



Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)
205-G20/21059/16-2015
Betreff
UVP-Feststellungsbescheid
Flughafen Salzburg - Terminal 2

Datum
12.02.2015

Michael-Pacher-Straße 36
Postfach 527 | 5010 Salzburg
Fax +43 662 8042 4167
gewerbe@salzburg.gv.at
Mag.Dr. Michael Höllbacher
Telefon +43 662 8042 4377

Bescheid

Aufgrund des Antrages des Salzburger Landesumweltanwaltes,

- die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass der Bescheid des Umweltsenats vom 26.02.2009 (Zl US 6B/2006/21-150) nach wie vor Bindungswirkung entfaltet und somit eine UVP-Pflicht des Terminal 2 besteht,

sowie aufgrund des Eventualantrages

- die Salzburger Landesregierung möge unter unmittelbarer Anwendung der UVP-Richtlinie die UVP-Pflicht des Terminal 2 im Rahmen einer Einzelfallprüfung feststellen, ergeht durch die Salzburger Landesregierung als UVP-Behörde der folgende

Spruch:

1. Der Erstantrag wird als unzulässig zurückgewiesen.
2. Der Eventualantrag wird als unbegründet abgewiesen und gemäß den §§ 3 Abs 7 und 39 Abs 1 UVP-G 2000 festgestellt, dass für die Errichtung/Betrieb des Terminal 2 des Salzburger Flughafens „Salzburg Airport W. A. Mozart“

keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist.

Der Tatbestand des § 3a Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 iVm mit der Z 14 lit h des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 ist durch dieses Projekt nicht verwirklicht.

Begründung:

Sachverhalt:

Die Salzburger Flughafen GmbH hat durch ihre rechtsfreundliche Vertretung mit Schreiben vom 16.01.2014 einen Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht des Parkplatzes P3A gestellt. Im Zuge dieses Feststellungsverfahrens hat die UVP-Behörde auch dem Landesumweltanwalt (im folgenden LUA) gemäß § 3 Abs 7 UVP-G Parteiengehör gewährt. Dem kam der LUA mit Schreiben vom 10.03.2014 nach. In diesem finden sich neben Ausführungen zum Parkplatz P3A auch solche zum verfahrensgegenständlichen Terminal 2, sowie die beiden eingangs genannten (Feststellungs-) Anträge. Die UVP-Behörde wertete diese als gesonderte (Feststellungs-) Anträge, weshalb auch das gegenständliche Feststellungsverfahren gesondert von jenem hinsichtlich des Parkplatzes P3A geführt wird. Argumentativ führte der LUA zur UVP-Pflicht des Terminal 2 zunächst aus, dass dieser genauso wie der Parkplatz P3A der Landseite des Flughafens zuzuordnen sei und sich diese beiden auf Grund des Umstandes, dass am Parkplatz P3A die erforderlichen Stellplätze für Großveranstaltungen im Terminal 2 zur Verfügung gestellt werden, auch in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang befinden. Weiters vertrat der LUA die Ansicht, dass der Umweltsenat in seinem Feststellungsbescheid vom 26.02.2009 (Zl US 6B/2006/21-150) bereits den Bau und Betrieb des Terminal 2 per se - also ohne Berücksichtigung seiner im Ediktalverfahren geplanten Erweiterung - unter Direktanwendung der UVP-Richtlinie für UVP-pflichtig hielt. Diese Vorgehensweise sei daraufhin auch vom EuGH bestätigt worden. Zur Untermauerung seiner Argumentation zitierte der LUA daraufhin verschiedenste Daten aus dem Bescheid des Umweltsenates. Dieser Bescheid bzw die dabei festgestellte UVP-Pflicht des Terminal 2 entfalte nach Ansicht des LUA auch nach wie vor Bindungswirkung, habe sich doch - trotz der durch die UVP-G Novelle 2009 (BGBl I 87/2009) bewirkten Änderung des Flughafentatbestandes der Z 14 Anhang 1 UVP-G und der mittlerweile durch die Flughafen Salzburg GmbH abgegebenen Verzichtserklärung - nichts Grundlegendes geändert.

Zudem äußerte der LUA auch noch europarechtliche Bedenken hinsichtlich der durch die UVP-G Novelle 2009 (BGBl I 87/2009) bewirkten Änderung des Flughafentatbestandes. So stelle sich die Frage, ob der dabei festgelegte Schwellenwert nicht zu hoch angesetzt sei, wenn bei einer nochmaligen Prüfung ein und desselben Vorhabens nunmehr keine UVP-Pflicht mehr herauskommen würde. Schließlich argumentiert der LUA auch noch mit der (behaupteten) Europarechtswidrigkeit der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G, sowie mit einem Mehrwert den ein UVP-Verfahren zum Terminal 2 hätte.

Dieser Feststellungsantrag wurde daraufhin der Salzburger Flughafen GmbH sowie den übrigen in § 3 Abs 7 UVP-G genannten Anhörungsberechtigten zur Kenntnis gebracht und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan führte daraufhin aus, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Argumente für die UVP-Pflicht des Terminals 2 ersichtlich seien.

Der BMVIT als mitwirkende Luftfahrtsbehörde teilte in seiner Stellungnahme mit, dass für den verfahrensgegenständlichen Terminal 2 rechtsgültige luftfahrtrechtliche Bescheide der Landeshauptfrau von Salzburg und des Magistrates Salzburg aus den Jahren 2003 und 2004 vorliegen. Zur UVP-Pflicht des Terminals 2 wurde ausgeführt, dass die Prüfung dieser anhand der geltenden nationalen Rechtslage zu erfolgen habe und negativ ausfallen müsse, da die in Z 14 lit h Anhang 1 UVP-G genannten Schwellenwerte nicht erreicht werden. Ebenso wenig könne seitens des BMVIT ein unmittelbarer oder mittelbarer Zusammenhang zwischen Terminal 2 und Parkplatz P3A, sowie eine Europarechtswidrigkeit des Flughafentatbestands erkannt werden. Dem-

entsprechend sei eine Direktanwendung der UVP-Richtlinie nicht geboten. Zusätzlich legte das BMVIT einen vom ihm der Salzburger Flughafen GmbH erlassenen Widerrufsbescheid bei, mit dem die ursprüngliche Bewilligung von verschiedenen vom so genannten Ediktalbescheid 2007 umfassten Maßnahmen widerrufen wurde.

Die Stadtgemeinde Salzburg wiederum vertrat in ihrer Stellungnahme die Ansicht, dass der vom LUA gestellte Erstantrag unzulässig sei, da das darin geäußerte Begehren hinsichtlich der Bindungswirkung eines Bescheides einer Feststellung nicht zugänglich sei. In der Sache sei aber jedenfalls auf Grund des/der geänderten Sachverhalts/Rechtslage von keiner Bindungswirkung des Umweltsenatsbescheides mehr auszugehen. Zum Zweitantrag führte die Stadtgemeinde Salzburg aus, dass mangels Europarechtswidrigkeit des Flughafentatbestands des Anhangs 1 UVP-G, die Beurteilung der UVP-Pflicht des Terminals 2 nach Maßgabe der derzeit geltenden nationalen Rechtslage zu erfolgen habe und mangels Erreichen der Schwellenwerte eine UVP-Pflicht gem Z 14 lit h Anhang 1 UVP-G nicht gegeben sei.

Die Salzburger Flughafen GmbH legte in ihrer Stellungnahme zunächst dar, dass es sich beim Terminal 2 um ein (luftfahrtrechtlich) rechtskräftig genehmigtes Vorhaben handle, welches in keinem zeitlichen Zusammenhang zum Parkplatz P3A stünde. Auch weise der Feststellungsbescheid des Umweltsenates von 2009 keinerlei Bindungswirkung mehr auf, da sich zwischenzeitlich durch die UVP-G Novelle 2009 (BGBl I 87/2009) die relevante Rechtslage, sowie durch den Widerrufsbescheid des BMVIT auch der maßgebliche Sachverhalt geändert habe. Hinsichtlich letzterem argumentierte die Salzburger Flughafen GmbH damit, dass aus dem der Entscheidung des Umweltsenates zu Grunde liegenden Ediktalbescheides 2007 nur mehr einige Sicherheitsflächen, ein Hangar, eine Geräteabstellfläche sowie ein Parkplatz P3A übriggeblieben sind und folglich von einem völlig geänderten Sachverhalt auszugehen sei. Schließlich führte die Salzburger Flughafen GmbH auch noch aus, dass es keinerlei Anhaltspunkte für eine Europarechtswidrigkeit des nunmehr im UVP-G vorgesehenen Flughafentatbestandes gäbe und folglich eine UVP-Pflicht einzig nach Maßgabe der im gegebenen Zusammenhang einschlägigen Z 14 lit h Anhang 1 UVP-G zu beurteilen wäre. Die Europarechtswidrigkeit sei schon deshalb nicht gegeben, da das ursprünglich gegen Österreich eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren im Zusammenhang mit der mangelhaften Umsetzung der UVP-Richtlinie von der Europäischen Kommission zu einem Zeitpunkt eingestellt wurde, an dem der novellierte Flughafentatbestand schon über 2 Jahre in Geltung stand. Diese Europarechtskonformität werde im Übrigen auch durch mündliche Auskünfte des BMLFUW bestätigt. Bei der Prüfung des Terminals 2 anhand der nationalen Rechtslage sei aber von keiner UVP-Pflicht auszugehen, da der Terminal 2 selbst bei vorsichtiger Betrachtungsweise über höchstens 4 Flugsteige verfüge und somit der Schwellenwert der genannten Bestimmung (Erweiterung um mindestens 5 Flugsteige) nicht erreicht werde. Schließlich führte die Flughafen Salzburg GmbH noch aus, dass die vom LUA angesprochene Übergangsbestimmung des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G für den vorliegenden Sachverhalt irrelevant sei. Auf Grund all dieser Gründe seien daher die Anträge des LUA als unzulässig zurück- bzw unbegründet abzuweisen und gleichzeitig von der UVP-Behörde festzustellen, dass der Terminal 2 nicht UVP-pflichtig ist.

Mit Schreiben vom 13.06.2014 legte die Flughafen Salzburg GmbH weiters eine fachliche Stellungnahme vor, gemäß der der Stellplatzbedarf des Flughafens Salzburg auch für die Veranstaltungen im Terminal 2 ohne den Parkplatz P3a abgedeckt werden könne.

Mit Eingabe vom 07.11.2014 betonte die Flughafen Salzburg GmbH unter Hinweis auf BVerwG 12.9.2014, W 104 2010407-1, die Unionsrechtskonformität der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 20 Z 4 UVP-G 2000, womit der angeführten Entscheidung des Umweltsenates bereits seit

19.8.2009 die Rechtsgrundlage entzogen worden sei und der Terminal 2 seit diesem Zeitpunkt UVP-rechtlich als genehmigt zu gelten habe. Dementsprechend würde eine neuerliche Feststellung der UVP-Pflicht für den Terminal 2 gegen das geltende Recht verstoßen.

Dazu wird ha folgendes festgestellt:

A Rechtsgrundlagen

§ 2 UVP-G

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

§ 3 UVP-G:

(1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d und f, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutz und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Revision an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltschutz und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

§ 3a UVP-G:

(1) Änderungen von Vorhaben,

1. die eine Kapazitätsausweitung von mindestens 100% des in Spalte 1 oder 2 des Anhanges 1 festgelegten Schwellenwertes, sofern ein solcher festgelegt wurde, erreichen, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen; dies gilt nicht für Schwellenwerte in spezifischen Änderungstatbeständen;
2. für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall

feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

§ 39 Abs 1 UVP-G:

Für die Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt ist die Landesregierung zuständig. [...]

Z 14 Anh 1 UVP-G:

lit h: Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)} in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn dadurch die Anzahl der Flugsteige^{1c)} um mindestens 5 Stück erhöht wird;

^{1b)} Ein Flugplatz ist ein festgelegtes Gebiet zu Land oder zu Wasser (einschließlich der Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen), das entweder ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug oder die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist.

^{1c)} Der Flugsteig (Passenger Gate) auf Flughäfen bezeichnet den für die Passagiere im Abfertigungsgebäude zum Besteigen des Luftfahrzeuges bestimmten Abrufraum.

A Rechtliche Würdigung:

1 Zu Spruchpunkt 1:

Zur Zulässigkeit des Antrages auf Feststellung der Bindungswirkung eines Feststellungsbescheides von 2009 sind zunächst folgende rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten. Feststellungsbescheide sind nach hA nur dann zulässig wenn sie gesetzlich ausdrücklich vorgesehen sind, wenn ein öffentliches Interesse an der Feststellung eines strittigen Rechtsverhältnisses besteht oder wenn ein rechtliches Parteieninteresse an der verbindlichen Klärung einer strittigen Frage besteht. Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH sind Feststellungsbescheide darüber hinaus nur subsidiäre Rechtsbehelfe, welche nur dann in Betracht kommen, wenn die betreffende Rechtsfrage nicht in einem anderen Verfahren geklärt werden kann oder ein solches nicht zumutbar ist (vgl mwN VwGH 23.05. 1996, 96/07/0078).

Vor diesem Hintergrund ist zunächst auszuführen, dass das UVP-G 2000 an keiner Stelle die Feststellung der Bindungswirkung von in der Vergangenheit erlassenen Feststellungsbescheiden vorsieht. Unter den zuvor genannten Voraussetzungen ist jedoch die Erlassung eines Feststellungsbescheides auch ohne explizite Rechtsgrundlage zulässig. Freilich sind diese Voraussetzungen im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Wie zuvor erwähnt, fehlt es nach Ansicht des VwGH an einem öffentlichen/privaten Feststellungsinteresse, wenn die strittige Rechtsfrage im Rahmen eines anderen gesetzlich vorgesehenen, verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahrens entschieden dh genau genommen als Vorfrage gelöst werden kann (vgl bloß VwGH 9. 2. 1999, 98/11/0011). Ein solcher Fall liegt hier aber gerade vor. Die Bindungswirkung des Umweltse-natsbescheides 2009 ist im Rahmen des vorliegenden Feststellungsverfahrens (genauer gesagt hinsichtlich des Zweitantrages) als Vorfrage zu beurteilen, da - bei Bejahung derselben - der verfahrensgegenständliche Zweitantrag wegen res judicata als unzulässig zurückzuweisen wäre. Liegen aber die Voraussetzungen für eine Feststellung auf Antrag nicht vor, so ist dieser als unzulässig zurückzuweisen (vgl mwN VwGH 14. 5. 2004, 2000/12/0272).

Auf Grund dessen war spruchgemäß zu entscheiden und der (erste) Feststellungsantrag als unzulässig zurückzuweisen.

2 Zu Spruchpunkt 2:

2.1. Vorhabensabgrenzung:

Zu Beginn der Prüfung der UVP-Pflicht des Terminals 2 soll dieser von anderen vom LUA erwähnten Maßnahmen am Salzburger Flughafen abgegrenzt werden. Die Notwendigkeit einer solchen Vorhabensabgrenzung zeigt sich alleine schon in dem Umstand, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben Teil eines (positiven) UVP-Feststellungsbescheides des Umweltsenates war. Diese Vorhabensabgrenzung soll dabei in zwei Schritten erfolgen. Zunächst soll auf die Bindungswirkung des genannten Umweltsenatsbescheides eingegangen werden, ehe darauffolgend der Frage nach der Abgrenzung des verfahrensgegenständlichen Terminals 2 von den übrigen von diesem Bescheid umfassten Maßnahmen (insbesondere Parkplatz P3A) nachgegangen werden soll. Das so abgegrenzte Vorhaben wird schließlich auf seine UVP-Pflicht geprüft, wobei zuvor dargelegt werden muss, ob diese Prüfung auf der Grundlage der nationalen Rechtslage erfolgt, oder - bei Annahme einer Europarechtswidrigkeit derselben - unter Direktanwendung der UVP-Richtlinie.

Zur Bindungswirkung von (Feststellungs-) Bescheiden ist zunächst festzuhalten, dass sich diese aus der Rechtskraft derselben ergibt. Freilich ist diese Rechtskraft nicht schrankenlos, sondern findet ihre Grenzen darin, dass der entsprechende Bescheid nur für jene Verwaltungssache gilt, über die abgesprochen wurde. Dabei wird die Verwaltungssache durch den Sachverhalt, über den die Behörde abspricht, und durch die bei der Entscheidung angewendeten Rechtsvorschriften bestimmt (vgl. statt aller VwGH 12.10.1993, 90/07/0039). Umgelegt auf den hier interessierenden Zusammenhang gilt es daher in einem ersten Schritt zu schauen über welches Projekt und somit über welchen Sachverhalt der Umweltsenat in seiner Entscheidung vom 26.02.2009 (Zl US 6B/2006/21-150) abgesprochen hat. In besagtem Bescheid hat der Umweltsenat über die UVP-Pflicht der Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Airport W. A. Mozart“ im Sinne des Ediktalverfahrens zu GZ BMVIT-60.507/0001- II/PMV/2005, und die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur durch Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 abgesprochen und diese unter Direktanwendung der UVP-Richtlinie bejaht. Die Behörde fasst diesen Bescheid dergestalt auf, dass Beurteilungsgegenstand dieses Verfahrens die Maßnahmen des Ediktalverfahrens und die Errichtung/Inbetriebnahme des Terminals 2 in ihrer Gesamtheit waren. Dies zeigt sich einerseits alleine schon darin, dass der Umweltsenat, anders als die erstinstanzliche Behörde, über die UVP-Pflicht der Maßnahmen aus dem Ediktalbescheid sowie des Terminals 2 in einem und nicht (gesondert) in zwei Spruchpunkten abgesprochen hat. Andererseits verknüpft der Umweltsenat die angesprochenen Maßnahmen sowohl im Spruch, als auch der Begründung mit dem Ausdruck „und“ und nicht mit einem Wort wie „sowie“ (vgl. demgegenüber einerseits den Umstand, dass der Umweltsenat beim Zitat auf Seite 6 die beiden Spruchpunkte des erstinstanzlichen Verfahrens mit „sowie“ verknüpft hat, andererseits, dass er in Begründungspunkt 12.5. sehr wohl zwischen und/oder differenziert). Untermuert wird diese Sichtweise schließlich auch durch die vom Umweltsenat in den Begründungspunkten 14.3.1. ff verwendete Diktion, in der dieser einerseits von *„durchgeführten und geplanten Erweiterungsmaßnahmen“* spricht, welche ein *„umfangreiches Ausbauprogramm dar[stellen], dessen Größe geeignet ist [...] dass mit diesem Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen verbunden sind.“* Andererseits spricht der Umweltsenat an dieser Stelle von Maßnahmen, welche Beurteilungsgegenstand für den entsprechenden Bescheid sind, womit auch wiederum nur diese in ihrer Gesamtheit gemeint sein können. Damit spricht der Umweltsenat einerseits die (kapazitätserweiternde) Maßnahmen aus dem Ediktalverfahren andererseits die Errichtung und Betrieb des Terminals 2 an.

Zusammengefasst ist daher davon auszugehen, dass diese (kapazitätserweiternde) Maßnahmen aus dem Ediktalverfahren und die Errichtung/Betrieb des Terminals 2 jene Verwaltungssache bilden, über die der Umweltsenat in seinem Bescheid abgesprochen hat und auch nur hinsichtlich derer Rechtskraft und somit Bindungswirkung eingetreten sein kann.

Diese Verwaltungssache hat sich nun aber insofern (wesentlich) geändert, als die Antragstellerin auf Teile des der Umweltsenatsentscheidung zugrundeliegenden Ediktalbescheides nachweislich verzichtet hat. Gegenstand des Ediktalbescheides 2007 war die Änderung der bescheidmäßig festgelegten Zivilflugplatzgrenzen des Flughafens Salzburg im Nordwesten und Südwesten. Die so neu dem Flughafenareal hinzugekommenen Flächen sollten der Realisierung von verschiedenster Maßnahmen dienen. Durch den von der obersten Zivilluftfahrtbehörde erlassenen Bescheid vom 11.04.2014 (Zl BMVIT-60.507/0001-IV/L3/2014) wurde der Ediktalbescheid 2007 nun insofern abgeändert, als die ursprüngliche Bewilligung von verschiedenen in diesem Bescheid genannten Maßnahmen von der zuständigen Behörde widerrufen wurde und folglich auch nicht mehr von der Salzburger Flughafen GmbH konsumiert werden kann. Konkret handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen (der übersichtshalber werden zunächst sämtliche Maßnahmen des Ediktalbescheides 2007 genannt und jeweils im Anschluss daran dargelegt, ob die einzelne Maßnahme vom Widerruf umfasst ist oder nicht):

- GAG-Erweiterung: Errichtung eines General Aviation Terminals samt einem Hangar für Geschäftsreiseflugzeuge, von Parkflächen und einer Sicherheitskontrollstelle für den Fahrzeugverkehr, Errichtung von drei neuen Hangars und damit im Zusammenhang die Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen für Geschäftsreiseflugzeuge,
(Gegenstand des Widerrufs mit Ausnahme eines GAC Hangars)
- Verlegung des Flughafenzaunes im Bereich des Rollweges L auf einen Normalabstand von 38m, gemessen vom Rollwegrand,
(Gegenstand des Widerrufs)
- Verlängerung des Rollweges L und die Errichtung des Rollweges A zum nördlichen Pistenende,
(Gegenstand des Widerrufs)
- Einbeziehung der im Jahre 1998 im Zusammenhang mit dem Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie 11/111 Flächen östlich und westlich des Sicherheitsstreifens der Präzisionsanflugbefeuerung 15 von der Antragstellerin eingezäunt Flächen in das Flughafenareal
(nicht Gegenstand des Widerrufs)
- Verlegung Flughafenzaun im Bereich des Gleitwegsenders des Instrumentenlandesystems (ILS) 15 zur abschnittsweisen Vervollständigung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße
(nicht Gegenstand des Widerrufs)
- Errichtung eines Gerätezentrums Süd zur Einstellung sämtlicher auf dem Vorfeld zum Einsatz gelangender Geräte,
(Gegenstand des Widerrufs)
- Errichtung einer Winterdiensthalle mit Winterdienstzentrale, Ruheräumen, Gerätewaschanlage usw.,
(Gegenstand des Widerrufs)
- Vergrößerung des Parkplatzes P3 in südliche Richtung um 300 Stellplätze,
(nicht Gegenstand des Widerrufs)
- Errichtung eines Schneedepots,
(Gegenstand des Widerrufs; Fläche verbleibt für P3A)
- Erweiterung der Hauptabstellfläche um 100 m in südliche Richtung und
(Gegenstand des Widerrufs; Teilfläche verbleibt für Geräteabstellfläche)

- Erweiterung des Terminals 2 samt vorgelagertem PKW-Kurzparkbereich.
(Gegenstand des Widerrufs, Teilfläche verbleibt für P3A)
- Eine Kleinfläche von 35 m² wurde für Arrondierungszwecke ausgegliedert.
(nicht Gegenstand des Widerrufs)

Betrachtet man nun die widerrufenen Maßnahmen näher, fällt auf, dass insbesondere die Verlängerung des Rollweges L und die Errichtung des Rollweges A zum nördlichen Pistenende sowie die Erweiterungen der Hauptabstellfläche und des Terminals 2 kapazitätserweiternde Wirkung haben. Gerade aber die (durch Maßnahmen des Ediktalbescheides sowie des Terminals 2 bewirkten) Kapazitätserweiterungen führten für den Umweltsenat - freilich unter Direktanwendung der Richtlinie - zu einer Bejahung der UVP-Pflicht. Wird aber nun die Bewilligung von Teilen dieser kapazitätserweiternden Maßnahmen widerrufen und gehören folglich nicht mehr dem Projekt bzw dem Beurteilungsgegenstand an, ändern sich genau die für die Beurteilung der UVP-Pflicht relevanten Punkte, weshalb von einem neuen Sachverhalt und somit von einer geänderten Verwaltungssache auszugehen ist (vgl mwN VwGH 26.04.2007, 2005/07/0136). Auf Grund dessen sieht sich die ha Behörde nicht mehr an die vom Umweltsenat in seinem Bescheid vorgenommene Beurteilung gebunden. Bei diesem Ergebnis kann das Vorliegen einer geänderten Rechtslage dahingestellt bleiben.

Verneint man aber die Bindungswirkung des Umweltsenatsbescheides 2009 ist in einem nächsten Schritt der verfahrensgegenständliche Terminal 2 von weiteren am Flughafen Salzburg vorgenommenen Maßnahmen abzugrenzen. Ein Hauptaugenmerk ist dabei insbesondere auf die Abgrenzung zum Parkplatz P3A zu legen, nachdem sowohl der Parkplatz P3A (als Teil des Ediktalbescheides) als auch der Terminal 2 Beurteilungsgegenstand des seinerzeitigen UVP-Feststellungsverfahrens waren und auch der LUA in seiner Stellungnahme einen räumlichen und sachlichen Zusammenhang zwischen diesen beiden Maßnahmen und somit das Vorliegen eines einheitlichen Vorhabens behauptet. Freilich fällt - anders als bei dem vom Umweltsenat beurteilten Projekt - mit der (widerrufenen) Erweiterung des Terminals 2 (als Teil des Ediktalbescheides) das verbindende Element zwischen diesen beiden Maßnahmen weg.

Betrachtet man nun den Terminal 2 und den Parkplatz P3A gesondert, ist sehr schnell festzustellen, dass diese kein einheitliches Vorhaben iSd § 2 Abs 2 UVP-G bilden. Um von einem solchen sprechen zu können, muss kumulativ ein räumlicher, sachlicher und auch zeitlicher Zusammenhang zwischen verschiedenen Maßnahmen gegeben sein [vgl *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G (2011) § 2 Rz 5].

Zunächst ist festzustellen, dass es im hier zu beurteilenden Sachverhalt am zeitlichen Zusammenhang der beiden genannten Maßnahmen mangelt. Dieser wird zwar in der Legaldefinition des Vorhabensbegriffs in § 2 Abs 2 UVP-G nicht explizit genannt, dennoch ist davon auszugehen, dass der zeitlichen Komponente Indizwirkung für das Vorliegen oder Nicht-Vorliegen eines einheitlichen Vorhabens zukommt (vgl bloß *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G (2011) § 2 Rz 25 und 35). Eine Berücksichtigung dieser zeitlichen Komponente gebietet dabei alleine schon folgende Überlegung: § 3a Abs 5 UVP-G regelt die Berechnung der Schwellenwerte bei einer stufenweisen Erweiterung eines (Änderungs-) Vorhabens und beschränkt die Berücksichtigung der entsprechenden Kapazitäten von Alt(änderungs)vorhaben auf 5 Jahre. Wenn aber bereits die bloße Berücksichtigung von Kapazitäten von Alt(änderungs)vorhaben zeitlich beschränkt ist, so muss dies umso mehr für die Berücksichtigung von Altmaßnahmen für die Annahme eines einheitlichen Vorhabens gelten. Mit anderen Worten können Maßnahmen, welche - auf Grund Zeitablaufs - im Rahmen der Summationsregel des § 3a Abs 5 UVP-G nicht mehr berücksichtigt werden dürfen, wohl kaum anstatt dessen - räumlicher und sachlicher Zusammenhang vorausgesetzt - ein ein-

heitliches Vorhaben mit der beantragten Maßnahme bilden (vgl dazu zuletzt auch BVerwG 27.03.2014, W 143 2000181-1/8E; diesbezüglich ist zwar zuzugestehen, dass in diesem Beschluss im Analogieschluss eine zeitliche Beschränkung der Kapazitätsausweitungen lediglich für die Kumulationsprüfung angenommen wurde. Nichtsdestotrotz kann vor diesem Hintergrund nach ha Dafürhalten aber auch der Vorhabensbegriff nicht in extenso in die Vergangenheit zurückreichen. Wenn nämlich bereits die Kumulierung verschiedener Vorhaben zeitlich befristet ist, so muss eine solche zeitliche Bedachtnahme wohl umso mehr für das Vorliegen eines Vorhabens gelten).

Umgelegt auf den hier zu beurteilenden Sachverhalt ist daher Folgendes festzustellen. Der Terminal 2 wurde in den Jahren 2003/2004 auf Basis (rechtskräftiger) luftfahrtrechtlicher Genehmigungen errichtet und befindet sich seitdem in Betrieb. Rechtlich gesehen, ist demgegenüber der Parkplatz P3A - auf Grund der abgelaufenen naturschutzrechtlichen Genehmigung - zum derzeitigen Zeitpunkt nicht existent, sodass er frühestens nach Durchführung des auf Grund dieses Feststellungsbescheides durchzuführenden UVP-Verfahrens errichtet und betrieben wird. Die faktische Existenz des Parkplatzes P3A vermag daran nichts zu ändern. Vor diesem Hintergrund liegen jedoch über 10 Jahre zwischen den beiden genannten Maßnahmen. Bei einer solchen Zeitspanne zwischen zwei Maßnahmen wird man jedoch nur mehr schwerlich einen zeitlichen Zusammenhang annehmen können, sodass als Zwischenresümee festgehalten werden kann, dass der 2003/2004 errichtete und seitdem betriebene verfahrensgegenständliche Terminal 2, sowie der Parkplatz P3A nicht als einheitliches Vorhaben iSd § 2 Abs 2 UVP-G anzusehen sind.

Bei diesem Ergebnis kann es auch dahingestellt bleiben, ob der im Ermittlungsverfahren festgestellte Umstand, dass der durch den Flugverkehr verursachte maximale Bedarf an Stellplätzen auch ohne den Parkplatz P3A durch die übrigen dem Flughafen Salzburg zuzurechnenden Parkplätze gedeckt werden kann, dazu führt, dass - mangels gemeinsamen Betriebszwecks - auch von keinem sachlichen Zusammenhang der beiden Maßnahmen gesprochen werden kann. Wie zuvor ausgeführt führt nämlich bereits das Fehlen des zeitlichen Zusammenhangs zwischen Terminal 2 und Parkplatz P3A dazu, dass bei diesen beiden Maßnahmen von keinem einheitlichen Vorhaben iSd § 2 Abs 2 UVP-G auszugehen ist.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass die übrigen vom Ediktalbescheid 2007 umfassten (und nicht widerrufenen) Maßnahmen (Geräteabstellfläche Süd, verschiedene Sicherheitsflächen sowie ein Hangar im Bereich General Aviation) für die Beurteilung der UVP-Pflicht des Terminals 2 keine Bedeutung haben bzw in keinem räumlichen und/oder sachlichen Zusammenhang zu diesem stehen.

Zusammenfassend ist daher auf Grund der zuvor dargelegten Überlegungen festzuhalten, dass lediglich der Terminal 2 Beurteilungsgegenstand des vorliegenden Feststellungsbescheides ist.

2.2. Beurteilung der UVP-Pflicht des Terminals 2:

2.2.1. Beurteilungsmaßstab

Auf Grund der vom LUA aufgeworfenen Bedenken hinsichtlich der Europarechtskonformität des Flughafentatbestandes in Z 14 Anhang 1 UVP-G ist zunächst der Beurteilungsmaßstab der im Folgenden vorzunehmenden Prüfung darzulegen. Schließt man sich nämlich den Bedenken des LUA an, so wäre die UVP-Pflicht des Terminals 2 nicht anhand der nationalen Rechtslage, sondern unter Direktanwendung der UVP-Richtlinie zu prüfen.

Für eine solche Direktanwendung bleibt nach ha Dafürhalten jedoch kein Raum. Zwar ist zuzugestehen, dass sowohl der Umweltsenat, als auch der EuGH (21.03.2013, C-244/12) in diesem Zusammenhang eine Direktanwendung der UVP-Richtlinie und damit eine Verdrängung des nationalen Rechts für notwendig erachteten. Beide Entscheidungen basierten jedoch auf der Rechtslage vor der UVP-G Novelle 2009 (konkret befand der Umweltsenat auf Grund der durch BGBl I 153/2004 eingefügten Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 18 Z 4 UVP-G das UVP-G 2000 idF BGBl I 50/2002 für anwendbar), wonach der die UVP-Pflicht auslösende Schwellenwert bei Flughafenänderungsvorhaben noch mit einer Verlängerung der Pistenlänge von mindestens 25 % bzw einer Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000/Jahr festgelegt war. Die diesbezüglichen europarechtlichen Bedenken des Umweltsenats gründeten sich dabei einerseits in dem Umstand, dass bei einem Schwellenwert von 20.000 zusätzlichen Flugbewegungen (der darüber hinaus vom Gesetzgeber vor Bescheiderlassung des Umweltsenates auch noch herabgesetzt wurde, auf Grund der Übergangsbestimmung aber eben nicht im konkreten Verfahren anwendbar war) Änderungen bei mittelgroßen oder kleineren Flugplätzen praktisch nie zu einer UVP-Pflicht führen können. Andererseits darin, dass in der Spalte 3 des Anhanges zum Neubau/Änderungen von Flugplätzen keine besonders schutzwürdigen Gebiete ausgewiesen wurden, obwohl nach der UVP-Richtlinie die besondere Berücksichtigung von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte geboten ist. Nahezu gleichlautend argumentierte auch der EuGH in dem vom VwGH eingeleiteten Vorabentscheidungsverfahren und sah daher ebenfalls eine Unvereinbarkeit der UVP-Richtlinie mit einem Schwellenwert, der die UVP-Pflicht von Flughafenerweiterungsprojekten ausschließlich davon abhängig macht, dass durch diese Projekte eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000/Jahr zu erwarten ist. Gleichzeitig bejahte der EuGH auch die unmittelbare Wirkung der entsprechenden Richtlinienbestimmungen.

Vor diesem Hintergrund ist jedoch festzustellen, dass den vom EuGH und Umweltsenat gerügten Punkten, durch die Neufassung des Flughafentatbestandes durch die UVP-G Novelle 2009 nach ha Ansicht entsprochen wurde. Der geforderten Berücksichtigung von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte wurde bereits durch die UVP-G Novelle 2004 (BGBl I 153/2004) entsprochen, durch die Siedlungsgebiete (einschließlich siedlungsnaher Flächen) sowohl in den Anhang 2, als auch den Flughafentatbestand aufgenommen wurden und entsprechend geringere Schwellenwerte festgelegt wurden. Auch auf den zweiten, von Umweltsenat und EuGH angesprochenen Punkt, dass nämlich Änderungen bei mittelgroßen oder kleineren Flugplätzen nie zu einer UVP-Pflicht führen können, wurde vom nationalen Gesetzgeber reagiert. Durch die Änderung der Kriterien/Maßeinheiten des Flughafen(änderungs)tatbestands von der Anzahl der Flugbewegungen/Jahr hin zu der Anzahl an Flugsteigen bzw Größe der Abstellfläche wurde diesen Bedenken Rechnung getragen. Der vom EuGH beanstandete Fall, dass durch die Wahl/Höhe des Schwellenwerts eine ganze Klasse von Projekten (sprich kleine und mittelgroße Flughäfen) von vornherein von der Einzelfallprüfungs- bzw UVP-Pflicht ausgenommen wären, kann durch die nunmehr geltende Rechtslage nicht mehr eintreten. Einerseits sieht der nationale Gesetzgeber nicht nur einen absoluten, sondern auch einen relativen Schwellenwert (zB Erweiterung um mindestens 25 % der Gesamtpistenlänge oder Erweiterung der Anzahl der Flugsteige um mindestens 50 %) vor, bzw wählt andererseits den Schwellenwert so niedrig (Erweiterung der Anzahl der Flugsteige um mindestens 5 Stück in schutzwürdigen Gebieten), dass sehr wohl auch Erweiterungen an kleinen und mittelgroßen Flughäfen zu einer Einzelfallprüfungs- bzw UVP-Pflicht führen können. Schließlich sei in diesem Zusammenhang auch noch erwähnt, dass der Gesetzgeber auch genau jenes Kriterium/Maßeinheit gewählt hat, welches die Kapazitäten eines Flughafens und damit auch seine Umweltauswirkungen maßgeblich bestimmt. Zur Untermauerung dessen sei nur das - auch dem LUA bekannte und im Umweltsenatsbescheid mehrfach zitierte - Gutachten der RWTH Aachen genannt, in welchem festgehalten wurde, dass sich die Kapazitäten eines Flughafens

aus den Kapazitäten zur Abfertigung der Passagiere bestimmt (vgl S 39 des Luftfahrttechnischen Gutachtens der RWTH Aachen zum Flughafen Salzburg).

Dementsprechend geht auch das vom LUA vorgebrachte Argument der Schwellenwert sei alleine deshalb zu hoch gewählt worden, da bei einer nochmaligen Prüfung desselben Vorhabens nunmehr keine UVP-Pflicht herauskäme, ins Leere. Einerseits handelt es sich beim nunmehrigen Terminal 2 nicht um dasselbe Vorhaben wie jenes welches vom Umweltsenat beurteilt wurde. Von diesem wurde, wie gezeigt wurde, der Terminal 2 und die Maßnahmen des Ediktalverfahrens - welche nunmehr teilweise zurückgezogen/widerrufen wurden - in ihrer Gesamtheit beurteilt, während verfahrensgegenständlich nur der Terminal 2 ist. Andererseits bestand eine Maßnahme des Ediktalverfahrens in der Erweiterung des Terminals 2, sodass die Errichtung/Betrieb im Zusammenspiel mit der Erweiterung des Terminals 2 die Anzahl der Flugsteige des Salzburger Flughafens wohl ebenfalls um mindestens 5 Stück erhöht hätte und folglich der Tatbestand der nunmehrigen Z 14 lit h Anhang 1 UVP-G erfüllt wäre. Der unveränderte Beurteilungsgegenstand des Feststellungsbescheides 2009 würde daher sowohl bei der vom Umweltsenat angenommenen Direktanwendung der UVP-Richtlinie, als auch bei der nunmehr geltenden (richtlinienkonformen) nationalen Regelung zu einer Einzelfallprüfungs- bzw UVP-Pflicht führen.

Auf Grund dessen geht die ha Behörde von keinem Widerspruch der nationalen Rechtslage mit den Verpflichtungen aus der UVP-Richtlinie aus, weshalb für eine Direktanwendung der UVP-Richtlinie kein Raum verbleibt und die UVP-Pflicht des Terminals 2 anhand der Z 14 Anhang 1 UVP-G zu prüfen ist.

2.2.2. Beurteilung der UVP-Pflicht des Terminals 2 gem Z 14 Anhang 1 UVP-G

Zunächst ist festzuhalten, dass es sich bei der Errichtung/Betrieb des Terminals 2 um ein Änderungsvorhaben handelt, wird doch dadurch nicht iSd Z 14 lit a Anhang 1 UVP-G ein Flugplatz neu errichtet, sondern ein bestehender erweitert. Gemäß § 3a Abs 1 Z 2 UVP-G sind Änderungsvorhaben für die in Anhang 1 ein spezifischer Änderungstatbestand festgelegt ist, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Im vorliegenden Fall ist ein solcher spezifischer Änderungstatbestand in der Z 14 Anhang 1 UVP-G gegeben, sodass in einem ersten Schritt zu prüfen ist, ob dieser (spezifische) Änderungstatbestand erfüllt ist, ehe bei Bejahung dieser Frage, eine Einzelfallprüfung durchzuführen ist.

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben liegt in einem schutzwürdigen Gebiet gemäß dem Anhang 2 UVP-G. Es ist somit anhand der (verminderten) Schwellenwerte der Spalte 3 der Z 14 Anhang 1 UVP-G zu prüfen. Dementsprechend kommt, mangels Erweiterung von Pisten/Abstellflächen, nur die lit h der genannten Bestimmung in Frage. Tatbestandsmäßig sind dabei Erweiterungen von Flugplätzen in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn dadurch die Anzahl der Flugsteige um mindestens 5 Stück erhöht wird. Unter einem solchen Flugsteig (Passenger Gate) versteht man dabei gemäß der Legaldefinition der Fußnote 1c den für die Passagiere im Abfertigungsgebäude zum Besteigen des Luftfahrzeuges bestimmten Abrufraum.

Der verfahrensgegenständliche Terminal 2 verfügt nun unbestrittenermaßen über einen Abrufraum für Passagiere, zwei Boardinginseln zur Kontrolle der Boardingcards sowie vier Boarding-gates (Ausgangsbereiche), von denen jeder gesondert mit einem Bus bedient werden kann. Da somit selbst bei einer für die Salzburger Flughafen GmbH ungünstigsten Auslegung des Begriffs

Flugsteig (Passenger Gate) höchstens 4 Stück davon vorliegen, ist jedenfalls der Tatbestand der Z 14 lit h Anhang 1 UVP-G nicht erfüllt und es kann dahingestellt bleiben, ob nun der Abrufraum, die Boardinginsel oder das Boardinggate als Flugsteig (Passenger Gate) iSd genannten Bestimmung anzusehen ist. Der Tatbestand der Z 14 lit h Anhang 1 UVP-G ist keinesfalls erfüllt.

Auf Grund dessen war daher spruchgemäß zu entscheiden und der Eventualantrag des LUA als unbegründet abzuweisen sowie festzustellen, dass für die Errichtung/Betrieb des Terminal 2 des Salzburger Flughafens „Salzburg Airport W. A. Mozart“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist.

Daran vermag im Übrigen auch der vom LUA angesprochene „Mehrwert“ eines entsprechenden UVP-Verfahrens nichts zu ändern, bleibt es doch für ha Behörde unergründlich, wie ein solcher Parameter vor dem Hintergrund des verfassungsrechtlich normierten Legalitätsprinzips zulässigerweise berücksichtigt werden kann.

Bei diesem Ergebnis kann auch die vom LUA behauptete Europarechtswidrigkeit der Übergangsbestimmung/Genehmigungsfiktion des § 46 Abs 20 Z 4 UVP-G dahingestellt bleiben, ergibt sich doch die fehlende UVP-Pflicht des Terminals 2 bereits auf Grund der vorstehenden Ausführungen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von 4 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich bei der Salzburger Landesregierung (Anschrift: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5 - Natur- und Umweltschutz, Gewerbe, Postfach 527, 5010 Salzburg) einzubringen.

Die Beschwerde hat zu enthalten:

- die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides (Zahl und Datum dieses Bescheides)
- die Bezeichnung der Behörde die diesen Bescheid erlassen hat,
- die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
- das Begehren und
- die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden.

Eine Übermittlung mit E-Mail ist jedoch nur insoweit zulässig, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Technische Voraussetzungen oder organisatorische Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind auf folgender Internetseite bekanntgemacht:

<http://www.salzburg.gv.at/rechtliche-hinweise.htm>

Beachten Sie bitte auch den folgenden Hinweis:

Die Beschwerde ist mit € 30,- zu vergebühren. Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszweckes (= Geschäftszahl des Bescheides) auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten.

ten. Der Zahlungsbeleg oder der Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung ist der Beschwerde als Nachweis für die Entrichtung der Gebühr anzuschließen. Die Gebühr ist nicht zu entrichten, wenn im § 14 TP 6 Abs. 5 GebG oder im jeweils zur Anwendung kommenden (Verwaltungs)Materiengesetz eine Gebührenbefreiung für die Eingabe vorgesehen ist.

Für die Landesregierung:

Mag.Dr. Michael Höllbacher

Amtssigniert. Hinweise zur Prüfung der Amtssignatur finden Sie unter www.salzburg.gv.at/amtssignatur

Ergeht an:

1. Stadtgemeinde Salzburg, Herrn Bürgermeister Dr. Heinz Schaden, Schloss Mirabell, 5024 Salzburg als Standortgemeinde mit dem Ersuchen diesen Feststellungsbescheid 6 Wochen zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und die beiliegende Kundmachung an der dortigen Amtstafel anzuschlagen und nach Ablauf der sechswöchigen Frist die Kundmachung mit Anschlags- und Abnahmevermerk zu retournieren; ZS
2. Niederhuber & Partner Rechtsanwälte GmbH, Wollzeile 24, 1010 Wien, Zustellung RSb (dual)
3. Landesumwelthanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg, Zustellung RSb (dual)
4. Referat Allgemeine Wasserwirtschaft, Michael-Pacher-Straße 36, Postfach 527, 5020 Salzburg als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Intern
5. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV/Abteilung L3 (Luftfahrt-Infrastruktur), Radetzkystraße 2, 1030 Wien als mitwirkende Behörde; ZS
6. Magistrat Salzburg, Schloss Mirabell, 5024 Salzburg als mitwirkende Behörde; ZS
7. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung I/1 - Anlagenbezogener Umweltschutz und Umweltbewertung, Stubenbastei 5, 1010 Wien UVP-Datenbank, E-Mail
8. Umweltbundesamt, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien UVP-Datenbank, E-Mail