



An den

UMWELTSENAT

Stubenbastei 5  
1010 Wien

Salzburg, am 27.04.2007

**Zahl:** US 6B/2006/21-29

**Betreff:** Berufung gegen den UVP-Feststellungsbescheid der Sbg. Landesregierung  
bezüglich Errichtung Terminal 2 und Erweiterung der  
Flughafeninfrastruktur in Salzburg

Berufungswerber:

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

Berufungsgegnerin:

Salzburger Flughafen GmbH  
5020 Salzburg, Innsbrucker Bundesstraße 95

vertreten durch: RAe Dr. Berger / Dr. Aichlreiter  
5020 Salzburg, Sterneckstraße 55

## STELLUNGNAHME



**Landes Umwelt Anwaltschaft Salzburg**

Membergerstraße 42 / A-5020 Salzburg  
Telefon +43 (0)662/629 805-0 / Fax +43 (0)662/629 805-20  
Email [office@lua-sbg.at](mailto:office@lua-sbg.at) / <http://www.lua-sbg.at>

In umseits bezeichneter Rechtssache hat der Umweltsenat unter der angeführten Aktenzahl dem Berufungswerber die Möglichkeit der Stellungnahme zur luftfahrttechnischen Stellungnahme von DI Marek vom 08.03.2007 bis zum 27.04.2007 eingeräumt. Binnen offener Frist wird hiermit von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, gleichzeitig eine eigene Gutachterliche Stellungnahme dazu und zur gegenständlichen Beurteilung der Kausalitätsfrage vorgelegt und ergänzend zur Rechtslage ausgeführt.

1. Ausgangspunkt für die im gegenständlichen Verfahren zu klärenden Fragen ist das UVP-G 2000 in dessen Anhang 1 Z 14 Schwellenwerte festgelegt sind, bei deren Überschreitung eine UVP durchzuführen ist. Ausgehend von Anhang 1 Z 14 lit g) leg.cit. sind Änderungen von Flugplätzen in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn dadurch eine Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 12,5% in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist, einer UVP zu unterziehen. Während im bisherigen Verfahren weder die Lage in einem schutzwürdigen Gebiet, nämlich im Siedlungsgebiet der Stadtgemeinde Salzburg, noch die vom Flughafen selbst erstellte Prognose zur Zunahme der Flugbewegungen bis zum Jahr 2015, welche das Kriterium der Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 12,5% innerhalb von 5 Jahren erfüllt, bestritten wurden, bleibt als letzte, von der österreichischen Rechtsordnung vorgegebene, Frage jene des Kausalzusammenhangs zwischen den Änderungen und der Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen.

Zu dieser Frage hat der auch im Ediktalverfahren tätige ASV des BMVIT (Luftfahrtbehörde), DI Marek, nun den vierten Versuch unternommen einen Kausalzusammenhang zu widerlegen.

Rückblickend sollte zunächst bereits im Ediktalverfahren aufgrund der internen Vorgabe des Verhandlungsleiters MR Dr. Rolf A. Neidhart (BMVIT), welcher gleichzeitig für die Flughafen-Aufsichtsbehörde im Aufsichtsrat der Salzburger Flughafen GmbH sitzt, ein Kausalzusammenhang im luftfahrttechnischen Gutachten vom 26.09.2005 (GA-A Beilage 1.) von vornherein ausgeschlossen werden (siehe Beilage.... Der Rechnungshof hat dazu übrigens bereits im Jahr 2001 in seinem Bericht zum Salzburger Flughafen unter Punkt 6.2. festgehalten: „*Wegen der möglichen Interessenkollision empfahl der RH, Mitarbeiter der Obersten Zivilluftfahrtbehörde nicht in Aufsichtsräte von Flughäfen oder Fluglinien zu entsenden*“). Diese Linie im Rahmen des Ediktalverfahrens keine UVP durchführen zu wollen ist insbesondere auch aus dem Besprechungsprotokoll Salzburg Airport W.A. Mozart vom 04.07.2005, welches bereits im Wege der diesbezüglichen ausführlichen Berufungsausführungen vorgelegt wurde, klar erkennbar.

In weiterer Folge hat der ASV auch in der mündlichen Verhandlung zum Ediktalverfahren am 21. und 22.02.2006 auf zahlreiche Fragen und Einwendungen hin lediglich lapidar festgestellt, dass kein nachvollziehbarer Zusammenhang zwischen den geplanten Maßnahmen und der Zunahme der Flugbewegungen bestehe (GA-B Beilage 2).

Aufgrund weiterer schriftlicher, inhaltlich präzisierter Einwendungen von Anrainern im Ediktalverfahren zur Problematik des Kausalzusammenhangs erfolgte in einer dritten



gutachterlichen Stellungnahme vom 12.07.2006 (GA-C Beilage 3) lediglich ein Hinweis auf die bisherigen Gutachten bzw Aussagen.

Das nun im UVP-Feststellungsverfahren vorgelegte Gutachten des ASV vom 08.03.2007 (GA-D) zur Fragestellung des Umweltsenates enthält im Großen und Ganzen eine Wiedergabe der bisher im Ediktalverfahren dazu getroffenen Aussagen.

Wie die mit diesem Schriftsatz vorgelegte Gutachterliche Stellungnahme von Univ.-Prof.Dr. J. Michael Schopf der Technischen Universität Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (GA-TUW Beilage 4), ausführlich, schlüssig und nachvollziehbar darlegt, werfen die vom ASV getroffenen Ausführungen mehr Fragen, Ungereimtheiten und Widersprüche auf als sie beantworten und lassen jedenfalls eine fundierte wissenschaftliche, ebenfalls schlüssige und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit der Frage des Kausalzusammenhanges vermissen. Vielmehr stützt sich die Stellungnahme des ASV großteils auf nicht näher ausgeführte und damit auch nicht überprüfbare Behauptungen.

Insofern beruht aber auch die Beantwortung der Fragen des Umweltsenates auf diesem Gerüst von Behauptungen und ist nicht dazu geeignet den vom Berufungswerber aufgezeigten Zusammenhang zwischen massiv getätigten Investitionen in den Flughafen Salzburg, der sich auch in den getroffenen und geplanten Infrastrukturmaßnahmen widerspiegelt, und der künftigen Zunahme des Geschäftsumfanges, welcher sich auch in der Zunahme von Flugbewegungen ausdrückt, zu widerlegen. Nach einem Bericht des Salzburger Flughafens vom Jänner 2007 (Beilage 5) wurden seit 1955 rund 275 Millionen Euro nominell an Mitteln aufgewendet, um den heutigen Salzburg Airport zu schaffen. Weiter heißt es wörtlich: „Zwischen 2002 und 2007 werden neuerlich 75 Mio. Euro investiert.“ Das bedeutet, dass in einem Zeitraum von nur 5 Jahren 27% des bisherigen Investitionsvolumens seit 1955 in den Flughafen fließen sollen. Wozu, wenn nicht zur Erweiterung des Betriebes, seiner Leistungsfähigkeit und seiner Aufnahmefähigkeit? (Weitere Ausführungen siehe unter 4.)

2. Auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die Einwendungen im Ediktalverfahren vorbrachten, haben sich mit eben dieser Fragestellung beschäftigt. Aufgrund ihrer Einwendungen hat das BMVIT mit Schreiben vom 12.02.2007 den Verfahrensparteien (die Landesumweltanwaltschaft Salzburg wurde nicht als solche anerkannt), ergänzende Stellungnahmen der einzelnen ASV zur Stellungnahme übermittelt. Diese Personengruppe hat sich inzwischen in Form eines Vereines mit dem Namen "*Anrainerschutzverband Salzburg Airport - ASA. Verein zur Interessenswahrnehmung der durch den Flughafenbetrieb betroffenen Bevölkerung*" zusammengeschlossen und ebenso jene Fragen und Widersprüche zur Kapazität des Salzburger Flughafens aufgeworfen, die bislang, auch im gegenständlichen Gutachten des ASV DI Marek, unbeantwortet geblieben sind. Insbesondere das in diesem Zusammenhang ergangene Vorbringen von Frau Dr. Astrid Rössler an den Umweltsenat vom 08.02.2007 (Beilage 6) legt der Beschwerdeführer dem Umweltsenat gemeinsam mit diesem Schriftsatz vor und erhebt die darin enthaltenen Ausführungen und Beilagen zu seinem eigenen Vorbringen.



3. Trotz der von Univ.Prof. Dr. Schopf (SV-TUW) zahlreich aufgedeckten Widersprüche und offenen Fragen zu relevanten Daten des Salzburger Flughafens betreffend Kapazitäten, insbesondere der Fragen nach einem Masterplan und den dem Flughafen vorgegebenen Kriterien und Zielsetzungen betreffend sein zukünftiges Wachstum, konnte dieser als Verkehrssachverständiger eine ganze Reihe eindeutiger, schlüssige und nachvollziehbare Aussagen zur verfahrensgegenständlichen Frage der kapazitätserweiternden Wirkung der zu prüfenden Maßnahmen und deren kausalen Zusammenhang mit der Zunahme der Flugbewegungen treffen.

Wichtig dabei ist, dass Infrastrukturmaßnahmen per se dabei zwar nur einen Teilaspekt verschiedener kapazitätssteigernder Maßnahmen, wie etwa die eingesetzte Promotion zur Verkehrsgenerierung (z.B. aktive Kontaktaufnahme mit Airlines durch die Flughäfen), darstellen. Aber: *„Um auf den Flughäfen die potentielle und angestrebte Nachfrageentwicklung zu ermöglichen bedarf es generell einerseits einer adäquaten Leistungsfähigkeit von Seiten der Pisten (z.B. durch Pistenverlängerungen, An- bzw. Abflugverfahren, Vorfelderweiterungen, Rollführung etc.) und andererseits der Abfertigungsbereiche.“* (GA-TUW S. 5f)

Von essentieller Bedeutung ist jedenfalls, dass die vom ASV in seinen Gutachten angestellten Nachweise der globalen Entwicklung des Flugverkehrs vor dem Hintergrund der UVP für Flughäfen, die eben nur die wirtschaftliche Entscheidung eines Flughafens mit ihren Folgewirkungen und deren Umweltauswirkungen, die lokal im Bereich des Flughafens bzw. Vorhabens eintreten, meinen kann, vom SV-TUW als irrelevant qualifiziert werden. Es gehe bei den vorgesehenen Maßnahmen in Verbindung mit der UVP nämlich um die Frage, ob sie die Möglichkeit einer Steigerung der Flugbewegungen bewirken. (GA-TUW S. 6). In seiner Beurteilung auf Seite 16 stellt der SV-TUW nämlich fest, *„dass man ohne sie auf einem „...kompetitiven Markt nicht bestehen...“ wird können, d.h. die potentielle Nachfrage auch wirklich für den Flughafen lukrieren zu können.“* ... *„aber durch die Maßnahmen kann die Prognose erst eintreten und der Flughafen wird sich darum bemühen, dies ist seine betriebswirtschaftliche Aufgabe.“*

Der SV-TUW macht gerade durch das Aufzeigen der offensichtlich bestehenden Engpässe am Salzburger Flughafen und der offenbar drohenden, betriebswirtschaftlich nicht wünschenswerten Einstufung als coordinated airport mehr als deutlich, dass Kapazitätserweiterungen dies „augenscheinlich“ verhindern sollen und führt zur Erweiterung der Hauptabstellflächen klar aus, dass deren Erweiterung eine Zunahme der Flugbewegungen ermöglichen und zur Erfüllung der Prognose beitragen (GA-TUW S 9).

Aus den Zusammenhängen der Pisten- und Luftraumkapazität mit den Kapazitätsgrenzen der Abstellpositionen und des Terminal 2 zieht der SV-TUW ebenfalls den Schluss: *„Jedenfalls kann hier auf einen kausalen Zusammenhang zwischen den Ausbaumaßnahmen, daraus folgenden Kapazitätserhöhungen und der dadurch möglichen Verwirklichung der prognostiziert hohen Anzahl an Flugbewegungen ohne Slotvergabe geschlossen werden.“* (GA-TUW S 10)



Auch für den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, für die Rollwege und Terminal 2 (Bestand und Erweiterung) wird der fragliche Kausalzusammenhang durch den Verkehrssachverständigen bestätigt.

Letztendlich resumiert der GA-TUW auf Seite 17 indem er ausführt: *„Die genannten Maßnahmen ermöglichen nicht nur eine kausale Zunahme an Flugbewegungen, sie werden eine solche durchaus auch „...**bewirken**...“, denn der Flughafen wird seine neue Attraktivität natürlich auf dem Markt anbieten und eine entsprechende Nachfrage fördern. Ein anderes Vorgehen wäre betriebswirtschaftlich absurd. Keine der Feststellungen des ASV widerlegt nachvollziehbar, dass kein Kausalzusammenhang zwischen den Maßnahmen und der prognostizierten Steigerung der Flugbewegungszahlen besteht.“*

Letztendlich beantwortet er die zentralen und für das Verfahren maßgeblichen Fragestellungen wie folgt:

- *„Die vorgesehenen Maßnahmen weisen eine kapazitätserweiternde Wirkung für den gegenständlichen Flughafen bzw. seine Teilsysteme auf (Pistenkapazität, Vorfeldkapazität, Abfertigungskapazität Personen/Gepäck, Betriebsabläufe etc.).*
- *Diese kapazitätserweiternden Maßnahmen ermöglichen eine Zunahme der Flugbewegungen bei einem anzustrebenden, guten LOS und verhindern, dass der Flughafen zu einem „coordinated Airport“ werden könnte.“*

4. Wie bereits unter Punkt 3. sowie im GA-TUW ausführlich angeführt, handelt es sich bei den gegenständlichen Infrastrukturmaßnahmen um den Ausfluss betriebswirtschaftlicher Entscheidungen.

Salzburg ist dabei im innerösterreichischen Vergleich der größte Bundesländerflughafen mit den größten Zuwachsraten. Wie aus einer Studie der FOCUS MC im Auftrag des BMWA vom Mai 2002 (Beilage 7) zum Flugincoming in Österreich ersichtlich ist, hat sich der Salzburger Flughafen aufgrund einer regionalen Nischenstrategie mit low cost carriern und den saisonalen Skicharter erfolgreich positioniert. Bei einer Flugincoming Quote von 28% (nur gering hinter Wien mit 34%) wird ihm dabei eine hohe Bedeutung (Wien nur mittel) zugesprochen und eine gute Ausgangslage für weitere Entwicklungen attestiert. Für die Zukunft wird vorgeschlagen zur „Saisonverlängerung“ vor allem in der Nebensaison durch sogenannte off-season Produkte neue Anreize zu schaffen und insbesondere auch internationale Linienanbindungen (Langstreckenbindung v.a. in die USA) zu sichern.

Eben darin spiegelt sich aber die Widersprüchlichkeit der Aussagen des ASV wieder, die er etwa zu den geschaffenen und zukünftig zu erweiternden, in der Nebensaison noch brach liegenden Terminalkapazitäten trifft. Der SV-TUW fragt hier in seinem Gutachten auf S 15 daher zu Recht: *„Wer aber verhindert, dass die derzeitige Spitze in Zukunft zur Regel wird? Damit werden jedenfalls Kapazitätsreserven geschaffen, die es ermöglichen, die prognostizierten Zuwächse auch tatsächlich zu lukrieren. Natürlich werden die Passagiere nicht wegen „...der Erhöhung der Anzahl der Check-in Counter...“ Salzburg als ihr Reiseziel wählen. Allerdings ermöglicht diese höhere*



*Anzahl, dass die Flughafenleitung aktiv auf dem Markt auftreten kann, um am weltweit vorhandenen potentiellen Nachfragerwachstum teilzuhaben.“*

Noch viel klarer kommt die betriebswirtschaftliche Ausrichtung des Salzburger Flughafens im Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über die Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft mbH, Reihe Salzburg 2001/1 vom Mai 2001 zum Ausdruck (Beilage 8). Darin wird im Punkt 10.1. ein von 1987 bis 2007 reichender Masterplan zitiert der offenbar bis zum Berichtszeitpunkt nie beschlossen wurde. Dieser enthalte ein Strategiekonzept, ein Terminal Masterplan und die Wirtschaftsplanung. Über Empfehlung des RH sollte auch noch ein eigenes Marketingkonzept erstellt werden. **Diese Unterlagen sind der Öffentlichkeit bislang nicht zugänglich gemacht worden, enthalten aber wesentliche Aussagen zur zukünftigen Ausrichtung des Flughafens, weshalb deren Vorlage im Verfahren in der alten und jeweils aktuellen Fassung zur Beantwortung der sich im GA-TUW ergebenden offenen Fragen beantragt wird.**

Der RH zitiert in seinem Bericht den damaligen Terminal-Masterplan: *„Er sieht vor, bei einem nachhaltigen Überschreiten eines Passagieraufkommens von 1,5 Mill Personen das Abfertigungsgebäude schrittweise — über einen Zeitraum von etwa sechs Jahren — zu erweitern.“*

2001 wurden 1,280 Millionen Passagiere abgefertigt. Noch im Winter 2003/2004 wurde der Terminal 2 in Betrieb genommen, im Jahr 2006 betrug das Passagieraufkommen bereits 1,878 Millionen Passagiere. Wie aus der Abbildung 4 des GA-TUW hervorgeht fand von 2003 an ein sprunghafter Anstieg an Passagieren statt (von 1,263 auf 1,878 Millionen, das entspricht + 48,63%), der sich deutlich von der bisherigen linearen Entwicklung abhob, bis heute andauert und auch für die Zukunft prognostiziert ist.

Dass Salzburg hier im Vergleich über den internationalen Prognosen rangiert beweist auch die Aussage des ASV in GA-A des Ediktalverfahrens, wonach ein weltweites Passagierwachstum von durchschnittlich 5% bis 2015 vorausgesagt wird. Diese Prognose hat der Flughafen Salzburg übernommen und ist auch im zitierten RH-Bericht angeführt. Der ASV führt aber weiter aus, dass hier zwischen der deutlich überdurchschnittlichen Entwicklung im asiatisch-pazifischen Raum und der unterdurchschnittlichen Entwicklung im europäischen Raum differenziert werden müsse, weshalb die für Salzburg angestellte Prognose „optimistisch“ gesehen werde.

Der Salzburger Flughafen bewegt sich damit über dem europäischen Trend. Dies beweist letztendlich, dass nicht bloß der Trend aufgefangen wird, sondern aktiv Flugbewegungen, wie auch aus der Studie des BMWA und dem RH-Bericht ersichtlich, lukriert werden. Dass über längere Betrachtungszeiträume ein Zusammenhang zwischen der Zunahme der Passagierzahlen und der Flugbewegungen besteht, wurde in Punkt 3.2 des GA-TUW und der darin enthaltenen Abbildung 1 nachgewiesen.

Zusammengefasst bedeutet dies daher, dass aus den offenbar hoch gesteckten Zielvorgaben des Salzburger Flughafens Investitions-, Organisations- und Infrastrukturmaßnahmen notwendig werden, um diese Ziele auch aktiv erreichen zu können. Die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen sind Teil und Voraussetzung



dieser umfassenden Strategie und stehen damit auch im kausalen UVP-relevanten Zusammenhang.

5. Rechtliche Brisanz erfährt das gegenständliche Verfahren auch vor dem Hintergrund des bei der Europäischen Kommission anhängigen Beschwerdeverfahrens 2006/4959 zum Flughafen Wien Schwechat (Beilage 9). Trotz der unterschiedlichen Größe des Salzburger und Wiener Flughafens bestehen doch eine Reihe von Parallelen:

Kernstück der Erweiterung des Flughafens Wien stellt der Bau des Skylink-Terminals dar, der Teil eines umfangreichen Investitionsprogramms zur Förderung einer progressiven Nachfrageentwicklung darstellt, die Bewegungsflächen für die Passagiere sowie die Check-In-Bereiche, Gate- und Abfertigungsbereiche usw erheblich erweitert. Auch hier ist ein wesentlicher Teil des Terminals eine Gepäcksortier- und Transportanlage, die sonstige Abläufe beschleunigt und erleichtert. Auch in Wien hat sich der Flugverkehr aufgrund aktiver betriebswirtschaftlicher Anstrengungen überproportional gegenüber dem internationalen Trend entwickelt.

Im Fall des Flughafen Wien Schwechat ist die Kommission dem Vorbringen der Beschwerdeführer gefolgt, dass die im österreichischen UVP-G vorgesehenen Schwellenwerte nur bedingt geeignet sind und offenbar nicht ausreichen, um alle Änderungen mit potentiell signifikanten Umweltauswirkungen zu erfassen.

Dies zeigt sich auch im gegenständlichen Fall und insbesondere in der Argumentation des ASV. Während in Salzburg in der Vergangenheit stetige Zuwachsraten bei Flugbewegungen und Passagieren zu verzeichnen waren, die in der jüngsten Vergangenheit sprunghaft angestiegen sind und deren Trend weiter prognostiziert ist, werden im gegenständlichen Verfahren vom ASV nun neue Argumente, wie etwa der Level of Service oder flugplanseitige Maßnahmen ins Treffen geführt, die argumentativ eine Kapazitätssteigerung angeblich ausschließen sollen bzw gar nicht genau eruieren lassen. Wie der SV-TUW aber im Gutachten auf Seite 3 nachvollziehbar dargelegt hat, würde dies im Hinblick auf den Kausalzusammenhang dem UVP-G und seinem Anhang 1 Z 14 eine inhaltsleere Regelung unterstellen: *„Diese prohibitive Herangehensweise ist aus fachlicher Sicht nicht zulässig, da auf dieser Basis ein Kausalzusammenhang zwischen einerseits Infrastrukturmaßnahmen und andererseits Flugbewegungen nie nachzuweisen wäre. Alle Maßnahmen seitens des Flughafens würden immer nur dazu dienen, dem Nachfragepotential einen im Vergleich zum Bestand konstant hohen LOS zu bieten.“*... *„Im Sinne einer richtlinienkonformen Interpretation des UVP-G müssen daher die Fragestellungen und Kausalzusammenhänge zumindest für Teilbereiche fachlich nachgewiesen werden können, um die limitierenden Faktoren bestimmen und eventuelle Kapazitätserweiterungen bewerten zu können.“*

Die vom ASV vorgenommene Argumentation würde also dazu führen, dass das Kriterium der Zunahme der Flugbewegungen zwar erfüllt wäre, d.h. die zu erwartenden Umweltauswirkungen wären zwar an sich UVP-relevant, doch würde eine verfahrensrechtliche Prüfung dieser Auswirkungen an der von ihm (mangelhaft) dargestellten fehlenden bzw nicht zu eruierenden Kausalität scheitern. Diese Herangehensweise widerspricht jedoch den grundsätzlichen Zielen der UVP-Richtlinie.



Wie sich aus der Rechtsprechung des EuGH und insbesondere aus den Artikeln 1 Absatz 1 und 2 Absatz 1 sowie aus der ersten, der fünften, der sechsten, der achten und der elften Begründungserwägung der Richtlinie 85/337 ergibt, ist es deren wesentliches Ziel, dass Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standorts mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, vor Erteilung der Genehmigung zwingend einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden (in diesem Sinne Urteil vom 19. September 2000 in der Rechtssache C 287/98, Linster, Slg. 2000, I 6917, Randnr. 52).

Wie dem Schreiben der Kommission vom 21.03.2007 an die Republik Österreich zu entnehmen ist hat der EuGH bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass das Ermessen der Mitgliedstaaten bei der Bestimmung der UVP-pflichtigen Projekte nach Artikel 4 Abs 2 der Richtlinie im Wege einer Einzelfallprüfung oder der Aufstellung von Kriterien und/oder Schwellenwerten im legislativen Weg durch die in Artikel 2 Abs 1 festgelegte Pflicht begrenzt ist, die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, Ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Untersuchung ihrer Auswirkungen zu unterziehen sind.

Dass der österreichische Gesetzgeber den im Anhang III der UVP-Richtlinie festgelegten Auswahlkriterien aber nicht abschließend gerecht wurde zeigt sich im nun anhängigen Beschwerdeverfahren.

Aber auch auf europäischer Ebene erweist sich die Handhabung des Projektsbegriffs im Hinblick auf Flughäfen als schwierig, wie das Vorabentscheidungsersuchen im Fall des Flughafens Lüttich, Rs C-2/07 zeigt (Beilage 10).

Im Hinblick auf die fehlende Judikatur des EuGH zum Vorhabensbegriff der Erweiterung von Flughäfen und der damit in Verbindung stehenden Pflicht zur Durchführung eines UVP-Verfahrens wird daher vorsichtshalber beantragt der Umweltsenat möge im Zweifelsfall den gegenständlichen Fall dem Europäischen Gerichtshof mit dem Ersuchen um Vorabentscheidung vorlegen.

- 6. Im übrigen wird der Berufungsantrag aufrecht erhalten, der Umweltsenat möge den angefochtenen Bescheid aufheben und feststellen, dass für die Vorhaben**
- 1. Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Flughafens Salzburg (Ediktalverfahren)**
  - und**
  - 2. Errichtung des Terminal 2**
- eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 durchzuführen ist.**

Für den Landesumweltanwalt:

Mag. Markus Pointinger e.h.





Beilagen:

- Blg 1. GA-A Luftfahrttechnisches GA und Prognose 2015 EdiktVerf 26.09.2005
- Blg 2. GA-B Marek Verhandlungsschrift Ediktalverfahren 21.-22.02.2006 S 33-40
- Blg 3. GA-C Marek Stn Ediktalverf 12.07.2006
- Blg 4. GA-TUW Univ.Prof.Dr. Schopf
- Blg 5. 275 Millionen Euro am Flughafen investiert -Salzburg Airport
- Blg 6. Dr. Rössler Umweltsenat08-02-07
  - Blg 6.3. Beilage3-BerichtLReg1988
  - Blg 6.4. Beilage4-Flughafendaten2
  - Blg 6.6. Beilage6-BID
- Blg 7. Studie BMWA FOCUS MC Flugincoming Mai 2002
- Blg 8. RH-Bericht Salzburg\_2001\_2
- Blg 9. Flughafen Wien-Mahnschreiben EK 2006-4959
- Blg 10. Vorabentscheidungsersuchen Rs C-2-07, Ausbau FH Lüttich

