



An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Herrn Mag. Martin Strobel (Sachbearbeiter)
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Salzburg, am 24.11.2005

**Betreff: GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005
Salzburger Flughafen GmbH – Verfahren zur Erteilung von Bewilligungen
gemäß § 68 Luftfahrtgesetz betreffend die Änderung der bescheidmäßig
festgelegten Zivilflugplatzgrenze**

Sehr geehrter Herr Strobel!

Mit Edikt vom 06.10.2005 hat das BMVIT das Vorliegen von Anträgen der Salzburger Flughafen GmbH zur Erteilung von Bewilligungen gemäß § 68 Luftfahrtgesetz betreffend die Änderung der bescheidmäßig festgelegten Zivilflugplatzgrenze des Flughafens Salzburg sowie der zu den Antragsunterlagen bezughabenden Amtsgutachten kundgemacht und zur Abgabe von Einwendungen als Frist den 24.11.2005 festgesetzt.

Die Landesumweltanwaltschaft, deren Zielsetzung nach § 1 Landesumweltanwaltschafts-Gesetz die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen, die Vermeidung von schädlichen Einwirkungen auf die Umwelt (z.B. durch die Beeinträchtigung der Luft, des Wassers, des Bodens oder durch Lärm) und die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes und die Verbesserung bestehender Beeinträchtigungen ist, erhebt dazu fristgerecht nachfolgende Einwendungen:

1. Die Salzburger Flughafen GmbH plant eine Erweiterung der Grundfläche des Flughafenareals um 117.332 m² im Nordwesten bzw. im Südwesten sowie eine Reihe von kapazitätserweiternden Maßnahmen.

Gemeinsam mit den Anträgen wurden über Auftrag der Salzburger Flughafen GmbH erstellte Untersuchungen gemäß den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) vorgelegt, welche die Grundlage für die nun im Verfahren vorliegenden Gutachten der Amtssachverständigen bilden.

Dabei handelt es sich einerseits um die „*Flughafen Erweiterung 2015 Verkehrsuntersuchung*“ durch AXIS Ingenieurleistungen vom 08.09.2005 und um den „*Prüfbericht Schallimmissionsberechnung Bauvorhaben Erweiterung West Flughafen Salzburg*“ der Bautechnischen Versuchs- und Forschungsanstalt Salzburg (bvfs) vom 14.09.2005 andererseits.



2. Zur „Flughafen Erweiterung 2015 Verkehrsuntersuchung“ durch AXIS Ingenieurleistungen vom 08.09.2005

Wie den Anträgen zur nun anstehenden Abänderung der Zivilflugplatzgrenzen zu entnehmen ist, gab es während der Antragsphase Änderungen hinsichtlich der Entwicklungsabsichten des Flughafens im Bereich des Kfz-Verkehrs, im Speziellen der Anzahl der Abstellplätze und den damit verbundenen Infrastrukturvorhaben. So wurde ein zunächst vorgesehenes Parkdeck 2 mit der letzten Antragsänderung vom 20.09.2005 wieder aus dem verfahrensgegenständlichen Projekt herausgenommen.

Die Firma AXIS hatte für den ursprünglichen Projektsgegenstand (vor Herausnahme des Parkdecks 2) bereits eine Verkehrsuntersuchung mit Datum 03.05.2005 erstellt, welche in der Folge überarbeitet wurde und nun in der Fassung vom 08.09.2005 vorliegt. Die Landesumweltanwaltschaft verfügt über beide Untersuchungen.

Die Verkehrsuntersuchung von AXIS bildet **die zentrale Grundlage** für alle weiteren, darauf aufbauenden Untersuchungen und Gutachten (dies betrifft sowohl den Prüfbericht der bvfs als auch die Gutachten der Amtsgutachter). Die Ergebnisse dieser Gutachten, deren Aufgabenstellung es ist, bestehende und zu erwartende Umweltbelastungen zu bewerten, hängen letztendlich von den Prognosen der Verkehrsuntersuchung ab, welcher damit die entscheidungswesentliche Bedeutung im Verkehrsbereich zukommt.

Aus dem Vergleich dieser beiden Verkehrsuntersuchungen ergeben sich jedoch eine Reihe nicht nachvollziehbarer unterschiedlicher Ergebnisse hinsichtlich der darin angestellten Prognosen.

Während in der ersten Untersuchung die bestehenden 2430 Stellplätze und die projektierten 5800 Stellplätze noch einer Anzahl zu erwartender Fahrzeuge in Höhe von 5800 im Jahr 2015 gegenübergestellt wurden, ist die Prognose zu erwartender Fahrzeuge in der zweiten Untersuchung nicht mehr enthalten. Das erwartete gesamte Verkehrsaufkommen des Flughafens für das Jahr 2015 betrug demnach in der ersten Untersuchung rund 6000 Kfz/24h, was einer Steigerung von 2000-3000 Kfz/24h entspricht. In der zweiten Untersuchung wird dieses gesamte Verkehrsaufkommen des Flughafens aber nur mehr mit rund 4500 Kfz/24h, das entspricht einer Zunahme von 500-1500 Kfz/24h, abgeschätzt. Auch der Anteil des Flughafens am Verkehrsaufkommen der A1 Westautobahn ist von 2-3% auf 1-2% herabgesetzt worden.

Die vormals mit dem Parkdeck 2 angestrebte Zahl von 5800 Stellplätzen (+ 3360) hat sich bis zum jetzigen Stand des Projektes auf angestrebte 2971 Stellplätze (+500), jeweils für das Jahr 2015, reduziert. Diesen 5800 Stellplätzen standen in der ersten Untersuchung 6000 Kfz/24h gegenüber, in der 2. Untersuchung stehen 4500 Kfz/24h nur 2971 Stellplätzen gegenüber. Nähere Ausführungen, ob dies der notwendigen Kapazität entspricht fehlen gänzlich.

Ein Grund, warum diese Prognosen nach der Herausnahme des Parkdecks 2 nach unten korrigiert wurden, ist weder den Unterlagen zu entnehmen noch sonst irgendwie erkennbar. Die Prognosen hinsichtlich der Passagierzahlen sind jedenfalls unverändert geblieben, weshalb auch in der zweiten Untersuchung grundsätzlich von der gleichen Zunahme des Verkehrs auszugehen gewesen wäre. Allein im Antrag vom 20.09.2005



wird die „*deutlich langsamere Entwicklung des Parkraumes auf dem Flughafen Salzburg*“ mit den „*jüngsten Entwicklungen in der Weltwirtschaft und mittelfristig absehbaren verkehrspolitischen Intentionen*“ begründet. Zu letzterem Punkt ist die Verlängerung der Buslinie 27 ab Dezember 2005 angeführt. Nach den der LUA vorliegenden Informationen ist aber diese angeführte Verlängerung derzeit nicht absehbar und liegen auch keine diesen Umstand untermauernde Unterlagen vor. Im übrigen ist aber insbesondere darauf hinzuweisen, dass diese Veränderung im Bereich des öffentlichen Verkehrs bereits in der ersten Untersuchung von AXIS angeführt und berücksichtigt ist und daher nicht als Neuerung für die Begründung einer niedrigeren Verkehrsprognose in der zweiten Untersuchung herangezogen werden kann.

Wie sich noch eindeutig aus dem Umweltmedizinischen Gutachten von Dr. Stierle, Seite 5 ergibt (dort findet sich noch der Hinweis auf die sich aus dem Fluggastaufkommen bzw. der Fluggastcharakteristik von AXIS ermittelten notwendigen Kapazität von ca. 5800 PKW-Stellplätzen), ist die erste Untersuchung den Amtssachverständigen bereits zur Beurteilung vorgelegen. Nach Projektsänderung durch Herausnahme des Parkdecks 2 wurde die zweite Untersuchung den Amtssachverständigen erneut zur gutachterlichen Stellungnahme vorgelegt. Eine kritische Auseinandersetzung mit den nun niedrigeren Prognosewerten oder Ausführungen zu deren Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit fehlen jedoch in allen Gutachten. Vor allem im Zusammenhang mit dem Thema Luftreinhalte und angesichts der bestehenden Vorbelastung in diesem Gebiet kommt einer Zukunftsprognose entscheidungsrelevante Bedeutung zu und ist diese daher auch im Verfahren zu hinterfragen und zu verifizieren.

Letztendlich ist festzuhalten, dass der Neubau eines Parkdecks 2 Gegenstand von Vorbesprechungen hinsichtlich einer UVP-Pflicht für öffentlich zugängliche Parkplätze war, weil damit die relevanten Schwellenwerte des UVP-G überschritten worden wären. Nun liegt es letztendlich in den Händen eines jeden Projektbetreibers ein Vorhaben zu konkretisieren oder nicht. Der Flughafen hat sich daher aufgrund zu erwartender Verzögerungen im laufenden Verfahren durch eine UVP dazu entschlossen dieses Parkdeck 2 vorerst aus dem Projekt herauszunehmen. Insofern steht die Landesumweltanwaltschaft auch nach wie vor dazu, dass eine UVP für Kfz-Stellplätze erst dann erfolgen kann, wenn ein konkretes Vorhaben vorliegt. Aus heutiger Sicht fehlt es diesem Vorhaben an seiner Konkretisierbarkeit.

Allerdings sieht andererseits die Zivilflugplatz-Verordnung in § 8 vor, dass für Zivilflugplätze Zufahrtsstraßen und Parkplätze im erforderlichen Umfang vorgesehen sein müssen. Diese Verpflichtung an den Flughafenbetreiber für eine ausreichende Aufnahmefähigkeit zu sorgen steht damit aktuell im Spannungsfeld mit dem gegenständlichen Verfahren und den darin erstellten Prognosen. Liegt doch zwischen den ursprünglich vorgesehenen zusätzlichen Stellplätzen von +3360 und den nun projektierten zusätzlichen Stellplätzen von +500, jeweils 2015, ein erheblicher Unterschied, der mit der prognostizierten Zunahme der Flugpassagiere nicht in Relation zu bringen ist.

Wie bereits eingangs angeführt bildet die Verkehrsuntersuchung von AXIS die Datengrundlage für alle nachfolgenden Untersuchungen und Gutachten. Da die vorliegenden Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung aus den angeführten Gründen aber weder



schlüssig noch nachvollziehbar sind, sind auch die Ergebnisse der Amtsgutachten in Zweifel zu ziehen. Die ursprünglich höheren Prognosen bedingen höhere Belastungen für Mensch und Umwelt, welche unter Umständen entscheidungsrelevant sein können. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung sowie eine Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Einwendungen ist daher aus Sicht der Landesumweltanwaltschaft unerlässlich.

3. Zu den einzelnen, auf den Verkehrsbereich bezugnehmenden Gutachten:

Wie bereits oben angeführt fehlen in den vorliegenden Amtsgutachten Ausführungen zur Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der vorliegenden Prognose von AXIS. Insbesondere das Verkehrstechnische Gutachten, dessen Aufgabe es u.a. auch gewesen wäre, die Untersuchung von AXIS dahingehend zu hinterfragen, lässt Ausführungen dazu vermissen.

Auch das vorliegende Gutachten aus dem Bereich der Luftreinhaltung nimmt, entgegen der Erstfassung vom 20.06.2005, nicht mehr explizit Bezug auf den zu erwartenden Verkehr und dessen Spitzenwerte, sondern orientiert sich allein an den von AXIS erstellten Tabellenwerten. Während die Erstfassung noch eine Ausbreitungsberechnung nach dem Box-Fluss-Modell mit dem Ergebnis einer ansteigenden Immissionsbelastung enthält, wurde in der Zweitfassung aufgrund des Fehlens einer entsprechenden Software auf eine rechnerische Abschätzung verzichtet. Letztendlich unterscheiden sich die Ergebnisse der beiden Fassungen des Gutachtens zur Luftreinhaltung darin, dass in der Erstfassung Grenzwertüberschreitungen bei NO₂ mit großer Wahrscheinlichkeit vorherzusagen sind und sich für den Planfall Projekt eine signifikante Zunahme im kritischen Grenzwertbereich des Jahresmittelwertes infolge Überschreitung der Bagatellgrenze für Zusatzbelastungen gemäß „Leitfaden UVP und IG-Luft“ ergibt (durchschnittliche Zusatzimmissionsbelastung von über 1% des Grenzwertes im Hinblick auf den Jahresmittelwert). In der Zweitfassung wird die Veränderung aber als nicht signifikant gewertet. Begründet wird dies in der Zusammenfassung mit den verhältnismäßig geringen Unterschieden in den Stellplatzzahlen und den daraus resultierenden Verkehrsbewegungen zwischen Nullvariante und Projekt. Daraus ist eindeutig ersichtlich, dass der oben aufgezeigte Unterschied zwischen +3360 und +500 Stellplätzen sowie den unterschiedlichen Verkehrsprognosen für die Luftbelastung im gegenständlichen Bereich von entscheidungswesentlicher Bedeutung ist und die von AXIS durchgeführten Untersuchungen einer genauen Überprüfung im Verfahren bedürfen.

Das Schalltechnische Gutachten beschränkt sich auf die Wiedergabe der Ergebnisse der Schallimmissionsberechnung der bvfs, welche als Datengrundlage die Untersuchungen von AXIS verwendet und im Ergebnis keine Veränderung bzw. eine geringfügige Verbesserung diagnostiziert.

Das Medizinische Gutachten bezieht sich für den Bereich Verkehr ebenfalls auf die Verkehrsuntersuchung AXIS und die auf dieser Basis erstellten, im Ergebnis unbedenklichen Gutachten zu den Bereichen Schall und Luftreinhaltung, weshalb auf diesen Grundlagen beruhend auch von seiten der Umweltmedizin keine relevanten Veränderungen festgestellt werden konnten.



4. Zu den Auswirkungen der Zunahme des Flugverkehrs

Dem Luftfahrttechnischen Gutachten ist in der Anlage die Prognose für die Flugbewegungen im Jahr 2015 zu entnehmen, welche auch die Grundlage für die Überarbeitung der Fluglärmschutzzonen im April 2005 für das Prognosejahr 2015 bildete.

Demnach wird sowohl in der kommerziellen Luftfahrt als auch in der allgemeinen Luftfahrt jeweils mit einer Zunahme der Flugbewegungen von 50% gerechnet.

Während sich beim Vergleich mit den bisherigen Entwicklungsdaten (siehe Schalltechnisches Gutachten, Beilage 14) im ungefähren Zeitraum von 15 Jahren die Entwicklungstendenz in der kommerziellen Luftfahrt kontinuierlich fortsetzen soll (1990 bis 2004: +50%, Prognose 2000 bis 2015: +50%), wird in der Allgemeinen Luftfahrt der Trend des bereits in den letzten fünf Jahren erkennbaren sprunghaften Anstieges fortgesetzt, weshalb im ca. fünfzehnjährigen Vergleich eine enorme Zunahme an Flugbewegungen in der Allgemeinen Luftfahrt zu verzeichnen sein wird (1990 bis 2004: +12%, Prognose 2000 bis 2015: +50%).

Die Überarbeitung der Fluglärmschutzzonen hat trotz der Annahme einer Zunahme der Flugbewegungen von 50% im Ergebnis eine Verringerung der Fläche dieser Zonen gebracht. Begründet wird dies hauptsächlich mit der zu erwartenden Verbesserung der Flugzeugtechnik. Lediglich in der Zone D LDN > 55dB kam es zu einer Zonenvergrößerung. Nähere Angaben, warum es gerade hier zu einer Ausweitung gekommen ist und ob dies etwa mit dem sprunghaften Anstieg der Allgemeinen Luftfahrt zusammen hängen kann fehlen aber in den vorliegenden Unterlagen und sind im Verfahren ergänzungsbedürftig.

Im Schalltechnischen Gutachten fällt auf, dass sich dieses in der Beurteilung der Luftverkehrssituation allein auf den kommerziellen Luftverkehr bezieht, Zahlen über die Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt nicht genannt werden und auch sonst keine nähere schalltechnische Auseinandersetzung mit diesem „boomenden“ Bereich beinhaltet.

Das Medizinische Gutachten bezieht sich in der Beurteilung möglicher gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch den Flugverkehr allein auf die überarbeiteten Fluglärmschutzzonen. Im Ergebnis handelt es sich dabei aber lediglich um eine Orientierung an Grenzwerten und deren geografische Ausweisung in Zonen, in deren Bereich unterschiedliche Maßnahmen erforderlich sind. Die Frage aber, ob die Zunahme der jährlichen Gesamtbelastung von bisher rund 50000 Flugbewegungen auf rund 80000 Flugbewegungen im Jahr 2015 für die vom Fluglärm betroffenen Menschen gesundheitliche Auswirkungen durch eine eklatante Zunahme der Störungsereignisse trotz Einhaltung von Grenzwerten haben kann, bleibt unbeantwortet und ist im Verfahren jedenfalls zu ergänzen. Insbesondere die Zunahme von Flugbewegungen in der Allgemeinen Luftfahrt betrifft jenen Bereich, der von den betroffenen Menschen als besonders störend empfunden wird. Ausgelöst wird diese Ablehnung oftmals durch das häufige Überfliegen von Wohngebieten in geringer Höhe, die Zunahme der Flüge an Wochenenden und jenen Zeiten, die grundsätzlich zur Erholung genutzt werden, durch laute historische Maschinen oder in privater Nutzung stehende ehemalige Militärjets usw. Die gegenwärtige Ausklammerung dieser u.a. auch umweltmedizinisch relevanten Faktoren in den Antragsunterlagen und Gutachten und das Zurückziehen auf Grenz-



werte bedarf nach Ansicht der Landesumweltanwaltschaft entsprechender Ergänzungen im Verfahren.

Bestärkt wird diese Forderung durch die nicht nachvollziehbaren Feststellungen im Gutachten für Luftreinhaltung (S. 12) , wonach der Bereich der Allgemeinen Luftfahrt für den Gutachter zahlenmäßig zwar gar nicht belegt sei, trotzdem aber hinsichtlich Emissionen nur eine untergeordnete Rolle spiele.

5. Zum Kausalzusammenhang zwischen Infrastrukturmaßnahmen und Flugbewegungen

In den vorliegenden Unterlagen und Gutachten tritt hinsichtlich eines möglichen Kausalzusammenhanges zwischen dem Ausbau der Bodeninfrastruktur und der Zunahme der Flugbewegungen eine zentrale Argumentation in den Vordergrund: demnach sei die Entwicklung des Flugverkehrs grundsätzlich unabhängig vom Vorhandensein der benötigten Bodeninfrastruktur für Passagierabfertigung, PKW-Abstellplätze, Hangars, Abstellflächen usw. Über eine tatsächliche Inanspruchnahme von Infrastruktureinrichtungen würden letztendlich die Nutzer entscheiden, der Einfluss des Flugplatzhalters darauf sei gering, man handle nur entsprechend der Nachfrage.

Dieser Argumentation muss jedoch entgegen gehalten werden, dass damit der Entwicklung des Flugverkehrs in Salzburg ein nahezu unbeeinflussbares „Eigenleben“ unterstellt würde. Ja die Entwicklung würde sozusagen einfach auf den Flughafen zu kommen und dieser könne nur darauf reagieren.

Dass dem nicht so ist, dokumentiert der Flughafen selbst, etwa mit dem auf der Homepage zu findenden Bericht „Der Flughafen als Motor der Tourismusentwicklung“. Aus dieser Darstellung des Themas „Flughafen-Marketing“ geht klar hervor, dass etwa hinsichtlich des Chartermarktes sehr wohl eine entsprechende Einflussmöglichkeit gegeben ist , die andererseits bei Linienverbindungen nur sehr bedingt ist. Es käme insbesondere darauf an u.a. etwa Potentialanalysen zu erstellen, damit vielleicht eine Linie „anbeiße“.

Gerade dieser Hinweis auf die Werbung mit vorhandenem Potential und Ressourcen bestätigt aber auch die Grundregel allen Wirtschaftens: ohne Angebot keine Nachfrage. Anders ausgedrückt: würde der Flughafen Salzburg nicht über genügend Kapazitäten auf dem Boden verfügen, wäre er in seiner Attraktivität eingeschränkt. Wäre er darüber hinaus einer unbeeinflussbaren Nachfrage ausgeliefert, müsste durch die eingeschränkte Attraktivität auch von einer weitaus niedrigeren Prognose an Flugbewegungen ausgegangen werden.

Auch einem Bericht des Landesrechnungshofes zur Salzburger Land Tourismus SLTG ist zu entnehmen, dass auf vielfältigste Weise, etwa durch Kooperationen, Maßnahmen gesetzt werden, um neue Flugdestinationen für das Salzburger Land zu erschließen.

Die angeführten allgemeinen Aussagen sowie der Hinweis, dass Flughafeninfrastruktur allgemein nicht als Wachstumsfaktor angesehen wird, sind daher im gegebenen Zusammenhang nicht schlüssig und nachvollziehbar und reichen nicht aus, um einen Zusammenhang zwischen dem Projekt und den prognostizierten Flugbewegungen von



vornherein auszuschließen. Zusätzliche Hangars und Stellplätze im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, zusätzliche Abstellflächen für Flugzeuge, Erweiterungen von Rollbahnen, usw führen zu einer Attraktivierung des Flughafens, die auch für dessen Bewerbung eingesetzt wird und insbesondere dadurch zu einer erhöhten Nachfrage führt. Der im Luftfahrttechnischen Gutachten verneinte Kausalzusammenhang ist damit sehr wohl begründbar.

Hintergrund dieser Argumentation bilden nach Ansicht der Landesumweltanwaltschaft die Bestimmungen der Ziffer 14 des Anhanges 1 zum UVP-G, die für Änderungen von Flugplätzen eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorsehen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen bewirkt wird.

Aufgrund der dargelegten wirtschaftlichen Ziele des Salzburger Flughafens generell mehr Flugbewegungen, zusätzliche Charterflüge und Linienverbindungen zu lukrieren, muss aus Sicht des Unternehmens eine entsprechende Expansion stattfinden, die, wie oben dargelegt, auch für die Bewerbung zusätzlicher Flugverbindungen von wesentlicher Bedeutung ist.

Da sich der Salzburger Flughafen in der Nähe von Siedlungsgebieten im Sinne des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E des Anhang 2 des UVP-G befindet, ist eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn durch die Änderung des Flugplatzes eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 12,5% in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist. Dem Luftfahrttechnischen Gutachten ist zu entnehmen, dass mit einer jährlichen Wachstumsrate der Flugbewegungen von 5% im kommerziellen Luftverkehr zu rechnen ist. Die Wachstumsrate des sprunghaft ansteigenden Allgemeinen Luftverkehrs ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, doch ist aufgrund dessen Entwicklung ebenfalls von mindesten 5% auszugehen. Diesen Überlegungen zufolge würde der Schwellenwert von 12,5% jedenfalls innerhalb der nächsten fünf Jahre erreicht.

Im gegenständlichen Verfahren sind daher die beantragten Änderungen jedenfalls auf eine UVP-Pflicht im Rahmen der Ziffer 14 des Anhanges 1 zum UVP-G zu prüfen.

6. Zusammenfassend ist festzustellen, dass insbesondere im Bereich des Kfz-Verkehrs eine Reihe von Ergänzungen und Klärungen erforderlich sind, die unter Umständen auch zu einer anderen Beurteilung der zu erwartenden Umweltbelastungen führen können und entsprechende Maßnahmen zur Minderung dieser Auswirkungen erforderlich machen können. Aber auch dem Bereich der schnell wachsenden Allgemeinen Luftfahrt wird noch mehr Aufmerksamkeit, vor allem im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Gesundheit und im Hinblick auf eine allfällige UVP-Pflicht zu widmen sein. Es wird daher beantragt, die vorliegenden Einwendungen im Verfahren entsprechend zu berücksichtigen und die erforderlichen Ergänzungen und rechtlichen Überprüfungen vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesumweltanwaltschaft:

Mag. Markus Pointinger
(elektronisch gefertigt)

