



An  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation & Technologie

per Email:  
[l2@bmvit.gv.at](mailto:l2@bmvit.gv.at)

Salzburg, 22. August 2022

**Begutachtungsverfahren Zivilflugplatz-Betriebsordnung ZFBO**  
**Stellungnahmefrist bis 22. August 2022**  
**Stellungnahme des ASA Anrainerschutzverbandes Salzburg-Airport**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum vorliegenden Entwurf wird aus Sicht des ASA Anrainerschutzverbandes Salzburg-Airport, einer gemäß § 19 Abs 7 UVP-G anerkannten Umweltorganisation, wie folgt Stellung genommen.

**Zu § 1 Geltungsbereich**

In Absatz 1 wird auf das Verhalten auf Zivilflugplätzen „unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt“ Bezug genommen. Dazu wird in den Erläuternden Bemerkungen (EB) ausgeführt, es wären darunter auch der Immissionsschutz und Gesundheitsschutz sowie Umwelt- und Klimaschutz zu verstehen.

Nach dem allgemeinen sprachlichen Verständnis ist diese Ausweitung des Begriffes „Sicherheit der Luftfahrt“ aus dem Wortlaut des VO-Entwurfs nicht ableitbar und bedarf daher einer expliziten Ergänzung im Verordnungstext des § 1 (1) ZFBO. Die Aufnahme von Immissionsschutz, Gesundheitsschutz, Umwelt- und Klimaschutz wird ausdrücklich begrüßt.

**Zu § 2 Abs. 2 Grundsätze**

Es wird der Einflussbereich des Flugplatzhalters sowie der Austro Control GmbH definiert, u.a. liegen die Flugsicherungsanlagen im Verantwortungsbereich der ACG. Nicht erwähnt sind in diesem Zusammenhang die Befeuerungsanlagen (PAPI bzw. PAPIS Präzisions-Gleitpfadbefeuerungssystem), hier wird um eine Ergänzung und Klarstellung in den Erläuterungen ersucht.

**Zu § 7 Abs 4 Flugplatzbetrieb** ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung

In Absatz 4 sind bei Erteilung der Ausnahmegewilligung die Im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Auflagen, Befristungen und Bedingungen vorzuschreiben.

Aus den EB geht nicht hervor, inwieweit die Sicherheit der Luftfahrt abgesehen von einem partiellen Immissionsschutz (Lande- und Abflugzeiten, max. Anzahl der Flugbewegungen pro Stunde) auch den Gesundheitsschutz, Umwelt- und Klimaschutz zu berücksichtigen hätte.

**Eine Klarstellung und Konkretisierung im VO-Text direkt wird daher auch für diesen Absatz für erforderlich gehalten.**



### **Zu § 8 Abs 3 Ausnahmegewilligungen**

Gleicher Ergänzungsbedarf wie unter § 7 (4) zur Konkretisierung der „Sicherheit der Luftfahrt“ in Bezug auf Immissions- und Gesundheitsschutz, Umwelt- und Klimaschutz.

### **Zu § 9 Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze**

In Absatz 1 wird ebenfalls auf den Ergänzungsbedarf hinsichtlich Immissions- und Gesundheitsschutz, Umwelt- und Klimaschutz hingewiesen. Der Begriff Sicherheit wird für sich allein als nicht ausreichend konkret bezüglich der genannten öffentlichen Interessen des Immissions- und Gesundheitsschutzes, Umwelt- und Klimaschutzes angesehen. Jedenfalls erforderlich ist eine **Genehmigung von Betriebszeiten unter Einbeziehung der betroffenen Öffentlichkeit mit Parteistellung und Einspruchsrechten**, jedoch nicht im Rahmen der ZFBO sondern im Rahmen der Zivilflugplatzbewilligung nach § 68 LFG.

Die unmissverständliche Klarstellung, wonach „Sicherheit der Luftfahrt“ im Verordnungstext die oben genannten Umwelt-, Gesundheits-, Lärmschutz und Klimaschutzaspekte mit umfassen soll, wird besonders im Zusammenhang mit den Betriebszeitenverlängerungen der Absätze 5 – 7 als unbedingt erforderlich angesehen.

- Absatz 4 spricht von verpflichtenden Betriebszeitverlängerungen aus **Sicherheitsgründen bzw. im öffentlichen Interesse** im Zusammenhang mit Notlandungen, Rettungs- oder Katastropheneinsätzen.
- Absatz 5 verpflichtet den Flugplatzhalter zu einer Betriebszeitenverlängerung aus **unvermeidbaren Gründen** (und rechtzeitiger Meldung) – ohne bestimmte Kriterien für die „unvermeidbaren Gründe“ zu nennen oder eine Abwägung mit den öffentlichen Interessen des Immissions- und Gesundheitsschutzes, Umwelt- oder Klimaschutzes zu erwähnen.
- Absatz 6 schließlich stellt es den Flugplatzhaltern überhaupt frei, die Betriebszeiten vorübergehend und beliebig auszudehnen, bei Verfügbarkeit der erforderlichen Einrichtungen und einer Limitierung bis max. 0,7% der Gesamtflugbewegungen eines Kalenderjahres. Auch in diesem Fall ist keine verpflichtende Berücksichtigung der öffentlichen Interessen des Immissions- und Gesundheitsschutzes der Bevölkerung oder des Umwelt- und Klimaschutzes gefordert.

**Als Anrainerverband sehen wir in dieser neuen Formulierung gegenüber dem geltenden Verordnungstext nicht nur keine Verbesserung, sondern geradezu eine Fortschreibung von beliebigen und regelmäßigen Betriebszeitenüberschreitungen. Wir sprechen uns ganz vehement gegen diese Aufweichung von Betriebszeiten aus, weil die Schutzbedürfnisse von Umwelt, Klima und Bevölkerung vollkommen unbeachtet bleiben.**

- In Absatz 7 ist geplant, den Flugplatzhalter zu einer Auflistung der Betriebszeitenverlängerung im vergangenen Kalenderjahr unter Angabe der Gründe zu verpflichten.

**Als Anrainerverband sind wir schon bisher mit Begründungen konfrontiert, die im Anlassfall oft zweifelhaft bis unglaubwürdig erscheinen und vom Flugplatzhalter Salzburg Airport dennoch immer gedeckt werden. Ein Monitoring für das abgelaufene Kalenderjahr würde daher unter diesen**



**Rahmenbedingungen weder Abhilfe schaffen noch einen Anreiz zur Verbesserung bieten.**

Wir schlagen daher vor, die Flugplatzhalter dazu zu verpflichten, sämtliche Betriebszeitenüberschreitungen zeitgleich und online allgemein zugänglich und transparent zu machen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Einwände und Anregungen,

Mit freundlichen Grüßen!

*DI Meik MÜLLER (Obmann)*

*Günter OBLASSER (Schriftführer)*

Für den Vorstand des Anrainerschutzverbandes Salzburg-Airport ASA