

W



Handwritten signature

Land Salzburg

EINGEGANGEN
18. JULI 2006
Erled.

*Beim UWS
prüfe Kopf*

Für unser Land!

VERKEHRSUNTERNEHMEN

2000/072E

RIST (5.8. Maria Himmelfahrt) -> 16.8.

ZAHL	DATUM	FANNY-VON-LEHNERT-STRASSE 1
20505-84/21/26-2006, 20505-90/53/33-2006	13.07.2006	☒ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG
BETREFF		TEL (0662) 8042 - 3487
Landesumweltanwaltschaft Salzburg,		FAX (0662) 8042 - 3489
Errichtung Terminal 2 und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Flughafens Salzburg (Ediktalverfahren);		verkehrsunternehmen@salzburg.gv.at
Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000;		

BESCHEID

Aufgrund der Anträge der Landesumweltanwaltschaft Salzburg vom 13.3.2006, die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens im Sinne des Ediktalverfahrens GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005 sowie für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in Form der Errichtung des Terminal 2 eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der geltenden Fassung durchzuführen ist, ergeht seitens der Salzburger Landesregierung als zuständige UVP-Behörde nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens folgender

Spruch

I.
Gemäß den §§ 39 Abs. 1, 3 Abs. 1, 7, 3a Abs. 1 und 3 des UVP-G 2000 wird festgestellt, dass für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens im Sinne des Ediktalverfahrens GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005 **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhanges 1 Z. 14 Spalte 3 lit. g des UVP-G 2000 erfüllt wird.

DAS LAND IM INTERNET: www.salzburg.gv.at

II.

Gemäß den §§ 39 Abs. 1, 3 Abs. 1, 7, 3a Abs. 1 und 3 des UVP-G 2000 wird festgestellt, dass für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in Form der Errichtung des Terminal 2 des Salzburger Flughafens **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhanges 1 Z. 14 Spalte 3 lit. g des UVP-G 2000 erfüllt wird.

III.

Dem Antrag auf Abtretung des gegenständlichen UVP-Feststellungsverfahrens an den Umweltsenat wird nicht stattgegeben.

Begründung

1. Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 30.7.2002 wurde seitens der Salzburger Flughafen GmbH der Antrag auf Erteilung der Bewilligung für die Errichtung des Terminal 2/Mehrzweckhalle unter Vorlage entsprechender Einreichunterlagen gestellt. Im wesentlichen wird darin ausgeführt, dass in Folge der Umsetzung der 100%-Großgepäckkontrolle das bestehende Abfertigungsgebäude die Spitzen im Passagieraufkommen (Wochenendspitzen des Winter-Charterverkehrs von Dezember bis April) nicht mehr bewältigen könne und daher ein zweiter Terminal südlich des bestehenden Abfertigungsgebäudes errichtet werden müsse. Da diese Spitzen nur an wenigen Tagen im Jahr auftreten, soll der Terminal alternativ auch als Mehrzweckhalle für diverse Veranstaltungen genutzt und entsprechend ausgestattet werden. Im Lichte der relativ kurzen Jahres-Nutzungsdauer des Gebäudes als Terminal sei das Bauwerk - vorrangig aus Gründen der Wirtschaftlichkeit - einfach konstruiert, ausgestattet und gestaltet.

Der Salzburger Flughafen GmbH wurde mit Bescheid vom 2.4.2003 die Errichtungsbewilligung für den gegenständlichen Terminal 2/Mehrzweckhalle gemäß § 78 Luftfahrtgesetz erteilt.

Mit Schreiben vom 13.5.2005 beantragte die Landesumweltsenatsverwaltung Salzburg gemäß § 3a iVm Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 festzustellen, dass für die geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens im Sinne des Ediktalverfahrens GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei und damit der Tatbestand des Anhanges 1 Z 14 des UVP-G verwirklicht werde und dass für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens in Form des Terminal 2 und den damit verbundenen Maßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3a iVm Anhang 1 Z 14 UVP-G durchzuführen sei. Weiters wurde beantragt, aufgrund der aufgezeigten Befangenheitsgründe den gegenständlichen

Antrag an den Umweltsenat als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde abzutreten. Als Beilagen wurden die VCÖ-Studie "Mobilität mit Zukunft 1/2006: Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums", der Geschäftsbericht 2004 des Salzburg Airport, eine Pressemeldung vom 23.1.2006 betreffend Verkehrsergebnisse 2005, ein Auszug aus dem Bericht des Landesrechnungshofes bezüglich Salzburger Land Tourismus GmbH vom Juni 2003 sowie der Bericht "Der Flughafen als Motor der Tourismusentwicklung" übermittelt. Daraus ist zu entnehmen, dass die Salzburger Flughafen GmbH mit Schreiben vom 26.1.2004, 30.12.2004 und 20.9.2005 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie um Abänderung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 Luftfahrtgesetz angesucht hat. Die geplanten Änderungen beinhalteten im wesentlichen eine Erweiterung der gewidmeten Grundfläche um rund 21 ha, die Erweiterung des Terminal 2, der Hauptabstellfläche sowie der Kfz-Abstellplätze und die Errichtung eines Gerätezentrums Süd, einer Winterdienstzentrale, eines "General Aviation Terminal" samt Parkflächen und einer Sicherheitskontrollstelle, mehrerer Hangars für Kleinflugzeuge, zusätzlicher Abstellflächen für die Allgemeine Luftfahrt, eines Rollweges "A" und die Verbreiterung und damit Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges "L" sowie der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße. In der mündlichen Verhandlung am 21. und 22.2.2006 seien die Einwendungen hinsichtlich des Kausalzusammenhanges zwischen der Erweiterung der Flughafeninfrastruktur und der Zunahme der Flugbewegungen unberücksichtigt geblieben. Die diesbezüglichen Aussagen des im Ediktalverfahren beigezogenen luftfahrttechnischen Amtssachverständigen sowie die sonstigen diesbezüglichen Vorbringen seien nicht schlüssig, nicht nachvollziehbar und nicht ausreichend. In der Allgemeinen Luftfahrt werde der Trend der letzten fünf Jahre fortgesetzt, weshalb im ca. fünfzehnjährigen Vergleich eine enorme Zunahme an Flugbewegungen zu verzeichnen sein werde (1990 bis 2004: + 12%, Prognose 2000 bis 2015: + 50 %). Gemäß luftfahrttechnischem Gutachten sei mit einer jährlichen Wachstumsrate der Flugbewegungen von 5 % im kommerziellen Luftverkehr zu rechnen. Daher würde der Schwellenwert von 12,5 % jedenfalls innerhalb der nächsten fünf Jahre überschritten.

Im einzelnen wird darauf hingewiesen, dass der Flughafen Salzburg ein gewinnorientiertes Unternehmen und daher wie jedes andere Unternehmen auf Gewinnmaximierung ausgerichtet sei. Aus dieser Sicht seien auch die Entscheidungen der Salzburger Flughafen GmbH zu sehen, deren Ziele ganz klar in Richtung Erweiterung des Geschäftsbetriebes gingen. In diesem Sinn habe sich der Flughafenbetreiber auch dazu entschlossen, nicht auf einem bestimmten erreichten Niveau von Kapazitäten weiter zu arbeiten, sondern in den Ausbau der Flughafeninfrastruktur zu investieren, also aktiv zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und damit die bislang möglichen kapazitiven Grenzen zu erweitern. In diesem Zusammenhang wird auch auf "regelmäßige Jubelmeldungen auf der Homepage des Flughafens verwiesen". Diese würden zeigen, dass alle Bemühungen des Flughafens auf eine Zunahme der Fluggastzahlen gerichtet und nicht eine bloße Reaktion auf eine steigende Nachfrage seien. Der Flughafen sei daher nicht einer "unbeeinflussbaren Nachfrage ausgeliefert", sondern erzeuge durch seine Maßnahmen diese Nachfrage.

Bereits die Errichtung des Terminal 2 sei nicht - wie immer beteuert - eine reine Nachfrageplanung, sondern eine aktiv gesteuerte, auf die zukünftigen Entwicklungsziele des Flughafens gerichtete Maßnahme. Daher sei bereits die frühere Errichtung des Terminal 2 UVP-pflichtig gewesen. Dies müsse umso mehr für die beabsichtigte Erweiterung des Terminal 2 gelten.

Als weiteres Beispiel für eine kausal kapazitätserweiternde Maßnahme wird auf die Verbreiterung und damit Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges "L" eingegangen. Derzeit unterliege der Rollweg "L" einer lediglich eingeschränkten Benutzbarkeit für Flugzeuge bis 61 m Spannweite unter bestimmten Bedingungen (Sichtverhältnisse, Rollgeschwindigkeit,...). Außerhalb dieser Bedingungen bzw. mit Spannweiten über 61 m sei dieser Rollweg nicht nutzbar. Unter diesen Umständen müsse daher die Start- bzw. Landepiste zum Rollen und Wenden verwendet werden und sei damit in dieser Zeit blockiert. Da dieser limitierende Faktor beseitigt werden soll, handle es sich um eine kausal kapazitätserweiternde Maßnahme.

Dies gelte für sämtliche geplanten Maßnahmen.

Hinsichtlich der behaupteten Befangenheit wird im wesentlichen ausgeführt: " Da die Landesregierung einerseits die gemäß § 39 UVP-G zuständige Behörde, andererseits aber auch die Vertretung des Landes Salzburg darstellt, welches gleichzeitig zu 75 % Miteigentümer am Salzburger Flughafen ist, sieht die Landesumweltschutzbehörde für den Fall der Durchführung des gegenständlichen Feststellungsverfahrens durch die Landesregierung einen Befangenheitsgrund als gegeben. Gleiches gilt für die der Landesregierung untergeordneten, weisungsgebundenen Behörden. "

Seitens der Abteilung Raumordnung des Amtes der Salzburger Landesregierung wurde mit Schreiben vom 3.4.2006 im wesentlichen mitgeteilt, dass die gegenständlichen Maßnahmen überwiegend im Bereich eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E "Siedlungsgebiet" gemäß Anhang 2 des UVP-G 2000 liegen.

Die Stadtgemeinde Salzburg teilte als Standortgemeinde mit Schreiben vom 13.4.2006 mit, dass zu beiden Themenbereichen keine Notwendigkeit auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gesehen werde.

Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan sprach sich mit Schreiben vom 14.4.2006 gegen eine UVP-Pflicht der gegenständlichen Maßnahmen aus.

Die Salzburger Flughafen GmbH vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. Berger & Dr. Aichreiter, teilte im Schreiben vom 26.4.2006 mit, dass gemäß ständiger Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes es sich beim Gegenstand des Ediktalverfahrens, nämlich der Änderung der Zivilflugplatzbewilligung gemäß § 68 LFG, um eine einer Widmung vergleichbare Entscheidung handle, die die Bewilligung der einzelnen Bodeneinrichtungen gemäß § 78 LFG keinesfalls ersetze. Da die Zivilflugplatzbewilligung gemäß § 68 LFG

daher keine Berechtigung zur Durchführung eines konkreten Projektes für Bodeneinrichtungen beinhalte, handle es sich auch nicht um eine solche im Sinne des § 2 Abs 3 UVP-G. Der Errichtung des Terminal 2 komme keine kausale Bedeutung für die Erhöhung der Flugbewegungen zu, da diese Maßnahme nicht zur Erhöhung der Abfertigungskapazität von Passagieren erfolgt sei, sondern der Kompensation der bei der Abfertigung mit dem elektronischen Check-in und der Großgepäck-Kontrolle verbundenen zeitlichen Verzögerungen diene. Durch diese aufgrund der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben erforderliche Abfertigungstechnik sei die bei manuellem Check-in gegebene durchschnittliche Check-in Zeit von 45 Sekunden je Passagier auf 75 Sekunden je Passagier angestiegen. Um die daraus resultierenden Verzögerungen aufzufangen, wurde die bis dahin gegebene Anzahl der 21 Check-in Counter um 17 erhöht. Vor allem zu den betrieblichen Spitzenzeiten, wie sie im Winter Charter auftreten, solle damit wieder die vor dem Computer Check-in gegebene Dauer pro Passagier geboten werden können. Außerhalb der Spitzenzeiten erfolge kein Check-in im Terminal 2. Eine Erhöhung der Flugbewegungen resultiere daraus keineswegs.

Bei der Änderung des Rollweges L sei zu berücksichtigen, dass auch dadurch nicht die Anzahl der Flugbewegungen erhöht werde, sondern es sich um eine Maßnahme der Erhöhung der Betriebssicherheit handle. Dadurch sei es nicht mehr erforderlich, die Start- und Landepiste zum Wenden zu verwenden. Gemäß ständiger Judikatur des Umweltseminars sei ein UVP-relevanter Kausalzusammenhang dann nicht als wahrscheinlich anzunehmen, wenn auch/oder andere mögliche Ursachen dazu beitragen können, dass es zu entsprechenden Kapazitätsausweitungen komme. So führen beispielsweise weder die Neuanlage und Befestigung von Rollwegen noch zusätzlich geschaffene Hangarierungsmöglichkeiten für sich zu einer Zunahme der Flugbewegungen.

Mit Schreiben vom 2.5.2006 wurde das Gutachten des im Ediktalverfahren beigezogenen luftfahrttechnische Amtssachverständigen, Dipl. Ing. Marek, vom 26.9.2005 seitens der Rechtsanwälte Dr. Berger & Dr. Aichreiter der Behörde ergänzend vorgelegt. Darin wird vom Sachverständigen der Kausalzusammenhang zwischen der Terminalerweiterung und einer Kapazitätserweiterung ausdrücklich verneint und als typische Nachfrageplanung gewertet. In diesem Zusammenhang wird vom Sachverständigen auf die für den Flughafenbetreiber bestehende Verpflichtung, die Flughafen-Infrastruktur allen Teilnehmern des Luftverkehrs unter gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen (Betriebspflicht und Kontrahierungszwang), hingewiesen. Die Nutzer selbst würden allein über die tatsächliche Inanspruchnahme der Flughafeninfrastruktur entscheiden. Der Einfluss des Flugplatzhalters selbst sei diesbezüglich gering. Die Erweiterung des Abfertigungsgebäudes in Richtung Süden stelle im Hinblick auf das zu erwartende Wachstum der kommerziellen Luftfahrt eine konsequente Weiterentwicklung dar. Hinsichtlich des zu erwartenden zukünftigen Luftfahrtaufkommens werden detaillierte Berechnungen ange stellt, welche die vom Sachverständigen herangezogenen Prognosewerte belegen.

Am 3.5.2006 wurde die Landesumweltanwaltschaft Salzburg zur Konkretisierung ihrer Anträge aufgefordert.

Hiezu wurde mit Schreiben vom 22.6.2006 mitgeteilt, dass die erforderliche Gesamtbeurteilung der Situation keine Präzisierung des Antrages notwendig mache. Im Rahmen des Parteiengehörs wurde mit Schreiben vom 23.5.2006 seitens der Stadtgemeinde Salzburg bekanntgegeben, dass sich keine neuen Aspekte für ein UVP-Feststellungsverfahren ergeben hätten.

Seitens der Salzburger Flughafen GmbH wurde im Schreiben vom 26.5.2006 ergänzend ausgeführt, dass als Folge der EU-Verordnung 2320 die Installierung einer 100%igen Großgepäckkontrolle in Form des so genannten Computer-Check-in erforderlich gewesen sei. Die ursprüngliche Abfertigungskapazität sei damit verringert worden. Um diese wieder herzustellen, sei daher die Errichtung zusätzlicher 17 Check-In-Counter erforderlich gewesen. Aus Platzgründen habe man daher 12 im neu zu errichtenden Terminal 2 aufstellen müssen. Diese Maßnahme wäre daher in keiner Weise geeignet, eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen zu verursachen, sondern die aus der Umstellung vom händischen auf den elektronischen Check-In sich ergebenden Zeitverzögerungen zu kompensieren.

Zu den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens wurde seitens der Landesumweltanwaltschaft Salzburg in ihrer Stellungnahme vom 9.6.2006 und 20.6.2006 im wesentlichen mitgeteilt, dass "die Vorhabensbereiche des Ediktalverfahrens" im Anwendungsbereich eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E "Siedlungsgebiet" gemäß Anhang 2 lägen. Zu den Argumentationen der Behörde und Betreiber im Ediktalverfahren wird festgestellt:

"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 fest, 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 Beurteilungsunterlagen von Projektseite 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.

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.“

Nach weiteren allgemeinen Ausführungen über die rechtlichen Voraussetzungen einer UVP-Einzelfallprüfung weist die Landesumweltanwaltschaft Salzburg, gestützt auf ein Urteil des EuGH darauf hin, dass die Frage "der Qualifizierung einer Entscheidung als Genehmigung im Sinne der UVP-Richtlinie" nach nationalem Recht im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht zu erfolgen habe. Artikel 1 Abs 2 der Richtlinie 85/337 definiere dabei den Begriff "Genehmigung" als Entscheidung der zuständigen Behörde, aufgrund deren der Projektträger das Recht zur Durchführung des Projektes erhält. Im Hinblick auf die EuGH Judikatur wird zudem zusammenfassend festgestellt, dass in einem mehrstufigen Genehmigungsverfahren eine Prüfung grundsätzlich, sobald es möglich ist, sämtliche Auswirkungen zu ermitteln und zu prüfen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat, durchzuführen sei. Da nicht ersichtlich sei, welche UVP-relevanten Auswirkungen sich noch zusätzlich im Rahmen der Errichtungsbewilligungen gemäß § 78 LFG ergeben könnten, sei eine UVP-Pflicht bereits im Ediktalverfahren gegeben. Darüberhinaus wird die Stichhaltigkeit des vorgelegten luftfahrttechnischen Amtssachverständigengutachten angezweifelt. Im wesentlichen wird dazu ausgeführt, dass die Flughafeninfrastruktur international gesehen zwar nur einen geringen Einfluss auf die Entwicklung des Flugverkehrs im allgemeinen habe, sie stelle aber lokal einen limitierenden Faktor für Flughafen und Flugverkehr dar und habe 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 einen Flughafen von regionaler Bedeutung inmitten eines Stadtgebietes. Die Prognosen der Eurocontrol geben nur allgemeine Daten bekannt und könnten nicht für die Abschätzung der kapazitätserweiternden Wirkung bestimmter Maßnahmen herangezogen werden. Beispielhaft wird wieder auf den Terminal 2 verwiesen. Aufgrund der Errichtung des Terminal 2 sei nicht nur der limitierende Durchsatz des Terminal 1 kompensiert, sondern darüber hinaus eine Erhöhung der Abfertigungskapazität vorgenommen worden, die jederzeit bis an die Kapazitätsgrenze aufgefüllt werden könne. Der Terminal 2 habe den Spielraum für

weitere Entscheidungen zur Expansion der Geschäftstätigkeit und damit zur Zunahme des Flugverkehrs eröffnet. Dies gelte auch für alle anderen Maßnahmen.

Mit Schreiben vom 11.7.2006 wurde seitens der Salzburger Flughafen GmbH festgehalten, dass die Ausführungen der Landesumweltanwaltschaft Salzburg auf allgemeine Gesichtspunkte des Umweltschutzes abstellen und sich ausführlich mit Fragen des § 68 und 78 LFG befassen, jedoch damit in keiner Weise geeignet seien die Erfüllung der für das gegenständliche Verfahren allein maßgeblichen gesetzlichen Tatbestände der Z 14 des Anhanges 1 UVP-G 2000 - auch nicht einmal ansatzweise - nachzuweisen. Vor diesem Hintergrund verliere auch die Auseinandersetzung um einen "weiten Genehmigungsbegriff des § 2 Abs 3 UVP-G" jede rechtliche Relevanz, da nicht entscheidend sei, ob ein Genehmigungsverfahren eingeleitet worden sei, sondern ob die vom UVP-G 2000 normierten tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt werden oder nicht. Desweiteren wird nochmals die Ursächlichkeit des Terminals für eine Erhöhung der Flugbewegungen bestritten.

2. Rechtliche Grundlagen:

Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Gemäß § 2 Abs. 3 leg.cit. gelten als Genehmigungen die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen. Davon ist auch die Einräumung von Dienstbarkeiten nach § 111 Abs. 4 erster Satz des Wasserrechtsgesetzes 1959, nicht jedoch die Einräumung sonstiger Zwangsrechte erfasst.

§ 3 Abs. 1 leg.cit. zufolge sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d bis f, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 21 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

Gemäß § 3 Abs. 7 leg.cit. hat die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3 a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amtswegen erfolgen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit

Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/ die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltsanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Der wesentliche Inhalt der Entscheidung einschließlich der wesentlichen Entscheidungsgründe ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltsanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

Gemäß § 3a Abs. 1 leg.cit. sind Änderungen von Vorhaben,

1. die eine Kapazitätsausweitung von mindestens 100% des in Spalte 1 oder 2 des Anhanges 1 festgelegten Schwellenwertes, sofern ein solcher festgelegt wurde, erreichen, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen; dies gilt nicht für Schwellenwerte in Änderungstatbeständen gemäß Z 2;
2. für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

Gemäß § 3a Abs. 3 leg.cit. ist für Änderungen sonstiger in Spalte 2 oder 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn

1. der in Spalte 2 oder 3 festgelegte Schwellenwert durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder durch die Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder
2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 2 oder 3 kein Schwellenwert festgelegt ist, und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

Aufgrund § 39 Abs. 1 leg.cit. ist für das Verfahren nach dem 1. und 2. Abschnitt und allen Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den gemäß § 5 Abs. 1 betroffenen Verwaltungsvorschriften und für Änderungen gemäß § 18 b die Landesregierung zuständig.

Gemäß § 42 Abs. 1 leg.cit. ist, soweit in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften oder in diesem Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen über das Verwaltungsverfahren getroffen werden, bei der Durchführung dieses Bundesgesetzes das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) anzuwenden.

Gemäß Z 14 Spalte 3 lit. g des Anhanges 1 ist die Änderung von Flugplätzen in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hub-

schraubern) um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist, ein gemäß § 3 UVP-pflichtiges Vorhaben.

Aufgrund § 68 Abs. 1 LFG ist zum Betrieb von Zivilflugplätzen eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfangs eines Zivilflugplatzes.

Gemäß § 78 Abs. 1 LFG ist für die Errichtung, die Benützung sowie jede wesentliche Änderung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) eine Bewilligung erforderlich.

§ 7 Abs. 1 AVG zufolge haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, ihr Ehegatte, ein Verwandter oder Verschwägerter in auf- oder absteigender Linie, ein Geschwisterkind oder eine Person, die noch näher verwandt oder im gleichen Grad verschwägert ist, beteiligt sind;
2. in Sachen ihrer Wahl- oder Pflegeeltern, Wahl- oder Pflegekinder, ihres Mündels oder Pflegebefohlenen;
3. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
4. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
5. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides in unterer Instanz mitgewirkt haben.

3. Die UVP-Behörde hat zum Verfahrensergebnis erwogen:

Zu Spruchpunkt I:

Mit Schreiben vom 13.3.2006 beantragte die Landesumweltschutzbehörde Salzburg gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 festzustellen, dass für die geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens im Sinne des Ediktalverfahrens GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005 eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3a iVm mit Anhang 1 Z 14 UVP-G durchzuführen ist.

Von der Behörde ist vor einer Prüfung, ob der Tatbestand der Z. 14 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 - Änderung von Flugplätzen - erfüllt ist, zu klären, inwieweit im gegenständlichen Fall bereits auf der Ebene des Ediktalverfahrens ein Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 des UVP-G 2000 vorliegt.

Nach Ansicht der UVP-Behörde ist der wesentliche Inhalt des beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anhängigen Verfahrens um Änderung der Zivilflugplatzbewilligung (Ediktalverfahren) die Widmung weiterer Grundflächen als Zivil-

flugplatz. Eine solche Widmung stellt die Voraussetzung für mehrere unterschiedliche Verwaltungsakte, wie z.B. die Bewilligung von Bodeneinrichtungen, die Festlegung einer Sicherheitszone und Enteignungen für Zwecke der Luftfahrt dar (vgl. Halbmayr/Wiesener, Das österreichische Luftfahrtrecht, Anmerkung zu § 68 LFG). Für die konkrete Umsetzung ist jeweils noch ein gesonderter Verwaltungsakt erforderlich. Erst dieser Verwaltungsakt schafft den vom Zivilflugplatzbetreiber gewünschten rechtlichen Zustand, welcher eine faktische Umsetzung eines konkreten Projektes ermöglicht. Die im Ediktalverfahren erfolgte Bekanntgabe beabsichtigter zukünftiger Vorhaben verleiht dem Antragsteller weder eine Berechtigung zur konkreten Umsetzung noch verpflichtet sie ihn dazu. Nach Abschluss des Ediktalverfahrens steht noch nicht fest, ob, in welchem Umfang bzw. in welcher zeitlichen Abfolge und Rahmen die im Ediktalverfahren genannten Vorhaben tatsächlich zur Umsetzung gelangen. Es steht daher dem Betreiber eines Flughafens frei, um einzelne oder alle im ursprünglichen Widmungsverfahren beinhalteten Maßnahmen zur Errichtung gemäß § 78 LFG bei der zuständigen Behörde anzusuchen. Bei diesen konkret an die Behörde herangetragenen Vorhaben kann die Frage einer UVP-Pflicht von amtswegen oder auf Antrag gegebenenfalls geprüft werden. Im Falle, dass die im Ediktalverfahren genannten Vorhaben zeitlich gestaffelt eingebracht werden, sind die Kumulierungsbestimmungen des UVP-G 2000 anzuwenden. Entgegen der Landesumweltanwaltschaft Salzburg erscheinen der Behörde die im UVP-Gesetz vorgesehenen Regelungen für eine ordnungsgemäße Vertretung der Umwelt- und Anrainerinteressen somit durchaus gegeben. Eine Vorverlegung der UVP-Pflicht auf die Ebene des Ediktalverfahrens ist daher weder sinnvoll noch rechtlich möglich. Nach Ansicht der Behörde widerspricht eine Vorverlegung sogar dem System des UVP-Gesetzes.

Da somit zum jetzigen Zeitpunkt nach Ansicht der Behörde kein Vorhaben im Sinne des § 2 Abs 3 UVP-G 2000 vorliegt, kann von einer Prüfung der sonstigen Voraussetzungen der Ziffer 14 des Anhangs 1 abgesehen werden.

Zu Spruchpunkt II:

Hinsichtlich der Errichtung des Terminal 2 wird von der Landesumweltanwaltschaft Salzburg eine Prüfung der UVP-Pflicht nicht auf der Ebene des Ediktalverfahrens, sondern auf der Ebene des Bewilligungsverfahrens beantragt. Die Möglichkeit einer UVP-Pflicht bei Vorliegen konkreter Bewilligungsanträge wurde bereits in Spruchpunkt I. bejaht. Auf die diesbezüglichen Erwägungen darf verwiesen werden. Es kann daher hinsichtlich der Errichtung des Terminal 2 unmittelbar geprüft werden, ob der Tatbestand der Z. 14 Spalte 3 lit. g des Anhangs 1 erfüllt wird.

Unbestritten kann aufgrund der eingelangten Stellungnahmen davon ausgegangen werden, dass es sich bei der Errichtung des Terminal 2 um eine Änderung eines Flugplatzes in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E "Siedlungsgebiet" handelt. Da jedoch nicht jede Änderung von Flugplätzen UVP-pflichtig ist, ist zu prüfen, ob diese Änderung eine Erhöhung der Flugbewegungen im Ausmaß von 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren erwarten lässt. Aufgrund des vorliegenden Gutachtens des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen und der eingelangten Stellungnahmen kann weiters davon

ausgegangen werden, dass im Flugverkehr generell und damit auch für den Salzburger Flughafen im Prognosezeitraum von 5 Jahren mit einem starken Anstieg der Flugbewegungen zu rechnen ist. Dies entspricht der allgemeinen Entwicklung. Wie seitens der Landesumweltanwaltschaft Salzburg dazu angemerkt wird, stellen die vom Sachverständigen zugrunde gelegten Prognosen für die investierenden Unternehmen ein Instrument zur Risikoeinschätzung dar. Da sie den allgemeinen Trend wiedergeben, handelt es sich dabei um ein Hilfsmittel zur nachfrageorientierten Planung von zukünftigen Änderungs- bzw. Ausbauvorhaben des Flughafens. Maßnahmen, welche in diesem Zusammenhang gesetzt werden, tragen somit lediglich der generellen Entwicklung Rechnung, erzeugen jedoch keine zusätzliche Nachfrage. Die von der Landesumweltanwaltschaft Salzburg angesprochene Gewinnorientierung des Flughafens steht zu dieser Einschätzung in keinem Widerspruch. Wie das Beispiel eines neu errichteten Passagierterminals auf einem Militärflugplatz eindeutig zeigt, kann eine Maßnahme wie die gegenständliche grundsätzlich zu einer Erhöhung der Flugbewegungen führen. Allerdings ist, wie die Landesumweltanwaltschaft Salzburg selbst ausführt, bei der Betrachtung auf die konkrete Situation abzustellen. Gemäß Erkenntnis des Umweltsenates vom 28.4.2006, US 6A/2005/20-21 ist bei der Beurteilung eines Vorhabens vordringlich vom Willen des Projektwerbers auszugehen.

Die diesbezüglichen Aussagen der Salzburger Flughafen GmbH sind eindeutig. Von der Landesumweltanwaltschaft Salzburg unbestritten wird nachvollziehbar ausgeführt, dass aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben die Einführung eines neuen Check-in Systems notwendig war, welches zu einer Herabsetzung der Abfertigungsfrequenz geführt hat. Um hinsichtlich der Abfertigungsfrequenz an internationale Standards in Zeiten der Spitzenbelastung des Flughafens wieder anschließen zu können, war eine Aufstockung der Anzahl der Abfertigungsschalter und somit die Errichtung des Terminal 2 notwendig. Wie aus dem Vorbringen der Salzburger Flughafen GmbH und den Ausführungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen zu entnehmen ist, war bei der Errichtung des Terminal 2 keine zeitlich durchgehende Nutzung der neuen Abfertigungsschalter geplant. Die Behauptung der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, die Abfertigungsschalter des Terminal 2 würden auch zur Abfertigung der aufgrund des generellen Trends zunehmenden Zahl von Fluggästen Verwendung finden, ändert daran nichts. Ein derartiges Vorgehen würde ebenfalls lediglich eine nachfrageorientierte Maßnahme darstellen. Eine Kausalität zwischen Errichtung der Abfertigungsschalter und Zunahme der Flugbewegungen lässt sich damit sicherlich nicht begründen. Eine solche Kausalität wird daher auch vom luftfahrttechnischen Amtssachverständigen eindeutig verneint. Die dieser Aussage zugrunde liegenden Ausführungen und Berechnungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen erscheinen gegenüber den diesbezüglichen Behauptungen der Landesumweltanwaltschaft Salzburg schlüssig und eindeutig nachvollziehbar. Zusätzlich darf noch darauf hingewiesen werden, dass die Einschätzung des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen, dass eine derartige Kausalität nicht gegeben ist, auch durch die seit der Bewilligung im Jahre 2003 tatsächliche Nutzung des Terminals 2 für diverse Veranstaltungen bestätigt wird. Diese Umstände waren bereits im Jahre 2003 ursächlich dafür, dass von Seiten der Behörde zu diesem Zeitpunkt bereits von keiner UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens ausgegangen wurde. Diese Überlegungen dürften auch Anlass dafür gewesen sein, dass seitens der Landesumweltanwaltschaft Salz-

burg nicht bereits im Jahre 2003 für das gegenständliche Vorhaben ein Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht eingebracht wurde.

Zur Frage des Vorliegens des Tatbestandes gemäß Z 14 Spalte 3 lit.g des Anhanges 1 UVP-G 2000 war daher die spruchgemäße Feststellung zu treffen.

Zu Spruchpunkt III.:

Eine Übertragung der Zuständigkeit auf den Umweltsenat, wie seitens der Landesumweltanwaltschaft Salzburg beantragt, ist im UVP-G 2000 nicht vorgesehen. Auch § 7 AVG beinhaltet keinen Übergang der Entscheidungszuständigkeit auf die Berufungsbehörde oder die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde. Darüberhinaus ist festzustellen, dass die Bestimmungen des § 7 AVG auf die mit der Willensbildung in einem konkreten Verwaltungsverfahren berufenen Organwalter/-innen abstellen. Bei diesem Organ muss einer der in § 7 AVG aufgezählten Befangenheitsgründe vorliegen. Dass ein solcher Befangenheitsgrund bei dem mit dem gegenständlichen Verfahren betrauten Verwaltungsorgan vorliegt, wird nicht behauptet. Allein der Umstand, dass der Salzburger Flughafen zu 75 % im Eigentum des Landes Salzburg steht, rechtfertigt keine Bedenken im Hinblick auf eine Befangenheit des mit dem Verwaltungsverfahren betrauten Organs, auch wenn dieses Organ dem Land Salzburg als Gebietskörperschaft angehört. Dem gestellten Antrag war daher nicht stattzugeben.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von vier Wochen ab Zustellung beim Amt der Salzburger Landesregierung schriftlich, fernschriftlich oder telegrafisch das Rechtsmittel der Berufung eingebracht werden. Eine Berufung hätte den Bescheid zu bezeichnen, gegen den sie sich richtet, einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten und wäre mit € 13,-- zu vergebühren.

Für die Landesregierung
Mag. Christine Wessely

Ergeht an:

1. Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg **RSb**
2. Rechtsanwälte Dr. Berger & Dr. Aichlreiter, Sterneckerstraße 55, 5020 Salzburg für die Salzburger Flughafen GmbH, Innsbrucker Bundesstraße 95, 5020 Salzburg **RSb**
3. Stadtgemeinde Salzburg als Standortgemeinde, 5020 Salzburg **RSb**
4. Amt der Salzburger Landesregierung
 - Abt. 16 - zH Herrn Dipl. Ing. Graggaber **per e-mail**
 - Fachabteilung 6/6 - wasserwirtschaftliches Planungsorgan **per e-mail**
5. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien **per e-mail**
6. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Stubenbastei 5, 1010 Wien gemäß § 43 UVP-G 2000 **per e-mail**
7. Abteilung 5 zur öffentlichen Einsichtnahme und Kundmachung des Bescheides unter der Internetadresse www.salzburg.gv.at/verkehr.htm