



An das
Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe
Referat 5/04 Betriebsanlagen
Michael Pacher Straße 36
Postfach 527
5010 Salzburg

Salzburg, am 06.05.2015

Zahl: 205-G20/21074/30-2015

Betreff: UVP-Verfahren „Parkplatz P3a“ – Flughafen Salzburg

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Edikt vom 19.03.2015 hat das Amt der Salzburger Landesregierung den verfahrenseinleitenden Antrag zur Durchführung eines UVP-Verfahrens betreffend Genehmigung eines Parkplatzes „P3A“ am Flughafen Salzburg kundgemacht und als Einwendungsfrist den 06.05.2015 festgelegt. Innerhalb dieser offenen Frist erhebt der Umweltanwalt des Bundeslandes Salzburg nachfolgende

EINWENDUNGEN

Zunächst wird auf die Stellungnahme des Umweltanwalts gemäß § 5 Abs 4 UVP-G vom 12.03.2015 verwiesen, welche nachfolgend wiederholt und ergänzt zu Einwendungen erhoben wird.

1. Inhalt und Gegenstand des UVP-Verfahrens

Zum Inhalt und Gegenstand des UVP-Verfahrens ist anzuführen, dass nach der Rechtsprechung des EuGH (etwa Rs C-244/12) die zuständigen nationalen Behörden nach Feststellung erheblicher Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund unmittelbarer Anwendung der Richtlinie 85/337 auch sicherstellen müssen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung tatsächlich durchgeführt wird.



Gegenstand dieses UVP-Verfahrens ist eine Erweiterung der Flughafeninfrastruktur, nämlich des P3A, auf Basis und Flächen des Ediktalbescheides 2007 unter Berücksichtigung des Widerrufsbescheides 2014.

Eine weitere Flughafeninfrastruktur, nämlich der Terminal 2, wurde am 26.02.2009 unter Direktanwendung der UVP-Richtlinie als UVP-pflichtig erkannt. Diese Entscheidung ist rechtskräftig und gemäß dem Urteil des EuGH zu C-244/12, Rn 44-48 auch umzusetzen.

Bis heute sind die nationalen Behörden der aus der UVP-Richtlinie erwachsenden Verpflichtung sicherzustellen, dass eine UVP vorgenommen wird, nicht nachgekommen (siehe ebenfalls EuGH C-244/12, Rn 43).

Stattdessen hat die UVP-Behörde die Feststellungsverfahren P3A und Terminal 2 getrennt und trotz entschiedener Sache einer jeweils anderen Beurteilung unterzogen. Dies ist aber zu Unrecht erfolgt, weshalb der Umweltanwalt gegen den Feststellungsbescheid betreffend Terminal 2 Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben hat. Wurde doch der P3A ja gerade wegen der Errichtung von Terminal 2 vom BMVIT vorgeschrieben, weil sich auf Grund der Passagier und Gepäckabfertigung, sowie wegen des gesteigerten Passagieraufkommens ein erhöhter Stellplatzbedarf ergab. Hätten sowohl Projektwerber, aber auch die Behörde die vorliegenden Sachverhalte rechtskonform beurteilt, hätte das ggst. UVP-Verfahren auf das UVP-pflichtige Vorhaben „Terminal 2“ ausgedehnt werden müssen.

2. Unterschiedliche Angaben über die tatsächliche Anzahl der Stellplätze am Flughafen Salzburg – Grundlage für die Beurteilung der Schutzgüter Luft und Lärm

Den Ausführungen vorausgeschickt wird, dass nach wie vor unklar ist, auf welcher Rechtsgrundlage Stellplätze im Bereich des bereits bestehenden, unbewilligten und mit diesem Verfahren erst zu bewilligenden P3A während des UVP-Verfahrens weiter betrieben werden.

„) Am P3 sind aufgrund einer Umweltverträglichkeitsprüfung ab 16. März 2015 bis ca. Herbst 2015 nur 374 Stellplätze verfügbar.“*

Laut dieser Mitteilung des Flughafens auf seiner Homepage stehen für die Zeit des UVP-Verfahrens auf P3 „nur 374“ Stellplätze zur Verfügung (1 Stellplatz unter der 25%-Bagatellschwelle des Anhang 1 Z 21 UVP-G), obwohl für P3 nur 162 Stellplätze bewilligt sind? Für jene, die Anzahl von 162 übersteigenden Stellplätze liegt keine Bewilligung vor.

Ebenso noch immer unklar ist derzeit die rechtliche und tatsächliche Parkplatzsituation am Flughafen (Gesamtanzahl der Stellplätze) und deren Berücksichtigung im ggst. Verfahren. In der UVE wurden dazu keine Angaben gefunden. Die UVE Unterlagen beziehen sich im jeweiligen Fachbereich, insbesondere Luft und Lärm, jeweils nur auf eine zugrunde liegende Unterlage "BVR (2014): Überprüfung Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage im Rahmen der UVE Parkplatz P3A Flughafen Salzburg", auf welcher die eigenen Untersuchungen aufbauen.



Über Nachfrage bei der UVP-Behörde wurde mitgeteilt, dass es sich dabei um folgendes Dokument handelt, welches gleichzeitig mit der Beantwortung übermittelt wurde: „*UVE Parkplatz P3A – Fachbereich Verkehr – Überprüfung Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage – Februar 2014 – Büro für Verkehrs- und Raumplanung*“. Dieses Dokument liegt der UVE nicht bei und sei im UVP-Feststellungsverfahren als Beilage ./2 vorgelegt worden sein. Angesichts der Bezeichnung des Dokuments als „UVE“ und der Bedeutung seines Inhalts auf die Schutzgüter Luft und Lärm, aufgrund der Auswirkungen des auf dieser Basis berechneten Verkehrs, wäre es geboten gewesen, diese grundlegenden Informationen der öffentlichen Projektsauflage beizulegen.

Gemäß dieser Untersuchung, im folgenden „BVR (2014)“, bestehen am Flughafen Salzburg 2.335 Pkw-Stellplätze, wovon 1.909 für Passagiere und Besucher zur Verfügung stehen.

In dieser Anzahl nicht enthalten sind die Stellplätze des P3A, welcher bisher über eine naturschutzrechtlich bewilligte Anzahl von 980 Stellplätzen verfügte, nach Angaben im UVP-Antrag aber tatsächlich 1.151 Stellplätze aufweist (wobei zur letzten Zahl zu keinem Zeitpunkt von einem Rechtsbestand ausgegangen werden kann).

Laut Angaben des Flughafens auf seiner Homepage und den verlinkten Inhalten schwanken die Zahlen zwischen **3.800** („[Carport](#)“), **3.287** („[Parken am Airport](#)“) und **2.980** (Folder „[Parken am Salzburg Airport](#)“).

Der LUA sind zur Stellplatzanzahl folgende Fakten bekannt:

Am 29.04.2004 stellte die Salzburger Flughafen GmbH das Ansuchen um naturschutzrechtliche Bewilligung eines Parkplatzes mit 980 Stellplätzen auf einer Fläche von 27.686 m² (im Wesentlichen übereinstimmend mit dem derzeitigen UVP-Verfahren zu P3A mit einer Fläche von 29.461 m²). Die Naturschutzbehörde erteilte mit Bescheid vom 04.06.2004, Zahl 1/01/32195/2004/011 die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Errichtung des Parkplatzes befristet für die Dauer von 2 Jahren (welche dann später bis 2008 verlängert wurde; ein weiterer Verlängerungsantrag blieb bis heute unbehandelt und ist nun obsolet).

Mit Schreiben vom 16.08.2004 beantragte die Salzburger Flughafen GmbH die Feststellung, dass für eine weitere Erhöhung der öffentlich zugänglichen Stellplätze um 602 Stellplätze keine UVP durchzuführen sei (Aufstockung des Parkhauses P4 und Errichtung einer Tiefgarage unter P1 und P2). Die Behörde ging damals im Antragszeitpunkt von 2.831 bewilligten Parkplätzen aus (inklusive Erweiterung von P3 um 980 Stellplätze durch das Naturschutzverfahren und abzüglich Wegfall von P6 mit 550 Stellplätzen durch Mercedes; eine nachvollziehbare Auflistung fehlte aber auch damals). In Kompensation der weggefallenen 550 Stellplätze des P6 wurden im Feststellungsverfahren lediglich 52 zusätzliche Stellplätze geprüft. Da alle Sachverständigen (insb. Verkehr, Lärm, Luft) von der im Verfahren vorgegebenen Prämisse ausgingen, dass die Erweiterung von P3 um 980 Stellplätze nur temporär für 2



Jahre erfolgt sei und nachher zwingend wieder aufgelassen werde, wurde dieser Umstand nicht in die Prüfungen mit einbezogen und von der Behörde eine UVP-Pflicht mit Bescheid vom 29.04.2005 verneint.

Die Tiefgarage (P1/P2) wurde in der Folge nicht umgesetzt, dafür das bisher dreistöckige Parkhaus P4 auf 6 Stockwerke mit 1.921 Stellplätzen ausgebaut, wofür laut Akten noch ein Teilkonsens aus 1993 verwendbar war.

Auch nach Abschluss des UVP-Feststellungsverfahrens 20505-87/1/51-2005 mit Bescheid vom 29.04.2005 und nach entsprechender Aufstockung des Parkhauses von 4 auf 7 Parkdecks und Erhöhung der Stellplätze um 950 auf 1.921, verkündeten die Flughafen-Prokuristen in der SN vom 12.10.2006 eine Gesamtanzahl von **3.800** Parkplätzen für den gesamten Flughafen.

Aus allen bisher bekannten Naturschutz- und UVP-Feststellungsverfahren sind der LUA aber nur 3.530 Stellplätze bekannt. Eine zur Erreichung von 3.800 Stellplätzen erforderliche Anzahl von rund 270 Stellplätzen ist den bekannten und bestehenden Parkplätzen P1, 2, 3, 3erw, 4, 5, 7, 8 aber nicht zuordenbar.

Demgegenüber geht BVR aber von höchstens 3.328 Stellplätzen aus (Erg. 10.09.2014)

Im ggst. UVP-Verfahren ist nicht nachvollziehbar, welche Anzahl an Stellplätzen nun tatsächlich bestehen und tatsächlich den Umweltuntersuchungen zugrunde gelegt wurden. Fakt ist nämlich, dass die Anzahl der Fahrbewegungen, Umschlagshäufigkeit usw. aus der Anzahl der Stellplätze errechnet werden. Diese errechneten Daten bilden wiederum die Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Lärm. Bestehende Belastungen sind jedenfalls hinsichtlich aller bestehenden Stellplätze zu prüfen. Der angenommenen Anzahl der Stellplätze kommt daher eine entscheidende Bedeutung im Rahmen der UVP zu. Weshalb diese Anzahl in der UVE nicht genannt wird, ist daher unerklärlich.

Es sollte daher jedenfalls gewährleistet sein, dass sämtliche Parkplätze rechtmäßig und vollständig im Rahmen der UVP hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen auf die Umwelt Berücksichtigung finden, was aus derzeitiger Sicht nicht nachvollziehbar und erkennbar ist.

In Konsequenz dieser Einwendungen werden daher auch die darauf basierenden UVE-Angaben im Bereich Emissionen, Luft und Lärm angezweifelt.

3. Zur technischen Licht-Planung des Parkplatzes

Die vorliegende Lichtplanung entspricht nicht den ÖNormen EN 13201 (O1051, O1053) und O1052 und wird daher abgelehnt.

Die mittlere Beleuchtungsstärke für Parkplätze ist in der Planung zu hoch angesetzt und wäre auf 5-7,5 lux (S3/4) zu begrenzen.



Eine Begrenzung der Beleuchtungsstärke, Strahlrichtung, Lichtpunkthöhe, Farbtemperatur, Oberflächentemperatur etc ist auch durch die ÖNorm O1052 für umweltgerechte Beleuchtungen zur Minimierung der Auswirkungen auf Landschaftsbild und Naturhaushalt (Insekten) dringend geboten: Demnach ist eine künstliche Beleuchtung soweit als möglich zu vermeiden bzw zu reduzieren. Es sind geschlossene, staubdichte Leuchten mit der Schutzart von mindestens IP54 einzusetzen. Die Oberflächentemperatur soll dabei 60° C zum Schutz vor dem Verbrennen von Insekten nicht übersteigen. Zum Schutz vor Himmelsaufhellung und Anziehung von Insekten, Fledermäuse, Zugvögel, Amphibien udgl ist die Lichtfarbe auf maximal 3000 Kelvin zu begrenzen und ist die Strahlungsdichte für Wellenlängen kleiner als 440 nm auf maximal 15 % der gesamten Strahlungsdichte der Lichtquelle zu beschränken (UV-Filter). Lichtpunkthöhe und Lichtpunktstand sind die wesentlichen Kriterien um Lichtimmissionen zu begrenzen. Die Lichtpunkthöhe ist daher soweit als möglich zu begrenzen. Sämtliche Leuchten sind seitlich und nach oben so abzuschirmen, dass sie oberhalb von 70°, höchstens jedoch 90° Ausstrahlungswinkel (zur Vertikalen) kein Licht abgeben. Als Scheinwerfer sind Planflächenstrahler mit asymmetrischer Lichtverteilung zu verwenden. Im Einzelfall sind zusätzliche technische Maßnahmen wie Abschirmblenden zu verwenden. Für weitere Literatur wird auf www.hellenot.org und die dortigen Broschüren sowie auf den Leitfaden „Besseres Licht“ des Landes OÖ (http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/us_besseresLicht2013_leitfaden.pdf) verwiesen.

Die im Projekt verwendete Technik der Metallhalogendampflampen ist inzwischen als überholt zu bezeichnen und wird abgelehnt, weil diese die oben angeführten umweltgerechten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann. Es wird stattdessen der Einsatz von NaDa-Lampen bzw LED gefordert, wobei eine umweltgerechte Beleuchtung von Parkplätzen auch in Bodennähe (siehe bspw Red Bull Akademie) wirkungsvoll umgesetzt werden kann. Zahlreiche Beispiele einer umweltgerechten Beleuchtung lassen sich bereits bei einfacher Internetrecherche finden und sind inzwischen Stand der Technik.

Da das mit der Erstellung der UVE beauftragte Unternehmen offenbar aber keine Referenzanlagen mit LED Beleuchtung kennt, wird angeregt ein Unternehmen zu wählen, das über entsprechende Referenzkenntnisse verfügt.

4. Zur technischen Planung - Landschaftsplanung

Teil des technischen Projekts ist eine Landschaftsplanung des TB Projekt GmbH. Inhalt dieses Projektes ist neben der Bepflanzung des P3A aber auch eine Planung für naturschutzfachlich erforderliche Ausgleichsflächen zugunsten der Zauneidechse.

Während die Landschaftsplanerin in ihrem Fachbereich im ggst. Verfahren grundsätzlich anerkannt wird, so kann dies nicht für eine Fachplanung im Bereich des Artenschutzes gelten.

Es ist völlig unverständlich, dass sich die Projektwerberin zwar im Rahmen der Fachbeiträge Naturschutz des Büros ENNACON bedient, dieses aber nicht für die Fachplanung der Ausgleichsflächen heranzieht. Der Inhaber und Geschäftsführer dieser



Firma, Mag. Andreas Maletzky, ist ein spezialisiert ausgebildeter und bekannter Kenner der Herpetofauna und wäre daher prädestiniert für eine derartige Planung gewesen, während die Landschaftsplanerin im Vergleich dazu über keine artspezifisch fundierten Kenntnisse verfügt.

Zur Planung ist einzuwenden, dass keine Erhebungen oder Informationen vorliegen, in welcher Dichte und welchem Zustand hier Populationen der Zauneidechse überhaupt vorliegen und ob geplante Flächen nicht bereits besiedelt sind. Erst daraus könnten Schlussfolgerungen für notwendige und sinnvolle Maßnahmen getroffen werden, welche eine Prognose für Entwicklung und Zustand der Population zulassen. Eine angeführte „Abstimmung“ mit der Naturschutzbehörde reicht für eine nachvollziehbare Beurteilung jedenfalls nicht aus. Auch die nachträglich nominierten „Ausweichflächen“ wurden nicht fachlich beurteilt, ob diese bereits besetzt sind oder sonst ungeeignet bzw welche Voraussetzungen für eine Eignung dort vorliegen und erst hergestellt werden müssten. Denn eine Umsiedlung ohne ausreichende Kenntnisse und Vorbereitungen kann im Extremfall einer Tötung gleichkommen.

Zur Flächenangabe der Habitatstrukturen ist einzuwenden, dass diese Flächen in der UVE nicht nachvollziehbar planlich dargestellt sind. Jedenfalls nicht als Ausgleichsflächen gelten können die im Rahmen der UVP ohnedies zu gestaltenden Rasensickermulden und Grünflächen des Parkplatzes selbst. Deren Gestaltung ist aus landschaftsökologischer Sicht ohnedies zwingend erforderlich und vorzuschreiben. Wenn dies dann auch von geschützte Arten angenommen werden sollten, kann dies als Vorteil bezeichnet werden. Dies ist aber nicht die Intention der Anlage und Gestaltung dieser Flächen, deren Eingriff ja letztendlich auszugleichen ist. Diese Maßnahmen sind als klassische Minderungsmaßnahmen zu bezeichnen.

Die Ausgleichsberechnung entspricht bei weitem nicht dem üblichen und angewandten Standard im Land Salzburg und erzielt durch überzogene Bewertungen falsche Ergebnisse, die darauf abzielen, ein Überwiegen der Ausgleichsflächen gegenüber dem Eingriff zu erreichen. Vor allem wird auch in Fachbeiträgen (z.B. Naturschutz) behauptet, die gegenständliche Parkplatzfläche wäre ökologisch und naturschutzfachlich geringwertig, oder landschaftlich wertlos (gewesen). Eine Erhebung dazu fehlt. Aus meiner Erinnerung waren die jetzt als Parkplatz genutzten Flächen zuvor extensives Grünland und randlich als biologisch bebaute Gemüseflächen in Verwendung. Eine zumindest mittlere ökologische bzw. naturschutzfachliche Einstufung resultiert daraus.

Die Landschaftsästhetische Bewertung erfolgt ausschließlich von außerhalb des Flughafenareals. Dies ist nicht zulässig, geht doch die Bewertung des öffentlich zugänglichen Parkplatzes mit seinem sehr geringen Charme hier vollständig unter. Da auf jegliche landschaftliche Gestaltung und Durchgrünung verzichtet wird, kann hier nur eine äußerst niedrige Einstufung erfolgen.

Sowohl die Planung, als auch die fachliche Beurteilung und auch die Berechnung des Ausgleichs in der Landschaftsplanung ist als völlig unzureichend zu beurteilen.



5. Alpenkonvention

In den Fachbereichsbeiträgen wird wiederholt die Alpenkonvention zitiert und auf die entsprechenden Protokolle Naturschutz, Raumplanung, Bodenschutz, Verkehr usw. verwiesen. Dann werden von den ohnehin kurz gehaltenen Punkten erhebliche Teile weggelassen, sodass ein missverständliches Ergebnis abgeleitet werden kann. Z.B. im Verkehr Artikel 12 Ziffer 2 fehlt der zweite Satz: In diesem Zusammenhang begrenzen die Vertragsparteien soweit wie möglich den Neubau von Flughäfen und den erheblichen Ausbau von bestehenden Flughäfen im Alpenraum.

Oder es bleibt unerwähnt, dass der Verbrauch von über zwei Hektar besten Ackerbodens für eine minderwertige Abstellfläche verloren geht und das Bodenschutzprotokoll eben nicht umgesetzt wird.

Oder dass 2 Hektar versiegelte bzw. geschotterte Fläche zusätzlich das bereits angespannte Landschaftsbild im Flughafenbereich belasten, nicht landschaftsgerecht sind und damit den Erhalt wertvoller Natur, Kultur und des Ortsbildes eben nicht sichern.

Wenn man doch wenigstens die Alpenkonvention nicht zitiert hätte!

6. Resümee:

Der Flughafen P3A ist nur Teil einer bereits erfolgten erheblichen Erweiterung, die zumindest den Terminal 2 mit zu berücksichtigen hat. Somit ist das Verfahren unvollständig. Aber auch für sich allein betrachtet ist auf Basis der derzeit vorliegenden Unterlagen das ggst. Teil-Vorhaben nicht umweltverträglich.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Wiener
Umweltanwalt

