, ob die zuständigen Behörden ordnungsgemäß geprüft haben, ob die im Ausgangsverfahren fraglichen Bauarbeiten einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen waren.*

*3. Die zuständigen Behörden müssen die geplante Steigerung der Aktivitäten eines Flugplatzes berücksichtigen, wenn sie die Auswirkungen der Änderungen auf die Umwelt prüfen, die an der Infrastruktur dieses Flugplatzes vorgenommen werden sollen, damit der Zuwachs an Tätigkeit aufgenommen werden kann.*

### **\*\* ) Zum Zusammenhang zwischen Anlagen auf Flugplätzen und Kapazitätssteigerungen**

**Gutachterliche Stellungnahme betreffend „Flughafen Salzburg - Ausbaupläne“ vom 26.4.2007:**

Seite 5: „Um auf den Flughäfen die potentielle und angestrebte Nachfrageentwicklung zu ermöglichen bedarf es generell einerseits einer adäquaten Leistungsfähigkeit von Seiten der Pisten (z.B. durch Pistenverlängerungen, An- bzw. Abflugverfahren, Vorfelderweiterungen, Rollführung etc.) und andererseits der Abfertigungsbereiche....“

**Stellungnahme zum Flughafen Salzburg, Terminal 2, vom 16.01.2009**

## Österreich - Plattform Fluglärm

p.A. Susanne Rynesch Am Schönberg 9 2500 SOOSS Tel.: 0 22 52 / 88 7 44 E-mail: [rynesch@ulanel.at](mailto:rynesch@ulanel.at)  
ZVR: 158640737

Seite 3: „Maßgeblich für die Beurteilung sind die tatsächliche Kapazitätserweiterung und die dadurch möglichen Auswirkungen, nicht gegenwärtige Nutzungskonzepte...“

\*\*\*) **Abstellflächen, Hangars:** Es ist aus unserer Sicht nicht sichergestellt, dass die „Abstellflächen“ i.S. der ZFV auch Hangars umfassen, da in diesem Zusammenhang Unterschiede in den Begriffen (abstellen – einstellen - unterstellen) üblich sind.

**§1 ZFV:** *Im Sinne dieser Verordnung gilt beziehungsweise gelten, soweit sich aus einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung nichts anderes ergibt, als:*

*Abstellflächen (Anlegestellen):*

*die auf Land(Wasser)flugplätzen zum Abstellen (Festmachen) von Luftfahrzeugen zwecks Ein- und Aussteigens, Be- und Entladens, Be- und Enttankens, Durchführung von Wartungsarbeiten und zum Parken bestimmten Flächen.*

### **Flughafen Linz, BENÜTZUNGSREGELUNGEN, (§§ 15,16 und 17 ZFBO)**

2.3.4. *Der Hangar dient ausschließlich der Unterstellung von Luftfahrzeugen; die Einstellung von Luftfahrtgeräten unterliegt einer besonderen schriftlichen Vereinbarung mit dem Flugplatzhalter.*

### **BENÜTZUNGS-REGELUNGEN § 16 lit. c Zivilflugplatz-Betriebsordnung für den ÖFFENTLICHEN FLUGPLATZ VÖSLAU**

i) *Alle Benutzer der Hangars oder der Abstellflächen sind verpflichtet, von ihnen verursachte oder wahrgenommene Beschädigungen an Luftfahrzeugen, Unfälle oder Störungen unverzüglich dem Flugplatzbetriebsleiter bekannt zugeben (siehe § 136 LFG und § 3 Abs.1 ZSV).*

### **Zivilflugplatz-Benutzungsbedingungen für den Flughafen Graz, 2006:**

2.3.3. Die Hangars dienen ausschließlich zur Unterstellung von Luftfahrzeugen.

...

2.3.5. Die Aufsicht über die Hangars und davor befindlichen Abstellflächen, .

...