

Stellungnahme Fluglärmreferentin:

UVP-Verfahren „Kraft-Wärme-Kopplungsanlage“ der Kaindl Energy GmbH;
Grenzüberschreitende Öffentlichkeitsbeteiligung bei ausländischen Vorhaben
gemäß § 59 UVPG

„Vorhaben Kraft-Wärme-Kopplungsanlage“ der Kaindl Energy GmbH

Stellungnahme der Referentin für Fluglärmschutz und des Verband zum Schutze der Bevölkerung des Rupertiwinkels gegen die Gefahren des Flughafenbetriebs Salzburg e.V.

1. Beurteilungsrelevante Feststellungen hinsichtlich des Flugverkehrs und des Flughafenbetriebs
2. Beurteilung der Angaben in den vorliegenden Unterlagen der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß Bundesgesetz der Republik Österreich über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000)
3. Stellungnahmen zu den relevanten Angaben aus der UVE

Grundsätzliches:

- I. Der geplante Bau der „Kraft-Wärme-Kopplungsanlage“ der Firma Kaindl birgt erhebliche Risiken für die Gesellschaft, die Menschen und deren Gesundheit, den Lebensraum und die Lebensbedingungen.
- II. Aus diesem Grund müssen ausreichend Nachweise (Messungen, Berechnungen ...) und Unterlagen bereitgestellt werden, um die grenzüberschreitenden Auswirkungen in jeglicher Hinsicht bewerten und nachvollziehen zu können.
- III. In den vorliegenden Unterlagen sind diese Informationen nur rudimentär vorhanden und viele Aspekte fehlen, die jedoch berechnete Interessen der Anwohner/Betroffenen im bayerischen Grenzgebiet darstellen.
- IV. Zu berücksichtigende Vorschriften:
 - o Betrieb von Industrieanlagen: Rechtsvorgaben der IED Richtlinie Deutschland – RL 2010/75/EG
 - o RL 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa
 - o RL 2000/60/EG Wasserrahmenrichtlinie mit Verbesserungsgebot
 - o RL 2002/49/EG Umgebungslärmrichtlinie
 - o RL 2003/35/EG
 - o RL 2011/92/EU grenzüberschreitende Öffentlichkeitsbeteiligung
 - o RL 92/43/EWG FFH Gebiete
 - o TA Luft
 - o TA Lärm
 - o BImSchG Bundesimmissionsschutzgesetz (Gesetz zum Schutz von schädlichen Umwelteinwirkungen, ..)

Übergeordnete Forderungen:

- I. **Risikoanalyse:** Risiken solcher Bauvorhaben müssen umfassend und mit Ihren Wechselwirkungen auch zu den bestehenden Risikoquellen qualitativ und vor allem quantitativ analysiert, bewertet und mit entsprechenden Maßnahmen

zur Vermeidung und Reduktion/Minimierung der identifizierten Risiken dargelegt werden. Eine derartige Unterlage kann den vorliegenden Unterlagen zur grenzüberschreitenden UVP nicht entnommen werden. Im speziellen fehlen die Risikobetrachtungen für das deutsche Hoheitsgebiet, den bayerischen Lebensraum. **Da auf bayerischer Seite keine Messstationen vorgesehen sind, wird Einwendung erhoben.**

- II. Die Betrachtung der Luftschadstoffe wurde nicht unter Einbeziehung aller anderen Luftschadstoffquellen insbesondere des Flugverkehrs durchgeführt. Es fehlen Beurteilungen des besonders für die menschliche Gesundheit relevanten Ultrafeinstaubes auch in Verbindung mit dem Flugverkehr.
(<https://www.bundestag.de/resource/blob/1011736/3e58baadca816b5d225a7f1869ce678e/WD-8-031-24-pdf.pdf> ; https://secure-web.cisco.com/1OR44jUxqslfEtl0ich8f6FNZra_e9uq7UDHu0mUh8anqYBTuqA7DO1Xwrg1_jx025phljx2HqsqyXPJkzDq3mrcqocJ7wLTBbcRdwymaMDwtM-SDki-byVAZX-CX5pO29BIQJYB6mf9qy5tFN107X7bKwKVIMhWBOjVtSxgOuBuG6X8ayelsm8eHGW0ihzU24f2vNeCPSEehySb9FFr8FVUrMuaJD39Sb114-JrkEpWfKAlHWHyAL-KdPcJBCAykDNn73K2jrtCwVr6yOJ9WNncjGtVNzdumdHks11IrcwRmnW6m2muqgrJbKHho6Af/https%3A%2F%2Fat.scientists4future.org%2F2024%2F06%2F25%2Fultrafeinstaub-aus-flugzeugen-setzt-52-millionen-europaeerinnen-dem-risiko-schwerer-gesundheitlicher-schaeden-aus%2F; <https://www.transportenvironment.org/de-deutschland/articles/flugverkehr-als-dreifaches-gesundheitsrisiko-luftverschmutzung-laerm-und-klimafolgen>)
- III. **Monitoring:** Für Lärmwerte, Luftqualität, Schadstoffe usw. inkl. Veränderungen am Betrieb des Flughafens Salzburg differenziert nach IFR und VFR müssen gemonitort werden und bei negativen Veränderungen für die deutschen Bewohner sofortige Maßnahmen eingeleitet werden: Zusätzliche Belastungen sind für die deutsche Seite nicht tragbar. **Zusätzliche Belastung auf deutscher Seite, die durch die Genehmigung des verfahrensgegenständlichen Projekts möglicherweise entstehen könnten sind auszuschließen. Vorsorglich wird hierzu Einwendung erhoben.**

Zu den einzelnen Themengebieten:

1. Lärm (S. 96 ff. der UVE)

„Die im Rahmen der Umsetzung der europäischen Richtlinie 2002/49/EG erstellten strategischen Lärmkarten liefern Informationen über die Lärmbelastung der wichtigsten Straßenverkehrswege, Eisenbahnstrecken sowie zu den durch den Flugverkehr generierten Geräuschemissionen.

In den Ergebnistabellen sind neben dem Gesamtschallpegel im Referenzzeitraum 2022 auch die Lärmzielwerte laut Flächenwidmung sowie die vom KAINDL-Werk ausgehenden Schallpegel gelistet (siehe Tab. 14 bis Tab. 16). Wie die Autoren der Schallstudie beobachten, „zeigt sich, dass die Planungsrichtwerte der Flächenwidmung in einzelnen Anrainerbereichen bereits erreicht oder überschritten werden. Die maßgeblichen Überschreitungen werden jedoch durch umgebungsbedingte Immissionen verursacht. ... Die Obergrenze für Planungen im Sinne der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 wird an keiner Messposition überschritten.“

Unter 5.4.14 Anlage 10, S.91 werden aus Sicht des Lärms „keine Immissionsrelevanten Auswirkungen für deutsches Staatsgebiet erwartet“.

Stellungnahme Lärm:

- Wesentlich für die Wirkung von Lärm auf die Gesundheit des Menschen ist das Einzelschallereignis und die Maximalschalpegel in den jeweiligen Tages- und Nachtzeiten. Dazu gibt es im Gesamtgutachten für die Beurteilungsstationen auf der bayerischen Seite keine Aussagen. Dies ist nachzuliefern. Die betroffenen Anrainer auf bayerischer Seite sind bereits jetzt durch viele unterschiedliche Lärmquellen negativ belastet. Mehrere wissenschaftliche Ausführungen zeigen auf, dass Lärm unterschiedlicher Ursachen gesundheitsschädlich ist ([Herzkrankheiten: Stetiger Fluglärm schädigt Gesundheit - science.ORF.at](http://www.sciencemag.de/2013/07/11/herzkrankheiten-stetiger-fluglaerm-schaedigt-gesundheit-science.orf.at))
- Wesentlich für die Wirkung von Lärm auf die Gesundheit des Menschen ist das Einzelschallereignis und die Maximalschalpegel in den jeweiligen Tages- und Nachtzeiten. Dazu gibt es im Gesamtgutachten für die Beurteilungsstationen auf der bayerischen Seite keine Aussagen. Dies ist nachzuliefern.
- Die Lärmquellen wurden einzeln aufgeführt wie z.B. der Verkehrslärm A 1, der Schienenlärm der Strecke München – Salzburg, der Fluglärm durch den Flughafen Salzburg und der betriebliche Lärm der Fa. Kaindl.
- Es gibt 3 Rechen- und Messpunkte RP-09A (nördl. Zollhäusl), B (Heideweg) und C, die aber in den Tabellen der schalltechnischen Immissionsvorbelastung auf Seite 100/101 Tab.14-16 nicht aufgeführt sind, jedoch nachweisliche Vorbelastungen vorhanden sind.
- Es gibt keinen Hinweis, wie die RP-Punkte festgelegt wurden, insbesondere die auf der deutschen Seite. Dies muss nachgereicht werden, da es für Messstationen bestimmte Vorgaben bzgl. der Lage und der Messaufgabe gibt. Damit kann nicht nachvollzogen werden, ob diese Messpunkte repräsentativ für die Beurteilung der grenzüberschreitenden Auswirkung sind. Bitte um Darlegung der Vorgehensweise.
- Es wird angegeben, dass der Fluglärm mitberücksichtigt wurde. Um dies beurteilen zu können, sind die Analyse- und Berechnungsmodelle vorzulegen und ggf. durch eine fachliche Stelle zu überprüfen.
- Die angeführte Messstelle für Fluglärm NMT 2 in Freilassing spiegelt in erster Linie die Landungen und tw. den NW-Start wieder. Für den NO-Start (etwa 66% aller IFR-Starts) gibt es auf der bayerischen Seite keine Messstelle des Flughafens, die repräsentative Aussagen über die Lärmbelastung zulässt. Deshalb hat bereits die Fluglärmkommission eine entsprechende Einrichtung gefordert. Diese Berechnungen sind kumuliert mit den Lärmdaten der B20 (die im vorliegenden Gutachten auch nicht aufgeführt wurde) und allen relevanten Lärmquellen sowie den Lärmdaten der neuen Anlagen vorzulegen.
- Unter dem Kapitel 5.4.2. werden die Schallreflexionen des Flugverkehrs nicht betrachtet. Auch diese Analysen gilt es nachzuliefern.
- Die Messpositionen sind auch auf bayerischer Seite im Wirkraum aufzustellen und unter Berücksichtigung der Grundlagen des Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes- Immissionsschutzgesetz –

BimSchG) z.B. § 4 ff. und/oder §§ 32 bis 35 anzuwenden. Dies gilt zum einen für den Genehmigungsprozess sowie zum anderen in der Wirkanalyse für den Betrieb der Anlage und einem erforderlichen Monitoring zur Überwachung der Lärminderungsplanung des Vorhabens kumulierend mit den vorhandenen Lärmquellen. Entsprechende Nachweise liegen nicht vor und müssen dargestellt werden.

- Beide Seiten sollten gemeinsam mit einem entsprechenden Monitoring eine Lärminderungsplanung erarbeiten.
- Die angegebenen Abstände zur Grenze bzw. zu den RP müssen überprüft werden. Falls die Angaben geändert werden müssen, müssen auch die Berechnungen angepasst werden.

2. Luffahrtsicherheit (S. 116 ff. UVE)

„Da der Vorhabenstandort, wie in Abb. 76 gezeigt, innerhalb der Flugrouten des ca. 2 km südlich gelegenen Flughafens Salzburg liegt und das Kraftwerksgebäude mit einer Bauhöhe von 50 m und einer ursprünglich geplanten Kaminhöhe von 70 m sicherheitsrelevant für den Flugbetrieb ist, hat die Antragsstellerin frühzeitig Kontakt mit der Flugsicherungsgesellschaft Austro Control, dem Flughafen Salzburg und der Abteilung L3-Luffahrt-Infrastruktur des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) aufgenommen. In der Folge dieses Austausches wurde die Kaminhöhe auf 55 m über Geländehöhe bzw. 480 m über Adria festgelegt.

Die je Außentemperatur in Form von kondensierendem Wasserdampf ggf. sichtbare Abgasfahne des Kraftwerkskamins, respektive des MDF-Kamins, hingegen wurde von Seiten der Flugsicherung als nicht kritisch, sondern unter Umständen als hilfreich bewertet. Sie stelle keine nennenswerte Beeinträchtigung der Sichtverhältnisse dar, sondern könne landenden Piloten eine zusätzliche Indikation zur bodennahen Windrichtung und Windstärke geben, hieß es hierzu im Austausch mit Austro Control.“

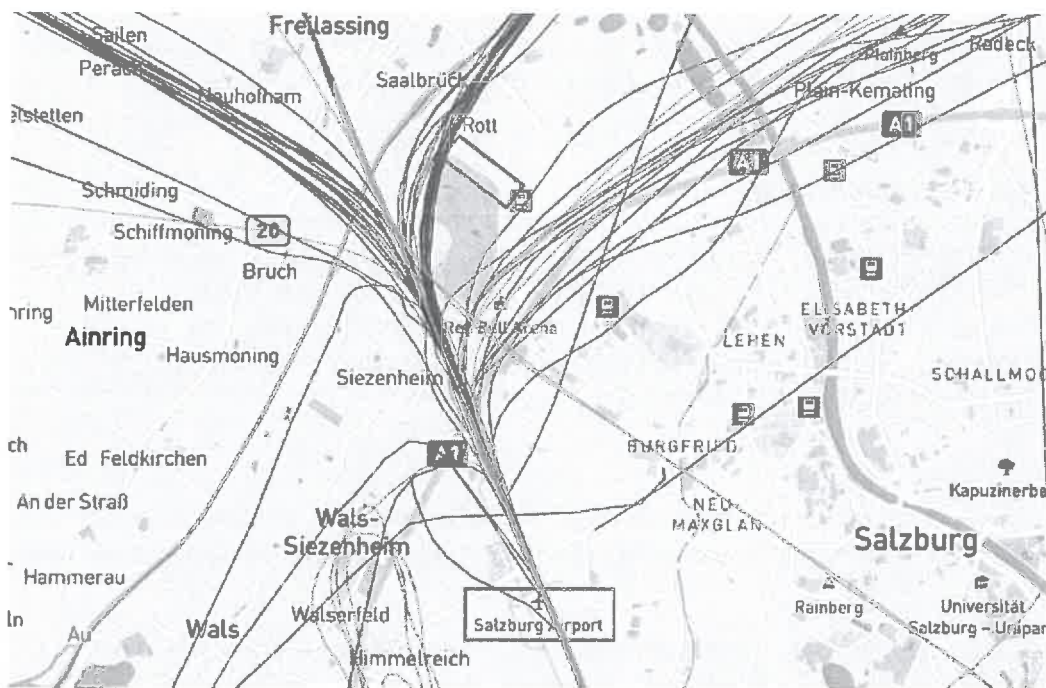


Abb. 76: Der Projektstandort (rot) liegt innerhalb der linienhaft dargestellten Flugrouten des Salzburger Flughafens (violett) (Quelle: Salzburger Flughafen GmbH 2023).

Stellungnahme zur Risikoeinschätzung des Flugbetriebs:

- Das Bauvorhaben Kaindl befindet sich in der Sicherheitszone des Flughafens. Die Sicherheit der Flugbewegungen für Sicht- und Instrumentenflüge darf durch bauliche oder betriebliche Einrichtungen nicht eingeschränkt werden. Flughafenanlagen haben definierte Schutzflächen, in denen Bauwerke ggf. als Hindernisse identifiziert und definiert werden müssen, sobald die Schutzflächen und somit die sichere Durchführung des Flugbetriebes verletzt werden.
- Die Karte die Sicherheitszonen des Flughafen Salzburg definiert gleichzeitig punktuelle und horizontale Flächen- bzw. Höhenbegrenzungen.
- „§ 1 (2) Die Flughafenbezugshöhe beträgt 430 m über dem mittleren Meeresspiegel. ...“
- Laut § 2 der Verordnung sind auch die Bezugspunkte für die Instrumentenanflug-sektoren für die Nord- und Südanflüge mit der Höhe von 430 m über mittleren Meeresspiegel bestimmt.
- Im § 3 der Verordnung wird die Begrenzung der Sicherheitszone definiert:
- „§3 Begrenzung der Sicherheitszone und Absatz (2) Die untere Begrenzung der Sicherheitszone wird durch die im Sicherheitszonenplan dargestellten Flächen A – F gebildet. Überdecken sich in diesen zwei Flächen, so bildet die jeweils untere Fläche die untere Begrenzung der Sicherheitszone.... und im Satz (3) e) die Fläche E (ocker angelegt) horizontal 45 m über der Flughafenbezugshöhe (§ 1 Absatz 2).
- Somit ergibt sich laut Verordnung eine Begrenzung von 475 m über dem definierten Bezugspunkt des Flughafens. Laut den o.g. Angaben der UVE wird

jedoch die von 70 m auf 55 m reduzierte Kaminhöhe mit 480 m über Adria festgelegt. Sollte über Adria und über mittleren Meeresspiegel die gleichen Bezugshöhen darstellen, wird die Begrenzung um 5 m überschritten.

Stellungnahme Luftsicherheit:

Nachdem die Austro Control die Kaminhöhe reduziert hat, jedoch die ursprüngliche Höhe technisch bedingt war, müssen die Auswirkungen auf alle Risiken und behandelten Themen der UVP dargelegt bzw. aufgezeigt werden, wie die neue Kaminhöhe in die Berechnungen eingeflossen ist. Dazu sind entsprechende Nachweise (alte und neue Kaminhöhe) vorzulegen.

Wie das BMK in seiner Stellungnahme zeigt, liegt das geplante Vorhaben in der festgelegten Sicherheitszone des Salzburger Flughafens, für die es Beschränkungen gibt.

Das BMK stellt fest, dass es keine Beeinträchtigung von festgelegten An- und Abflugverfahren inklusive deren Schutzbereiche gibt. Damit kann das BMK die Durchragung akzeptieren.

Flugsicherheit hat was mit Gewährleistung und Sicherstellung zu tun und nicht mit einer möglichen Akzeptanz.

In dem Gutachten wird zwar seitens der ACG keine Gefährdung gesehen, dennoch rüge ich, dass es keine Aussagen zur Einhaltung der von der ICAO vorgegebenen Mindestabstände gibt. Diese Daten sind nachzureichen und zur Beurteilung vorzulegen. **Insoweit wird Einwendung dahingehend erhoben, dass die Einhaltung der Mindestabstände nachzuweisen ist.**

Ebenso sagt das BMK dass Störwirkungen auf Luftfahrttreibende, also Piloten unwahrscheinlich bzw. nahezu ausgeschlossen sind. Folglich erscheint eine Bewilligung im Sinne des §94 LFG dem BMK nicht erforderlich. Eine solche Argumentation kann in keinsten Weise nachvollzogen werden. Damit nimmt sowohl das BMK wie auch die ACG eine Beeinträchtigung des Piloten durch das neue Vorhaben in Kauf.

Nachdem das Risiko eines Absturzes in der Nähe des Flughafens am höchsten ist, und mehr als 50% des Anteils des Betriebs Sichtan- und -abflug sind, müssen die zugrundeliegenden Risikoanalysen und Berechnungen vorgelegt werden, um die Plausibilität der Aussagen zu bewerten. Zudem handelt es sich beim projektgegenständlichen Vorhaben um einen sog. Sevesobetrieb. Dies ist in der Risikoanalyse zu berücksichtigen. Es wird Einwendung dahingehend erhoben, dass eine solche Risikoanalyse nicht durchgeführt wurde.

Bei allen Bauten von Industrieanlagen in der Nähe von Flughäfen werden Risikoanalysen durchgeführt, ja es gibt sogar Beispiele, wo Industrieanlagen verlegt werden mussten aufgrund der Risikoanalyse.

Forderung Hindernisprüfung nach Internationaler Zivilluftfahrtorganisation ICAO:

Ein Hindernis kann als festes oder bewegliches Objekt (Abgaswolken und Feinstaub) oder als Teil davon, als Gefahr für die Flugdurchführung eingestuft werden, wenn es sich auf einer Fläche befindet, die zur Bewegung eines Luftfahrzeugs am Boden bestimmt ist und/oder über eine festgelegte Fläche (hier Fläche E) hinausragt, die zum Schutz eines Luftfahrzeugs im Flug bestimmt ist. Hierzu ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde einzuholen.

Dabei ist zu gewährleisten, dass der Instrumentenflugbetrieb und Sichtflugbetrieb nicht eingeschränkt werden und Verbesserungen für die Reduzierung des Fluglärms durch die Optimierung der An- und Abflugbewegungen (Abdrehwinkel, Steigungswinkel, Streuung usw.) jetzt und zukünftig nicht ausgeschlossen werden.

Die Risikowerte für das Hindernis müssen anhand der Sicherheitszielgrößen berechnet und verglichen werden. Die Kollisionsrisiken müssen über ein Kollisionsmodell die berechneten Kollisionswahrscheinlichkeiten darstellen. Diese Berechnungen liegen den Unterlagen nicht bei. Um eine Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit überprüfen zu können, sind die Berechnungen vorzulegen und auch den deutschen Behörden DFS und dem BMDV vorzulegen. **Da dies bis dato nicht erfolgt ist, wird auch hier Einwendung erhoben.**

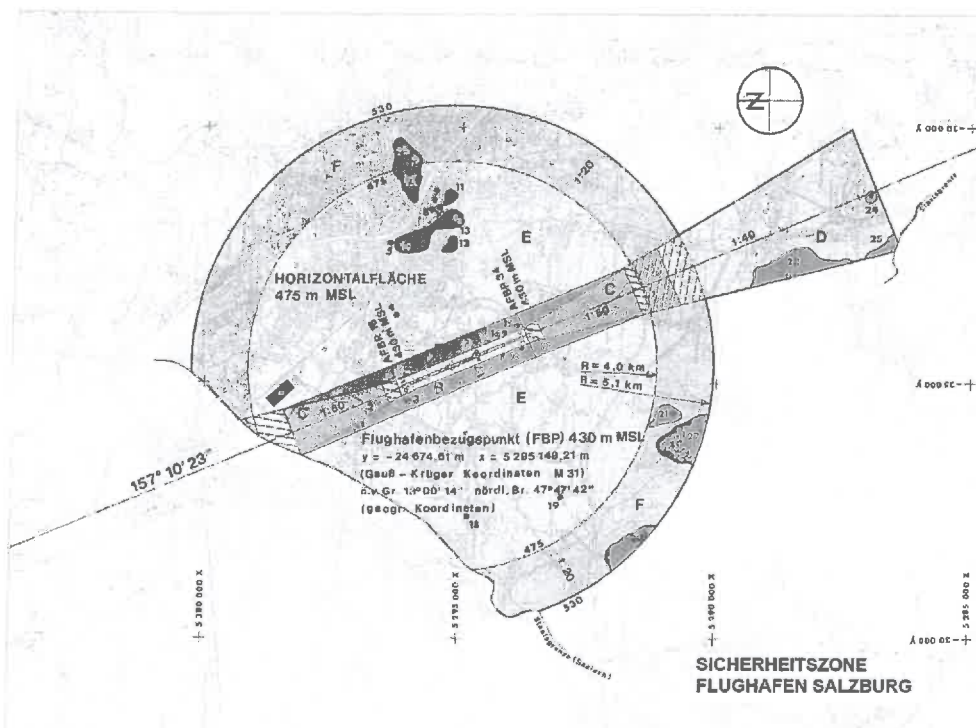


Abb. Karte der Sicherheitszone Flughafen Salzburg (rot gekennzeichnetes Rechteck – ungefähre Lage der KWK Anlage Kaindl in Zone E)

Die Ausführungen auf den Seiten 174 ff. und 176 f. zeigen auf, dass die Durchführung einer Hindernisprüfung zur Beurteilung der baulichen und baubetrieblichen Höhe eine sicherheitstechnische Relevanz haben. Außerdem schreibt das BMK, dass es sich lediglich unterhalb der Höhe von 475 m über Adria nicht um ein Hindernis handelt. Deshalb wird hier nochmals die Forderung nach einer Hindernisprüfung aufrecht erhalten. Vor allem soll dargestellt werden, ob die zu genehmigende Anlage zukünftig weitere Sperr- bzw. Schutzgebiete erforderlich macht, die dann wiederum

Auswirkungen auf die derzeitigen oder verbesserten An- und Abflugrouten für Sicht- und Instrumentenflüge haben.

Bitte legen Sie Nachweise/Erkenntnisse (Abstände/ Überflughöhen, Streubreiten..) und Ergebnisse der Hindernisprüfung vor.

3. Flugrouten/-bewegungen:

Nach den Aussagen des BMK und der ACG können die bestehenden Flugrouten eingehalten werden.

Deshalb fordern wir eine Aussage, dass es dazu im Luftfahrthandbuch keine Änderungen geben wird.

Im gesamten Dokument gibt es keine Möglichkeiten, diese Aussagen zu plausibilisieren, Dazu müssen entsprechende Unterlagen bereitgestellt werden. Diese Untersuchungen müssen der deutschen Flugsicherung zur Bewertung der grenzüberschreitenden Auswirkungen vorgelegt werden.

Konkret bedeutet dies:

Im gesamten Dokument gibt es keine Nachweise nur Andeutungen, dass das Vorhaben Auswirkungen auf deutsches Hoheitsgebiet haben kann, Deshalb benötigen wir Aussagen zu folgenden Fragen:

- wird sich an der NO-Abflugroute etwas ändern,
- inwieweit wird der Anflug oder auch Sichtflugverfahren beeinflusst?
- werden neue Sperrgebiete (Schutzgebiete) entstehen?
- Müssen An- oder Abflüge weiter nach Westen schwenken?

(Zukünftige) Änderungen von Flugrouten – Signifikante Reduktion der Flugbewegungen über deutschem Hoheitsgebiet

Am 22.9.2016 gab es ein Treffen beider Verkehrsministerien aus Deutschland und Österreich in Wien, um die Zahl der Flugbewegungen über deutschem Hoheitsgebiet signifikant zu reduzieren. Dazu wurden Möglichkeiten erarbeitet. Dieser Meinungsaustausch ist noch nicht abgeschlossen. Im Vorfeld dieses Meinungsaustausches wurden in der gesetzlich verankerten Fluglärmkommission ein 14-Punkte Programm der Austro Control verabschiedet, das u.a. eine Änderung des Abdrehwinkels beim NO-Abflug also engeren Abdrehwinkel, damit der Flugverkehr mehr auf österreichischem Gebiet stattfindet und die deutsche Seite weniger belastet wird. Im Zuge dieser Verhandlung wurde auch über eine reduzierte Nutzung der NW-Abflugroute gesprochen.

Diese noch offenen Themen wurden weder vom BMK noch der ACG angesprochen. **Deshalb fordern wir eine Darlegung, ob und wie die Absicht der FLK bzw. der deutschen Interessen, den Abdrehwinkel der NO-Abflugroute zu verkleinern (engerer Kurvenradius und/oder früherer Abdrehpunkt) aus dem 14 Punkte Programm der ACG realisiert werden kann.**

4. Luftverunreinigungen/Feinstaub und Ultrafeinstaub

S. 244 „...Die Kessellage bedingt zudem häufigere Inversionswetterlagen, die den vertikalen Luftaustausch zeitweise stören und so verhindern, dass luftfremde Stoffe schnell abfließen. Durch die Lage am Nordrand der Alpen tritt Föhn verstärkt auf und die im Salzachtal werden die großräumigen West-Ost gerichteten Winde durch die Hänge zu Nordwest-Südost-Strömungen abgelenkt.“

Stellungnahme zu Luftverunreinigung und Feinstaub:

Die durch die Verbrennungsanlagen zu erwartenden Feinstaubbelastungen reagieren kumulierend auf die Feinstaubbelastungen, die durch den Flugverkehr verursacht werden. Der UVE ist keine Stellungnahme über die zusammenhängenden Auswirkungen der Feinstaubbelastung auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zu entnehmen. Das Staatsgebiet ist jedoch nachweislich vom Feinstaub der An- und Abflüge des Flughafens Salzburg betroffen. **Die kumulierenden Messungen oder Prognoseberechnungen auf bayerischer Seite nach TA Luft wurden nicht durchgeführt und müssen noch zur Beurteilung der Maßnahme vorgelegt werden. Auch dahingehend wird Einwendung erhoben.**

Auch wenn es noch keine Grenzwerte der WHO für Ultrafeinstaub gibt, ist dieser mindestens in der Risikoanalyse mit aufzunehmen und bei der Risikobewertung immer kumulativ mit dem Ultrafeinstaub des Flugverkehrs und anderen Verkehrsarten.



Dipl.-Math. Bettina Oestreich

Referentin Fluglärmreferent der Stadt Freilassing

Vorsitzende des Verbands zum Schutze der Bevölkerung des Rupertiwinkels gegen die Gefahren des Flughafenbetriebes Salzburg e.V.

