



An das  
Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Per Email: [umgebungslaerm-flug@bmk.gv.at](mailto:umgebungslaerm-flug@bmk.gv.at)

Salzburg, 09. April 2024

## Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans Flughafen Salzburg

Der ASA Anrainerschutzverband-Salzburg-Airport ist anerkannte Umweltorganisation im Sinne des UVP-G und Mitglied des BBFS Bürger:innen-Beirat-Flughafen-Salzburg

### 1. Allgemeines zu Lärmaktionsplänen und zu den Mindestanforderungen

Lärmaktionspläne nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind von entscheidender Bedeutung, um die Lebensqualität in lärmbelasteten Gebieten zu verbessern und die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Bei der Auswahl von Maßnahmen werden verschiedene Varianten gegeneinander abgewogen. Es ist für den ASA daher besonders wichtig, dass der Lärmaktionsplan dazu beiträgt, die Lärmbelastung durch den Betrieb des Salzburger Flughafens kontinuierlich zu reduzieren, die Potentiale der Lärmreduktion in diesem Lärmaktionsplan transparent darzustellen und Reduktionsziele zu definieren. Dazu ist aus Sicht des ASA eine Ergänzung und detailliertere Beschreibung und Analyse des Flughafenbetriebes als verursachende Emissionsquelle erforderlich.

Für den gegenständlichen Lärmaktionsplan Flughafen Salzburg wird auf die Mindestanforderungen (siehe Website „Lärminfo.at“) hingewiesen. Aus Sicht des ASA wird auf die folgenden, gelb hinterlegten Punkte besonderer Wert gelegt.

#### **MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPLÄNE**

nach Artikel 8

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- den rechtlichen Hintergrund,
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,



- **die langfristige Strategie,**
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.*
- 2. *Die zuständigen Behörden ....*
- 3. **In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.**
- 4. *Die Kommission ...*

Im Folgenden nehmen wir als ASA zu den einzelnen Kapiteln des Entwurfs Stellung.

## 2. Anregungen zu den einzelnen Kapiteln des Lärmaktionsplans:

### Ad 2 Planungsgebiet:

Für die vorliegende Planung wurde der Flughafen Salzburg berücksichtigt. Die Information beschränkt sich auf die Länge und Breite der Start-/Landebahn sowie des ILS aus Richtung Norden.

#### Anregungen des ASA:

- **Ergänzung um Informationen** zur Lage des Flughafens im Stadtgebiet von Salzburg, Entfernung zum Stadtzentrum, Größe und Anzahl der Abstellflächen, Hangars für gewerbliche und private Flugzeuge, sowie Hangars und Flugbetrieb von Red Bull. (vergleichbar mit den Angaben in den Lärmaktionsplänen von Innsbruck und Linz)
- Expliziter Hinweis auf die **Lage des Salzburger Flughafens im Stadtgebiet und Ballungsraum:** Ballungsräumen kommt aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und der geringen Abstände zu den Lärmquellen eine besondere Bedeutung in der Lärmbekämpfung zu. Auch die regionale Auswertung von Umfragedaten zeigt, dass insbesondere in Ballungszentren eine höhere Belastung durch Lärm besteht.

Die Ballungsräume, für die strategische Umgebungslärmkarten erstellt werden müssen, sind in der Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung festgelegt.

Ballungsraum bezeichnet im Rahmen der Umgebungslärmgesetzgebung ein *"tatsächlich zusammenhängendes, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckendes bestimmtes Gebiet mit städtischem Charakter und einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1000 oder mehr Einwohnern pro Quadratkilometer des Gemeindegebietes oder Gemeindegebietsteiles und einer insgesamt jedenfalls 100 000 Einwohner übersteigenden Einwohnerzahl."*

**Die gesamte Stadt Salzburg ist mit einer Bevölkerungsdichte von 2386 Einwohnern pro km<sup>2</sup> als Ballungsraum ausgewiesen. Die Auswirkungen des Flugbetriebes sind daher aufgrund der besonderen Lage des Flughafens und – wie später ausgeführt – aufgrund der Änderungen der Flugrichtungsverteilung für die gesamte Stadtbevölkerung und jedenfalls auch außerhalb der aktuellen Lärmzonen höchst relevant.**

- Die Darstellung der Lärmzonen beruht auf dem Rechenmodell des  $L_{den}$  für die Bewertung der Schallbelastung. Ein Durchrechnungszeitraum über 365 Tage und 24 Stunden spiegelt keinesfalls die tatsächlichen Belastungen wider, bei einem Flughafen mit einer Nachtruhe von 23:00 bis 6:00 bleiben Nachtaufschläge wirkungslos.

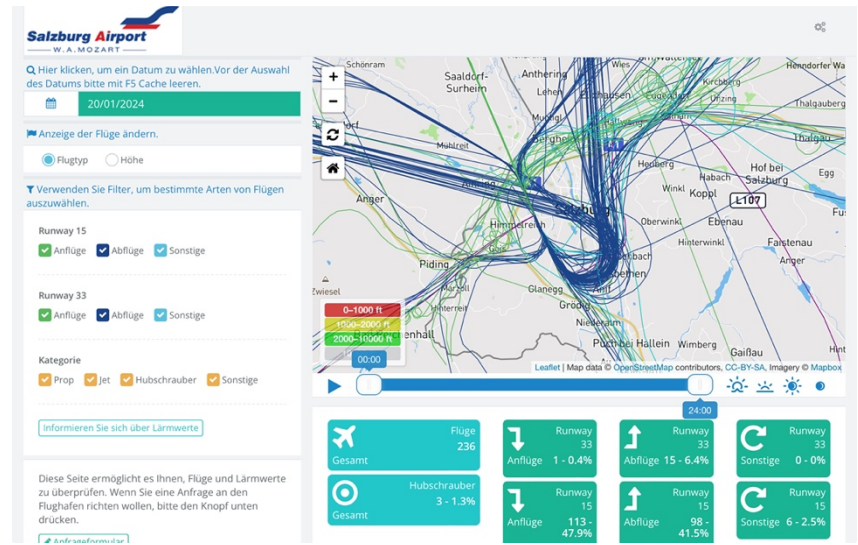


Abbildung 1 Fluglärmzonen im Stadtgebiet und Ballungsraum der Stadt Salzburg

- Als Besonderheit gelten hier die **starken Wintersamstage mit hohem Flugaufkommen** und hoher Lärmbelastung aus Linie/Charter-Flügen. Diese Spitzen werden in der Durchrechnung „glattgerechnet“. Dazu kommt eine markante **Flugrichtungsverlagerung** nach Süden über das gesamte Stadtgebiet, um das hohe Aufkommen abwickeln zu können (siehe beispielhaft die Abbildung der Start-Flugspuren über der Stadt Salzburg vom 20.01.2024)

*Diese Sondersituation der Lärmbelastung an 13 aufeinander folgenden Wintersamstagen stellt sich wie folgt dar:*

30.12.23: 184 Flugbewegungen,  
06.01.24: 186  
13.01.24: 171  
20.01.24: 236  
27.01.24: 211  
03.02.24: 222  
10.02.24: 260  
17.02.24: 252  
24.02.24: 258  
02.03.24: 225  
09.03.24: 232  
16.03.24: 173  
23.03.24: 162  
30.03.24: 151



#### Anregungen des ASA:

- Für Spitzentage mit mehr als 160 Flugbewegungen ist zusätzlich auch der jeweilige Tages Leq für die Betriebszeit von 17 Stunden von 06.00 bis 23.00 Uhr an den 6 Lärmessstellen zu ermitteln und auszuweisen.

#### Ad 4 Geltende Schwellenwerte sowie Rechtsgrundlagen

- Die geltenden Schwellenwerte für den Flugverkehr von 65 dB<sub>den</sub> und 55 dB<sub>n</sub> sind für die Beurteilung der Lärmbelastung unzureichend, weil der Jahres-Durchrechnungszeitraum die Spitzenbelastungen, insbesondere der 13 durchgehenden Wintersamstage, glattrechnet.

#### Anregungen des ASA:

- Eine Erweiterung der Berechnungsmodelle um die 6 verkehrsstärksten Monate sowie um Ausweisung der Tagesspitzenbelastungen während der Betriebszeiten wird für dringend erforderlich gehalten. Auch der Flughafen Innsbruck verwendet die 6 verkehrsstärksten Monate als Grundlage für die Lärmschutzzonen (siehe Nachhaltigkeitsbericht des Flughafens Innsbruck 2022).





## Ad 5 Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten

### **Anregungen des ASA:**

- **Ad Flugbewegungen:** Es wird kritisch gesehen, dass die zugrunde gelegten Daten das Jahr 2019 heranziehen, in welchem der Flughafen 5 Wochen lang gesperrt war (Generalsanierung Piste). Es sollten daher jedenfalls die Anzahl der Flugbewegungen für Linie/Charter sowie alle sonstigen gewerblichen und privaten Flugbewegungen jeweils gelistet und angeführt werden.
- **Ad Flugwege:** Unter Hinweis auf die Sondersituation an Tagen mit besonders starkem Flugverkehrsaufkommen (ab 160 Flugbewegungen) sollten diese Flugwege mit überproportional hohem Anteil an Südstarts Piste 15/Südlandungen Piste 33 gesondert dargestellt und deren Lärmbelastung ebenfalls bewertet werden.
- **Ad Methodik:** Die Angaben zur Bestimmung der betroffenen Einwohner:innen und Objekte sollte dementsprechend ergänzt werden um
  - eine Darstellung der betroffenen Stadtteile und angrenzenden Gemeindeflächen an Spitzentagen mit mehr als 160 Flugbewegungen, und
  - eine Fluglärmbeurteilung auf Basis des Tageslärms an Spitzentagen während der Betriebszeiten.

## AD 6 Geschätzte Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

### **Anregungen des ASA:**

- Es wird auf die Anregungen zu Punkt 5 verwiesen, die Fluglärmbelastung ist wie bereits dargelegt entsprechend den Sonderkonstellationen am Flughafen Salzburg differenziert darzustellen. Insbesondere sind die Betroffenheiten der Stadtteile an den Wintersamstagen gesondert darzustellen.
- Bei der Darstellung der betroffenen Schulen ist zu ergänzen, dass die Tourismusschulen Klessheim 160 Internatsplätze und die Landwirtschaftsschule Klessheim 240 Internatsplätze beinhalten. Beide Schulen liegen in der nördlichen Anflugroute, die Internatsplätze sind auch an Wochenenden belegt.
- Es wird weiters angeregt, nicht nur Schulen, sondern unbedingt auch Kindergärten in die Auswertung der Betroffenheiten mit einzubeziehen.

## Ad 7 Besondere Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen



#### **Anregungen des ASA:**

- Es wird auf die bisherigen Ausführungen zu den Spitzenbelastungen hingewiesen. Hier ergibt sich ein dringender Verbesserungsbedarf, weil die 13 Wintersamstage von vielen Menschen als besondere Belastung der Erholungsphase am Wochenende empfunden wird. Ein Aufenthalt im Freien (Spaziergang, Sport) wird im gesamten Stadtgebiet überwiegend als stark lärmbelastet empfunden (siehe die Abbildung der Abflugrouten zu Punkt 2 Planungsgebiet). Bei einer Anzahl von 262 Flugbewegungen innerhalb von 17 Betriebsstunden bedeutet es im Schnitt alle 4 Minuten ein Fluglärmereignis, dazu kommt der lange Kurven-Flugweg über der Stadt bei Südstarts, sodass kaum noch Ruhephasen zwischen den Lärmereignissen wahrnehmbar sind.
- Der ASA fordert seit langem eine **Deckelung der Flugbewegungen** auf maximal 160, um die Fluglärmbelastung im Stadtgebiet auf ein verträglicheres Maß zu senken. – In diesem Zusammenhang wird auf die umfangreichen Regelungen des Flughafens Innsbruck hingewiesen, insbesondere auf die „**Deckelung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr an den Wintercharterwochenenden**“ (siehe S 21 ff im Entwurf des Lärmaktionsplans Flughafen Innsbruck).

### **Ad 9 Bereits vorhandene oder zur Realisierung absehbare Maßnahmen**

Einleitend hält der ASA ausdrücklich fest, dass die Einrichtung des BBFS die Kommunikation zwischen Flughafen und Anrainervertreter:innen maßgeblich verbessert und gefestigt hat. Die professionelle Begleitung und Sitzungsvorbereitung hat wesentlich zu einem sachlichen und konstruktiven Arbeitsklima beigetragen. In letzter Zeit gibt es insbesondere Fortschritte beim Thema Datentransparenz und Modernisierung der Flugspurdarstellungen.

#### **Anregungen des ASA:**

- Offen ist das Anliegen der Anrainer:innen, die Wintersamstage durch eine Deckelung schrittweise zu entlasten, hier verweist der ASA auf eine entsprechende Regelung in Innsbruck.
- Beim Start darf der Schallereignispegel den maximalen Wert von 98 dB SEL an der Fluglärmmessstelle 4 Taxham nicht überschreiten. Aufgrund der starken Verlagerung der Startroute über Piste 15 wäre eine gleichlautende Regelung auch für den Messpunkt 5 Maxglan Süd (Kendlersiedlung) erforderlich. Diesem Wunsch des ASA wurde von Seiten des Flughafens bisher nicht näher getreten.
- Die jährlichen Berichte an das BMK zur Anzahl der Überschreitungen des 98-dB-SEL-Maximalpegels am MP4 sollen öffentlich zugänglich gemacht werden.
- Hubschrauber-Übungsschwebeflüge sollten jedenfalls reduziert werden und angesichts der Gesamtlärmbelastung schrittweise ausgelagert werden (mittelfristige Strategie).
- **Ad Routenführung / Routenbelegung:** Im Entwurf (Seite 21) ist dazu ausgeführt, dass der direkte An-/Abflug „aufgrund der geografischen Situation sowie der Wind- und Wetterverhältnisse oftmals nicht möglich“ sei. In diesem Zusammenhang ist auch von einer „Fairness der



Routenbelegung“ die Rede. **Dazu wollen wir als ASA festhalten, dass die Routenbelegung an den Wintersamstagen offensichtlich kapazitätsbedingt erfolgt und nicht nach schadstoff- oder lärmarmen Kriterien.** Anders ließen sich die Südstarts mit Circling über der Stadt Salzburg zu den Norddestinationen nicht erklären.

## Ad 14 Bewertung der Durchführung und der Wirksamkeit des Aktionsplans und 15 Voraussichtliche Reduktion der von Umgebungslärm belasteten Personen

### **Anregungen des ASA:**

- Aus Sicht der betroffenen Bevölkerung und des ASA sind diese beiden Kapitel besonders relevant, um eine **messbare Reduktion der Lärmbelastung** einerseits, als auch eine **Reduktion der Lärmbelästigung** sichtbar und planbar zu machen. Es wäre wünschenswert und notwendig, konkrete Vorschläge dazu bereits in der Entwurfsversion vorzufinden.
- Aus der Erfahrung des ASA und anhand der häufigsten Beschwerdemeldungen wären u.a. folgende Verbesserungen einzuleiten:
  - Weitere Minimierung der Verspätungen am Abend
  - Weiterhin Optimierung und Einhaltung der Platzrunden
  - Leisere Maschinen in den Tagesrandzeiten
  - Generell späterer Betriebsstart an Sonntagen (7 Uhr)
  - Lösung (= Reduktion/Deckelung) der besonders belastenden Wintersamstage
  - Generelle Reduktion/Limitierung der Schulungsflüge / Platzrunden
  - Reduktion/Verbot der besonders lauten „Red Bull-Flotte“, entweder durch Beschränkung der Betriebszeiten oder durch Lärmlimits
- Ohne messbare Fortschritte bezüglich Lärmbelastung/-belästigung durch den Flugverkehr wäre zu befürchten, dass der „Aktionsplan“ eine reine Statusfortschreibung bleibt und keinen Reduktionspfad zum Ziel hat.
- Die Zunahme der Nutzung von SID's und STARs nach und von Süden ist klar erkennbar. Für die weitere Beurteilung der Lärmsituation hält der ASA eine Anpassung / Ausweitung der adäquaten Lärmmessstationen entlang neuer Routen für erforderlich.

Wir ersuchen um Aufnahme unserer Anregungen in den Lärmaktionsplan Flughafen Salzburg.

Mit freundlichen Grüßen,

Meik Müller, Obmann des ASA  
Astrid Rössler, Obmann-Stv.

Günter Oblasser, Schriftführer  
Brigitte Grill, Kassierin