Landes
Umwelt
Anwaltschaft
Salzburg

An das
Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 5 – Natur- und Umweltschutz, Gewerbe

Michael Pacher Straße 36
Postfach 527
5010 Salzburg

Salzburg, am 16.03.2015

Aktenzahl: **205-G20/21059/16-2015**

Beschwerdeführer: **Umweltanwalt Dr. Wolfgang Wiener**
Landesumweltanwaltschaft Salzburg
5020 Salzburg, Membergerstraße 42

Belangte Behörde: **Amt der Salzburger Landesregierung**
Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe
5010 Salzburg, Michael-Pacher-Straße 36, Postfach 527

Mitbeteiligte Partei: **Salzburger Flughafen GmbH**
5020 Salzburg, Innsbrucker Bundesstraße 95

wegen: **Bescheid des Amtes der Salzburger Landesregierung vom 12.02.2015, Zahl 205-G20/21059/16-2015, UVP-Feststellungsbescheid Flughafen Salzburg Terminal 2**

B E S C H W E R D E

gemäß Artikel 130 Abs 1 Z 1 B-VG
an das Bundesverwaltungsgericht

Beilage ./1 Vergebührungsnachweis

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 / http://www.lua-sbg.at

BESCHWERDELEGITIMATION

Hinsichtlich der Legitimation zur Erhebung einer Beschwerde gemäß Artikel 130 Abs 1 Z 1 B-VG wird ausgeführt: Der Umweltanwalt hat gemäß § 3 Abs 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl.Nr. 697/1993 idgF, im gegenständlichen Verfahren Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

RECHTZEITIGKEIT DER BESCHWERDE

Der angefochtene Bescheid des Amtes der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe, vom 12.02.2015, Zahl 205-G20/21059/16-2015, wurde dem Beschwerdeführer am 16.02.2015 postalisch zugestellt. Die Beschwerdefrist von vier Wochen nach Zustellung endet daher am 16.03.2015.

UMFANG DER ANFECHTUNG

Dem angefochtenen Bescheid wird inhaltliche Rechtswidrigkeit und die Verletzung von Verfahrensvorschriften angelastet, bei deren Vermeidung der Bescheid einen anderen Inhalt hätte aufweisen müssen bzw die angestrebte Bewilligung zu versagen gewesen wäre. Der Bescheid wird im vollen Umfang angefochten.

ANTRÄGE

1. **Es wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge den angefochtenen Bescheid abändern und feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf Basis des Bescheides des Umweltsenates vom 26.02.2009, Zahl US 6B/2006/21-150 bzw auf Basis des Urteils des EuGH vom 21.03.2013, Rs C-244/12 bzw gemäß der zugrunde liegenden UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF durchzuführen ist.**
2. **Es wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge die Frage der Richtlinienwidrigkeit von Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 idgF mit der UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF dem EuGH vorlegen und um Vorabentscheidung gemäß Art 267 AEUV ersuchen.**
3. **Es wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge die Frage der Richtlinienwidrigkeit von § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G 2000 idgF mit der UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF dem EuGH vorlegen und um Vorabentscheidung gemäß Art 267 AEUV ersuchen.**

BEGRÜNDUNG:

Die Beschwerde stützt sich auf die nachfolgenden Ausführungen:

I. SACHVERHALT

Der entscheidungswesentliche Sachverhalt reicht zurück bis zum Antrag auf Errichtung des verfahrensgegenständlichen Terminal 2 im Jahr 2002. Bei den nachfolgenden Ausführungen wurde zum Teil auf die wortwörtlichen Zusammenfassungen des Umweltsenats im vorangegangenen UVP-Feststellungsverfahren zurückgegriffen.

1. Mit Schreiben vom 30.7.2002 beantragte die Salzburger Flughafen GmbH die Erteilung der Bewilligung für die Errichtung des Terminals 2/Mehrzweckhalle. In den Einreichunterlagen wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass aufgrund der Umsetzung der 100 % Großgepäckkontrolle das bestehende Abfertigungsgebäude die Spitzen im Passagieraufkommen (Wochenendspitzen des Wintercharterverkehrs von Dezember bis April) nicht mehr bewältigen könnte und daher ein zweiter Terminal südlich des bestehenden Abfertigungsgebäudes errichtet werden müsse. Da diese Abfertigungsspitzen nur an wenigen Tagen im Jahr auftreten würden, solle der Terminal alternativ auch als Mehrzweckhalle für diverse Veranstaltungen genutzt und entsprechend ausgestaltet werden.

Mit Bescheid des Magistrat Salzburg vom 02.04.2003 wurde der Projektwerberin gemäß § 78 LFG die Errichtungsbewilligung für den Terminal 2/Mehrzweckhalle erteilt.

Der Terminal 2 mit 12 zusätzlichen Check-In-Schaltern ist im Jahr 2003/2004 errichtet worden und wurde bereits in der Wintersaison 2003/2004 provisorisch für den Winter-Charterverkehr in Betrieb genommen. Mit Bescheid vom 07.12.2004 erteilte der Magistrat Salzburg die endgültige Benützungsbewilligung.

2. Mit Schreiben vom 26.1.2004 stellte die Salzburger Flughafen GmbH beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (im Folgenden: BMVIT) den Antrag auf Änderung der Zivilflugplatzbewilligung im Sinne einer Erweiterung Süd-West unter Einbeziehung einer Grundfläche von insgesamt 89.872 m² für

- die Errichtung des Gerätezentrums Süd,
- einer Erweiterung der Hauptabstellfläche,
- der Errichtung eines zweiten Parkhauses
- und einer Erweiterung des Terminal 2 samt vorgelagertem Kurzparkbereich beantragte.
- Ergänzend brachte sie vor, dass mittelfristig ein zweites Parkhaus und ein der Erweiterung des Terminals 2 vorgelagerter Kurzparkbereich entstehen solle.

3. Mit Schreiben vom 30.12.2004 beantragte die Salzburger Flughafen GmbH die Bewilligung von Maßnahmen im Bereich Nord-West, wobei im Einzelnen folgende Vorhaben angeführt wurden:

- Erweiterung des Flughafenareales um 117.332 m² samt

- General Aviation
- Hangar für Geschäftsreiseflugzeuge,
- Parkflächen für Flugzeuge,
- Sicherheitskontrollstelle für den Fahrzeugverkehr,
- Verlegung des Flughafenzaunes; beim Rollweg L werde der Zaun auf einen Normalabstand von 38 m, gemessen vom Rollwegrand, verlegt, wodurch die Gröbenfeldstraße auch in diesen Bereich zu verlegen sei;
- Verlängerung des Rollweges L;
- Errichtung des Rollweges A zum nördlichen Pistenende;
- Einbeziehung von Flächen östlich und westlich des Sicherheitsstreifens der Präzisionsanflugbefeuerung;
- Verlegung des Flughafenzaunes um 6 m in östliche Richtung zurabschnittsweisen Vervollständigung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße;
- Errichtung von drei neuen Hangars für in Salzburg stationierte Geschäftsreiseflugzeuge sowie die Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen für Geschäftsreiseflugzeuge.

4. Exkurs: Parkplatz-Situation am Flughafen – Hintergründe zur Aufsplittung in das Feststellungsverfahren Terminal 2 und das Feststellungsverfahren P3A

Hinsichtlich der im Ediktalverfahren angeführten Erweiterung der Kfz-Stellplätze vorgelagert Terminal 2 (Erweiterung von P3 bzw P3A) ist anzufügen, dass es dazu einen rechtsverbindlichen behördlichen Auftrag des BMVIT an die Salzburger Flughafen GmbH mittels Bescheid vom 23.12.2003, GZ. 60.520/9-PMV/03 gibt, wonach in Erfüllung von § 8 Zivilflugplatzverordnung ZFV 1972 aufgrund des gesteigerten Passagieraufkommens am Salzburger Flughafen ausreichend Parkplätze für Passagiere sicherzustellen sind und weil es bereits bisher in diesem Bereich Defizite gab. Aufgrund europäischer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt waren durch den Flughafen zwingend zusätzliche bauliche Ressourcen im Bereich der Passagier- und Gepäckabfertigung zu schaffen (u.a. Terminal 2). Gleichzeitig war auch die Errichtung eines neuen Parkplatzes zwingend mittels Bescheid vorzuschreiben.

Die Notwendigkeit der Neuerrichtung des an den Parkplatz P3 (damals nur 162 Stellplätze) anschließenden Erweiterungsparkplatzes mit rund 980 Stellplätzen (welcher in verschiedenen Verfahren stets sehr unterschiedlich bezeichnet wurde und nunmehr als P3A mit 1.126 Stellplätzen Gegenstand eines UVP-Verfahrens ist) stand zwar einerseits auch in Zusammenhang mit dem Wegfall von rund 550 Überlaufparkplätzen (ehemals P6) auf Grundstücken, welche in der Folge von der Georg Pappas Automobil AG (Mercedes) mit der Konzernzentrale der Pappas Gruppe bebaut und 2006 in Betrieb genommen wurde. Es bestand darüber hinaus aber auch ein sich aus den neu geschaffenen baulichen Ressourcen im Bereich der Passagier- und Gepäckabfertigung (Terminal 2) und aus dem gesteigerten Passagieraufkommen am Flughafen Salzburg ergebender zusätzlicher

zwingender Bedarf an Kfz-Stellplätzen, weshalb diese auch vom BMVIT vorgeschrieben wurden.

Da für die Salzburger Flughafen GmbH bereits kurz nach Antragstellung des Ediktalverfahrens 2004 beim BMVIT erkennbar war, dass dieses Verfahren längere Zeit dauern werde (mündliche Verhandlung erst 2006), die Parkplatz-Situation aufgrund der vorliegenden Zwangslage aber schneller zu lösen war, mussten andere, schnellere Verfahrenswege außerhalb des LFG gefunden werden. Über Ersuchen des Flughafens und des BMVIT leitete daher der Magistrat der Stadt Salzburg mit Kundmachung vom 08.03.2004 unter der Zahl 9/00/25271/04/5 ein Verfahren zur Änderung des Flächenwidmungsplans 1997 auf den Grundflächen des heute UVP-gegenständlichen P3A ein. Dies deshalb, da u.a. auch das hier zwingend erforderliche Naturschutzverfahren die Widmung als „Verkehrsfläche" als Antragsvoraussetzung nennt (§ 48 Abs 1 lit g SNSchG).

Der seitens der Stadt Salzburg zuständige ressortverantwortliche Politiker, Stadtrat Johann Padutsch, verfasste dazu eine Ressortstellungnahme vom 16.04.2004, in welcher er seinen Ärger über neue Begehrlichkeiten von Parkplätzen auf der grünen Wiese ausdrückt, auf die verpflichtende Vorschreibung des Baus des Parkplatzes durch Bescheid des BMVIT hinweist und seine Bereitschaft zur Durchführung des Widmungsverfahrens damit begründet, dass im Naturschutzverfahren zumindest Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben werden könnten, um den Grünraumverlust zu kompensieren.

Am 29.04.2004 stellte die Salzburger Flughafen GmbH das Ansuchen um naturschutzrechtliche Bewilligung eines Parkplatzes mit 980 Stellplätzen auf einer Fläche von 27.686 m² (im Wesentlichen übereinstimmend mit dem derzeitigen UVP-Verfahren zu P3A mit einer Fläche von 29.461 m²). Die Naturschutzbehörde beurteilte in der Folge aber die Widmungsfrage anders und erteilte mit Bescheid vom 04.06.2004, Zahl 1/01/32195/2004/011 die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Errichtung des Parkplatzes befristet für die Dauer von 2 Jahren. Parkplätze sind nämlich gemäß SNSchG nur „in der freien Landschaft" bewilligungspflichtig. Die Naturschutzbehörde hatte hier aber eben gerade keine „freie Landschaft" angenommen. Stattdessen gelangte der Tatbestand der Geländeveränderung über 5.000 m² zur Anwendung, wofür die Grünlandwidmung ausreicht, welche auch heute noch vorliegt. Die eingeleitete Verkehrsflächenwidmung wurde daher nie durchgeführt.

Die Umwandlung einer nicht „in der freien Landschaft" liegenden und an bestehende Siedlungsstrukturen anschließenden landwirtschaftlichen Mähwiese wurde vom naturschutzfachlichen ASV als „erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes" beurteilt, weshalb – wie vom Ressortchef gefordert – entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben wurden.

Mit Schreiben vom 16.08.2004 beantragte die Salzburger Flughafen GmbH die Feststellung, dass für eine weitere Erhöhung der öffentlich zugänglichen Stellplätze um 602 Stellplätze keine UVP durchzuführen sei (Aufstockung des Parkhauses P4 und Errichtung einer Tiefgarage unter P1 und P2). Die Behörde ging damals im

Antragszeitpunkt von 2.831 bewilligten Parkplätzen aus (inklusive Erweiterung von P3 um 980 Stellplätze durch das Naturschutzverfahren und abzüglich Wegfall von P6 mit 550 Stellplätzen durch Mercedes; eine nachvollziehbare Auflistung fehlte aber auch damals). In Kompensation der weggefallenen 550 Stellplätze des P6 wurden im Feststellungsverfahren lediglich 52 zusätzliche Stellplätze geprüft. Da alle Sachverständigen (insb. Verkehr, Lärm, Luft) von der im Verfahren vorgegebenen Prämisse ausgingen, dass die Erweiterung von P3 um 980 Stellplätze nur temporär für 2 Jahre erfolgt sei und nachher zwingend wieder aufgelassen werde, wurde dieser Umstand nicht in die Prüfungen mit einbezogen und von der Behörde eine UVP-Pflicht mit Bescheid vom 29.04.2005 verneint.

Die Tiefgarage (P1/P2) wurde in der Folge nicht umgesetzt, dafür das bisher dreistöckige Parkhaus P4 auf 6 Stockwerke mit 1.921 Stellplätzen ausgebaut, wofür laut Akten noch ein Teilkonsens aus 1993 verwendbar war. Laut Medienaussendungen und Homepage des Flughafens bestehen heute 3.800 Stellplätze am Flughafen, von denen auf Basis der bisher öffentlich gewordenen Zahlen zumindest rund 270 nicht den sonst bekannten und bestehenden Parkplätzen P1, 2, 3, 3erw, 5, 7, 8 rechtlich zuordenbar sind.

2006 verlängerte die Naturschutzbehörde des Magistrat Salzburg auf Antrag der Salzburger Flughafen GmbH die Naturschutzrechtliche Bewilligung des Parkplatzes um weitere 2 Jahre bis 20.06.2008. Ein weiterer 2008 gestellter Verlängerungsantrag blieb unter Hinweis auf die anhängigen höchstgerichtlichen Verfahren von der Naturschutzbehörde inhaltlich unbehandelt, das Verfahren wurde ausgesetzt. Laut Salzburger Naturschutzrecht schiebt ein rechtzeitiger Verlängerungsantrag das Erlöschen der Bewilligung durch Fristablauf auf. Seit Feststellung der UVP-Pflicht für den P3A durch Bescheid der Salzburger Landesregierung vom 12.02.2015 steht damit zugleich aber auch fest, dass der Parkplatz vor rund 11 Jahren ohne Anwendung des rechtlich richtigen Verfahrens errichtet und rund 11 Jahre lang „rechtlich schwebend" betrieben wurde. Mit Erlass des Feststellungsbescheids gilt jedoch die Sperrwirkung des UVP-G, weshalb dem P3A derzeit jedenfalls jeglicher Rechtsbestand entzogen ist.

Da der Ediktalbescheid im Jahr 2017 abläuft, wenn die darin genannten Vorhaben nicht umgesetzt werden, kommt dem raschen Abschluss des UVP-Verfahrens für P3A entsprechende Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund ist auch die in diesem verfahren relevante Trennung der UVP-Feststellungsverfahren in P3A und Terminals 2 zu beurteilen.

5. Im weiteren Verlauf des Ediktalverfahrens teilte die Salzburger Flughafen GmbH mit Schreiben vom 20.9.2005 mit, dass sie ihre Anträge vom 26.1.2004 und 30.12.2004 „zur Thematik Parkraumentwicklung" modifiziere. Da die Entwicklung des Parkraumes auf dem Salzburger Flughafen deutlich langsamer vorangehen werde als bisher angenommen, werde die ursprünglich vorgesehene Parkgarage 2 mangels konkretisierbarer Planungsabsicht aus dem Projekt genommen und lediglich der Parkplatz P 3 in südliche Richtung um 300 Stellplätze vergrößert. Die Erweiterung Südwest wurde daher auf 81.872 m² verringert. Die übrigen Antragsinhalte würden unverändert aufrechterhalten.

Diese oben angeführten Vorhaben wurden in einem LFG-Verfahren beim BMVIT zusammengefasst. In der medialen Berichterstattung hat sich für dieses Flughafen-Verfahren die Bezeichnung „Ediktalverfahren" durchgesetzt. Das entsprechende Edikt wurde am 06.10.2005 kundgemacht, eine mündliche Verhandlung fand am 21. und 22. Februar 2006 statt.

6. Nach Kundmachung des Ediktalverfahrens über den gesamten geplanten Flughafenausbau wurden aus der Bevölkerung umfassende Forderungen nach Durchführung einer UVP laut. Doch auch im Zuge von Diskussionen in der mündlichen Verhandlung blieb das BMVIT bei seiner Grundsatzhaltung, von Amts wegen keine UVP-Prüfung vornehmen zu wollen.

Am 13.03.2006 stellte daher der Landesumweltanwalt von Salzburg (im Folgenden: der Beschwerdeführer) unter anderem nachfolgende Anträge:

„I) Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Airport W.A. Mozart" im Sinne des Ediktalverfahrens GZ BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3 a iVm Anhang 1 Z 14 UVP-G durchzuführen ist.

II) Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Fughafens „Salzburg Airport W.A. Mozart" in Form des Terminals 2 und den damit verbundenen Maßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3a in Verbindung mit Anhang 1 Z 14 UVP-G durchzuführen ist."

Der zu diesem Zeitpunkt im Anhang 1 des UVP-G 2000 normierte Tatbestand entsprach der Z 14 UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 14/2005 (vorheriger Rechtsstand: 89/2000; nachfolgende Novelle 87/2009), welcher Bezug nahm auf die Änderungen 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 Hubschraubern) um mindestens 12,5% in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist.

Auf dieser gesetzlichen Grundlage stellte das Amt der Salzburger Landesregierung mit Bescheid vom 13.07.2006 fest, dass weder für die Erweiterung des Flughafens noch für Terminal 2 eine UVP durchzuführen sei.

7. Berufungsverfahren vor dem Umweltsenat

Dagegen richtete sich die Berufung des Salzburger Landesumweltanwalts vom 14.08.2006 an den Umweltsenat.

7.1. Anwendbare Rechtslage

Hinsichtlich des im Berufungsverfahren tatsächlich anwendbaren Rechts führte der Umweltsenat in seinem Bescheid vom 26.02.2009, US 6B/2006/21-150 aus, dass aufgrund der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 18 Z 4 UVP-G das von der belangten

Behörde angewandte UVP-G idF BGBl I Nr 14/2005 gar nicht anwendbar war, sondern jene bis zum 30.12.2004 geltende Fassung des UVP-G iSd BGBl I Nr 89/2000. Anhang 1 Z 14 (Fassung BGBl I Nr 89/2000) erfasste zwei Änderungstatbestände: Zum einen Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn durch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtlänge um mindestens 25 % erweitert wird (lit. c), zum anderen Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten ist (lit. d).

Der Umweltsenat ging in seiner weiteren Einschätzung der anzuwendenden Rechtslage davon aus, dass die UVP-Richtlinie auf der Basis des UVP-G 2000 idF des BGBl I Nr 50/2002 (Anhang 1 Fassung BGBl I Nr 89/2000), wie es bis zum 30.12.2004 in Geltung stand, als unzureichend umgesetzt anzusehen war:

„Zum einen ist der Schwellenwert von 20.000 zusätzlichen Flugbewegungen in dem auf die Projektsverwirklichung folgenden Jahr zu hoch gegriffen und führt dazu, dass Änderungen bei mittelgroßen oder kleineren Flugplätzen praktisch nie zu Umweltverträglichkeitsprüfungen führen können, sofern damit nicht eine Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten verbunden ist. Die gemeinschaftsrechtlichen Bedenken an der Bestimmung der Z 14 lit. d des Anhanges 1, Spalte 1 erfahren insofern eine Bestätigung, als der nationale Gesetzgeber mit der UVP-G-Novelle 2004 diesen Schwellenwert drastisch herabgesetzt hat. Dass die UVP-Richtlinie im Zusammenhang mit der Änderung von Flugplätzen nicht ausreichend umgesetzt wurde, ergibt sich darüber hinaus auch aus dem Umstand, dass in der Spalte 3 des Anhanges zum Neubau und zu Änderungen von Flugplätzen keine besonders schutzwürdigen Gebiete ausgewiesen wurden; dies, obwohl Anhang III Z 2 lit. g der Richtlinie die besondere Berücksichtigung von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte verlangt. Die UVP-Richtlinie ist daher unmittelbar anzuwenden.“

7.2. Unmittelbare Anwendbarkeit der UVP-Richtlinie

Im weiteren Beschwerdeverfahren prüfte der Umweltsenat sodann unter unmittelbarer Anwendung der UVP-Richtlinie, ob die Erweiterung des Terminals 2 und/oder die geplanten Maßnahmen des Ediktalverfahrens erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Da der Umweltanwalt dem vom Umweltsenat beauftragten amtlichen Sachverständigen für Luftfahrt auf gleicher fachlicher Ebene mit einem Privatgutachten entgegentrat und sich daraus für das Gericht Bedenken an der Richtigkeit der gutachterlichen Kernaussage des amtlichen Sachverständigen, nämlich dass es weder durch die Inbetriebnahme des Terminals 2 noch durch die Maßnahmen des Ediktalverfahrens zu einer Kapazitätserhöhung des Flughafens Salzburg kommen könne, ergeben haben, hatte der Umweltsenat in weiterer Folge das verkehrswissenschaftliche Institut der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen mit der gutachterlichen Beantwortung der Frage befasst, ob es denkmöglich ist, dass durch den Bau des Terminals 2 und/oder die Maßnahmen des Ediktalverfahrens eine Kapazitätserhöhung des Flughafens Salzburg Platz greifen kann.

7.3. Sachverständigenbeurteilung und entscheidungswesentlicher Sachverhalt

Nachdem diese Frage durch die RWTH Aachen kurz und eindeutig mit „Ja“ beantwortet wurde, vergab der Umweltsenat zwei Gutachtensaufträge an das verkehrswissenschaftliche Institut der RWTH Aachen, welche in folgenden Gutachten mündeten:

„Qualitative Beurteilung der Kapazitätswirksamkeit von Infrastrukturerweiterungsmaßnahmen am Flughafen Salzburg“ vom 21.11.2007, im folgenden bezeichnet als „Qualitatives Gutachten“.

Ziel dieses Gutachtens war die Analyse der Erweiterungsmaßnahmen im Hinblick auf eine grundsätzlich vorstellbare Relevanz für die Kapazität und Leistungsfähigkeit des Flughafen Salzburg und qualitative Einschätzung der Kapazitätswirksamkeit.

„Bewertung der Kapazitätssituation der Terminalinfrastruktur sowie der Start- und Landebahn und Vorfelder“ übermittelt vom Umweltsenat im Juli 2008, im folgenden bezeichnet als „Quantitatives Gutachten“.

Beilagen:

./2 *„Qualitative Beurteilung der Kapazitätswirksamkeit von Infrastrukturerweiterungsmaßnahmen am Flughafen Salzburg“* vom 21.11.2007, RWTH Aachen

./3 *„Bewertung der Kapazitätssituation der Terminalinfrastruktur sowie der Start- und Landebahn und Vorfelder“* (ohne Datum, übermittelt vom Umweltsenat im Juli 2008), RWTH Aachen

Für dieses zweite Gutachten wurde die Vorgangsweise so skizziert, dass auf Grundlage der geplanten und teilweise bereits realisierten Erweiterungen der Flughafeninfrastruktur des Flughafens Salzburg eine umfassende Analyse des Leistungsvermögens der luft- und landseitigen Infrastrukturkomponenten durchgeführt werde. Ergänzend würde eine Abschätzung der zu erwartenden Flugbewegungen und Passagiere erstellt werden. Vor dem Hintergrund der Resultate der Abschätzung der Auswirkungen würde die Kausalität zwischen den zuvor analysierten Flughafeninfrastrukturerweiterungen und einer möglichen Steigerung der Flugbewegungen bzw. Passagierabfertigungen untersucht werden.

Der Umweltsenat entnahm aus diesen beiden Gutachten folgenden entscheidungswesentlichen Sachverhalt (Hervorhebungen durch den Beschwerdeführer):

„Im Jahr 2007 lag das Passagieraufkommen am Flughafen Salzburg bei 1,9 Mio Passagieren und bei 22.000 Flugbewegungen im planmäßigen Verkehr. Im Zeitraum des Jahres 2000 bis 2006 ergab sich ein Wachstum hinsichtlich des Passagieraufkommens von 6,86 % p.a., die Flugbewegungen sind in diesem Zeitraum um 0,5 p.a. zurückgegangen. Für das Jahr 2015 sind ca 27.000 Flugbewegungen bei einem Passagieraufkommen von ca 2,7 Mio Passagieren und einem Sitzladefaktor von 100

Passagieren pro Flugbewegung in der kommerziellen Luftfahrt zu erwarten. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 4 %.

***Landseitig* stellen unter anderem die Terminalanlagen den die Kapazität beschränkenden Faktor dar. Vor der Eröffnung des Terminals 2 im Jahr 2003 wurden die Terminalanlagen am Kapazitätslimit betrieben. Ein Wachstum war mit der damals vorhandenen Infrastruktur nicht möglich. Erst durch die Eröffnung des Terminals 2 konnten zusätzliche Flüge des Schicharters abgefertigt werden. Der Anteil des Terminals 2 am Gesamtaufkommen in Salzburg liegt bei maximal 200.000 Passagieren pro Jahr, was in etwa 1540 Flugbewegungen entspricht.**

Auch die derzeitige Situation stellt sich so dar, dass trotz des in Betrieb befindlichen Terminals 2 ***an den Spitzentagen die Kapazitäten bereits wieder ausgereizt sind.*** *Mit der derzeit vorhandenen Terminalinfrastruktur ist ein* ***weiteres Wachstum nur dann möglich, wenn dieses außerhalb der Spitzenzeiten im Schicharter stattfindet. Jede nochmalige Terminalerweiterung würde zu einer Erhöhung der Kapazitäten im Bereich der Passagierabfertigung führen.***

Luftseitig ist der die Kapazität limitierende Faktor die ***Start-Landebahn****. Der Flughafen Salzburg besitzt eine 2750 x 45 m Start- und Landebahn mit zusätzlicher 100 m Stoppfläche im Norden und dem parallel dazu verlaufenden Parallelrollweg L von 23 m Breite. Die Bahn verläuft nahezu über Nord-Südrichtung, die Betriebsrichtungen sind 16 in Richtung Süden und 34 in Richtung Norden. Die S/L-Bahn ist derzeit durch 5 Zu- und Abrollwege mit dem Parallelrollweg verbunden. Derzeit ist das nördliche Ende der S/L-Bahn nicht über den Parallelrollweg L und einen entsprechenden Zurollweg angeschlossen. Darüber hinaus ist der Rollweg L im Bereich zwischen den Rollwegen B und C im Bestand aufgrund der Hindernissituation nicht durch alle Luftfahrzeugtypen ohne Restriktionen nutzbar. Der derzeitige Abstand von nur 30 m zum Flughafenzaun erlaubt für Luftfahrzeuge ab einer Spannweite von 52 m nur mehr eine eingeschränkte Nutzung des Rollweges. Der Flughafen Salzburg ist durch einen „Kopfbahnhofbetrieb" gekennzeichnet. Dies bedeutet, dass Landungen grundsätzlich in Richtung Süden (Betriebrichtung 16), Starts entgegengesetzt in nördliche Richtung (Betriebsrichtung 34) erfolgen. Dieses Betriebscharakteristikum ist eine Folge der topografischen Rahmenbedingungen, südlich des Flughafens befindet sich nämlich eine Bergkette. Der Kapazitätswert der S/L-Bahn beträgt 22 Luftfahrzeuge pro Stunde. Für abweichende Bedingungen, insbesondere optimale Wetterverhältnisse, die Flüge nach Sichtflugregeln ermöglichen, kann eine deutlich höhere Kapazität des Bahnsystems angenommen werden.* (Anm.: der ASV für Luftfahrt sprach damals von bis zu 98 Flugbewegungen pro Stunde nach Sichtflugregeln bzw bis zu 59 Bewegungen nach Instrumentenflugregeln, wobei davon auszugehen ist, dass letzte Zahl heute anzuheben ist, da in der Zwischenzeit neue Anflugverfahren mit Instrumentenanflug neu entwickelt wurden und versucht wird, den Kopfbahnhofbetrieb durch neue Anflugverfahren schrittweise aufzulösen)*. Der nördliche Anschluss der S/L-Bahn wäre nur dann kapazitätsmäßig relevant, wenn Starts in Richtung Süden die volle Startbahnlänge benötigen würden. Eine Kapazitätswirksamkeit ergibt sich dennoch selbst dann nicht, wenn man Bedingungen unterstellt, die eine solche Kapazitätswirksamkeit noch am Ehesten vermuten lassen würden (Starts in Richtung 16 immer dann, wenn es aus Kapazitätsaspekten sinnvoll ist). An Winterspitzentagen dominiert der Linien- und Charterverkehr das*

Verkehrsaufkommen. Zusammen mit dem geringen Anteil der allgemeinen Luftfahrt an diesen Tagen wird die praktische Kapazität der Start-Landebahn über weite Teile des Tages erreicht, teilweise sogar überschritten. ***Für die Erweiterungsmaßnahmen im Bereich des Start/Landebahnsystems nach dem Ediktalverfahren ergibt sich keine Kapazitätswirksamkeit.*** *Diese Erweiterungsmaßnahmen sind auch im Hinblick auf die Abwicklung des Aufkommens der allgemeinen Luftfahrt nicht relevant.*

Den Maßnahmen des Ediktalverfahrens folgend soll das ***Hauptvorfeld*** *um 46.000 m² vergrößert werden, wodurch sich die Abstellmöglichkeit für Flugzeuge der kommerziellen Luftfahrt von 16 bis 18 Flugzeuge auf 20 bis 22 Flugzeuge um 4 weitere Positionen erhöht. Die dynamische Vorfeldkapazität erhöht sich von 11 auf 14 Positionen, was einer Zunahme von 30 % entspricht.* ***Sowohl im Linien- als auch im Charterverkehr wird weiteres Wachstum in den Spitzenzeiten durch die Vorfeldkapazitäten begrenzt. Zusätzliche Kapazitäten auf der Hauptabstellfläche sind erforderlich, um weiteres Wachstum im Linien- und Charterverkehr in Spitzenzeiten zu ermöglichen.*** *Aufgrund des Umstandes, dass die praktische Kapazität der S/Landebahn auf 22 Flugbewegungen pro Stunde beschränkt ist, diese Anzahl an Spitzentagen des Winters bereits erreicht wird, erscheint dessen ungeachtet* ***auch bei Durchführung der Erweiterungsmaßnahmen im Bereich des Vorfeldes dadurch keine Steigerung der Flugbewegungen als möglich.*** *Derzeit entspricht die Ankunftskapazität (das sind 11 Flugbewegungen pro Stunde) exakt den für das Vorfeld ermittelten Kapazitäten.*

Gegenteilig stellt sich die Situation in der allgemeinen Luftfahrt dar. *An den Spitzentagen in diesem Marktsegment begrenzen die verfügbaren Abstellkapazitäten derzeit das Verkehrsaufkommen. Da für die allgemeine Luftfahrt die derzeitige Kapazität des Start/Landebahnsystemes keine signifikante Begrenzung darstellt,* ***könnten die zusätzlichen Kapazitäten (plus 80 % an Hangargrundfläche; plus 90 % an Abstellpositionen) auch tatsächlich in Anspruch genommen werden und ermöglichen im Planfall ein weiteres Wachstum.*** *Für den Bereich der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere den Bereich Business Aviation (=Flüge mit kleinen Jetflugzeugen) ist ein konstantes Wachstum in einer Spannbreite von bis zu 7 % jährlich zu erwarten.* ***Eine Zunahme des Aufkommens an allgemeiner Luftfahrt im Vergleich zum Jahr 2007 um bis zu 25 % bis zum Jahr 2015 ist möglich, wobei davon auszugehen ist, dass die (lauteren) Business Jets die kleinen (leiseren) Turbopropflugzeuge verdrängen werden."***

7.4. Kapazitätswirksame Maßnahmen

Daraus ist abzuleiten, dass die Gutachten der RWTH Aachen sämtliche Vorhabensbestandteile des Ediktalverfahrens, wie sie zu Beginn des Sachverhalts dieser Beschwerde punktuell aufgelistet wurden, zuzüglich Terminal 2 laut Feststellungsantrag, qualitativ und quantitativ untersucht haben. Von jenen Maßnahmen, welche im ersten Gutachtensschritt als potentielle Auslöser zusätzlicher Flugbewegungen qualifiziert wurden, blieben nach der quantitativen Einschätzung folgende Vorhabensbestandteile übrig, wobei die Zuordnung zu Land- und Luftseite durch die Luftfahrtspezialisten der RWTH Aachen durchgeführt wurde:

Landseite

- Errichtung des Terminal 2 in den Jahren 2003/04. Derzeit bloße Nutzung in den Spitzenzeiten des Ski-Charter mit Schwerpunkt Jänner/Februar. Erweiterung der Kapazitäten um rund 200.000 Passagiere und 1.600 Flugbewegungen pro Jahr nur durch Ski-Charter. Durch den Bau ist eine potentielle zusätzliche Erweiterung jährlicher Passagiere und Flugbewegungen in den übrigen Monaten des Jahres (März bis Dezember) gegeben: wirtschaftliche Änderungen und neue Angebote am Markt können dazu führen, dass diese brachliegenden Kapazitäten auch genutzt werden.
- Erweiterung des Terminal 2: Die im Ediktalverfahren enthaltene Erweiterung des Terminal 2 würde laut Ergebnis der Gutachten weitere beachtliche Kapazitäten schaffen.

Luftseite

- Errichtung neuer Hangargrundflächen (+80%)
- Errichtung neuer Abstellpositionen (+90%)

  Die Gutachter sehen darin die Möglichkeit, dass sich das Flugaufkommen im Zeitraum zwischen 2007 und 2015 um bis zu 25% erhöht.

  Dazu sei angemerkt, dass selbst wenn diese Prognosen nicht eintreffen, die Kapazitäten jedenfalls bereits geschaffen sind und im Wirtschaftsbetrieb eingesetzt werden können.

7.5. Sachverständige Untersuchung der Auswirkungen auf die Umwelt – entscheidungswesentlicher Sachverhalt

Diese Auslöser zusätzlicher Verkehrsbewegungen – sowohl auf der Land- wie auch auf der Luftseite – hat der Umweltsenat dann in der Folge auf ihre möglichen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Dazu wurden seitens des Gerichts ein verkehrstechnisches Gutachten, ein Gutachten zur Luftreinhaltung, ein lärmtechnisches Gutachten und seitens des Beschwerdeführers Gutachten der TU Wien erstellt. Daraus hat der Umweltsenat nachfolgenden weiteren entscheidungswesentlichen Sachverhalt als gegeben angenommen und seiner Entscheidung zugrunde gelegt (Hervorhebungen durch den Beschwerdeführer):

*„Durch die **Errichtung und die Inbetriebnahme des Terminals 2** können am Flughafen Salzburg an den Spitzentagen (Wintersamstage) ca 200.000 zusätzliche Passagiere pro Jahr abgefertigt werden. Dies entspricht ca 1.500 bis 1.600 jährlichen Flugbewegungen, die nur aufgrund der Inbetriebnahme des Terminals 2 möglich sind. Diese erweiterte Kapazität wurde bislang vom Flughafen Salzburg noch nicht zur Gänze ausgeschöpft.*

*Im Bereich der **kommerziellen Luftfahrt** ist von einer jährlichen Zuwachsrate der Flugbewegungen von ca 4 % auszugehen, wobei es kurzfristig aufgrund der Weltwirtschaftskrise zu einem deutlichen Einbruch der Flugbewegungen kommen kann. Ein allfälliger Rückgang an Flugbewegungen aufgrund der Weltwirtschaftskrise wird voraussichtlich in den Folgejahren wieder aufgeholt werden.*

*Die **maximale Kapazität der Start-Landebahn** des Flughafens Salzburg beträgt ca 22 Flugbewegungen pro Stunde, wenn man vom Kriterium einer mittleren Verspätung von ca 4 Minuten ausgeht. Allenfalls können sich für einzelne Stunden auch 26 bis 27 Luftbewegungen pro Stunde ergeben, über den Lauf des Tages verteilt gleicht sich dies wieder aus, sodass es letztendlich bei ca 22 Flugbewegungen pro Stunde als Maximalkapazität bleibt.*

Der Flughafen Salzburg wird als „Kopfbahnhof" geführt, wobei 90 % der Starts in nördliche Richtung und 90 % der Landungen aus nördlicher Richtung erfolgen. Eine Änderung dieses „Kopfbahnhofbetriebes" dahingehend, dass gleichmäßig in beide Richtungen gestartet oder gelandet wird, ist dem Flughafen Salzburg nicht ohne Weiteres möglich.

Im Bereich der allgemeinen Luftfahrt ist bis zum Jahr 2015 eine Zunahme der Flugbewegungen um ca 25 % wahrscheinlich.

*Für den **landseitigen Zubringerverkehr** ergeben sich **ca 500 zusätzliche Fahrbewegungen pro Tag in den drei Wintermonaten** zum und vom Flughafen, **die von der Abfertigung von Passieren im Terminal 2 verursacht sind.** Es handelt sich bei diesen ca 250 Fahrzeugen, die zum Flughafen hin und dann wieder wegfahren, weit überwiegend um Busse. Der nicht amtliche Sachverständige DI Klaus Schlosser ist bei den von ihm erhobenen Verkehrsdaten **von 130.000 zusätzlichen Passagieren ausgegangen**. Weder im Jahresdurchschnittsverkehr noch bei Betrachtung der Monatswerte ist die Steigerung der Passagierzahlen am Flughafen auf dem Straßennetz rund um den Flughafen direkt feststellbar.*

***1.600 Flugbewegungen pro Jahr** entsprechen einem **Anstieg von ca 7 bis 10 % der NOX** Emissionen der kommerziellen Passagierluftfahrt im LTO-Zyklus. Unter Berücksichtigung des Anteiles der Luftverkehrsemissionen an NOX an den Gesamtemissionen im Gebiet der Stadt Salzburg von ca 3,6 % entsprechen die Emissionen von 1.600 Flugbewegungen pro Jahr einem Anteil von 0,3 %. Dies führt zu einem Anstieg der NO2 Immission in einer Größenordnung von ca 0,1 %. Da diese 1.600 Flugbewegungen pro Jahr überwiegend an Wintersamstagen stattfinden, ergeben sich an diesen Tagen im Vergleich zum Jahresmittel höhere relative Zusatzbelastungen. Der Kurzzeitimmissionsgrenzwert für NO2 gemäß IG Luft wird bereits jetzt bei Vorliegen länger anhaltender Temperaturinversionen überschritten. Im Salzburger Zentralraum treten regelmäßig Überschreitungen der Grenzwerte gemäß IG-L für das Jahresmittel und das Halbstundenmittel an NO2 auf. Die Zusatzemissionen NOX aus der kommerziellen Luftfahrt erhöhen die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes bei NO2 kaum.*

Eine solche Zunahme verursacht 12 zusätzliche Tonnen NOX Emissionen pro Jahr. Dies entspricht einem Anstieg der Gesamtemission im Gebiet der Stadt Salzburg von 0,8 % und führt zu einem Emissionsanstieg der lokalen Immissionskonzentration an NO2 als Jahresmittel von 0,3 %.

*Durch den **zusätzlichen Busverkehr zum Terminal 2** ergibt sich eine Zunahme von ca 10 % an NOX Emissionen. Daraus ergeben sich **ca 3 % an Immissionszusatzbelastung** gemessen am Halbstundenmittelgrenzwert an NO2.*

Bei Ozon handelt es sich um einen „Sommerschadstoff", für dessen Konzentration die durch Terminal 2 verursachten Flugbewegungen nicht relevant sind.

***Nach Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 haben sich** bei den Messstationen Taxham, Lieferring und Freilassing **die durch den Fluglärm verursachten LDN** jeweils um 2 Dezibel, nämlich bei Taxham von 64 auf 66, bei Lieferring von 55 auf 57 und bei Freilassung von 57 auf 59 Dezibel **erhöht.** Diesen Messungen liegen 928 durch Terminal 2 verursachte zusätzliche Flugbewegungen zugrunde. Unterstellt man eine Zunahme der Flugbewegungen um 1600 Flugbewegungen pro Jahr, so würde sich bei den drei Messstationen Taxham, Lieferrring und Freilassing eine **Erhöhung um je 5 Dezibel**, und zwar bei Taxham auf 69 Dezibel, bei Lieferring auf 60 Dezibel und bei Freilassing auf 62 Dezibel ergeben.*

*Die durchschnittliche **Dauer der Fluglärmereignisse** erhöhte sich bei der Messstation Taxham um 1,8 %, bei der Messstation Lieferring um 1,4 % und bei der Messstation Freilassung um 1 %, jeweils bezogen auf die tägliche Betriebszeit des Flughafens. **Diese Erhöhung bei der Messstation Taxham entpricht einer Erhöhung der Zeiten, in denen Fluglärm herrscht, um 31 %.***

*Unterstellt man eine **Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um 25 %**, so erweitert sich im Norden die 55 Dezibel-Zone um ca 200 m, wobei die davon betroffene Fläche auf deutschem Bundesgebiet außerhalb der Stadt Freilassung und außerhalb der definierten Lärmschutzbereiche liegt; die 60 Dezibel-Zone verlängert sich nach Norden hin um ca 118 m, wobei die betroffene Fläche zur Gänze in einem Waldgebiet liegt. Die 65 Dezibel-Zone verlängert sich um ca 80 m, wobei in diesem Bereich Grünland, Bauland und Betriebsgebiete liegen; derzeit wohnt in dieser Zone niemand; die 70 Dezibel Zone verlängert sich um 50 m Richtung Norden und liegt ebenso wie die 75 Dezibel-Zone zur Gänze im Bereich des Flughafenareales.*

In südliche Richtung würde sich die 55 Dezibel-Zone um ca 350 m verlängern und den westlichen Rand eines Wohngebietes im Stadtteil Gneis erreichen. Die 60 Dezibel-Zone würde sich um 160 m verlängern, wobei davon nur Grünland betroffen wäre. Im westlichen und östlichen Bereich ergeben sich keine Änderungen der Fluglärmzonen. Im Bereich des Flughafens Salzburg wohnen ca 100 Personen innerhalb der 65 Dezibel-Zone, wobei diese Personen im Nordosten der Start-Landebahn wohnen.

*Auch der durch den Luftverkehr verursachte **Bodenlärm**, der in der oben angeführten Lärmbelastung nicht enthalten ist, ist im bewohnten Gebiet wahrnehmbar; die Stoppposition für startende Flugzeuge im Süden des Rollweges liegt unmittelbar neben der Kendlersiedlung.*

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

*Eine **Lärmzunahme von weniger als 2 Dezibel wird als irrelevant** betrachtet, da eine Zunahme von weniger als 2 Dezibel für das menschliche Gehör kaum wahrnehmbar ist.*

Welche Auswirkungen der Wegfall der lautesten Flugzeuge der Typen Tupulev und Mc Donald Douglas in schalltechnischer Hinsicht nach sich ziehen wird, kann derzeit nicht festgestellt werden.

*Vor Inbetriebnahme des Terminals 2 betrug die **Dauer der Fluglärmereignisse** in Prozent der täglichen Betriebszeit bei der Messstation Taxham 5,7 %. Im Vergleich dazu wurden am 13.1.2008 über Terminal 2 72 Flugbewegungen abgefertigt, die allein ca. 3,45 % Lärmzeitanteil an der Flughafenbetriebszeit beanspruchen."*

7.6. Sachverständig festgestellte Auswirkungen

Der dem Bescheid zugrunde gelegte entscheidungswesentliche Sachverhalt beinhaltet daher folgende aus dem Ediktalverfahren und dem Feststellungsantrag nach sachverständiger Überprüfung übrig gebliebene Punkte, anhand derer das Vorliegen erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt festzustellen waren:

A. Sachverständig festgestellte Auswirkungen ALLEIN durch Errichtung des Terminal 2:

Flugverkehr:

- 200.000 Passagiere zusätzlich pro Jahr
- 1.500 bis 1.600 Flugbewegungen zusätzlich pro Jahr
- Anstieg von ca 7 bis 10 % der NOX Emissionen der kommerziellen Passagierluftfahrt im LTO-Zyklus.
- Eine solche Zunahme verursacht 12 zusätzliche Tonnen NOX Emissionen pro Jahr. Dies entspricht einem Anstieg der Gesamtemission im Gebiet der Stadt Salzburg von 0,8 % und führt zu einem Emissionsanstieg der lokalen Immissionskonzentration an NO2 als Jahresmittel von 0,3 %.
- Aufgrund der durch Terminal 2 möglichen zusätzlichen 1.600 Flugbewegungen pro Jahr kann es zu einer Zunahme des Fluglärmes allein durch die kommerzielle Luftfahrt um bis zu 5 Dezibel an den Messstationen Taxham, Liefering und Freilassing kommen. Dabei wird eine Lärmzunahme von weniger als 2 Dezibel fachlich als irrelevant betrachtet.
- Tatsächlich gemessene Erhöhung der Zeiten, in denen Fluglärm herrscht bei der Messstelle Taxham seit Inbetriebnahme des Terminal 2 um 31%.
- Fluglärmanteil an der Betriebszeit (Flughafen gesamt) vor Terminal 2: 5,7%

  Fluglärmanteil an der Betriebszeit allein durch Terminal 2 am 13.1.2008: 3,45%
- Bodenlärm (Rollende und startende Flugzeuge bis zum Abheben) ist in der Lärmuntersuchung nicht enthalten.

Straßenverkehr:

Von der Abfertigung von Passagieren im Terminal 2 verursachte zusätzliche 500 Fahrbewegungen pro Tag in drei Wintermonaten (überwiegend Busse, rund 130.000 Passagiere).

Der zusätzliche Busverkehr zum Terminal 2 ergibt eine Zunahme von ca 10 % an NOX Emissionen. Daraus ergeben sich ca 3 % an Immissionszusatzbelastung gemessen am Halbstundenmittelgrenzwert an NO2.

B. Sachverständig festgestellte Auswirkungen durch die Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um 25 %

Erweiterung der Lärmzonen bis hin zu Siedlungsgebieten.

Ganz besonders hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass der Umweltsenat seinen **entscheidungswesentlichen Sachverhalt** zur Feststellung einer UVP-Pflicht zuletzt und im Grunde seiner Entscheidung **nur noch auf die tatsächlich bereits vorhandenen Daten des bereits über Jahre betriebenen Terminal 2 beschränkte**, weil damit eine tatsächliche, schlüssige und überprüfbare Faktenlage herangezogen werden konnte und keine Prognosen und Spekulationen verwendet werden mussten.

Es fand daher im Rahmen der letztendlichen UVP-Entscheidung **KEINE Vermengung des Terminal 2 (Bestand) mit anderen Vorhabensbestandteilen des Ediktalverfahrens** statt, insbesondere nicht mit dessen geplanter Erweiterung oder anderen potentiell kapazitätserweiternden Maßnahmen.

7.7. Beurteilung der festgestellten Umweltauswirkungen

Von Terminal 2 völlig abgekoppelt führte der Umweltsenat nur noch die Zunahme der **allgemeinen Luftfahrt um 25%** ins Treffen und **beurteilte deren Auswirkungen jeweils separat**, wie in der nachfolgenden Analyse der Kapitel 14.3.5.1. und 14.3.5.2. des Bescheides dargestellt wird:

A. Beurteilung durch den Umweltsenat hinsichtlich der Auswirkungen ALLEIN durch Inbetriebnahme von Terminal 2

Zum Thema **Lärmbelastung** führte der Umweltsenat aus, dass bei einer zusätzlichen, von Terminal 2 verursachten Lärmbelastung von bis zu 5dB nicht mehr von einer Irrelevanz ausgegangen werden kann. Auch sei die erhebliche Ausdehnung der Dauer der Lärmereignisse (bis zu 31%) zu berücksichtigen.

Zum Thema **Luftbelastung** führte der Umweltsenat aus, dass durch die Inbetriebnahme des Terminals 2 sich allein aus dem landseitigen Zubringerverkehr durch Busse eine maximale Zusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes bei NO2 in Bezug auf den Kurzzeitimmissionsgrenzwert ergeben kann. Damit sei die Grenze der Unerheblichkeit bereits erreicht.

Darüber hinaus seien weitere Zusatzemissionen an NO2 aus der Kommerziellen Luftfahrt zu erwarten, die noch hinzugerechnet werden müssten.

B. Beurteilung durch den Umweltsenat hinsichtlich der Auswirkungen durch die Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um 25%

Verschlechterung der Fluglärmsituation durch die Zunahme der allgemeinen Luftfahrt.

Es seien weitere Zusatzemissionen an NO2 aus der Allgemeinen Luftfahrt zu erwarten, die noch zu den Emissionen des Straßenverkehrs und der Kommerziellen Luftfahrt, welche durch Terminal 2 verursacht werden, hinzugerechnet werden müssten.

C. Fehlende Beurteilung durch den Umweltsenat hinsichtlich des Bodenlärms

Die Beurteilung der Erhöhung des Bodenlärms, welcher im Feststellungsverfahren zur Gänze unberücksichtigt geblieben ist (Bewegungen der Flugzeuge am Boden bis zum Abheben), hat der Umweltsenat auf das durchzuführende UVP-Verfahren verwiesen. Die Erhöhung des Lärms durch zusätzliche 1.600 Flugzeuge am Boden und insb. beim Start, welche konzentriert an Wochenenden im Winterchartervekehr insb. im Jänner und Februar, und welcher unmittelbar neben der Kendlersiedlung stattfindet, wurde zur Gänze nicht beurteilt.

7.8. Abschließende Zusammenfassung durch den Umweltsenat

Nur die das Verfahren letztendlich entscheidende Frage nach dem Vorliegen erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt beantwortete der Umweltsenat aber dann jeweils zusammenfassend:

„Aufgrund der Inbetriebnahme des Terminals 2 und aufgrund eines Teiles der Maßnahmen des Ediktalverfahrens sind demnach erheblich nachteilige Änderungen der Fluglärmsituation zu erwarten.“

„Darüber hinaus sind weitere Zusatzimmissionen an NO2 sowohl aus der allgemeinen als auch aus der kommerziellen Luftfahrt zu erwarten, weshalb von der Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle auszugehen ist.“

Wie aus der obigen Analyse in 7.7. klar ersichtlich ist, hätte der Umweltsenat aber auch ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Lärmbelastung und auch ohne der zusätzlichen Emissionen an NO2 durch die Allgemeine Luftfahrt eine UVP-Pflicht für Terminal 2 annehmen müssen. Durch diese zusätzliche Berücksichtigung nahm der Umweltsenat bloß eine zusätzliche Absicherung des ohnedies bereits vorliegenden Ergebnisses vor. Denn er stellte einerseits beim Lärm allein durch Terminal 2 verursachte und Irrelevanzschwellen überschreitende Zunahmen fest. Andererseits war es bereits Faktum, dass auch bei der Luftbelastung die Irrelevanzschwellen für NO2 durch das von Terminal 2 verursachte zusätzliche Verkehrsaufkommen erreicht wurden und durch die zusätzlichen 1.600 Flugbewegungen auch überschritten wurden.

8. Mit Bescheid vom 26.02.2009, US 6B/2006/21-150, erkannte der Umweltsenat schlussendlich zu Recht, dass für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur iSd Ediktalverfahrens und für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur durch Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

Beilage:

./4 Bescheid des Umweltsenat vom 26.02.2009, US 6B/2006/21-150

Noch am selben Tag erklärte die Salzburger Flughafen GmbH gegenüber der Öffentlichkeit den Richterspruch zur Kenntnis zu nehmen und eine UVP durchzuführen.

9. Mit Schreiben vom 21.04.2009 erhob die Salzburger Flughafen GmbH Bescheidbeschwerde an den Verwaltungsgerichtshof.

Auch in der Gegenschrift zur Beschwerde vom 24.06.2009, Zahl US 6B/2006/21-164, stellte der Umweltsenat auf den Vorwurf hin, er habe nicht zwischen Terminal 2 und den Maßnahmen aus dem Ediktalverfahren differenziert, noch einmal eindeutig und klar fest:

„Dem ist zu entgegnen, dass die Ergebnisse des vom Umweltsenat geführten Ermittlungsverfahrens sowohl hinsichtlich der Inbetriebnahme des Terminal 2 (Immissionszusatzbelastungen von 3% Zunahme der Immission Halbstundenwert NO2) als auch hinsichtlich der Maßnahmen des Ediktalverfahrens (relevante Zunahme der Lärmimmissionen) auf die Gefahr des Auftretens von erheblichen Umweltauswirkungen hinweisen."

Beilage:

./5 Gegenschrift des Umweltsenat vom 24.06.2009, Zahl US 6B/2006/21-164

Damit ist auch aus Sicht und mit den eigenen Worten des Umweltsenats die getrennte Auslösung der UVP-Pflicht durch Terminal 2 und durch die Maßnahmen des Ediktalverfahrens bewiesen.

10. Mit Beschluss vom 19.04.2012, Zahl EU 2012/0002-1 (2009/03/0040) legte der Verwaltungsgerichtshof dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Artikel 267 AEUV Fragen zur Vorabentscheidung vor. Der VwGH fragte darin den EuGH, ob die UVP-Richtlinie der (vom Umweltsenat unangewendet gelassenen) nationalen Rechtslage entgegensteht und, wenn ja, ob diesfalls die unmittelbare Anwendung der UVP-Richtlinie geboten und zulässig war.

11. Mit Urteil vom 21.03.2013 in der Rechtssache C-244/12 bestätigte der EuGH, dass die im Feststellungsverfahren vor dem Umweltsenat zur Anwendung gestandene Fassung des Flughafentatbestandes Anhang 1 Z 14 UVP-G nicht mit der UVP-Richtlinie in Einklang stand. Der Gerichtshof bestätigte auch, dass diesfalls die UVP-Richtlinie unmittelbare Wirkung entfalte und die zuständigen nationalen Behörden sicherstellen müssen, dass

zunächst geprüft wird, ob die betreffenden Projekte möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, und, wenn ja, sodann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird.

Dem Umstand, dass der Mitgliedstaat in Form der Republik Österreich seinen Verpflichtungen gegenüber der Europäischen Union zur richtlinienkonformen Umsetzung der UVP-Richtlinie in nationales Recht nicht rechtzeitig und umfassend nachgekommen ist, stehe nicht der Grundsatz der Rechtssicherheit des Einzelnen entgegen. Der Gerichtshof verweist dazu auf seine bisherige Rechtsprechung und hält unmissverständlich fest, *„dass die Eigentümer der dort in Rede stehenden Grundstücke die Folgen der verspäteten Erfüllung der Verpflichtungen des betreffenden Mitgliedstaats aus der Richtlinie tragen mussten. Dementsprechend muss im Ausgangsverfahren, sofern durch eine Entscheidung festgestellt werden sollte, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, die Salzburger Flughafen GmbH als Nutzerin der in Rede stehenden Grundstücke die Folgen einer solchen Entscheidung tragen.“* (Rn 44-47)

<u>Beilage</u>:

./6 EuGH-Urteil vom 21.03.2013 in der Rechtssache C-244/12

12. In der Folge zog die Salzburger Flughafen GmbH – nach de facto verlorenem Verfahren und unter Verlass auf die bereits erfolgte ex lege Genehmigung des Terminal 2 durch die UVP-Novelle 2009 – ihre beim VwGH anhängige Beschwerde gegen den Bescheid des Umweltsenates zurück. Der Verwaltungsgerichtshof stellte das Verfahren mit Beschluss vom 22.05.2013, Zl. 2013/03/0040-22, ein.

Der Flughafen vertrat nämlich in seinen Medienaussendungen als öffentliche Reaktion auf das EuGH-Urteil von nun an die Meinung, Teminal 2 sei *„UVP-rechtlich genehmigt“*.

Der Flughafen stützt sich dabei darauf, dass mit der UVP-Novelle 2009, BGBl I 87/2009, eine Neufassung des Flughafentatbestands erfolgt sei, bei dessen Anwendung sich aus heutiger Sicht keine UVP-Pflicht ergeben würde. Außerdem sei der Terminal 2 nunmehr aufgrund einer neu normierten Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G als nachträglich ex lege genehmigt anzusehen.

Die zuständige nationale Behörde, die Salzburger Landesregierung, hat bis heute nicht nach den Vorgaben des EuGH sichergestellt, dass eine UVP durchgeführt wird und die Salzburger Flughafen GmbH hat ebenfalls bis heute die Verpflichtungen aus diesem höchsten Richterspruch nicht anerkannt.

13. Mit Eingabe vom 13.05.2013 stellte die Salzburger Flughafen GmbH für die Errichtung und den Betrieb des Parkplatzes „P3A“ einen Antrag auf Durchführung eines Vorverfahrens gemäß § 4 UVP-G 2000 bei der Salzburger Landesregierung. Gegenstand des Verfahrens sollte die Vorprüfung eines UVP-Genehmigungsverfahrens des bereits seit 2004 bestehenden Parkplatzes (Erweiterung von P3 um 980 Stellplätze) mit nunmehr beantragten 1.126 Kfz-Stellplätzen sein. Ein Teil des antragsgegenständlichen Parkplatzes war auch Gegenstand des Ediktalverfahrens. Zur Entstehungsgeschichte der Erweiterung von P3 siehe der Exkurs im Punkt 4. des Sachverhaltes oben.

Nachdem Umweltanwalt, Anrainer und Öffentlichkeit seit der öffentlichen Erklärung der Salzburger Flughafen GmbH vom 26.02.2009 nun schon Jahre auf die Durchführung der eingestandenen und angekündigten „Flughafen-UVP“ warteten und im Unklaren über die weiteren Pläne des Flughafens gelassen wurden, war damit erstmals der Wille des Flughafens eine UVP durchzuführen behördlich dokumentiert. Damit war aber auch klargestellt, dass – entgegen der Verpflichtungen aus dem Umweltsenats-Erkenntnis – lediglich eine Parkplatz-UVP durchgeführt werden solle und die Kapazitätszuwächse des Passagier- und Flugverkehrs nicht UVP-rechtlich untersucht werden sollten.

14. Trotz dieses bereits behördlich dokumentierten Willens seitens des Flughafens nun (endlich) eine UVP durchführen zu wollen, beantragte die Salzburger Flughafen GmbH mit Schreiben vom 16.01.2014, die Salzburger Landesregierung möge im Rahmen einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs 7 iVm § 3a Abs 3 UVP-G feststellen, ob für das Vorhaben des Parkplatzes „P3A“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist. Offensichtlich bestanden Zweifel hinsichtlich einer UVP-Pflicht. Dieser Antrag wurde von der UVP-Behörde unter der Zahl 205-G20/21056/2014 registriert und dem Beschwerdeführer übermittelt.

15. Mit Schreiben vom 10.03.2014 stellte der Beschwerdeführer den Antrag, die UVP-Behörde möge die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben Parkplatz „P3A“ feststellen. Gleichzeitig stellte der Beschwerdeführer aber auch – abermals und gestützt auf die europarechtlichen Verpflichtungen aus den Vorverfahren – die Anträge

1. *Die UVP-Behörde möge feststellen, dass die UVP-Pflicht des Terminal 2 auf Basis des Bescheides des Umweltsenats vom 26.02.2009, Zahl US 6B/2006/21-150, nach wie vor besteht und dieser Bescheid Bindungswirkung entfaltet.*
2. *In eventu wird beantragt die UVP-Behörde möge unter unmittelbarer Anwendung der UVP-Richtlinie die UVP-Pflicht des Terminal 2 im Rahmen einer Einzelfallprüfung feststellen.“*

16. Die Salzburger Landesregierung teilte sodann das Verfahren in zwei Einzelverfahren auf und führte das UVP-Feststellungsverfahren um den Parkplatz „P3A“ unter der ursprünglichen Zahl weiter.

Anstatt erwarteter zusätzlicher erheblicher schädlicher, belästigender oder belastender Auswirkungen auf die Umwelt durch Emissionen aus dem Verkehrsaufkommen oder aufgrund der Kumulierung mit knapp 3.000 vorhandenen Stellplätzen am Flughafen und weiteren umliegenden großen Verkehrsverursachern (Grundbelastung Autobahn, Outlet-Center, Fachmarkt-Zentrum, Metro, Mercedes, etc), stellte die Landesregierung mittels eines naturschutzfachlichen Amtssachverständigen fest, dass *„auf Grund der großflächigen und dauerhaften Umwandlung einer Kulturwiese in einen befestigten und vegetationslosen Parkplatz mit dauerhafter Beseitigung des gesamten Naturhaushaltes*

jedenfalls landschaftsästhetisch betrachtet, mit erheblichen schädlichen (Naturhaushalt, optischer Verlust freier Landschaft) Auswirkungen zu rechnen sei."

An dieser Stelle sei an den Wunsch des für Stadtplanung und Naturschutz zuständigen Stadtrates aus dem Jahr 2004 erinnert, wonach er für die Errichtung des Parkplatzes Ausgleichsmaßnahmen forderte (siehe Exkurs Punkt 4. oben). Ausgleichsmaßnahmen nach dem SNSchG können aber nur vorgeschrieben werden, wenn erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild, den Charakter bzw den Erholungswert der Landschaft oder den Naturhaushalt zu erwarten sind. Ein Schutzgebiet besteht vorliegend nicht. Eine solche sachverständige Beurteilung erheblicher Auswirkungen ist 2004 im Naturschutzverfahren auch hinsichtlich des Naturhaushaltes wegen des Verlusts einer landwirtschaftlichen Mähwiese erfolgt. Das Vorliegen „freier Landschaft" wurde von der Naturschutzbehörde aber verneint (womit eine Widmungspflicht als Verkehrsfläche umgangen werden konnte), was dem jetzigen fachlichen Ergebnis im UVP-Feststellungsverfahren aber widerspricht. Die Landesregierung erließ aufgrund dessen dennoch den Bescheid vom 12.02.2015, mit welchem die Pflicht zur Durchführung einer UVP festgestellt wurde. Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen.

17. Gleichzeitig eröffnete die Salzburger Landesregierung ein zweites UVP-Feststellungsverfahren unter der Zahl 205-G20/21059 und erließ dazu den beschwerdegegenständlichen UVP-Feststellungsbescheid vom 12.02.2015, mit welchem die Anträge des Beschwerdeführers zurück- bzw abgewiesen wurden und eine UVP-Pflicht für Terminal 2 verneint wurde.

Die belangte Behörde stützt sich in ihrer Begründung u.a. auf den zuvor am 11.04.2014 zur Zahl BMVIT-60.507/0001/-IV/L3/2014 erlassenen Widerrufsbescheid zum Ediktalbescheid des BMVIT vom 24.08.2007, Zl BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005, welcher wegen des Verzichts der Salzburger Flughafen GmbH auf einen Teil der ursprünglich beantragten Ausbauten am Flughafen erging (Bescheide siehe Akt). Demnach verbleiben folgende Ausbauten als bewilligt gemäß Ediktalbescheid 2007:

- Ein GAC Hangar
- Sicherheitsflächen Nord (Einbeziehung von Flächen aus 1998: eingezäunter Sicherheitsstreifen der Präzisionsanflugbefeuerung 15
- Sicherheitsumfahrungsstraße Nord – Verlegung des Flughafenzauns
- Vergrößerung des Parkplatz P3 in südliche Richtung um 300 Stellplätze
- Kleinfläche von 35 m²

Die UVP-Behörde begründet damit die Zulässigkeit der Trennung von P3A und Terminal 2 in zwei separate UVP-Feststellungsverfahren und den aus ihrer Sicht fehlenden Zusammenhang der beiden Vorhaben.

Des weiteren begründet die belangte Behörde ihren Bescheid damit, den Feststellungen des Umweltsenates 2009 und auch des Europäischen Gerichtshofes 2012 würde es an einer Bindungswirkung fehlen, weil die heute anwendbare Rechtslage eine andere sei, von

der die belangte Behörde ausgehe, sie sei richtlinienkonform. Außerdem sei das vom Umweltsenat als UVP-pflichtig erkannte Vorhaben ein anderes gewesen als der gegenständliche Terminal 2. Wäre der Beurteilungsgegenstand des Feststellungsbescheides Umweltsenat 2009 aber heute unverändert, würde dies nach Ansicht der belangten Behörde aber auch heute noch zur Einzelfallprüfungs- bzw UVP-Pflicht führen. Immerhin dies räumt die belangte Behörde ein.

In einem dritten Schritt begründet die belangte Behörde ihren Bescheid mit der Nichterfüllung des aktuell gültigen Schwellenwertes der Z 14 lit h Anhang 1 UVP-G.

Der europarechtlich bedenklichen Auslegung der Salzburger Flughafen GmbH, wonach Terminal 2 auf Basis der UVP-G-Novelle 2009, § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G als europrechtskonform und ex lege nachträglich UVP-bewilligt anzusehen wäre, ist die belangte Behörde in einem letzten Begründungsschritt damit aber aus dem Weg gegangen.

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

II. BESCHWERDEGRÜNDE

18. An vorderster Stelle dieser Beschwerde steht die klare Tatsache, dass der dem Ediktalverfahren (ab 2004) vorgezogene Terminal 2 (Errichtung und Inbetriebnahme 2003/2004) vom Umweltsenat in seinem UVP-Feststellungsbescheid vom 29.02.2009 hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Umwelt im völlig selben Bestand und Ausmaß, wie er heute besteht, beurteilt worden ist.

Weiters besteht die aus dem Umweltsenatsverfahren klar nachweisbare Tatsache, dass die für Terminal 2 festgestellte UVP-Pflicht „per se", also für sich allein genommen und ohne Einbeziehung anderer Vorhabensbestandteile des Ediktalverfahrens oder deren Auswirkungen erfolgt ist.

Diese UVP-Feststellung erfolgte zudem auf Basis einer unmittelbaren Anwendung der UVP-Richtlinie als Ergebnis einer aufwändigen Einzelfallprüfung unter Heranziehung unabhängiger universitärer Obergutachter aus dem Ausland und wurde diese Vorgangsweise vom EuGH im Wege eines Vorabentscheidungsverfahrens bestätigt.

Für den Beschwerdeführer stellt sich daher seit Jahren die Frage nach der Rechtserheblichkeit, nach den Konsequenzen dieses rechtskräftigen Richterspruchs, die Frage nach der Durchsetzungsmöglichkeit unionsrechtlich zugesicherter Pflichten.

In der konsequenten Verfolgung dieser Fragen war es daher – noch bevor der denkbaren Erhebung einer Beschwerde an die EU-Kommission – die derzeit einzige Möglichkeit, im Rahmen der aktuell bei der Salzburger Landesregierung als UVP-Behörde anhängigen UVP- und -Feststellungsverfahren entsprechende Anträge zu stellen, welche auf die Umsetzung bereits höchstgerichtlich getroffener Entscheidungen hinwirken. Andere rechtlich effiziente Mittel dies herbeizuführen stehen nicht zur Verfügung. Auch Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer anerkannte in zwei Besprechungen im Vorfeld dieser Verfahren bzw ihrer Entscheidungen dieses rechtliche Interesse des Beschwerdeführers und resumierte, wenn es keine andere Lösung gäbe, dann gingen die Verfahren ihren Lauf.

An zweiter und nicht minderer Stelle dieser Beschwerde stehen die sich aus diesen Fragestellungen ergebenden Zweifel an der korrekten Umsetzung der UVP-Richtlinie, insbesondere tatbestandlich von Flughäfen, in nationales Recht:

Steht nicht die UVP-Richtlinie einer nachträglich geänderten nationalen Regelung entgegen, welche für ein und das selbe Vorhaben – anders als eine bereits zuvor auf Basis einer unmittelbaren Anwendung der UVP-Richtlinie erfolgten und rechtskräftig abgeschlossenen Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis einer UVP-Pflicht – nunmehr pauschal auf Grund eines geänderten Schwellenwerts und ohne Durchführung einer Einzelfallprüfung keine UVP-Pflicht mehr ergibt? (Anhang 1 Z 14 lit h UVP-G)

Steht nicht die UVP-Richtlinie einer nachträglich geänderten nationalen Regelung entgegen, welche ein und das selbe Vorhaben – entgegen einer bereits zuvor auf Basis einer unmittelbaren Anwendung der UVP-Richtlinie erfolgten und rechtskräftig abgeschlossenen Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis einer UVP-Pflicht – nunmehr nachträglich ex lege und abstrakt und für eine unbekannte Anzahl an Vorhaben,

unabhängig vom Vorliegen eines konkreten Vorhabenstyps und ohne Beurteilung der potentiellen Umweltauswirkungen von der schon festgestellten UVP-Pflicht ausnimmt? (§ 46 Abs 20 Z 4 UVP-G)

19. Diesen zentralen Einwänden und Fragestellungen steht das jahrelange Bemühen der Salzburger Flughafen GmbH entgegen, den Richtersprüchen des Umweltsenates und des EuGH zu entgehen.

Nach dem anfänglichen Anerkenntnis des Umweltsenats-Bescheides 2009 und der Ankündigung eine UVP durchzuführen drehte sich die Haltung des Flughafens mit Ergreifung einer Bescheidbeschwerde an den VwGH. Der Beschwerde wurde zwar die aufschiebende Wirkung (mit Ausnahme der Sicherheitsumfahrungsstraße Nord) aberkannt, dennoch brachte sie einen Zeitgewinn bis zum Inkrafttreten der UVP-Novelle 2009, BGBl I 87/2009. Mit dieser Novelle wurde einerseits der Flughafentatbestand des Anhang 1 Z 14 UVP-G neu gefasst und der Schwellenwert der Anzahl an Flugsteigen neu eingeführt und andererseits die Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G „erfunden", wonach alle Vorhaben, deren Genehmigungen nicht mehr der Nichtigkeitsdrohung unterliegen (3 Jahre nach Erlassung) als UVP-rechtlich genehmigt gelten sollen.

Eben diese Regelungen sollen nun gemäß dem bekämpften Bescheid zur Anwendung gelangen und den Flughafen hinsichtlich Terminal 2 von der rechtskräftig festgestellten UVP-Pflicht entbinden.

Mit jahrelangen Diskussionsrunden und Anrainerdialogen versuchte der Flughafen die Situation zu beruhigen. Seit kurzem sind auch Vertreter von Anrainerverbänden und Gemeinden als „BürgerInnen-Beirat" mit Informationsrechten in den Vorstand des Flughafens eingebunden. Eine mehrfach angestrebte sachliche Lösung hat aber – nach Verweis der Salzburger Flughafen GmbH auf die bisherigen, anhängigen und kommenden Verfahren – nie stattgefunden.

Aktuell soll nach dem Willen des Flughafens nun aber immerhin ein seit fast 11 Jahren bestehender Parkplatz einer (nachträglichen) UVP unterzogen werden, weil dessen Errichtung erhebliche Auswirkungen auf den Naturhaushalt der bisherigen landwirtschaftlichen Mähwiese zeitigt (siehe ASV im UVP-FSB des P3A). Dazu ist festzuhalten, dass dazu niemals ein naturschutzfachliches Gutachten übermittelt wurde und auch kein naturschutzfachlicher Befund bekannt ist. Ein solcher Befund wurde im übrigen auch im Naturschutzverfahren des Jahres 2004 zur Bewilligung des Parkplatzes niemals erhoben. Fakt ist, dass es sich hier zum damaligen Zeitpunkt um eine mehrmähdige landwirtschaftliche Intensivwiese handelte. Natürlich soll hier nicht ein gewisser negativer Einfluss auf den Naturhaushalt (Wiesenpflanzen, Insekten) abgesprochen werden. Aber im Vergleich aller bisherigen UVP-Verfahren im Land Salzburg fällt diese Einschätzung außerhalb eines Schutzgebietes erheblich aus dem Rahmen. Auch der durch den ASV der UVP-Behörde festgestellte Verlust freier Landschaft ist vor dem Hintergrund der Naturschutzbewilligung des Jahres 2004 nicht nachvollziehbar, worin damals das Vorliegen von freier Landschaft ja geradezu als nicht vorhanden beurteilt wurde.

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

Man kann sich also des Eindrucks nicht erwehren, dass anstatt der „Flughafen-UVP“ gemäß Umweltsenat nun die beantragte Parkplatz-UVP diese Lücke füllen muss.

Jene Auswirkungen des massiv stattfindenden und mit Terminal 2 intensivierten Winter-Charter-Verkehrs (siehe Ergebnisse der Gutachten vor dem Umweltsenat) aber, welche die Anrainer und die belastete Bevölkerung seit jeher interessieren, werden damit aber weiterhin bewusst von einer Prüfung ausgeklammert. Dieses Beschwerdeverfahren soll diese Situation daher letztgültig klären.

20. Dem Verfahren zugrunde gelegte Urkunden; Verletzung von Parteiengehör

Mit Schreiben vom 06.02.2014 übermittelte die belangte Behörde die Erstinformation über den Feststellungsantrag vom 16.01.2014 unter Beilegung folgender Dokumente:

Feststellungsantrag vom 16.01.2014

- UVE-Konzept „UVE Parkplatz P3 vom Mai 2013 (Blg./1)
- Plan „Änderung der Flugplatzgrenzen durch Verzicht“ vom 7.10.2013 (Blg./2)
- Rechtsgutachten zur potentiellen UVP-Pflicht des Terminals 2 vom Juli 2013 (Blg./3)
- Plan „Flughafenplan Belastetes Gebiet (Luft)“ vom 10.12.2013 (Blg./4)

Zu diesen Unterlagen räumte die belangte Behörde im Parteiengehör eine Stellungnahmefrist ein, welche mit Stellungnahme vom 10.03.2004 wahrgenommen wurde.

Weitere Schriftstücke wurden in der Folge behördlicherseits nicht übermittelt. Lediglich die Antragstellerin übermittelte mit email vom 24.04.2014 den Bescheid des BMVIT vom 11.04.2014 betreffend den teilweisen Widerruf der Zivilflugplatzbewilligung an Beschwerdeführer und Behörde.

Im nunmehr bekämpften Feststellungsbescheid sind zumindest nachfolgende Stellungnahmen (leider ohne Datumsnennung) im Sachverhalt angeführt, welche zu den Anträgen und aufgeworfenen Fragen des Beschwerdeführers Stellung bezogen, welche aber nicht im Parteiengehör übermittelt wurden:

<u>Stellungnahme des BMVIT</u> als mitwirkende Luftfahrtbehörde, wonach für Terminal 2 rechtsgültige luftfahrtrechtliche Bescheide vorlägen; dass eine UVP-Prüfung von Terminal 2 nach heutiger Rechtslage erfolgen müsse aber die Schwellenwerte nicht erreicht würden; wonach kein Zusammenhang zwischen T2 und P3A bestehe; wonach eine Europarechtswidrigkeit des Flughafentatbestands nicht vorliege und eine Direktanwendung nicht geboten sei; und mit welcher der Widerrufsbescheid vorgelegt wurde.

Wäre diese Stellungnahme übermittelt worden, hätte auf die konkreten Argumente detailliert eingegangen und die dargelegten Rechtsansichten widerlegt werden können. Da aber auch zum Zeitpunkt der Beschwerde der genaue Inhalt und die genaue Argumentation nicht bekannt ist, kann nur mutmaßlich darauf eingegangen werden, was einen wesentlichen Nachteil für den Beschwerdeführer darstellt. Hätte dies doch einen

wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis des Verfahrens gehabt und eine UVP-Pflicht festgestellt werden müssen, wie in den nachfolgenden Ausführungen noch näher darzulegen sein wird.

Gleiches gilt für die im Feststellungsbescheid angeführte Stellungnahme der Stadtgemeinde Salzburg, wonach keine Bindungswirkung des Feststellungsbescheides Umweltsenat 2009 mehr bestehe und eine Europarechtswidrigkeit nationaler Vorschriften nicht vorliege.

Gleiches gilt für eine im Sachverhalt angeführte Stellungnahme der Salzburger Flughafen GmbH, mit allem Anschein nach umfassendem Inhalt.

Weiters nicht zur Stellungnahme übermittelt wurde eine mit Schreiben der Salzburger Flughafen GmbH der Behörde vorgelegte „fachliche Stellungnahme" unbekannten Titels und Inhalts, in der es angeblich um Stellplätze und deren Bedarf am Salzburger Flughafen ging. Es ist nicht ersichtlich welche Schlüsse die belangte Behörde aus dem hier angeführten entscheidungswesentlichen Sachverhalt gezogen hat. Es kann nur gemutmaßt werden, dass es mit der Vorhabensabgrenzung zu Parkplätzen vor Terminal 2 zu tun haben könnte. Durch Nichtgewährung von Parteiengehör blieb es dem Beschwerdeführer aber verwehrt einerseits auf gleicher fachlicher Ebene zu reagieren und andererseits seine eigenen sachlichen Argumente dazu vorzubringen. Wie sich in den Beschwerdeausführungen zeigen wird, besteht sehr wohl ein beachtlicher kausaler Zusammenhang zwischen Terminal 2 und den vorgelagerten Parkplätzen, welcher zu einem anderen Spruch hätte führen müssen.

Ebenso nicht im Parteiengehör übermittelt wurde eine Eingabe der Salzburger Flughafen GmbH vom 07.11.2014 zur Frage der Unionsrechtskonformität der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G. Auch hiergegen bestehen gewichtige Gründe, die gegen eine solche Annahme sprechen. Auf die weiteren Beschwerdeausführungen wird verwiesen.

Für alle diese Punkte gilt, dass laut Sachverhalt des Bescheides nur „Überschriften" aber nicht die genauen Inhalte bekannt sind. Die Beschwerdeausführungen können daher nicht im Detail auf die einzelnen Vorbringen eingehen, was als Prozessnachteil zu werten ist.

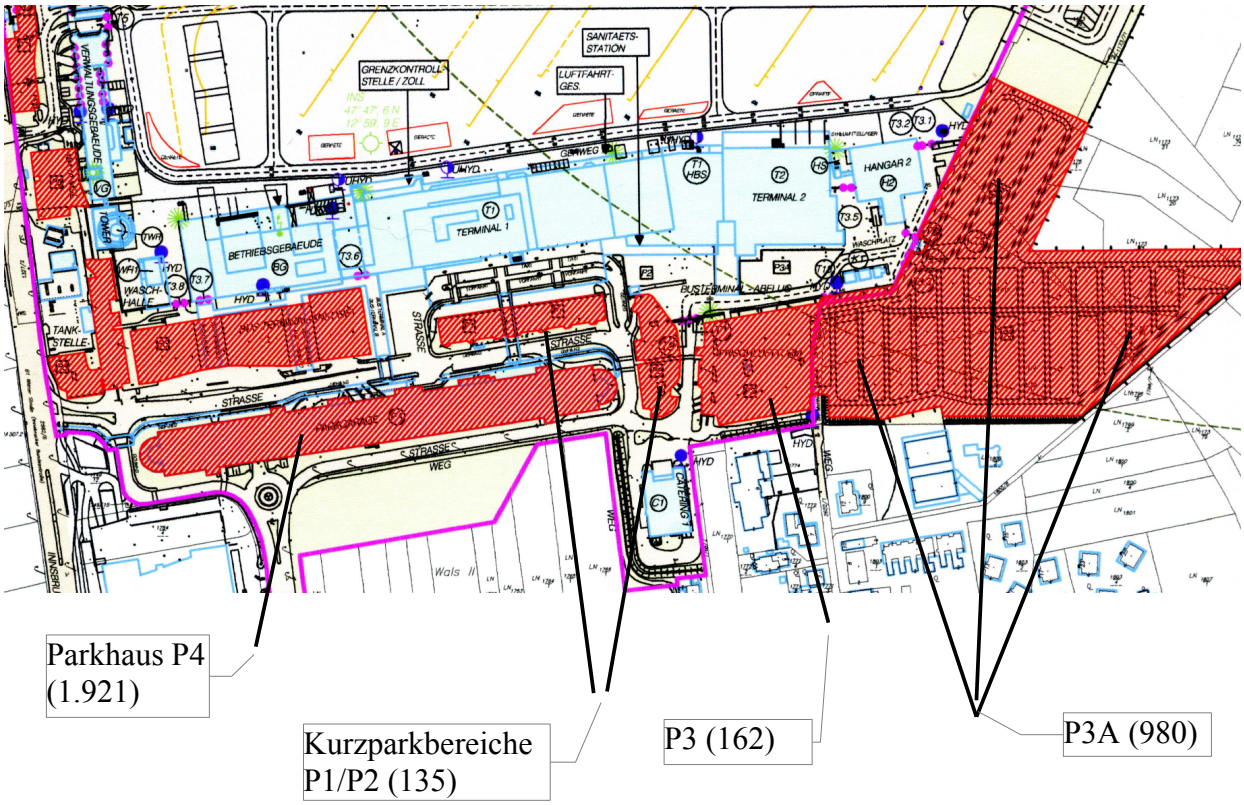
Zusammengefasst hätte die belangte Behörde bei Vermeidung der hier aufgezeigten Mängel zu einem anderen Ergebnis, nämlich der bestehenden UVP-Pflicht des Terminal 2, gelangen müssen. Die nachfolgenden Beschwerdeausführungen beweisen, dass das, aufgrund der nicht im Parteiengehör übermittelten Inhalte, von der belangten Behörde angenommene Nichtvorliegen einer UVP-Pflicht, rechtswidrig war.

21. Zur Vorhabensabgrenzung und Trennung des UVP-Feststellungsverfahren (FSV) in das FSV P3A und das FSV Terminal 2

Wie in den Punkten 14.-17. der Beschwerde ausgeführt, stellte die Salzburger Flughafen GmbH am 16.01.2014 einen UVP-Feststellungsantrag für einen Parkplatz „P3A“. Erst nach Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 10.03.2014 trennte die Behörde den Verfahrensgegenstand „Terminal 2“ ab und führte dafür ein separates FSV.

Die belangte Behörde begründete diese Vorgangsweise im bekämpften Bescheid mit dem Argument, es liege kein einheitliches Vorhaben iSd § 2 Abs 2 UVP-G vor.

Zur Visualisierung der Situation am Flughafen sei zunächst einmal auf folgende Grafik aus dem Feststellungsantrag verwiesen:



Daraus ist ersichtlich, dass den Terminals 1 und 2 jedenfalls die Kurzparkzonen P1/P2 vorgelagert sind. Die Hauptanzahl der Kfz-Stellplätze befindet sich im Parkhaus P4 vorgelagert Terminal 1.

Dem Terminal 2 vorgelagert befindet sich der Parkplatz P3, welcher vor Errichtung dessen Erweiterung (heute P3A, siehe Naturschutzbescheid 2004, Punkt 4. der Beschwerde) im Bestand 162 Stellplätze aufwies.

Wie aus Punkt 4. der Beschwerde hervorgeht, ist die Erweiterung des P3 durch einen rechtsverbindlichen behördlichen Auftrag des BMVIT an die Salzburger Flughafen GmbH

mittels Bescheid vom 23.12.2003, GZ. 60.520/9-PMV/03 in Erfüllung von § 8 Zivilflugplatzverordnung ZFV 1972 aufgrund des gesteigerten Passagieraufkommens am Salzburger Flughafen ausreichend Parkplätze für Passagiere sicherzustellen sind und weil es bereits bisher in diesem Bereich Defizite gab, vorgeschrieben worden. Nicht nur Flugspitzen im Pfingstreiseverkehr, sondern auch die Inbetriebnahme des Terminal 2, welcher in Folge europäischer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zwingend zusätzlich als bauliche Ressource im Bereich der Passagier- und Gepäckabfertigung zu schaffen war, waren Anlass für diese behördliche Vorschreibung.

Die Kompensation des Wegfalls von P6 (550 Stellplätze wegen Neubau Pappas Konzernzentrale) wurde bereits angeführt. Darüber hinaus wurden mit 980 Stellplätzen aber zusätzliche Kapazitäten geschaffen, welche sich aus dem gesteigerten Passagieraufkommen, auch ausgelöst durch Terminal 2, ergaben.

Auch die Ressortstellungnahme des für Stadtplanung und Naturschutz zuständigen Stadtrates Johann Padutsch vom 16.04.2004 hält folgendes fest:

„Tatsächlich ist die Tatsache, dass ein bestehender Parkplatz an der Innsbrucker Bundesstraße Ecke Loiger Straße für den Neubau der Firmenzentrale Pappas/Mercedes/Autohaus vom Flughafen freigegeben wurde und jetzt ein zusätzlicher Bedarf für Parkraum im Grünland geltend gemacht wird, mehr als ärgerlich. Dies gilt unbeschadet der Tatsache, dass damit die angesprochene Firmenzentrale in der Stadt gehalten werden konnte, eine attraktive bauliche Entwicklung unmittelbar an der Stadteinfahrt städtebaulich wünschenswert ist, die alten Parkplätze auf Grund ihrer Lage aus funktionalen und logistischen Gründen aus Sicht des Flughafens nur als Überlaufparkplätze verwendbar waren und auf Grund europäischer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, zusätzliche bauliche Ressourcen im Bereich der Passagier- und Gepäckabfertigung zu schaffen sind, wofür die Errichtung eines neuen Parkplatzes dem Salzburger Airport auch mittels Bescheid des Bundesministeriums für Verklehr, Innovation und Technologie bereits vorgeschrieben wurde.“

Beilage:

./7 Ressortstellungnahme Stadtrat Johann Padutsch vom 16.04.2004

Auch im Erstantrag der Salzburger Flughafen GmbH vom 26.01.2004 zum Ediktalverfahren beim BMVIT hob der Flughafen hinsichtlich der damals noch enthaltenen Erweiterung der Stellplätze im Bereich P3A selbst hervor, dass aufgrund des gesteigerten Passagieraufkommens und der damit in Zusammenhang gestandenen baulichen Erweiterungen die zusätzliche Errichtung von Stellplätzen dem Bescheid des BMVIT vom 23.12.2003 vollinhaltlich entspreche. Die Situierung der Parkplätze folge auch dem Gebäudegrundsatzplan des Flughafens Salzburg hinsichtlich Anordnung von Gebäuden und Stellplätzen.

Beilage:

./8 Antrag auf Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung; Erweiterung Südwest / 2002 (12. Änderung) vom 26.02.2004

Aus all dem geht unzweifelhaft hervor, dass in jeder Hinsicht, nämlich sowohl räumlich, als auch sachlich und insbesondere auch zeitlich ein kausaler Zusammenhang zwischen den baulichen Maßnahmen der Jahre 2003/2004 (bauliche Ressourcen im Bereich der Passagier- und Gepäckabfertigung: neue Gepäcksortieranlage und Terminal 2) und der Parkplatzerweiterung von P3 im Jahr 2004 besteht.

Gerade die Ausführungen der belangten Behörde zur zeitlichen Komponente gehen hier vollends fehl. Letztendlich begründet die Behörde ihre Entscheidung nämlich damit, dass der Parkplatz P3A, also die Erweiterung von P3, rechtlich gar nicht mehr existent sei, weshalb es überhaupt an der Beachtlichkeit fehle. Durch die rechtliche Inexistenz liege daher kein einheitlicher Zweck vor, es bleibe nur noch Terminal 2 zur Beurteilung übrig.

Die belangte Behörde übersieht dabei aber, dass bis 16.03.2015, also bis zum Ablauf der Beschwerdefrist der Parkplatz P3A weiterhin, auf Basis des rechtzeitig gestellten Verlängerungsantrags im Naturschutzverfahren, rechtlich fortbesteht. Dies wird auch von der Salzburger Flughafen GmbH auf ihrer Homepage so verlautbart:

*„ *) Am P3 sind aufgrund einer Umweltverträglichkeitsprüfung ab 16. März 2015 bis ca. Herbst 2015 nur 374 Stellplätze verfügbar.“*

Die UVP-Behörde hat nämlich sowohl den ggst. Feststellungsbescheid betreffend Terminal 2 als auch den Feststellungsbescheid betreffend P3A am selben Tage, am 12.02.2015, erlassen. In beiden Fällen endet unter Berücksichtigung der Zustellungen die Beschwerdefrist am 16.03.2015. Der Flughafen geht also davon aus, dass er bis zur Rechtskraft der UVP-Feststellung und daher bis zum Eintritt der Sperrwirkung des § 3 Abs 6 UVP-G den P3A noch rechtmäßig weiterbetreiben kann.

Die belangte Behörde ist daher im Zeitpunkt ihrer Entscheidung von falschen rechtlichen Verhältnissen ausgegangen, welche sie ihrer Entscheidung zugrunde gelegt hat. Hätte sie aber berücksichtigt, dass P3A noch dem Rechtsbestand angehört, hätte sie niemals einen zeitlichen Zusammenhang ausschließen können. Der Sachverhalt der Beschwerde legt nämlich detailliert klar, dass der zeitliche Zusammenhang augenscheinlich gegeben ist.

In sachlicher Hinsicht bildet die Vorschreibung durch das BMVIT das zentrale Element des Zusammenhangs. Den räumlichen Zusammenhang hat die Salzburger Flughafen GmbH in ihrem Antrag im Ediktalverfahren selbst erklärt.

Eine Aufteilung der Verfahren war aber auch aus Gesichtspunkten des Europarechts nicht gerechtfertigt:

Nach der Judikatur des EuGH zu C-2/07 erfasst Anhang II Z 12 in Verbindung mit Anhang I Z 7 der Richtlinie 85/337 (in ihrer ursprünglichen Fassung; nunmehr Anhang I Z 7a iVm Anhang II Z 13) auch Änderungen der Infrastruktur eines vorhandenen Flugplatzes ohne Verlängerung der Start- und Landebahn, sofern diese Arbeiten, insbesondere aufgrund ihrer Art, ihres Umfanges und ihrer Merkmale, als Änderung des Flughafens selbst anzusehen sind. Das gilt insbesondere für Arbeiten, die dazu bestimmt sind, die Aktivitäten des Flugplatzes und den Luftverkehr zu steigern.

Dies bedeutet, dass nicht nur Flugverkehr vom UVP-Tatbestand der Richtlinie erfasst wird, sondern sämtliche Maßnahmen an einem Flughafen, die dessen Aktivitäten steigern. Dabei bedingt eine Maßnahme immer auch die andere und umgekehrt. Durch diese Formulierung in der Richtlinie kann dem „Henne-Ei"-Problem (Flugverkehr/Luftverkehr) ohne Bedenken ausgewichen werden. Alle Aktivitäten im Betriebsbereich des Flughafens sind diesem daher zuzurechnen.

Dies zeigt sich auch im Ediktalbescheid aus 2007. Zwar wurde inzwischen – manifest durch den Widerrufsbescheid – auf eine Reihe von Maßnahmen aus dem Ediktalverfahren verzichtet (insbesondere auf jene, von denen man ausgeht, sie seien UVP-pflichtig). Nicht verzichtet wurde allerdings auf die Einbeziehung der Grundflächen für den Parkplatz P3A in das Flughafenareal gemäß Zivilflugplatzbewilligung, welche unter anderem auch die Widmung als Zivilflugplatz vorgibt.

Mit Änderungsantrag vom 20.09.2005 nahm die Salzburger Flughafen GmbH daher im Ediktalverfahren zwar die Parkraumentwicklung aus dem Verfahren heraus, beließ die Erweiterung Südwest aber hinsichtlich einer Grundfläche von 81.872 m², was auch durch den Ediktalbescheid vom 24.08.2007 so bewilligt wurde. Davon soll nunmehr nach Verzicht die Fläche für den P3A im Ediktalbescheid und damit innerhalb der Flugplatzgrenzen verbleiben.

Eben diese Restfläche Südwest in Form des P3A ist daher aber sowohl faktisch wie auch rechtlich als Flughafenareal anzusprechen.

Greift man zurück auf die oben zitierte Judikatur des EuGH, haben daher auch Infrastrukturmaßnahmen wie Parkplätze, welche dem Flughafen eindeutig faktisch als auch rechtlich zuzurechnen sind, bei ihrer Änderung UVP-rechtlich innerhalb des Flughafentatbestands Berücksichtigung zu finden. Überdies würde auch eine – im übrigen nur von der Salzburger Flughafen GmbH vorgenommene und auch (europa)rechtlich nicht ableitbare – Aufsplittung in Luft- und Landseite von Vorhaben nicht zum gewünschten Ziel der Trennung führen: auch die Obergutachter des Umweltsenats-Verfahrens der RWTH Aachen haben in ihrer – wohlgemerkt rein fachlichen – Analyse die Terminalanlagen klar der Landseite zugeordnet, während der Flughafen fälschlich von der Luftseite ausgeht.

Gemäß Anhang II Z 13. a) der UVP-Richtlinie fallen die Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhangs I oder dieses Anhangs, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können (nicht durch Anhang I erfasste Änderung oder Erweiterung) unter die UVP-Pflicht des jeweiligen Tatbestands. Dazu gehört unstrittig auch die Errichtung von Terminal 2. Für Terminal 2 wiederum besteht eine aufrechte Verpflichtung zur Durchführung einer UVP. Die belangte Behörde hätte daher weder im Feststellungsverfahren noch im nun eingeleiteten UVP-Verfahren wegen P3A den Terminal 2 einer verfahrensrechtlich anderen Behandlung unterziehen dürfen. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die nationale Regelung des Flughafentatbestands nicht alle Aktivitäten eines Flughafens im Rahmen eines gesamthaften UVP-Verfahrens berücksichtigt. Gerade diese gesamthafte Darstellung und Beurteilung von

Umweltauswirkungen eines Vorhabens ist aber die Hauptzielsetzung des UVP-Rechts, welche durch die vorgenommene Aufsplittung rechtswidrig umgangen würde. Dies hat auch der EuGH in seinem diesen Fall betreffenden Urteil in Rn 37 festgehalten:

„Hierzu ist festzustellen, dass sich eine solche kumulative Berücksichtigung nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs als erforderlich erweisen kann, um eine Umgehung der Unionsregelung durch eine Aufsplitterung von Projekten zu verhindern, die zusammen genommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können (vgl. in diesem Sinne Urteil Brussels Hoofdstedelijk Gewest u. a., Randnr. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung). Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, im Licht dieser Rechtsprechung zu prüfen, ob und inwieweit die Umweltauswirkungen der in Randnr. 15 des vorliegenden Urteils angeführten und der in den Jahren 2003 und 2004 bereits realisierten Projekte insgesamt zu beurteilen sind."

22. Zur Bindungswirkung der UVP-Feststellung durch den Umweltsenat und des EuGH-Urteils, zur anwendbaren Rechtslage sowie zur Einheit des Beurteilungsgegenstandes, jeweils unter Berücksichtigung des Widerrufsbescheides

Die belangte Behörde begründet ihre Ansicht, eine Bindung an den UVP-Feststellungsbescheid des Umweltsenats vom 26.02.2009 liege nicht mehr vor, einfach: es liege heute ein anderer Sachverhalt als damals vor. Mögliche Ausführungen zur Änderung der Rechtslage lässt sie „dahingestellt bleiben". Mit beiden Argumenten ist/wäre sie aber im Unrecht.

22.1. Zur Verwaltungssache

Der Beschwerdeführer hat sich bereits in seiner Stellungnahme vom 10.03.2014 im ggst. Feststellungsverfahren ausführlich mit dem Verfahrensgegenstand des Umweltsenats-Urteils auseinandergesetzt.

Im Zuge der Beschwerdevorbereitungen wurden diese Anstrengungen noch einmal vertieft und das dem Umweltsenats-Bescheid zugrunde liegende Material der Obergutachter nochmals detailliert gesichtet. Sowohl aus dem ersten „Qualitativen Gutachten" der RWTH Aachen, mit dem eine Grundeinschätzung erfolgte, als auch im zweiten „Quantitativen Gutachten" der RWTH Aachen, das auf den vom Flughafen zur Verfügung gestellten Zahlen und Daten beruhte, wurde nicht – wie von der Salzburger Flughafen GmbH behauptet – eine Erweiterung des Terminal 2 geprüft, sondern die Auswirkungen durch den Bau des Terminal 2 in seinem heutigen Ausmaß. Es wurde lediglich darauf hingewiesen, dass eine zusätzliche Erweiterung, welche nicht näher spezifiziert war, ein weiteres "Plus" an Kapazität (und damit Auswirkungen) bringe. Die zentralen Passagen finden sich im Qualitativen GA auf Seite 27f und im Quantitativen GA auf Seite 57f. Prüfgegenstand und Terminologie sind hier unzweifelhaft und beziehen sich allein auf Terminal 2.

Auf diesen Ergebnissen basierten dann auch die weiteren Gutachten im Umweltsenats-Verfahren betreffend Verkehr, Luft und Lärm (S 31ff des US-Bescheides: Lärm durch T2 über der Irrelevanz; Luft durch T2 über der Irrelevanz;). Letztendlich führten diese

konkreten messtechnischen Aussagen zu Terminal 2 (=Bestand) bereits für sich allein zur UVP-Pflicht.

Weiters hat der Beschwerdeführer im Sachverhalt Punkt 7. der Beschwerde nochmals eine vertiefte Analyse des Umweltsenats-Bescheides vorgenommen und detailliert herausgearbeitet, dass Terminal 2 auf Basis dieser Entscheidung per se als UVP-pflichtig erkannt wurde, also ohne Vermischung mit anderen Vorhaben.

Die daneben wesentlichste und bemerkenswerteste Klarstellung, was der Umweltsenat geprüft und als UVP-pflichtig erkannt hatte, kommt aber vom Umweltsenat selbst. Der Flughafen warf dem Umweltsenat in seiner Bescheidbeschwerde gegen den UVP-Feststellungsbescheid nämlich vor, er hätte nicht zwischen den Maßnahmen des Ediktalverfahrens und dem Terminal 2 differenziert. Dazu äußerte sich der Umweltsenat wie folgt:

„Dem ist zu entgegnen, dass die Ergebnisse des vom Umweltsenat geführten Ermittlungsverfahrens sowohl hinsichtlich der Inbetriebnahme des Terminal 2 (Immissionszusatzbelastungen von 3% Zunahme der Immission Halbstundenwert NO2) als auch hinsichtlich der Maßnahmen des Ediktalverfahrens (relevante Zunahme der Lärmimmissionen) auf die Gefahr des Auftretens von erheblichen Umweltauswirkungen hinweisen."

Damit erübrigt sich jegliche allfällige Interpretation dieser Entscheidung von vornherein. So ist auch aus Sicht und mit den eigenen Worten des Umweltsenats die getrennte Auslösung der UVP-Pflicht durch Terminal 2 und durch die Maßnahmen des Ediktalverfahrens bewiesen.

Damit ist aber auch die im bekämpften Bescheid vorgenommene Argumentation mit dem im Widerrufsbescheid manifestierten Verzicht auf kapazitätswirksame und UVP-pflichtige Maßnahmen im Bereich der Flughafeninfrastruktur hinfällig. Nachdem bereits Terminal 2 samt seinen luft- und landseitigen Auswirkungen als UVP-pflichtig erkannt wurde, musste sich der Umweltsenat in seiner bereits sehr ausführlichen und vergleichsweise langen Einzelfallprüfung nicht mehr mit den übrigen Vorhabensbestandteilen auseinandersetzen, da diese in Folge der festgestellten UVP-Pflicht für die Maßnahmen des Ediktalverfahrens ohnedies im Rahmen eines UVP-Verfahrens zu behandeln gewesen wären.

Im Ergebnis hat sich durch den Verzicht des Flughafens zwar der Sachverhalt hinsichtlich der Maßnahmen des Ediktalverfahrens geändert. Was Terminal 2 betrifft besteht die selbe Sachlage und dieselbe Verwaltungssache aber auch heute noch fort.

22.2. Zur Rechtslage

Die belangte Behörde begründet den bekämpften Bescheid mehrfach mit einer zwischenzeitig geänderten Rechtslage im nationalen UVP-Recht, welche ihrer Ansicht

nach nunmehr anwendbar wäre. Sie übersieht dabei aber einerseits, dass sich zwischenzeitig nichts an der Sachlage betreffend Terminal 2 geändert hat und andererseits, dass hinsichtlich Terminal 2 eine durch EU-Recht qualifizierte „res iudicata“ vorliegt, welche ihrerseits noch immer einer zwingenden rechtlichen und faktischen Umsetzung bedarf.

Unstrittig ist, dass der Umweltsenat aufgrund einer richtlinienwidrigen Umsetzung der UVP-Richtlinie in nationales Recht bei der Prüfung der UVP-Pflicht von Ausbaumaßnahmen am Salzburger Flughafen direkt auf die Normen der UVP-Richtlinie zurückgreifen musste. Dies hat auch der EuGH durch Urteil vom 21.03.2013 in der Rechtssache C- 244/12 bestätigt.

Unstrittig ist auch, dass sich die nationale Rechtslage hinsichtlich der UVP-Pflicht von Flughäfen zwischenzeitig geändert hat. Wie im nachfolgenden Punkt 23. der Beschwerde herausgearbeitet wird, stehen diese neuen Regelungen aber neuerlich im Widerspruch zur UVP-Richtlinie.

Insbesondere auf Grund der Judikatur des Europäischen Gerichtshofs wäre eine solche Anwendung einer im Ergebnis entgegenstehenden nationalen Regelung nicht gerechtfertigt. Im Verfahren vor dem EuGH führten die Republik Österreich und auch die Salzburger Flughafen GmbH den Grundsatz der Rechtssicherheit ins Treffen, womit versucht wurde einer UVP-Pflicht noch insoferne zu entgehen, als das Vertrauen auf die nationale Rechtslage nicht durch Verfehlungen in den Verpflichtungen des Mitgliedstaates, auf welche sich ein Dritter beruft, zu Lasten des Vertrauenden gehen könne. Diesen Einwand beantwortet der EuGH im Urteil C-244/12, Rn 45-48 klar und eindeutig (Hervorhebungen durch den Beschwerdeführer):

„45 ***Dieser Einwand greift nicht durch.***

46 In der Rechtssache, in der das Urteil Wells ergangen ist, ist der Gerichtshof zum einen zu dem Ergebnis gekommen, dass die Möglichkeit für den Einzelnen, sich auf die Bestimmungen der Richtlinie 85/337 zu berufen, anzuerkennen ist, und zum anderen, ***dass die Eigentümer der dort in Rede stehenden Grundstücke die Folgen der verspäteten Erfüllung der Verpflichtungen des betreffenden Mitgliedstaats aus der Richtlinie tragen mussten.***

47 ***Dementsprechend muss im Ausgangsverfahren, sofern durch eine Entscheidung festgestellt werden sollte, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, die Salzburger Flughafen GmbH als Nutzerin der in Rede stehenden Grundstücke die Folgen einer solchen Entscheidung tragen.***

48 Somit ist auf die zweite Frage zu antworten, dass die Bestimmungen von Art. 2 Abs. 1 sowie von Art. 4 Abs. 2 Buchst. a und Abs. 3 der Richtlinie 85/337, wenn ein Mitgliedstaat gemäß Art. 4 Abs. 2 Buchst. b dieser Richtlinie für Projekte im Sinne ihres Anhangs II einen mit den Verpflichtungen aus Art. 2 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie unvereinbaren Schwellenwert wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden festlegt, unmittelbare Wirkung haben, so dass die zuständigen nationalen Behörden sicherstellen müssen, dass zunächst geprüft wird, ob die betreffenden Projekte möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, und, wenn ja, sodann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird.“

Die Feststellung der UVP-Pflicht ist am 26.02.2009 erfolgt und ist rechtskräftig.

Bis heute sind die nationalen Behörden der aus der UVP-Richtlinie erwachsenden Verpflichtung sicherzustellen, dass eine UVP vorgenommen wird, nicht nachgekommen (siehe ebenfalls EuGH C-244/12, Rn 43).

Gerade die im ggst. Fall angewandte Rechtsgrundlage – die UVP-Richtlinie – hat sich in den hier entscheidungswesentlichen Punkten aber eben gerade nicht geändert!

Damit ist klargestellt, dass die Anwendung einer geänderten Rechtslage im UVP-G weder auf Basis österreichischen Rechts und schon gar nicht auf Basis des zugrunde liegenden Europarechts und der dazu ergangenen Judikatur des EuGH zulässig ist, weshalb der bekämpfte Bescheid auch in diesem Punkt rechtswidrig ergangen ist.

23. Zur Richtlinienkonformität des heutigen Flughafen-Tatbestands gemäß Anhang 1 Z 14 UVP-G und der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z4 UVP-G

Wie bereits in Punkt 19. dieser Beschwerde ausgeführt, brachte die Bescheidbeschwerde der Salzburger Flughafen GmbH gegen den Umweltsenats-Bescheid zumindest einen Zeitgewinn bis zum Inkrafttreten der UVP-Novelle 2009, BGBl I 87/2009. Mit dieser Novelle wurde einerseits der Flughafentatbestand des Anhang 1 Z 14 UVP-G neu gefasst und der Schwellenwert der Anzahl an Flugsteigen neu eingeführt und andererseits die Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G „erfunden", wonach alle Vorhaben, deren Genehmigungen nicht mehr der Nichtigkeitsdrohung unterliegen (3 Jahre nach Erlassung) als UVP-rechtlich genehmigt gelten sollen.

Augenfällig an dieser Anlass-Novelle ist jedenfalls,

- dass einerseits der neue Flughafentatbestand mit der Errichtung von 5 Flugsteigen als Schwellenwert, angesichts des Terminal 2 mit bestehenden 4 Flugsteigen und bei heute völlig gleichem Sachverhalt wie 2009, wohlgemerkt nur auf Grund des neuen Schwellenwerts und ohne Durchführung einer Einzelfallprüfung nun keine UVP mehr auslösen würde,
- und dass andererseits – nachdem der Ediktalbescheid niemals und entgegen § 3 Abs 6 UVP-G als nichtig erklärt wurde, obwohl die dortige „kann"-Bestimmung, nach einhelliger herrschender Rechtsmeinung in der Literatur sowie gegenüber dem Beschwerdeführer schriftlich bestätigt durch das BMLFUW, als Verpflichtung anzusehen ist.

Mit dieser Novelle wurde daher eine Rechtslage geschaffen, welche ein – unter Direktanwendung der UVP-Richtlinie und dort auf Basis einer Einzelfallprüfung unter Heranziehung von Spezialgutachten – rechtskräftig als UVP-pflichtig erkanntes Vorhaben nachträglich und pauschal der UVP-Pflicht entzieht.

23.1. Zur Richtlinienwidrigkeit von Anhang 1 Z 14 lit h UVP-G 2000

Mit dem ersten Gedankenstrich oben in Punkt 23. ist im Prinzip bereits das Wichtigste gesagt. Ein gesetzlich festgelegter nationaler Schwellenwert, der zeitlich nach einer unter Direktanwendung der UVP-Richtlinie bereits erfolgten Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis einer UVP-Pflicht normiert wurde und daraufhin bei erneuter Anwendung zu dem abweichenden Pauschalergebnis (also ohne Durchführung einer Einzelfallprüfung) käme, dass keine UVP-Pflicht bestehe, kann dazu führen, dass der vom EuGH in C-244/12 in Rn 31 genannte Fall eintritt:

„31 Der Gerichtshof hat ferner festgestellt, dass ein Mitgliedstaat, der die Kriterien und/oder Schwellenwerte so festlegen würde, dass in der Praxis eine ganze Klasse von Projekten von vornherein von der Pflicht zur Untersuchung ihrer Auswirkungen ausgenommen wäre, die Grenzen des Spielraums überschreiten würde, über den er nach Art. 2 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 85/337 verfügt, sofern nicht aufgrund einer pauschalen Beurteilung aller ausgenommenen Projekte davon auszugehen ist, dass bei ihnen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist (vgl. in diesem Sinne Urteil WWF u. a., Randnr. 38 und die dort angeführte Rechtsprechung).“

Genau dieser vom EuGH genannte Fall liegt hier nämlich vor: die UVP-auslösenden erheblichen Auswirkungen des Flughafenvorhabens Terminal 2 sind rechtskräftig unter Direktanwendung der Richtlinie nachgewiesen.

Unter nochmaligem Hinweis auf Punkt 7.7. der Beschwerde und die obigen Ausführungen der Projektsidentität hat der Umweltsenat für Terminal 2 festgestellt, dass

- bei einer zusätzlichen, von Terminal 2 verursachten Lärmbelastung von bis zu 5dB nicht mehr von einer Irrelevanz ausgegangen werden kann.
- die erhebliche Ausdehnung der Dauer der Lärmereignisse (bis zu 31%) zu berücksichtigen sei
- durch die Inbetriebnahme des Terminals 2 sich allein aus dem landseitigen Zubringerverkehr durch Busse eine maximale Zusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes bei NO2 in Bezug auf den Kurzzeitimmissionsgrenzwert ergeben kann. Damit sei die Grenze der Unerheblichkeit bereits erreicht.
- darüber hinaus weitere Zusatzemissionen an NO2 aus der Kommerziellen Luftfahrt zu erwarten seien, die noch hinzugerechnet werden müssten.

Separat und bloß zusätzlich ermittelte der Umweltsenat aus der Zunahme der allgemeinen Luftfahrt eine Verschlechterung der Fluglärmsituation. Außerdem seien weitere Zusatzemissionen an NO2 aus der Allgemeinen Luftfahrt zu erwarten, die noch zu den Emissionen des Straßenverkehrs und der Kommerziellen Luftfahrt, welche durch Terminal 2 verursacht werden, hinzugerechnet werden müssten.

Der nationale Schwellenwert des Anhang 1 Z 14 lit h UVP-G 2000 würde dieses und gleichartige Projekte mit erheblichen Umweltauswirkungen aber pauschal von der UVP-Pflicht ausnehmen. Damit ist der Widerspruch zum Unionsrecht iSd Art 2 Abs 1, Art 4 Abs

2 und 3 und Anhang II und III UVP-RL durch den ggst. Fall und der dazu ergangenen Judikatur hinreichend aufgearbeitet und nachgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat bereits zur UVP-Novelle 2009 eine kritische Stellungnahme im Begutachtungsverfahren zur Neufassung des Flughafentatbestands abgegeben und kritisiert, dass auch damit keine klare und vollständige Erfassung aller mit erheblichen Auswirkungen verbundenen Vorhaben erfolgen könne:

> „Das Vertragsverletzungsverfahren zum Flughafen Wien Schwechat, das Urteil des EuGH zum Flughafen Lüttich Bierset in Belgien wie auch die jüngst ergangene Entscheidung des Umweltsenats zum Flughafen Salzburg machen eine Überarbeitung dieses Tatbestands dringend erforderlich.
>
> Zum Begriff der Flugsteige:
>
> Dabei ist vorgesehen von der in der Praxis nur aufwendig und vom Ergebnis her unzureichend handhabbaren Regelung der Kausalitätsprüfung abzugehen und einfach anzuwendende Schwellenwerte festzulegen. Die Novelle orientiert sich dabei primär an der Anzahl von „Flugsteigen" bzw von „Abstellflächen" für Flugzeuge und verweist zu den Flugsteigen auf das IATA Design Manual der ICAO. Dieses Manual war Grundlage für die Neufassung des Tatbestands wie auch der Fußnote 1c. Nach Rücksprache mit dem Umweltministerium war die Intention hinter der Festlegung einer bestimmten Anzahl von Flugsteigen, dass begrifflich damit die Gates, an denen man das Terminal in Richtung Flugzeug verlässt, festgehalten werden sollten.
>
> **Der Verweis auf das IATA Design Manual und die Verwendung des Begriffs „Flugsteig" decken sich aber nicht mit dieser Intention.**
>
> Gemäß dem IATA Manual wird unter Flugsteig nämlich die sogenannte „Gate Lounge" verstanden, welche lediglich generell der Wartebereich für Passagiere im Vorfeld der Gates festlegt. Dass die Gate Lounges zahlenmäßig nicht in direktem Verhältnis zu den allseits bekannten Gates (also dort wo die Bordkarte vorgezeigt und das Terminal in Richtung Flugzeug verlassen wird) stehen, ergibt sich ebenfalls aus dem IATA Manual. Dort wird nämlich nur auf die Größe der Fläche der Gate Lounges abgestellt, die laut Manual abhängig ist von der maximalen Größe der Luftfahrzeuge und der maximalen Anzahl an vorgesehenen Gates und der angenommenen Spitzenbelastung - diese Faktoren bestimmen die benötigte Größe, um die erwarteten Ströme bedienen zu können.
>
> **Sollte die Formulierung daher wie derzeit vorliegend ins Gesetz übernommen werden, ist auch zukünftig von äußerst strittigen und unklaren Verhältnissen bei Flughafenerweiterungen auszugehen.**
>
> Die Vorgabe aus den Anlassverfahren und die sich aus den Erläuterungen ergebende Intention der Novelle ist es über die Anzahl neu zu schaffender Gates Klarheit hinsichtlich des Vorliegens der UVP-Pflicht zu schaffen. Bei der Anzahl von Gate Lounges, wie sie das IATA Manual beschreibt gibt es diese Klarheit aber nicht. Denn hier tauchen wieder äußerst unklare Begriffe und nur über

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

Sachverständigengutachten zu lösende Fragen auf: Welche Flugzeugtypen(größen) werden abgefertigt? Wieviele Gates brauchen wieviele Gate Lounges? Reicht eine Gate Lounge für mehrere Gates? Wie werden Gate Lounges voneinander abgegrenzt? Was wird die zukünftig angenommene Spitzenbelastung sein? uswusf.

Die letzte Frage war unter anderem auch Gegenstand im Verfahren Flughafen Salzburg, wo über aufwendige Gutachten Prognosen überprüft und neu erstellt wurden. Dies kann nicht Sinn eines Feststellungsverfahrens sein. **Die vorliegende Regelung ist daher ebenso wie die alte äußerst unklar und provoziert erneut überlange und aufwändige Feststellungsverfahren.**

Dazu kommt, dass die Anzahl von zusätzlichen 10 bzw 5 Flugsteigen=Gate Lounges nach dem Verständnis des IATA Design Manual, welche eine ungleich höhere Zahl an Gates bedingen, in Österreich in der Praxis nicht erreicht werden.

Bereits eine einfache Suche im Internet nach den Begriffen „Flugsteig" und „Gate Lounges" bestätigt die oben ausgeführte Kritik an der Neuregelung.

In der Google Buchsuche ist dazu ein Standardwerk zu finden:

"The Modern Airport Terminal" von Brian Edwards, 2005 (http://books.google.at/books?id=Vq5nyv3-k3wC&dq=%22gate+lounge %22&source=gbs_summary_s&cad=0)

Auf Seite 156 widmet sich der Autor dem Begriff der Departure Lounge und unterteilt diese in common departure lounge, gate lounge und transfer lounge, wobei er einräumt, dass diese auch zusammenfallen können. Dies ist wichtig bei kleineren Flughäfen, wo dieses Zusammentreffen eher üblich ist.

"*The Gate Lounge is the forward assembly point, where passengers gather before boarding the aircraft. It normally overlooks the airport apron, and passengers are held here for relatively short periods. It is usually a carpeted area with seats and a few concessionary outlets. As a rule of thumb, a square metre of space should be provided for every passenger: hence for aircraft seating 400 a space of 400m² is required in the gate lounge.*"

Auch daraus ergibt sich keine zwingende zahlenmäßige Übereinstimmung zwischen Gates und Gate Lounge. Die Größe der Gate Lounge muss nur an die Zahl der Gates, die Größe der Flugzeuge und den Spitzenbelastungen angepasst sein.

Auch der Blick beispielsweise auf die Homepage des Kagoshima Airport Japan (http://www.koj-ab.co.jp/english/en_domterminal/domsonota.html) zeigt, dass dort die Gate Lounge in vier Bereiche unterteilt ist, in seiner Gesamtheit aber den Gates 4, 5, 6, 8, 9 und 12 zur Verfügung steht."

Bereits vor Normierung der kritisierten Bestimmungen war daher absehbar, dass bei Anwendung dieser Schwellenwerte keine ausreichende Berücksichtigung aller Vorhaben mit erheblichen Umweltauswirkungen gewährleistet sein kann.

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

Aufgrund der 2009 vom Umweltsenat eingeschlagenen Vorgangsweise der Direktanwendung der Richtlinie und der in dieser Beschwerde begründeten Abweichungen der nationalen Regelungen von den Vorgaben der UVP-Richtlinie bestehen offenkundig begründete Zweifel an der Richtlinienkonformität und damit an der Anwendbarkeit des Anhang 1 Z 14 UVP-G.

Die mit der UVP-Novelle 2009 geänderten Tatbestände zu Flugplätzen enthalten zwar nun keine Kausalitätsklauseln hinsichtlich eines anzunehmenden Zuwachses an Flugbewegungen mehr. Auch werden zwischenzeitig schutzwürdige Gebiete berücksichtigt. Dennoch ist es aufgrund der bisherigen Verfahren und Judikate im ggst Fall offenkundig, dass nicht alle mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbundenen Vorhaben von diesen Tatbeständen erfasst werden.

Aufgrund des Widerspruchs zu genannten Bestimmungen der UVP-Richtlinie ist Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 idgF daher unangewendet zu lassen.

Vor diesem Hintergrund geht der Beschwerdeführer auch vom Vorliegen einer Verpflichtung zur Vorlage an den EuGH zur Vorabentscheidung aus:

Ersuchen um Vorabentscheidung können an den Europäischen Gerichtshof gemäß Artikel 267 AEUV nur von Gerichten eines Mitgliedsstaates eingebracht werden. Der Begriff des Gerichtes wird dabei vom Europäischen Gerichtshof autonom allein auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts ausgelegt. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist bei der Bestimmung der Gerichtsqualität darauf abzustellen, ob die Einrichtung auf gesetzlicher Grundlage gebildet, ständig eingerichtet und dazu berufen ist, in obligatorischer Zuständigkeit über allgemein bezeichnete Streitsachen auf Grund von Rechtsnormen zu entscheiden. Das Bundesverwaltungsgericht erfüllt unzweifelhaft diese Voraussetzungen und ist daher als vorlageberechtigte Einrichtung anzusehen.

Nach Art 267 AEUV sind Gerichte, deren Entscheidungen selbst nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, zur Vorlage nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet. Gemäß Artikel 133 B-VG kann gegen Erkenntnisse eines Verwaltungsgerichtes grundsätzlich Revision erhoben werden. Gemäß § 3 Abs 7 UVP-G ist der Umweltanwalt aber nicht berechtigt im Feststellungsverfahren Beschwerde an den VwGH zu erheben. Für den Beschwerdeführer ist das Bundesverwaltungsgericht daher, mangels Anfechtbarkeit mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts, letztinstanzliches Gericht und damit vorlagepflichtig.

Der Verfassungsgerichtshof hat unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH vom 06.10.82, CILFIT, Rs 283/81, Slg. 1982, 3415 ff) ausgeführt, dass ein vorlagepflichtiges Gericht im Falle einer klärungsbedürftigen Auslegungsfrage seiner Vorlagepflicht nachzukommen hat, wenn sich in einem bei ihm anhängigen Verfahren eine Frage des Gemeinschaftsrechts stellt, es sei denn, das Gericht hat festgestellt,

"*dass die gestellte Frage nicht entscheidungserheblich ist,*

dass die betreffende gemeinschaftsrechtliche Bestimmung bereits Gegenstand einer Auslegung durch den Gerichtshof war oder

dass die richtige Anwendung des Gemeinschaftsrechts derart offenkundig ist, dass für einen vernünftigen Zweifel keinerlei Raum bleibt".

Im Sinne der damit zum Ausdruck kommenden "acte clair"-Doktrin könnte einem vorlagepflichtigen Gericht die Nichtvorlage nur dann zum Vorwurf gemacht werden, wenn es begründete Zweifel daran haben müsste, dass die von ihm für zutreffend befundene Interpretation des nationalen Rechtes mit den Anforderungen des in Frage kommenden Gemeinschaftsrechtes in Widerspruch geraten könnte (VfGH 11.12.1995, Zl. B 2300/95).

Unter Bedachtnahme auf die obigen Ausführungen ist festzuhalten, dass sich aber sehr wohl begründete Zweifel daran ergeben haben, dass die aktuelle Normierung des Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 nicht dem Gemeinschaftsrecht entspricht. Gemäß VwGH 97/17/0501 bedeutet der dadurch zum Zug kommende Grundsatz des Vorrangs des EU-Rechts in seiner durch die Rechtsprechung des EuGH entwickelten Ausprägung, dass die Prüfung der Übereinstimmung der innerstaatlichen Gesetze und Verordnungen von den Verwaltungsbehörden vor der Setzung des Verwaltungsaktes durchzuführen ist.

Aus Sicht des Beschwerdeführers sind die Voraussetzung zur Vorlage an den EuGH auch insofern erfüllt, als die angezweifelte Norm im ggst. Fall zur Anwendung gelangte und daher entscheidungswesentlich ist. Diese Norm war überdies bisher nicht Gegenstand einer Auslegung durch den Gerichtshof.

Sollte das Bundesverwaltungsgericht daher aufgrund des dargelegten offenkundigen Widerspruchs zum Gemeinschaftsrecht nicht zur Erkenntnis gelangen, dass auch heute noch im aktuellen Verfahren die direkte Anwendung von Gemeinschaftsrecht offenkundig und unzweifelhaft geboten ist, bestünde insofern eine Verpflichtung zur Vorlage an den EuGH.

Es wird vorgeschlagen jedenfalls folgende Frage zu stellen:

Steht nicht die UVP-Richtlinie einer nachträglich geänderten nationalen Regelung entgegen, welche für ein und das selbe Vorhaben – anders als eine bereits zuvor auf Basis einer unmittelbaren Anwendung der UVP-Richtlinie erfolgten und rechtskräftig abgeschlossenen Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis einer UVP-Pflicht – nunmehr pauschal auf Grund eines geänderten Schwellenwerts und ohne Durchführung einer Einzelfallprüfung keine UVP-Pflicht mehr ergibt?

Der Beschwerdeführer stellt daher den

A N T R A G

das Bundesverwaltungsgericht möge die Frage der Richtlinienwidrigkeit von Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 idgF mit der UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF dem EuGH vorlegen und um Vorabentscheidung gemäß Art 267 AEUV ersuchen.

23.2. Zur Richtlinienwidrigkeit von § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G

Die Salzburger Flughafen GmbH argumentiert seit Veröffentlichung des einschlägigen Urteils des EuGH vom 21.03.2012 in der Rechtssache C-244/12 damit, dass Terminal 2 aufgrund der mit der Novelle 2009, BGBl I 87/2009 eingeführten Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G „UVP-rechtlich genehmigt" sei. Sie beruft sich dabei auf ein Rechtsgutachten, welches sie gemeinsam mit dem Feststellungsantrag vorlegte.

Diese Regelung besagt, dass Vorhaben, deren Genehmigung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 87/2009 nicht mehr der Nichtigkeitsdrohung des § 3 Abs 6 unterliegen, als gemäß diesem Bundesgesetz genehmigt gelten.

Dieser Genehmigungsfiktion ist aber entgegen zu halten, dass damit eine abstrakte Anzahl an Vorhaben unabhängig vom Vorliegen eines konkreten Vorhabenstyps und ohne Beurteilung der potentiellen Umweltauswirkungen von der UVP-Pflicht ausgenommen würden. Eine solche Regelung steht aber im Widerspruch zu Art 2 Abs 1 und 4 sowie Art 4 Abs 2 UVP-RL iVm Anhang II.

Während die Salzburger Flughafen GmbH in ihrem Feststellungsantrag noch mit der Anwendbarkeit dieser Bestimmung argumentierte, vermied es die belangte Behörde am Ende ihrer Begründung des bekämpften Bescheides darauf einzugehen. Dies ist wohl auch darauf zurückzuführen, dass gemäß der überwiegenden Rechtsmeinung in der Literatur begründete Zweifel gegen die Europarechtskonformität dieser Genehmigungsfiktion bestehen.

So vertritt auch der Verfasser des von der Salzburger Flughafen GmbH vorgelegten Rechtsgutachtens in seinem Kommentar zum UVP-G folgende Rechtsmeinung:

„Problematisch ist demgegenüber Z 4 (dazu zB VwGH 7.12.2011, 2009/06/0159). Sie statuiert eine mit Art 1, 2 und 4 UVP-RL in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis stehende Genehmigungsfiktion: Vorhaben, die nach materiell-rechtlichen Vorschriften des Bundes- bzw Landesrechts rechtskräftig genehmigt wurden und die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der UVP-G-Novelle 2009 (19. August 2009) nicht mehr der Nichtigkeitsdrohung des § 3 Abs 6 unterliegen, gelten nunmehr als (legal) iSd UVP-G 2000 genehmigt (so auch Schmelz / Schwarzer, UVP-G § 46 Rz 57). Nach dem UVP-Rs, 145 sei Sinn dieser Bestimmung, dass die Durchführung von UVP-Verfahren für Vorhaben, bei denen sich erst lange im Nachhinein eine UVP-Pflicht herausgestellt hat, vermieden wird und auch die Straftatbestände nicht zur Anwendung kommen."

„Nachdem diese Art der Genehmigungsfiktion die Voraussetzungen des Art 1 Abs 5 UVP-RL für einzelfallbezogene Legalgenehmigungen nicht erfüllen dürfte (vgl dazu EuGH 18.10.2011, Rs C-128/09, Boxus ua, nnv; insb dürfte das parlamentarische Genehmigungsverfahren nicht die Ziele der UVP-RL im gebotenen Umfang gewahrt und die betroffene Öffentlichkeit ausreichend einbezogen haben; zudem bezieht sich die Legalfiktion der Z 4 nicht [iS einer Einzelfallgenehmigung] auf spezifische, konkretisierte Vorhaben) und nachträgliche Genehmigungen als Verstoß gegen die UVP-RL zu qualifizieren sind (die Auswirkungen der Vorhaben sind nicht richtlinienkonform in einem UVP-Genehmigungsverfahren ex ante geprüft worden; zB EuGH Rs C-215/06, Kommission/Irland, Slg 2008, I-4911, Rz 49, 51 f; vgl weiters EuGH Rs C-255/05,

Kommission/Italien, Slg 2007, I-05767 Rz 53), ***konfligiert § 46 Abs 20 Z 4 offensichtlich mit der UVP-RL.*** *Fraglich bleibt, ob die nachfolgend angeordnete » Freizeichnung « von der UVP-Pflicht im Lichte von EuGH 3.7.2008, Rs C-215/06 (Kommission/Irland), Slg 2008, I-4911 (die Mitgliedstaaten sind in Ausnahmefällen nicht gehalten, rechtskräftige, und entgegen der UVP-RL erteilte, jedoch nach einem längeren Zeitraum noch aufrechte materiell-rechtliche Genehmigungen zu beheben) mit dem Unionsrecht kompatibel ist. Dagegen spricht wohl, dass § 46 Abs 20 Z 4 sich nicht bloß auf ein konkretes Vorhaben bezieht (vgl aber EuGH Kommission/Irland), sondern auf eine unbestimmte Vielzahl von rechtskräftig nach Materienrecht abgeschlossenen Vorhaben."*

Raschauer, in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler [Hg], Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Jan Sramek Verlag, 2013, § 46 UVP-G Rz 33 und 36.

Warum dieser aber in einem Rechtsgutachten für die Salzburger Flughafen GmbH überraschend eine andere Position einnimmt ist nicht erkennbar und im vorgelegten Gutachten unbegründet.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Intention der Bestimmung, Vorhaben zu erfassen, bei denen sich erst lange im Nachhinein (3 Jahre) eine UVP-Pflicht herausgestellt hat, im ggst. Fall eben nicht zutrifft. Die UVP-Pflicht für Terminal 2 hat sich nämlich lange vor Normierung der Genehmigungsfiktion herausgestellt und ist in Rechtskraft erwachsen. Damit war aber gleichzeitig statuiert, dass die zwingend und auf Direktanwendung der UVP-Richtlinie basierende erforderliche UVP-Genehmigung rechtswidrig eben nicht vorliegt. Eine nationale Regelung, welche dazu pauschal ein diametral anderes Ergebnis liefert und im Widerspruch zum ggst Verfahrensergebnis steht, kann nur richtlinienwidrig sein.

Daneben ist auch anzuführen, dass die Errichtungsgenehmigung von Terminal 2 am 02.04.2003 und die endgültige Benützungsbewilligung am 07.12.2004 erteilt wurden, wohingegen der ursprüngliche Feststellungsantrag des Beschwerdeführers jedenfalls innerhalb der 3-jährigen Frist des § 3 Abs 6 UVP-G am 13.03.2006 gestellt wurde. Dass die nationale Entscheidungsfrist von 6 Wochen nicht eingehalten werden und die richtige Rechtsanwendung aufgrund der Unionsrechtswidrigkeit des UVP-G in diesem Punkt erst durch Höchstgerichte festgestellt werden musste, darf hier nicht zum Nachteil gereichen. Diesen Nachteil hat laut EuGH der Flughafen zu tragen. Auch diesfalls scheidet eine Anwendbarkeit mangels Vorliegen einer „Langfristigkeit" aus. Dies ist auch insoferne beachtlich, als im Zuge der Genehmigungsverfahren zu Terminal 2 niemals die Rechtsfrage nach einer UVP-Pflicht öffentlich bekannt geworden ist (was auch den damaligen UVP-Tatbeständen nicht zu entnehmen war). Erst im Zuge des Ediktalverfahrens sind so viele Daten über den Flughafen öffentlich bekannt geworden, dass sich Zweifel daran ergeben haben, ob nicht auch andere Infrastruktureinrichtungen auf einem Flughafen zur UVP-Pflicht führen könnten, was sich letztendlich bewahrheitet hat.

Bereits die oben im Punkt 23.1. angeführten Rechtssätze des EuGH in der Rs C-244/12 zeigen auf, dass dem EuGH mehr an der effektiven Durchsetzung der Richtlinie gelegen

ist, als an Ausnahmeregelungen, hier etwa mit dem vom Gerichtshof klar abgelehnten Argument der „Rechtssicherheit".

Diesfalls steht auch das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.09.2014, GZ W104 2010407-1, nicht entgegen. Die darin zitierte (ältere) Judikatur des EuGH zur Rechtssicherheit (Rs C453/00) ist nämlich auf die hier verfahrensgegenständliche Rechts- und Sachlage dem EuGH in C-244/12 folgend eben nicht anzuwenden.

Auch das darin zitierte Urteil zu allfälligen Ausnahmeregelungen (C-215/06) hält klar fest, dass solche nur dann eingeräumt werden dürften, wenn sie den Betroffenen keine Gelegenheit bieten, das Gemeinschaftsrecht zu umgehen oder es nicht anzuwenden. Die hier fragliche Genehmigungsfiktion hat aber dem Flughafen genau diese Möglichkeit der Umgehung und Nichtanwendung der höchstgerichtlich festgestellten Verpflichtungen (bewusst?) eröffnet. Außerdem wäre es völlig sinnwidrig, würde man dem EuGH unterstellen wollen, dass er zwar hinsichtlich Terminal 2 in der Rs C-244/12 eine UVP-Pflicht aufgrund Direktanwendung der Richtlinie festgestellt haben möchte, dass er gleichzeitig aber aufgrund einer nationalen Ausnahmeregelung auf deren Ausführung verzichten wolle. Gerade gegen eine solche Ausnahme hat sich der EuGH in seinem Urteil in Rn 45-48 aber eindeutig ausgesprochen. Eine solche Regelung würde nämlich die vom Gericht ausgesprochenen bzw bestätigten Verpflichtungen zur Durchführung einer UVP zur Gänze verunmöglichen.

Außerdem ist überhaupt nicht bekannt und kann mangels Dokumentation auch gar nicht ermittelt werden, wie viele Fälle diese Ausnahmebestimmung tatsächlich betroffen hat. In die UVP-Dokumentation fallen ja nur solche Fälle, welche verfahrensrechtlich behandelt wurden, nicht aber solche, welche sich im Nachhinein auf eine „ex lege Bewilligung" berufen und nie dem UVP-Regime unterzogen wurden und deshalb auch nicht werden. Aufgrund der Pauschalität der Ausnahme betrifft dies nicht nur wenige Einzelfälle, sondern alle Vorhaben der bisherigen Vergangenheit. Der österreichische UVP-rechtliche „Schuldenschnitt" sozusagen.

Ein Anlassfall, wie der hier verfahrensgegenständliche, liegt aber auch dem oben zitierten Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts nicht zugrunde, weshalb einer Neubeurteilung dieser Bestimmung im Lichte dieses Falles nichts im Wege steht.

Aufgrund des Widerspruchs zu genannten Bestimmungen der UVP-Richtlinie ist § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G 2000 idgF daher unangewendet zu lassen.

Auf die Ausführungen in Punkt 23.1. zum Vorliegen der Voraussetzungen zur Vorlage eines Ersuchens um Vorabentscheidung an den Europäischen Gerichtshof gemäß Artikel 267 AEUV wird an dieser Stelle vollinhaltlich verwiesen.

Der Beschwerdeführer stellt daher den

A N T R A G

das Bundesverwaltungsgericht möge die Frage der Richtlinienwidrigkeit von § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G 2000 idgF mit der UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF dem EuGH vorlegen und um Vorabentscheidung gemäß Art 267 AEUV ersuchen.

Es wird vorgeschlagen jedenfalls folgende Frage zu stellen:

Steht nicht die UVP-Richtlinie einer nachträglich geänderten nationalen Regelung entgegen, welche ein und das selbe Vorhaben – entgegen einer bereits zuvor auf Basis einer unmittelbaren Anwendung der UVP-Richtlinie erfolgten und rechtskräftig abgeschlossenen Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis einer UVP-Pflicht – nunmehr nachträglich ex lege und abstrakt und für eine unbekannte Anzahl an Vorhaben, unabhängig vom Vorliegen eines konkreten Vorhabenstyps und ohne Beurteilung der potentiellen Umweltauswirkungen von der schon festgestellten UVP-Pflicht ausnimmt?

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

III. ANTRÄGE

1. **Es wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge den angefochtenen Bescheid abändern und feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf Basis des Bescheides des Umweltsenates vom 26.02.2009, Zahl US 6B/2006/21-150 bzw auf Basis des Urteils des EuGH vom 21.03.2013, Rs C-244/12 bzw gemäß der zugrunde liegenden UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF durchzuführen ist.**
2. **Es wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge die Frage der Richtlinienwidrigkeit von Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 idgF mit der UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF dem EuGH vorlegen und um Vorabentscheidung gemäß Art 267 AEUV ersuchen.**
3. **Es wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge die Frage der Richtlinienwidrigkeit von § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G 2000 idgF mit der UVP-Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung idgF dem EuGH vorlegen und um Vorabentscheidung gemäß Art 267 AEUV ersuchen.**

Dr. Wolfgang Wiener

Umweltanwalt

Beilagenverzeichnis:

./1 Nachweis der Zahlungsanweisung der Vergebührung der Beschwerde

./2 *„Qualitative Beurteilung der Kapazitätswirksamkeit von Infrastrukturerweiterungsmaßnahmen am Flughafen Salzburg"* vom 21.11.2007, RWTH Aachen

./3 *„Bewertung der Kapazitätssituation der Terminalinfrastruktur sowie der Start- und Landebahn und Vorfelder"* (ohne Datum, übermittelt vom Umweltsenat im Juli 2008), RWTH Aachen

./4 Bescheid des Umweltsenat vom 26.02.2009, US 6B/2006/21-150

./5 Gegenschrift des Umweltsenat vom 24.06.2009, Zahl US 6B/2006/21-164

./6 EuGH-Urteil vom 21.03.2013 in der Rechtssache C-244/12

./7 Ressortstellungnahme Stadtrat Johann Padutsch vom 16.04.2004

./8 Antrag auf Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung; Erweiterung Südwest / 2002 (12. Änderung) vom 26.02.2004

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