



An das  
Amt der Salzburger Landesregierung  
Abteilung 5: Gewerbe und Verkehrsrecht  
z.H. Frau Mag. Christine Wessely  
Fanny-von-Lehnert-Straße 1  
5010 Salzburg

Salzburg, am 09.06.2006  
ww/mp

**Zahl:** 20505-84/21/15/2006, 20505-90/53/21-2006

**Betreff:** Salzburger Flughafen GmbH  
UVP-Feststellungsverfahren, Terminal 2; Erweiterung der Flughafeninfra-  
struktur

Antragsteller: Dr. Wolfgang Wiener, Landesumweltanwalt  
Membergerstr. 42, 5020 Salzburg

Antragsgegner: Salzburger Flughafen GmbH  
Innsbrucker Bundesstraße 95, 5020 Salzburg  
  
vertreten durch: RAe Dr. Berger / Dr. Aichlreiter

## **STELLUNGNAHME**

Beilage: ./6 „Lärmhygienische Stellungnahme zum Ausbauprojekt Airport Salzburg“,  
Dr. Klaus Rhomberg, vom 28.03.2006



Sehr geehrte Frau Mag. Wessely!

Über Ihre Aufforderung vom 03.05.2006 und nach Fristerstreckung vom 23.05.2006 erstatte die Landesumweltanwaltschaft in oben angeführter Angelegenheit zu dem übermittelten Beilagenkonvolut fristgerecht nachfolgende Stellungnahme:

### **1. Zur Mitteilung der Abteilung 7 Raumordnung zur Kategorie E Anhang 2 UVP-G:**

1.1. Die UVP-Änderungsrichtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 hat zur Präzisierung der RL 85/337/EWG die Auswahlkriterien im Sinne von Artikel 4 Abs 3 UVP-RL im neu geschaffenen Anhang III festgehalten. Anhang III Nr 2 lit g bestimmt, dass die ökologische Empfindlichkeit der geografischen Räume, die durch die Projekte möglicherweise beeinträchtigt werden, unter Berücksichtigung insbesondere von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte, beurteilt werden muss.

1.2. Im österreichischen UVP-G wurde diese Änderung mit der Novelle 2000 umgesetzt. In der Begründung zum Initiativantrag 168/A XXI. GP heißt es dazu:

*„Die in Anhang III der ÄnderungsRL genannten Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte haben kein unmittelbares Pendant im gegenständlichen Entwurf. Statt der ökologischen Empfindlichkeit soll hier wohl eher anthropozentrischen Bedürfnissen Rechnung getragen werden. Deshalb kommt für Vorhaben, die insbesondere geruchs- bzw. lärmbeeinträchtigend sind, ein zusätzliches Kriterium, die Lage in oder im Nahebereich von Siedlungsgebieten, zur Anwendung. Als Definition wird hierzu die Formulierung in § 82 Abs. 1 Z 1 bis 3 MinroG herangezogen, d.h. es wird auf die Widmung der in einem Umkreis von 300 m vorhandenen Grundstücke (Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen; erweitertes Wohngebiet; Gebiete für spezielle Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser, Seniorenheime etc.) abgestellt.“*

Diese Bestimmung fand Eingang in die Fußnote 6 des Anhanges 1, erst mit der Novelle 2004 wurde dem schutzwürdigen Gebiet „Siedlungsgebiet“ eine eigene Kategorie E zugewiesen, die im Hinblick auf die Definition des Abstandes jedoch gleich geblieben ist.

1.3. Die UVP-RL selbst enthält keinerlei Beschränkungen, ab welchem Mindestabstand ein Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte beeinträchtigt werden kann. Dies ist nach fachlichen Kriterien für eine Vielzahl unterschiedlichster, in der UVP-RL geregelter Vorhaben auch nicht ernsthaft möglich und bedarf daher einer Betrachtung im jeweiligen Einzelfall. Die entsprechende Definition im UVP-G entspricht daher nicht dem Ziel der Richtlinie.

1.4. Letztendlich hat sich der Gesetzgeber aber dennoch von der im österreichischen Rechtsbestand vorhandenen Regelung des MinRoG leiten lassen. § 82 MinRoG bestimmt einen Mindestabstand der obertägigen Gewinnung grundeigener mineralischer Rohstoffe zu Siedlungsgebiet i.S.d. Z 1-3 im Ausmaß von 300 m.

Zwar ist die Umsetzung ins UVP-G sprachlich nicht gleich („*Umkreis*“) wie im MinRoG („*Entfernung*“) erfolgt, jedoch ging der Gesetzgeber, wie aus dem Initiativantrag ersichtlich, vom selben Inhalt der Begriffe aus.



- 1.5. Die hier von der Behörde angestellten Überlegungen („Messung vom räumlichen Mittelpunkt“) hinsichtlich der Auslegung des Begriffes „im Umkreis von 300 m um das Vorhaben“ führen daher ins Leere. Korrespondierend zur Musterbestimmung im MinRoG ist ganz klar von einer Entfernung von Siedlungsgebieten von der Vorhabensgrenze auszugehen, und nicht von einem, überdies nicht ohne weiteres bestimmbar räumlichen Mittelpunkt eines geometrischen Kreises auf großflächigen Vorhabensbereichen. Jede andere Auslegung würde zu dem absurden Fall führen, dass ein Umkreis von 300 m auf Vorhaben ab einer bestimmten Größe von dessen Mittelpunkt aus gemessen die Grenzen des Vorhabens gar nicht mehr verlässt. Die Wendung „um das Vorhaben“ wäre damit inhaltsleer.

Auf die fehlende Übereinstimmung des Mindestabstandes mit der UVP-RL wurde bereits hingewiesen.

- 1.6. Zusammenfassend liegen daher die Vorhabensbereiche des Ediktalverfahrens im Anwendungsbereich des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E „Siedlungsgebiet“ gemäß Anhang 2 UVP-G idGF.

## **2. Zu 1.1. der Stellungnahme der Salzburger Flughafen GmbH vom 26.04.2006**

- 2.1. Das Ediktalverfahren zur Änderung der Zivilflugplatzbewilligung gemäß § 68 LFG ist von zwei höchst unterschiedlichen Herangehensweisen und Argumentationen von Behörde und Betreiber geprägt:

Auf der einen Seite steht der auf die Judikatur des VwGH gestützte Rückzug auf die widmungsähnliche Wirkung der Bewilligung und die damit verbundene Begründung einer nicht unter das UVP-Regime fallenden Maßnahme. Gleichzeitig wurde mit dieser „Planänderung“ aber auch die Anwendbarkeit der SUP-RL verneint. Ein umweltrechtsloser Zustand also?

Auf der anderen Seite setzt die §68-Bewilligung aber den Rahmen für den darin festzulegenden Betriebsumfang, weshalb im Ediktalverfahren selbst detaillierte Pläne und Beschreibungen über die den künftigen Betriebsumfang bildenden Maßnahmen vorzulegen waren, die weit über eine Flächenplanung hinausgehen, vielmehr die einzelnen Vorhaben in Größe und Ausmaß detailliert räumlich festlegen und in den schriftlichen Unterlagen einem Projekt gemäß darstellen. So werden darin etwa die künftige Anzahl der Parkplätze, die Abwicklung des Verkehrsaufkommens, die prognostizierte Anzahl der Flugbewegungen und vieles mehr festgehalten, die in ihren Ausführungen derart bestimmt sind, dass zur Beurteilung deren Auswirkungen eine Reihe von Gutachten erstellt werden konnten, in denen sich keine Hinweise auf etwaige fehlende Beurteilungsgrundlagen von Projektsseite finden. Vielmehr geht etwa der luftfahrttechnische ASV in seinem Gutachten auf Seite 12 davon aus, dass die einzelnen Vorhaben für sich den Verhandlungsgegenstand des Ediktalverfahrens bilden. Tatsächlich spricht auch das LFG im Zusammenhang mit der Erteilung der § 68-Bewilligung in § 71 von Vorhaben, die als Voraussetzung für die Erteilung dieser Bewilligung vom technischen Standpunkt her geeignet sein und einer sicheren Betriebsführung entsprechen müssen. Damit wird bereits vom Gesetz ein hoher Detaillierungsgrad gefordert.



2.2. Es ist unbestritten, dass § 78 LFG für die Errichtung, Benützung sowie wesentliche Änderung einer zivilen Bodeneinrichtung eine gesonderte Bewilligung erfordert. Letztendlich handelt es sich dabei aber lediglich um eine reine Baubewilligung, die sich am festgelegten Betriebsumfang der § 68-Bewilligung zu orientieren hat und damit an den Auswirkungen der in dieser Bewilligung festgelegten Maßnahmen und Vorhaben nichts ändert bzw ändern darf: der VwGH hat dazu nämlich in seinem Erkenntnis 2848/78 vom 22.10.1980 festgehalten, dass, wenn der bereits festgelegte Betriebsumfang durch die Erweiterung einer Bodeneinrichtung eine Veränderung erfährt, jedenfalls eine Entscheidung gemäß § 68 LFG zu erfolgen hat.

Dies zeigt in klar nachvollziehbarer Weise auf, dass es sich bei der Bewilligung gemäß § 68 LFG um eine Rahmenbewilligung handelt, während Bewilligungen nach § 78 LFG lediglich zu deren Durchführung dienen.

2.3. Ausgehend von der nationalen Rechtsprechung müssen folgende Voraussetzungen für eine UVP-Einzelfallprüfung vorliegen:

- Einem Projekt über ein Vorhaben müssen alle maßgeblichen Kriterien im Hinblick auf die Bewertung einer UVP-Pflicht bei Durchführung des Vorhabens eindeutig zu entnehmen sein, wenn auch keine Detaillierung des Projektes in allen Einzelheiten gefordert werden muss.
- Der Detaillierungsgrad muss soweit gehen, dass das Vorhaben einem Vorhabenstypus des Anhanges 1 UVP-G zugeordnet werden kann.
- Der Verwirklichungswille der Projektwerberin, etwa durch Antrag auf Bewilligung des Vorhabens.

Gestützt auf die bisherigen Ausführungen zu Inhalt und Gang des Ediktalverfahrens ist das von der Salzburger Flughafen GmbH darin verfolgte Vorhaben so hinreichend detailliert, dass eine Zuordnung zum Vorhabenstypus der Z 14 Anhang 1 UVP-G einwandfrei möglich ist. In den einzelnen Amtsgutachten des Ediktalverfahrens wurden darüber hinaus Auswirkungen des Vorhabens geprüft, dabei keinerlei fehlende Beurteilungsgrundlagen im Projekt bemängelt und gleichzeitig die Pflicht auf Durchführung einer UVP geprüft und nicht aus formellen, sondern inhaltlichen, allerdings nicht nachvollziehbaren bzw nicht mehr zeitgemäßen Gründen, verneint. Mit Antrag auf Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG hat die Projektwerberin ihren Willen zur Verwirklichung dieses Vorhabens kundgetan.

2.4. Grundsätzlich kann ein Feststellungsverfahren

- vor Einleitung eines Genehmigungsverfahrens beantragt oder von Amts wegen eingeleitet werden; diesfalls müssen der Behörde ausreichende Unterlagen zur Beurteilung vorliegen;
- nach Einbringen eines Genehmigungsantrages oder auch
- nach Abschluss eines Genehmigungsverfahrens nach den Materengesetzen jederzeit beantragt oder eingeleitet werden.

Es bedarf daher einer genaueren Betrachtung des Begriffes „Genehmigung“:



Die in der Stellungnahme der Antragsgegnerin zitierte Entscheidung des VwGH zu Saalfelden beschäftigte sich u.a. mit der Frage, ob etwa eine Gewinnungsbewilligung nach MinRoG unter den weiten Genehmigungsbegriff des § 2 Abs 3 UVP-G fällt. Unter Hinweis darauf, dass es sich zwar um eine ortsbezogene, aber keine Fragen des Umwelt- und Nachbarrecht einschließende Genehmigung, ohne Recht auf tatsächlichen Abbau handelt, wurde diese Frage verneint.

Das Abbauprojekt in seiner konkreten Ausgestaltung (Dauer, Abbaumethode, erforderliche Bergbauanlagen, Abtransport, Sicherheitsmaßnahmen, Abfallbehandlung usw.) sei erst durch die Genehmigung des Gewinnungsbetriebsplanes gemäß § 116 MinroG und die Bewilligung der Bergbauanlagen gemäß § 119 MinroG genehmigt. Eine Ermittlung sämtlicher Umweltauswirkungen des Projekts sei daher erst in diesem Stadium möglich.

Damit zeigt sich aber auch bereits der eklatante Unterschied zu einer Zivilflugplatz-Bewilligung, die entgegen einer Gewinnungsbewilligung bereits von vornherein den Projektsinhalt genau regelt (erforderliche Anlagen, Boden- und Luftverkehr, Parkplätze, Sicherheitsmaßnahmen, usw.) und daher in der Folge auch keines Instruments, ähnlich dem Gewinnungsbetriebsplan, mehr bedarf, sondern nur mehr der baulichen Bewilligung.

- 2.5. Wie der EuGH, zuletzt mit Urteil zu Rs C290/03 vom 4. Mai 2006, entschieden hat, bleibt der Begriff der „Genehmigung“, auch wenn er sich auf bestimmte Elemente des nationalen Rechts stützt, doch ein gemeinschaftsrechtlicher Begriff. Nach ständiger Rechtsprechung sind die Begriffe einer Vorschrift des Gemeinschaftsrechts, die für die Ermittlung ihres Sinnes und ihrer Tragweite nicht ausdrücklich auf das Recht der Mitgliedstaaten verweist, in der Regel in der gesamten Gemeinschaft autonom und einheitlich auszulegen, wobei diese Auslegung unter Berücksichtigung des Kontexts der Vorschrift und des mit der fraglichen Regelung verfolgten Zweckes zu ermitteln ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 18. Januar 1984 in der Rechtssache 327/82, Ekro, Slg. 1984, 107, Randnr. 11, vom 19. September 2000, in der Rechtssache C-287/98, Linster, Slg. 2000, I-6917, Randnr. 43, und vom 7. Januar 2004 in der Rechtssache C-201/02, Wells, Slg. 2004, I-723, Randnr. 37). Die Frage der Qualifizierung einer Entscheidung als Genehmigung i.S.d. UVP-RL hat daher nach nationalem Recht im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht zu erfolgen.

Nach ihrer ersten Begründungserwägung bezweckt die UVP-RL, dass die zuständige Behörde die Auswirkungen des in Rede stehenden Projekts auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtigt. Aus Artikel 2 Absatz 1 der UVP-RL ergibt sich daher, dass die Projekte im Sinne von Artikel 4 in Verbindung mit Anhang I oder II der Richtlinie, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, vor Erteilung der Genehmigung einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden müssen (vgl. Urteil Wells, Randnr. 42). Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 85/337 definiert dabei den Begriff „Genehmigung“ im Sinne der Richtlinie als Entscheidung der zuständigen Behörde oder der zuständigen Behörden, aufgrund deren der Projektträger das Recht zur Durchführung des Projekts erhält.



Unter Hinweis auf das Urteil Wells Rn 52 (Rs 290/03 vom 7. Januar 2004) hält der EuGH abermals fest, dass wenn das nationale Recht ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren vorsieht, in dem zunächst eine Grundsatzentscheidung ergeht und dann eine Durchführungsentscheidung getroffen wird, die nicht über die in der Grundsatzentscheidung festgelegten Vorgaben hinausgehen darf, die Auswirkungen, die ein Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat, im Verfahren des Erlasses der Grundsatzentscheidung zu ermitteln und zu prüfen sind. Nur wenn diese Auswirkungen erst im Verfahren des Erlasses der Durchführungsentscheidung ermittelt werden können, muss die Prüfung im Rahmen dieses Verfahrens vorgenommen werden.

In einem mehrstufigen Genehmigungsverfahren ist diese Prüfung grundsätzlich durchzuführen, sobald es möglich ist, sämtliche Auswirkungen zu ermitteln und zu prüfen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat (Wells, Rn 53).

- 2.6. Zusammenfassend kommt es also nach der Rechtsprechung des EuGH darauf an, zu welchem Zeitpunkt in einem mehrstufigen Genehmigungsverfahren die Umweltverträglichkeit eines Projektes geprüft werden kann.

Durch die hinreichende Konkretisierung des gegenständlichen Vorhabens im Rahmen des Ediktalverfahrens sowie unter Hinweis auf die bisherigen Ausführungen dazu ist jedoch nicht ersichtlich, welche UVP-relevanten Auswirkungen sich noch zusätzlich im Rahmen der Baubewilligungen nach § 78 LFG ergeben könnten, die es rechtfertigen, die Prüfung der UVP-Pflicht auf das Durchführungsverfahren zu verlagern.

Der Rechtsprechung des EuGH folgend, hätte daher bereits im Rahmen des Ediktalverfahrens von Amts wegen eine Einzelfallprüfung durchgeführt werden müssen.

Die Zulässigkeit des Feststellungsantrages steht damit aber jedenfalls außer Zweifel.

### **3. Zu 1.2. der Stellungnahme der Salzburger Flughafen GmbH vom 26.04.2006**

- 3.1. Die Antragsgegnerin beruft sich in ihrer Stellungnahme auf den luftfahrttechnischen ASV und führt aus, dass dessen Gutachten zufolge der Errichtung eines Passagierterminals sowie der übrigen Vorhaben des Ediktalverfahrens keine kausale Bedeutung für die Erhöhung von Flugbewegungen zukomme.

Betrachtet man den Aufbau dieses Gutachtens, so begründet der ASV zunächst die Notwendigkeit der vorgesehenen Maßnahmen mit bereits am Flughafen Salzburg aufgetretenen Engpässen, insgesamt gestiegener Nachfrage und der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften.

Bei der Frage nach dem Kausalzusammenhang dieser Maßnahmen mit der Erhöhung der Flugbewegungen (übrigens ein Indiz für die zur UVP-Prüfung erforderliche hinreichende Bestimmtheit) stützt er sich in der Folge auf Daten zur Entwicklung des internationalen Luftverkehrs.

Auf Seite 4 des Gutachtens kommt er nach seinen Ausführungen über Wachstumsursachen des internationalen Flugverkehrs zu dem Schluss, dass Flughafeninfrastruktur allgemein nicht als Wachstumsfaktor angesehen werde.



Dieses für das international prognostiziert steigende Wachstum des Flugverkehrs wohl gültige Ergebnis wird jedoch in der Folge in unzulässiger Weise auf die Umsetzung von Maßnahmen auf lokaler Ebene umgelegt, ohne auf die lokale Situation selbst einzugehen.

Die Fragestellung bei der Schaffung lokaler Flughafeninfrastruktur darf nämlich nicht deren Auswirkung auf das Wachstum des internationalen Flugverkehrs sein, sondern muss vielmehr deren Auswirkung auf die lokale Situation beleuchten – und diese wurde vom ASV nicht geprüft.

Aufgrund des geringen Einflusses von Flughafeninfrastruktur auf das generelle Wachstum von Flugverkehr muss anhand der aktuellen Prognosen, etwa der Eurocontrol, davon ausgegangen werden, dass der Flugverkehr generell entsprechend zunimmt. Gestützt auf diese hauptsächlich vom Wirtschaftswachstum geleiteten Prognosen wurde letztendlich auch für den Bereich des Salzburger Flughafens eine Zunahme des Flugverkehrs prognostiziert.

Letztendlich verhält es sich bei Flughafeninfrastruktur und Flugverkehr aber nicht anders als beim Henne-Ei-Problem: wer war zuerst da? Tatsächlich ist die Lösung im ersten Fall erheblich einfacher. Wo keine Flughafeninfrastruktur vorhanden ist, gibt es auch keinen Flugverkehr. Wer aber Flughafeninfrastruktur errichtet oder entsprechend erweitert und bewirbt, kann in einer prognostizierten Wachstumsphase bei Eintritt dieser Prognose sowie erfolgreichem Marketing am Wachstum partizipieren – und zieht damit lokal gesehen Flugverkehr an und erhöht diesen lokal.

Laut ASV sind die in erster Linie beschränkenden Faktoren eines Flughafens mangelnde Pisten bzw. Luftraumkapazität. Diese Punkte treffen gegenständlich aber nicht zu. In zweiter Linie beschränken aber etwa, gegenständlich zutreffend, Abstellflächen oder Terminalkapazität die Aufnahmefähigkeit eines Flughafens. In diesen Fällen könne auch rascher auf steigende Nachfrage reagiert werden (Gutachten Seite 5).

- 3.2. Die zitierte einschlägige Veröffentlichung der Eurocontrol stützt sich bei ihren Prognosen über die Entwicklung des Flugverkehrs auf ein Modell wirtschaftlicher und industrieller Entwicklungen und kalkuliert die jeweilige Vorhersage auf den Basisdaten des Vorjahres. Es dient allein als Instrument der zur Risikoeinschätzung für investierende Unternehmen (siehe insb. auch Eurocontrol MTF Report, Flight Movements 2006 – 2012 Volume 1).

Die Aufnahmekapazität wird dabei als limitierender Faktor des Wachstums des internationalen Flugverkehrs gesehen. Am Beispiel Istanbul wird dargestellt, dass dieser Flughafen bei gleichbleibendem Wachstum ab 2010 durch Erreichen von Kapazitätsgrenzen in die Liste der kapazitätsbeschränkten Flughäfen aufgenommen wird.

Siehe dazu auch Encyclopaedia Britannica Online, Article 72429, Airport capacity: „At smaller one-runway airports, limits to capacity usually occur in the terminal areas, since the operational capacity of a single runway with adequate taxiways is quite large.“



Nun ist klar, dass Istanbul nicht mit Salzburg verglichen werden kann, doch ist daraus das Prinzip wachsenden Flugverkehrs im Zusammenhang mit Flughafeninfrastruktur klar zu erkennen: trifft ein Flughafen in einer allgemeinen Wachstumsphase des Flugverkehrs die Entscheidung an diesem Wachstum partizipieren zu wollen und möchte er sich aus diesem Engagement heraus nicht selbst aufgrund seiner beschränkten Infrastruktur limitierenden Faktoren unterwerfen, ist er gezwungen in kapazitätserweiternde Infrastrukturmaßnahmen zu investieren.

Dabei handelt es sich, wie aus den Veröffentlichungen der Eurocontrol ersichtlich, nicht nur um regionale, sondern aufgrund der Bedeutung von „*airport constraints*“ insbesondere um europäische und internationale Bestrebungen die Aufnahmekapazität von Flughäfen zu verbessern (siehe dazu die Presseaussendung der Eurocontrol vom 29.10.2004 mit dem Titel „*Cross-industry cooperation required to address airport capacity crunch*“).

Lokal gesehen bleibt die Entscheidung, ob ein Flughafen vom Wachstum des Flugverkehrs profitieren will, ob er also in zusätzliche Infrastruktur und begleitendes Marketing investieren möchte und damit lokal gesehen mehr Flugverkehrs anzieht, beim Flughafen selbst. Der Flughafen Salzburg hat die strategische Entscheidung getroffen nicht auf seinem beschränkten Kapazitätsstand zu verbleiben und seiner Betriebspflicht eine breitere infrastrukturelle Basis zu verschaffen. Damit hat er aber auch die Entscheidung getroffen diese Basis auch tatsächlich zu nutzen, also vorhandene Kooperationen zu intensivieren, neue Destinationen zu erschließen, den Standort attraktiver zu gestalten und damit mehr Flugverkehr anzuziehen. Die Verantwortung für die daraus resultierenden Folgen hat daher auch der Flughafen zu tragen.

- 3.3. Diese Verantwortung von Flughäfen für die in ihrem Betriebsbereich anfallenden Umweltauswirkungen und deren das Wachstum von Flughäfen beschränkenden Faktoren wurde auch bereits auf europäischer Ebene erkannt und führte aufgrund von „*Environmental Constraints*“ zu einer Reihe neuer Diskussionen über die „*Environmental Airport Capacity*“. Im Bericht „*The Concept of Airport Environmental Capacity*“ der Manchester Metropolitan University vom Oktober 2002, erstellt für Eurocontrol, heißt es auf Seite 1:

*„The overall capacity of the European ATM system is to a significant extent determined by the capacity of its airports and en-route sectors. Environmental issues have the potential to constrain the operation and growth of airports and therefore the overall operational capacity of the system.“*

Neben den bereits aufgezeigten, hier als „signifikant“ bezeichneten Kapazitätsengpässen aufgrund von Flughafeninfrastruktur treten also Umweltauswirkungen aus dem Flugverkehr, „*Environmental Constraints*“, als limitierende Faktoren hinzu.

Gerade bei der Lage eines Flughafens in einem Stadtgebiet wie Salzburg, dessen Siedlungsgebiete bis an den Flughafen heranreichen und das überdies als belastetes Gebiet Luft ausgewiesen ist, treten entsprechende faktische Beschränkungen und Widerstände aus der Bevölkerung auf.





In der Zusammenfassung auf Seite 78 der zitierten Studie heißt es dazu:

*„The principal issues with the potential to constrain current operations or future growth are the disturbance caused by aircraft noise and local air quality. Other issues which could also constrain growth in the future include, third party risk, ground transport access and climate change.“*

Eben diese Punkte der Lärmbelästigung und Beeinträchtigung der Luftqualität waren jene, welche die Bevölkerung in ihren Einwendungen im Ediktalverfahren vorbrachten, dort aber lapidar als nicht verhandlungsgegenständlich klassifiziert oder nicht dem Stand der Wissenschaft gemäß behandelt wurden. Als Nachweis dafür sei auf die dem Akt des Ediktalverfahrens angeschlossene „Lärmhygienische Stellungnahme zum Ausbauprojekt Airport Salzburg“ vom 28.03.2006 von Dr. Klaus Rhomberg verwiesen, welche hier ausdrücklich nochmals vorgelegt wird.

Gerade wegen der auch international erkannten Notwendigkeit der Berücksichtigung von Umweltauswirkungen auf Flughäfen sollte es neben dem öffentlichen Interesse an der Einhaltung von Umweltvorschriften auch im Interesse des Salzburger Flughafens liegen, diese Verantwortung im vorgegebenen gesetzlichen Rahmen wahrzunehmen.

3.4. Im Hinblick auf den Terminal 2 seien ergänzend dazu folgende Anmerkungen erlaubt:

Wie aus der oben zitierten einschlägigen Fachliteratur ersichtlich ist, handelt es sich u.a. bei Abfertigungsterminals um einen erheblichen, den Flugverkehr kapazitätsbeschränkenden Faktor auf einem Flughafen. Vice Versa ist die Erweiterung von Abfertigungskapazität damit aber auch ein den insbesondere lokalen Flugverkehr positiv beeinflussender Faktor.

Der Zweck der Errichtung des Terminals 2 zur Kompensation zeitlicher Verzögerungen beim Abfertigungsvorgang aufgrund neuer Sicherheitsvorschriften ist dem Antragsteller bekannt.

Das Ergebnis steht im Vergleich zum Zweck aber in einem Missverhältnis, da durch die Errichtung nicht nur der limitierende Durchsatz des Terminal 1 kompensiert wurde, sondern darüber hinaus eine Erhöhung der Abfertigungskapazität vorgenommen wurde, die, um sie nicht brach liegen zu lassen, jederzeit und laufend bis an die Kapazitätsgrenze aufgefüllt werden kann, ohne einer zusätzlichen Bewilligung oder Überprüfung der Umweltauswirkungen zu bedürfen.

Ohne Terminal 2 stieße der Flughafen bereits jetzt an seine kapazitiven Grenzen. Der vom Flughafen selbst in Kooperation etwa mit der Salzburger Land Tourismus und anderen Partnern entwickelte und selbst herbeigeführte Flugverkehr ließe sich nicht mehr zufriedenstellend abfertigen, was zu einem Imageschaden und wirtschaftlichen Einbußen führen würde.

Der Terminal 2 hat jedoch über die vordergründig beabsichtigte Kompensationswirkung bereits jetzt den Spielraum für weitere derartige Entscheidungen zur Expansion der Geschäftstätigkeit und damit zur Zunahme des Flugverkehrs eröffnet. Betrachtet man die weitere Entwicklung, so soll nach dem Willen des Flughafens



die derzeit noch nicht ausgeschöpfte Abfertigungskapazität durch eine Terminalerweiterung im Süden erneut erweitert werden. Dabei kann wohl nicht davon ausgegangen werden, dass der Flughafen diese offenen und neu geschaffenen Kapazitäten brach liegen lassen möchte. Um eine sinnlose Investition zu verhindern, werden er und seine Eigentümer sich wohl auch anstrengen diese durch neue Linien und Kooperationen, durch zusätzlichen Flugverkehr zu füllen.

Insofern steht die Beziehung des Verwaltungsaktes zum Genehmigungsverfahren des Terminal 2 im Hinblick auf eine UVP-Prüfung außer Frage. Dies ist bereits allein aus der Tatsache heraus erforderlich, um die im Rahmen der Prüfung von Änderungsvorhaben ebenfalls zu untersuchende Kumulierung aktueller Vorhaben mit bereits genehmigten Vorhaben wie dem Terminal 2 beurteilen zu können.

- 3.5. Wie bereits oben ausgeführt, hat Flughafeninfrastruktur international gesehen nur einen geringen Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs im Allgemeinen. Sie stellt aber lokal einen limitierenden Faktor für Flughafen und Flugverkehr dar und hat vor Ort betrachtet, gemeinsam mit den entsprechenden unternehmerischen Zielsetzungen und als Ausfluss dessen, ein erhebliches Potential Flugverkehr anzuziehen und zu maximieren. Dies umso mehr auf einem Flughafen von regionaler Bedeutung inmitten eines Stadtgebietes, wo die Zunahme von Flugverkehr ungleich deutlicher wahrgenommen wird, als auf dislozierten Flughäfen.

Insofern wird aber vom Standpunkt des §68-Bewilligungsverfahrens aus gesehen nicht auf eine unbeeinflussbare Nachfrage reagiert, sondern Vorsorge für eine prognostizierte und in unternehmerische Entscheidungen aufgenommene, zukünftige Nachfrage getroffen, was exakt dem Tatbestand der Z 14 des Anhanges 1 UVP-G entspricht: auch dieser fordert eine Prognoseplanung, hier für einen Zeitraum von fünf Jahren. Zu erwartende Flugbewegungen bedeuten in diesem Zusammenhang die auf realistischen Prognosen beruhenden Flugbewegungen (unter Berücksichtigung des Vorliegens und der Kapazität der geeigneten Infrastruktureinrichtungen wie etwa Abfertigungsgebäude, Rollwege, Treibstofflager usw).

Eine Vorgangsweise aber, den Flughafen zunächst durch unternehmerische Entscheidungen zur Expansion an seine kapazitiven Grenzen heranzuführen, um dann „notgedrungen“ auf die Entwicklungen im Nachhinein reagieren zu müssen (Stichwort „reine Nachfrageplanung“, „Anpassung an Erfordernisse des Flugbetriebes“), würde zu einer unregelmäßigen und unbeschränkten Erhöhung von Umweltauswirkungen führen und entspräche damit einer unzulässigen Umgehung des UVP-G. Wie bereits ausgeführt handelt es sich dabei in Wirklichkeit ja nicht einmal allein um eine nachträgliche Anpassung an den status quo, sondern gleichzeitig um eine eklatante Erweiterung von Kapazitäten für die Zukunft.

- 3.6. Die behauptete Unabhängigkeit zwischen der lokalen Entwicklung des Flugverkehrs und dem Vorhandensein von Flughafeninfrastruktur ist damit widerlegt. Würde man der gegenteiligen Argumentation der Antragsgegnerin folgen, wäre die Bestimmung des Anhanges 1 Z 14 g UVP-G, die auf jegliche Änderungen von Flugplätzen abstellt, im Hinblick auf bauliche Anlagen nicht anzuwenden und damit nahezu inhaltsleer. Ja vielmehr könnte so doch nur mehr die Neuerrichtung eines Flughafens oder zumindest einer zusätzlichen Landebahn einer UVP unterzo-

gen werden, die übrigen Bestimmungen wären damit hinfällig. Ein solch gewollter Inhalt kann dem Gesetzgeber aber nicht unterstellt werden. Das UVP-G regelt ganz klar die Verantwortlichkeit von Flughäfen für die Umweltauswirkungen, die im Rahmen ihres Betriebes vorkommen und nicht die Verantwortlichkeit von Flugunternehmen, deren Piloten odgl.

Auch kann dem Gesetzgeber nicht unterstellt werden, dass eine bauliche Änderung eines Flughafens ohne Grundlage unternehmerischer Zielsetzungen und darauf basierenden Entscheidungen erfolgt, wie dies von der Antragsgegnerin auf Seite 5 nahe gelegt wird. Jegliche Anträge auf Änderungen von Flughäfen sind Ausfluss und Umsetzung unternehmerischer Entscheidungen, die, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung und aller sonst für das Unternehmen wichtigen Faktoren, auf zukünftige Aktivitäten ausgerichtet sind, die Gewinn erwarten lassen. Eben diese unternehmerischen Aktivitäten bilden die Grundlage für die zu deren Durchsetzung notwendigen bewilligungsbedürftigen Durchführungsmaßnahmen, welche im gegenständlichen Fall nach Ansicht des Antragstellers der UVP-Pflicht unterliegen. Im übrigen kann laut Rundschreiben zum UVP-G, S 141, jede bewilligungspflichtige Maßnahme die Auslösung einer Einzelfallprüfung bewirken: unter den gegebenen Umständen kann dies, entgegen dem Vorbringen der Antragsgegnerin, auch das Versetzen eines Zaunes sein, etwa wenn damit Kapazitätsbeschränkungen beseitigt werden.

- 3.7. Zusammengefasst sind sowohl die im Ediktalverfahren enthaltenen Vorhaben wie auch der bereits genehmigte, aber keiner umweltbezogenen Prüfung unterworfenen, Terminal 2 geeignet eine Umweltverträglichkeitsprüfung für sich allein bzw. unter Anwendung der Kumulierungsbestimmung auszulösen.
  - 3.8. Zur Qualifikation von MR Dr. Neidhard als Mitglied des Aufsichtsrates der SFG wird auf die einschlägigen Veröffentlichungen des Salzburger Flughafens auf seiner Homepage oder in den jeweiligen Geschäftsberichten verwiesen, welche diese Rolle unmissverständlich zum Ausdruck kommen lassen.
4. Abschließend werden daher die Anträge vom 13.03.2006, insbesondere auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Vorhaben des Ediktalverfahrens, für den Terminal 2 und deren jeweils kumulierende Auswirkungen, bekräftigt.



Dr. Wolfgang Wiener  
Umweltanwalt

Salzburg, am 09.06.2006

