

TE Umse Bescheid 2009/2/26 US 6B/2006/21-150

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 26.02.2009

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §2 Abs3

UVP-G 2000 §3 Abs7

UVP-G 2000 §12

UVP-G 2000 §46 Abs8

UVP-G 2000 Anhang 1 Z14

LFG §68

EGV Art234

UVP-RL 85/337/EWG

1. UVP-G 2000 § 2 heute
2. UVP-G 2000 § 2 gültig ab 23.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
3. UVP-G 2000 § 2 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
4. UVP-G 2000 § 2 gültig von 19.08.2009 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
5. UVP-G 2000 § 2 gültig von 01.01.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
6. UVP-G 2000 § 2 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
7. UVP-G 2000 § 2 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000
1. UVP-G 2000 § 3 heute
2. UVP-G 2000 § 3 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 3 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 3 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 3 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
8. UVP-G 2000 § 3 gültig von 03.08.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
9. UVP-G 2000 § 3 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
10. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.04.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
11. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2005 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
12. UVP-G 2000 § 3 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
13. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

1. UVP-G 2000 § 12 heute
 2. UVP-G 2000 § 12 gültig ab 23.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
 3. UVP-G 2000 § 12 gültig von 24.02.2016 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
 4. UVP-G 2000 § 12 gültig von 19.08.2009 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
 5. UVP-G 2000 § 12 gültig von 01.01.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
 6. UVP-G 2000 § 12 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
 7. UVP-G 2000 § 12 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000
-
1. UVP-G 2000 § 46 heute
 2. UVP-G 2000 § 46 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
 3. UVP-G 2000 § 46 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
 4. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
 5. UVP-G 2000 § 46 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
 6. UVP-G 2000 § 46 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
 7. UVP-G 2000 § 46 gültig von 13.03.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2014
 8. UVP-G 2000 § 46 gültig von 18.06.2013 bis 12.03.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
 9. UVP-G 2000 § 46 gültig von 03.08.2012 bis 17.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
 10. UVP-G 2000 § 46 gültig von 06.06.2012 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 11. UVP-G 2000 § 46 gültig von 29.12.2011 bis 05.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 144/2011
 12. UVP-G 2000 § 46 gültig von 19.08.2009 bis 28.12.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
 13. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
 14. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.04.2005 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
 15. UVP-G 2000 § 46 gültig von 31.12.2004 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
 16. UVP-G 2000 § 46 gültig von 30.03.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2002
 17. UVP-G 2000 § 46 gültig von 22.12.2001 bis 29.03.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2001
 18. UVP-G 2000 § 46 gültig von 11.08.2001 bis 21.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2001
 19. UVP-G 2000 § 46 gültig von 11.08.2000 bis 10.08.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
 20. UVP-G 2000 § 46 gültig von 31.12.1996 bis 10.08.2000 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 773/1996
 21. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.07.1994 bis 30.12.1996
-
1. LFG § 68 heute
 2. LFG § 68 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
 3. LFG § 68 gültig von 01.07.2008 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
 4. LFG § 68 gültig von 27.06.2008 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
 5. LFG § 68 gültig von 01.01.2005 bis 26.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 173/2004
 6. LFG § 68 gültig von 01.08.2002 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
 7. LFG § 68 gültig von 01.08.1992 bis 31.07.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992

Text

Betrifft: UVP-Feststellungsbescheid der Salzburger Landesregierung bezüglich der Errichtung Terminal 2 und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in Salzburg; Berufung des Landesumweltsenates Salzburg

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Mag. Heinz Liebert als Vorsitzenden, Dr. Klaus-Dieter Gosch als Berichterstatter und Dr. Reinhard Rentmeister als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung des Landesumweltsenates Salzburg vom 14.8.2006 gegen den Bescheid der Salzburger Landesregierung vom 13.7.2006, Zahl 20505- 84/21/26-2006, 20505-90/53/33-2006, in dem festgestellt worden ist, dass

- I) für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens im Sinne des Ediktalverfahrens, GZ. BMVIT- 60.507/0001-II/PMV/2005, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G-2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhangs I Z 14 Spalte 3 lit. g des UVP-G erfüllt wird, und II) für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in Form der Errichtung des Terminals 2 des Salzburger Flughafens keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhangs 1 Z 14 Spalte 3 lit. g des UVP-G 2000 erfüllt wird, römisch eins) für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur

des Salzburger Flughafens im Sinne des Ediktalverfahrens, GZ. BMVIT- 60.507/0001-II/PMV/2005, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G-2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhangs römisch eins Ziffer 14, Spalte 3 Litera g, des UVP-G erfüllt wird, und römisch zwei) für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in Form der Errichtung des Terminals 2 des Salzburger Flughafens keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhangs 1 Ziffer 14, Spalte 3 Litera g, des UVP-G 2000 erfüllt wird,

zu Recht erkannt:

Spruch:

1. Der Antrag von Dr. Astrid Rössler, ihr im Feststellungsverfahren Parteistellung zuzuerkennen, wird abgewiesen.
2. Der Antrag des Berufungswerbers, die geplante Neuerrichtung des Flugsicherung-TOWERS in den Beurteilungsgegenstand des Verfahrens einzubeziehen, wird abgewiesen.
3. Der Berufung des Landesumweltanwaltes von Salzburg wird insofern Folge gegeben, als festgestellt wird, dass (gemäß UVP-G 2000) für die geplante 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 eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

Rechtsgrundlagen:

§ 52 Abs. 2 AVG; Paragraph 52, Absatz 2, AVG;

§§ 68 Abs. 1, 78 Abs. 1 Luftfahrtgesetz (LFG) Paragraphen 68, Absatz eins, 78, Absatz eins, Luftfahrtgesetz (LFG);

§§ 3, 3a, 12 Abs. 2, 46 Abs. 18 Z 4 UVP-G 2000, Anhang 1 Z 1 Paragraphen 3, 3 a, 12, Absatz 2, 46, Absatz 18, Ziffer 4, UVP-G 2000, Anhang 1 Ziffer eins

UVP-G 2000;

Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG).

Begründung:

1. Verfahrensgang betreffend die Errichtung des Terminals 2:
 - 1.1. Mit Schreiben vom 30.7.2002 beantragte die Salzburger Flughafen GmbH (im Folgenden die Projektwerberin) 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 zweites 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.
 - 1.2. Mit Bescheid vom 2.4.2003 wurde der Projektwerberin gemäß § 78 LFG die Errichtungsbewilligung für den Terminal 2/Mehrzweckhalle erteilt. 1.2. Mit Bescheid vom 2.4.2003 wurde der Projektwerberin gemäß Paragraph 78, LFG die Errichtungsbewilligung für den Terminal 2/Mehrzweckhalle erteilt.
 - 1.3. Der Terminal 2 mit 12 zusätzlichen Check-In-Schaltern ist im Jahr 2003/2004 errichtet worden und seitdem in Betrieb. 1.3. Der Terminal 2 mit 12 zusätzlichen Check-In-Schaltern ist im Jahr 2003 aus 2004, errichtet worden und seitdem in Betrieb.
2. Verfahrensgang hinsichtlich des Ediktalverfahrens:
 - 2.1. Am 26.1.2004 stellte die Projektwerberin beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (im Folgenden: BMVIT) den Antrag auf Änderung der Zivilflugplatzbewilligung im Sinne einer Erweiterung Süd-West und Einbeziehung einer Grundfläche von insgesamt 73.865 m² für die Errichtung eines Gerätezentrums Süd auf einer

Fläche von 6.000 m² zur Einstellung sämtlicher auf dem Vorfeld zum Einsatz gelangender Fahrzeuge und Geräte, für die Errichtung einer Winterdiensthalle mit Winterdienstzentrale, Ruheräumen, Lagerräumen, Gerätewaschanlage usw, für eine Erweiterung der Langzeitparkplätze mit einer Kapazität von ca 800 Stellplätzen, wobei diese Langzeitparkplätze eine Kompensierung für den derzeit noch in Verwendung stehenden Parkplatz P 6 mit ca 550 Stellplätzen darstellen sollen, sowie eine Erweiterung der Hauptabstellfläche für Flugzeuge um ca 100 m in südliche Richtung, wobei auf dieser Erweiterungsfläche Platz für das Abstellen von 2 Großraumflugzeugen oder 4 Flugzeugen der Klasse „C“ sein soll.

Die Projektwerberin brachte dazu vor, dass sie aufgrund der Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt dazu gezwungen sei, zusätzliche bauliche Ressourcen im Bereich der Passagier- und Großgepäckabfertigung zu schaffen. Zur Aufrechterhaltung der bestehenden Check-In-Kapazitäten sei, bedingt durch den nunmehr erforderlichen Computer-Check-In, die Errichtung eines Charterterminals zur Abdeckung des Spitzenverkehrsaufkommens erforderlich. Ebenso sei die bestehende Gepäcksortierhalle in keiner Weise imstande, die zusätzlichen Röntgengeräte samt Fördertechnik aufzunehmen. Da vor Errichtung dieser betriebsnotwendigen Bodeneinrichtungen die Entfernung bestehender Objekte (Hangar 1 und Winterdiensthalle) erforderlich gewesen sei, und diese Funktionen derzeit provisorisch in Zelten gewährleistet werden müssten, sei mittelfristig ein der Sicherheit des Flugplatzbetriebes entsprechender Ersatz in Form eines Gerätezentrums Süd zu schaffen. Durch die geplante Erweiterung des Flughafenareales zum Zwecke der Errichtung eines Gerätezentrums Süd, einer Abstellflächenenerweiterung für Flugzeuge und die Errichtung eines Langzeitparkplatzes sei keine Änderung der für den Flughafen Salzburg festgelegten Sicherheitszone erforderlich. Es sei keine Änderung des bescheidmäßig genehmigten Betriebsumfanges des Flughafens Salzburg hinsichtlich der Betriebszeit oder der zum Einsatz gelangenden Luftfahrzeuge vorgesehen.

2.2. Am 30.12.2004 modifizierte die Projektwerberin ihr Begehren dahingehend, dass sie nunmehr die 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.

2.3. Mit Eingabe vom selben Tag beantragte die Projektwerberin die Bewilligung von Maßnahmen im Bereich Nord-West, wobei im Einzelnen folgende Vorhaben angeführt wurden:

1. a)Litera a

Erweiterung des Flughafenareales um 117.332 m² samt

- -Strichaufzählung
General Aviation
- -Strichaufzählung
Hangar für Geschäftsreiseflugzeuge,
- -Strichaufzählung
Parkflächen für Flugzeuge,
- -Strichaufzählung
Sicherheitskontrollstelle für den Fahrzeugverkehr,
- -Strichaufzählung
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;

2. b)Litera b

Verlängerung des Rollweges L;

3. c)Litera c

Errichtung des Rollweges A zum nördlichen Pistenende;

4. d)Litera d

Einbeziehung von Flächen östlich und westlich des Sicherheitsstreifens der Präzisionsanflugbefeuerung 16;

- e) Verlegung des Flughafenzaunes um 6 m in östliche Richtung zur abschnittswisen

Vervollständigung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße;

- f) Errichtung von drei neuen Hangars für in Salzburg stationierte Geschäftsreiseflugzeuge sowie

die Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen für Geschäftsreiseflugzeuge.

2.4. Mit Schreiben vom 20.9.2005 teilte die Projektwerberin mit, dass sie ihre Anträge vom 26.1.2004 am 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 übrigen Antragsinhalte würden unverändert aufrechterhalten.

3. Mit Edikt vom 6.10.2005 machte das BMVIT die oben dargestellten geplanten Maßnahmen, im Bereich Nord-West eine Fläche von 117.332 m² und im Bereich Süd-West eine (nunmehr verringerte) Fläche von 81.872 m² betreffend kund und beraumte den Beginn der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 21.2.2006 an. Im Zeitraum vom 21. bis zum 22. Februar 2006 fand im Ediktalverfahren die öffentliche mündliche Verhandlung statt.

3.1. Der dortige luftfahrttechnische Amtssachverständige DI Christian Marek führte aus, dass in der kommerziellen Luftfahrt eine Zunahme der Flugbewegungen von ca 5 % jährlich zu prognostizieren sei. Die Verkehrszahlen der allgemeinen Luftfahrt seien schwieriger zu prognostizieren als jene im kommerziellen Bereich. Ein kausaler Zusammenhang zwischen den vorgesehenen Maßnahmen und der Zunahme der Flugbewegungen könne nicht hergestellt werden.

Als limitierende Faktoren für die Flugbewegungen seien die Piste und der Luftraum anzusehen. Die technischen Kapazitätsgrenzen lägen bei bis zu 98 Bewegungen pro Stunde nach Sichtflugregeln bzw bei bis zu 59 Bewegungen nach Instrumentenflugregeln. Aus den beantragten Maßnahmen ergäben sich keine Veränderungen der theoretisch maximalen Kapazitäten.

Im Zuge der Erörterung seines Gutachtens in der mündlichen Verhandlung legte der Amtssachverständige seinen Ausführungen eine prognostizierte Zunahme der Flugbewegungen bis 2015 von 2,75 % p. a. zugrunde.

3.2. Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung Dr. Robert Gross führte aus, dass der Beitrag der allgemeinen Luftfahrt zu den Stickstoffoxydmissionen vergleichsweise gering sei. Da die projektierten Maßnahmen nach den Ausführungen des luftfahrttechnischen Sachverständigen zu keiner Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen führen würden, sei davon auszugehen, dass durch das Vorhaben kein Anstieg der Luftschadstoffemissionen zu erwarten sei.

3.3. Der schalltechnische Sachverständige Dipl.-HTL. Ing. Hermann Jell vertrat die Ansicht, dass eine Erhöhung der Emissionssituation und Minderung der Lebensqualität im Hinblick auf die dem Gutachten zur Verfügung gestandenen Grundlagendaten in schalltechnischer Hinsicht nicht ableitbar seien. Die Entwicklung der Flugbewegungen vom Jahr 2004 zum Jahr 2005, die eine Zunahme im kommerziellen Luftverkehr von 19 % und bei der allgemeinen Luftfahrt von 10 % ausweisen würden, läge innerhalb der Prognoseszenarien. Der Trend in Richtung leiserer Flugzeugtypen setze sich weiter fort.

3.4. Der verkehrstechnische Sachverständige DI Ernst Andorfer legte in seiner Stellungnahme dar, dass die vorgesehene Stellplatzanzahl von 2.971 Stellplätzen ausreichend sei.

3.5. Die Amtssachverständige für Umweltmedizin Dr. Eleonore Stierle kam zum Ergebnis, dass die geplanten Maßnahmen keine Verschlechterung der Lärmverhältnisse durch den Flugverkehr für die Anrainer herbeiführen würden und dass keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen für die Anrainer zu befürchten seien. Insgesamt ergebe sich keine Verschlechterung der Lärmverhältnisse, dies auch unter Einbeziehung des Kraftfahrzeugverkehrs. Hinsichtlich der Luftschadstoffe seien keine relevanten Veränderungen, insbesondere Verschlechterungen, zu erwarten.

4. Am 13.3.2006 stellte der Landesumweltanwalt von Salzburg (im Folgenden: der Berufungswerber) unter anderem nachfolgende Anträge:

I) Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die römisch eins) Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die

geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Air. 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.geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Air.

W.A. Mozart“ im Sinne des Ediktalverfahrens GZ BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Paragraph 3, a in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 14, UVP-G durchzuführen ist.

II) Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Air. W.A. Mozart“ in Form des Terminals 2 und den damit verbundenen Maßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3a in Verbindung mit Anhang 1 römisch zwei) Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Air. W.A. Mozart“ in Form des Terminals 2 und den damit verbundenen Maßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Paragraph 3 a, in Verbindung mit Anhang 1

Z 14 UVP-G durchzuführen ist Ziffer 14, UVP-G durchzuführen ist.

4.1. Aus dem im Ediktalverfahren eingeholten luftfahrttechnischen Amtsgutachten ergebe sich, dass die Projektwerberin im Prognosezeitraum 2000 bis 2015 von einer Steigerung des gesamten Flugverkehrs (allgemeine und kommerzielle Luftfahrt) von rund 50 % und somit von einer Zunahme der Flugbewegungen von 51.249 auf 76.877 im Jahr 2015 ausgehe. Dies führe in den sensiblen Tagesrandzeiten zu einer 50 %-igen Erhöhung des Gesamtflugverkehrs. Der Salzburger Flughafen liege in der Nähe von Siedlungsgebieten im Sinne eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E des Anhanges 2 zum UVP-G. Demzufolge sei gemäß Anhang 1 Z 14 lit. g iVm § 3a Abs. 1 Z 2 UVP-G eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn durch die Änderung des Flugplatzes eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten sei. Dem luftfahrttechnischen Gutachten sei zu entnehmen, dass mit einer jährlichen Wachstumsrate der Flugbewegungen von 5 % im kommerziellen Luftverkehr zu rechnen sei. Aufgrund der gleich prognostizierten Entwicklung sei die Wachstumsrate des sprunghaft ansteigenden allgemeinen Luftverkehrs ebenfalls mit mindestens 5 % anzunehmen. Diesen Überlegungen folgend würde der Schwellenwert von 12,5 % jedenfalls innerhalb der nächsten 5 Jahre überschritten. Dies auch unter Zugrundelegung einer jährlichen Wachstumsrate von nur 2,75 %. Es sei von einem Kausalzusammenhang zwischen der Erweiterung der Flughafeninfrastruktur und der Zunahme der Flugbewegungen auszugehen. Die Projektwerberin habe sich dazu entschlossen, in den Ausbau der Flughafeninfrastruktur zu investieren, also zusätzlich aktiv Kapazitäten zu schaffen. Bereits die Errichtung des Terminals 2 hätte eines UVP-Verfahrens bedurft und sei die ohne Durchführung einer UVP ausgesprochene Bewilligung des Terminals 2 nichtig. Ein weiteres Beispiel für eine kausal kapazitätserweiternde Maßnahme sei die Verbreiterung und damit Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges „L“. Ohne Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges „L“ müsse bei Großflugzeugen die Start- bzw Landepiste zum Rollen und Wenden verwendet werden, diese sei damit blockiert. Die zentrale Argumentation der Projektwerberin, wonach die Entwicklung des Flugverkehrs grundsätzlich unabhängig vom Vorhandensein der benötigten Bodeninfrastruktur sei, sei nicht nachvollziehbar. Würde der Flughafen Salzburg nicht über genügend Kapazitäten auf dem Boden verfügen, wäre er in seiner Attraktivität eingeschränkt; bei einer eingeschränkten Attraktivität wäre von einer weitaus niedrigeren Prognose an Flugbewegungen auszugehen. Zusätzliche Hangars und Stellplätze im Bereich der allgemeinen Luftfahrt, zusätzliche Abstellflächen für Flugzeuge, Erweiterungen von Rollbahnen usw führten zu einer Attraktivierung und Erweiterung der Kapazität des Flughafens, die auch für dessen Bewerbung eingesetzt werde und dadurch zu einer erhöhten Nachfrage führe. 4.1. Aus dem im Ediktalverfahren eingeholten luftfahrttechnischen Amtsgutachten ergebe sich, dass die Projektwerberin im Prognosezeitraum 2000 bis 2015 von einer Steigerung des gesamten Flugverkehrs (allgemeine und kommerzielle Luftfahrt) von rund 50 % und somit von einer Zunahme der Flugbewegungen von 51.249 auf 76.877 im Jahr 2015 ausgehe. Dies führe in den sensiblen Tagesrandzeiten zu einer 50 %-igen Erhöhung des Gesamtflugverkehrs. Der Salzburger Flughafen liege in der Nähe von Siedlungsgebieten im Sinne eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E des Anhanges 2 zum UVP-G. Demzufolge sei gemäß Anhang 1 Ziffer 14, Litera g, in Verbindung mit Paragraph 3 a, Absatz eins, Ziffer 2, UVP-G eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn durch die Änderung des Flugplatzes eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten sei. Dem luftfahrttechnischen Gutachten sei zu entnehmen, dass mit einer jährlichen Wachstumsrate der Flugbewegungen von 5 % im kommerziellen Luftverkehr zu rechnen sei. Aufgrund der gleich prognostizierten Entwicklung sei die Wachstumsrate des sprunghaft ansteigenden allgemeinen Luftverkehrs ebenfalls mit mindestens 5 % anzunehmen. Diesen Überlegungen folgend würde der Schwellenwert von 12,5 % jedenfalls innerhalb der nächsten 5 Jahre überschritten. Dies auch unter Zugrundelegung einer jährlichen Wachstumsrate von nur 2,75 %. Es sei von einem Kausalzusammenhang zwischen der Erweiterung der Flughafeninfrastruktur und der

Zunahme der Flugbewegungen auszugehen. Die Projektwerberin habe sich dazu entschlossen, in den Ausbau der Flughafeninfrastruktur zu investieren, also zusätzlich aktiv Kapazitäten zu schaffen. Bereits die Errichtung des Terminals 2 hätte eines UVP-Verfahrens bedurft und sei die ohne Durchführung einer UVP ausgesprochene Bewilligung des Terminals 2 nichtig. Ein weiteres Beispiel für eine kausal kapazitätserweiternde Maßnahme sei die Verbreiterung und damit Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges „L“. Ohne Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges „L“ müsse bei Großflugzeugen die Start- bzw Landepiste zum Rollen und Wenden verwendet werden, diese sei damit blockiert. Die zentrale Argumentation der Projektwerberin, wonach die Entwicklung des Flugverkehrs grundsätzlich unabhängig vom Vorhandensein der benötigten Bodeninfrastruktur sei, sei nicht nachvollziehbar. Würde der Flughafen Salzburg nicht über genügend Kapazitäten auf dem Boden verfügen, wäre er in seiner Attraktivität eingeschränkt; bei einer eingeschränkten Attraktivität wäre von einer weitaus niedrigeren Prognose an Flugbewegungen auszugehen. Zusätzliche Hangars und Stellplätze im Bereich der allgemeinen Luftfahrt, zusätzliche Abstellflächen für Flugzeuge, Erweiterungen von Rollbahnen usw führten zu einer Attraktivierung und Erweiterung der Kapazität des Flughafens, die auch für dessen Bewerbung eingesetzt werde und dadurch zu einer erhöhten Nachfrage führe.

5. Mit Bescheid des Amtes der Salzburger Landesregierung vom 13.7.2006 wurde festgestellt,

I) dass für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens im Sinne des Ediktalverfahrens GZ. BMVIT- 60.507/001-II/PMV/2005 keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhanges 1 Z 14 Spalte 3 lit. g des UVP-G 2000 erfüllt werde; sowie

II) dass für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur in Form der Errichtung des Terminals 2 des Salzburger Flughafens keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist und dadurch nicht der Tatbestand des Anhanges 1 Z 14 Spalte 3 lit. g des UVP-G 2000 erfüllt werde. sowie

In ihrer Begründung ging die erstinstanzliche Behörde davon aus, dass gemäß § 3a Abs. 1 UVP-G 2000 Änderungen von Vorhaben, für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt sei, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen seien, wenn dieser Tatbestand erfüllt sei und die Behörde im Einzelfall feststelle, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G zu rechnen sei. Gemäß Anhang 1 Z 14 Spalte 3 lit. g UVP-G sei die Änderung von Flugplätzen in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten sei, UVP-pflichtig. Gemäß § 68 Abs. 1 Luftfahrtgesetz (LFG) sei zum Betrieb von Zivilflugplätzen eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung); das Gleiche gelte für die Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes. Gemäß § 78 Abs. 1 LFG sei für die Errichtung, die Benützung sowie jede wesentliche Änderung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) eine Bewilligung erforderlich. In ihrer Begründung ging die erstinstanzliche Behörde davon aus, dass gemäß Paragraph 3 a, Absatz eins, UVP-G 2000 Änderungen von Vorhaben, für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt sei, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen seien, wenn dieser Tatbestand erfüllt sei und die Behörde im Einzelfall feststelle, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer eins, UVP-G zu rechnen sei. Gemäß Anhang 1 Ziffer 14, Spalte 3 Litera g, UVP-G sei die Änderung von Flugplätzen in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten sei, UVP-pflichtig. Gemäß Paragraph 68, Absatz eins, Luftfahrtgesetz (LFG) sei zum Betrieb von Zivilflugplätzen eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung); das Gleiche gelte für die Änderung des bescheidmäßig

festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes. Gemäß Paragraph 78, Absatz eins, LFG sei für die Errichtung, die Benützung sowie jede wesentliche Änderung einer Bodeneinrichtung auf einem Zivilflugplatz (zivile Bodeneinrichtung) eine Bewilligung erforderlich.

Der wesentliche Inhalt des beim BMVIT anhängigen Verfahrens um Änderung der Zivilflugplatzbewilligung (Ediktalverfahren) sei die Widmung weiterer Grundflächen als Zivilflugplatz. Eine solche Widmung stelle die Voraussetzung für mehrere Verwaltungsakte, wie zB die Bewilligung von Bodeneinrichtungen, die Festlegung einer Sicherheitszone und Enteignungen für Zwecke der Luftfahrt dar. Für die konkrete Umsetzung sei jeweils aber noch ein gesonderter Verwaltungsakt erforderlich. Erst dieser Verwaltungsakt schaffe den vom Zivilflugplatzbetreiber gewünschten rechtlichen Zustand, der eine faktische Umsetzung eines konkreten Projektes ermögliche. Auch nach Abschluss des Ediktalverfahrens stehe noch nicht fest, ob und bejahendenfalls in welchem Umfang bzw in welcher zeitlichen Abfolge die im Ediktalverfahren genannten Vorhaben tatsächlich zur Umsetzung gelangten. Es stehe dem Betreiber eines Flughafens frei, um einzelne oder um alle im ursprünglichen Widmungsverfahren beinhaltenden Maßnahmen zur Errichtung gemäß § 78 LFG bei der zuständigen Behörde anzusuchen. (Erst) bei diesem konkret an die Behörde herangetragenen Vorhaben könne die Frage einer UVP-Pflicht geprüft werden. Eine Vorverlegung der UVP-Pflicht auf die Ebene des Ediktalverfahrens sei nicht sinnvoll und rechtlich nicht möglich. Es liege daher noch kein Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 3 UVP-G 2000 vor, weshalb die sonstigen Voraussetzungen der Z 14 des Anhanges 1 nicht geprüft werden müssten.

Der wesentliche Inhalt des beim BMVIT anhängigen Verfahrens um Änderung der Zivilflugplatzbewilligung (Ediktalverfahren) sei die Widmung weiterer Grundflächen als Zivilflugplatz. Eine solche Widmung stelle die Voraussetzung für mehrere Verwaltungsakte, wie zB die Bewilligung von Bodeneinrichtungen, die Festlegung einer Sicherheitszone und Enteignungen für Zwecke der Luftfahrt dar. Für die konkrete Umsetzung sei jeweils aber noch ein gesonderter Verwaltungsakt erforderlich. Erst dieser Verwaltungsakt schaffe den vom Zivilflugplatzbetreiber gewünschten rechtlichen Zustand, der eine faktische Umsetzung eines konkreten Projektes ermögliche. Auch nach Abschluss des Ediktalverfahrens stehe noch nicht fest, ob und bejahendenfalls in welchem Umfang bzw in welcher zeitlichen Abfolge die im Ediktalverfahren genannten Vorhaben tatsächlich zur Umsetzung gelangten. Es stehe dem Betreiber eines Flughafens frei, um einzelne oder um alle im ursprünglichen Widmungsverfahren beinhaltenden Maßnahmen zur Errichtung gemäß Paragraph 78, LFG bei der zuständigen Behörde anzusuchen. (Erst) bei diesem konkret an die Behörde herangetragenen Vorhaben könne die Frage einer UVP-Pflicht geprüft werden. Eine Vorverlegung der UVP-Pflicht auf die Ebene des Ediktalverfahrens sei nicht sinnvoll und rechtlich nicht möglich. Es liege daher noch kein Vorhaben im Sinne des Paragraph 2, Absatz 3, UVP-G 2000 vor, weshalb die sonstigen Voraussetzungen der Ziffer 14, des Anhanges 1 nicht geprüft werden müssten.

Demgegenüber sei hinsichtlich des bereits errichteten Terminals 2 zu prüfen, ob der Tatbestand der Z 14 Spalte 3 lit. g des Anhanges 1 erfüllt werde. Ausgegangen werden könne davon, dass es sich bei der Errichtung des Terminals 2 um die Änderung eines Flugplatzes in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E „Siedlungsgebiet“ handle. Aufgrund des Gutachtens des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen sei davon auszugehen, dass es auch auf dem Salzburger Flughafen im Prognosezeitraum von 5 Jahren zu einem starken Anstieg der Flugbewegungen kommen werde. Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang gesetzt würden, würden somit lediglich der generellen Entwicklung Rechnung tragen, jedoch keine zusätzliche Nachfrage erzeugen. Bei der Beurteilung eines Vorhabens sei vordringlich vom Willen des Projektwerbers auszugehen. Nach den Angaben der Projektwerberin sei aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben ein neues Check-In-System notwendig geworden, welches zu einer Herabsetzung der Abfertigungsfrequenz geführt habe. Um die Abfertigungsfrequenz entsprechend internationalen Standards in Zeiten der Spitzenbelastung halten zu können, sei eine Aufstockung der Anzahl der Abfertigungsschalter und somit die Errichtung des Terminals 2 notwendig geworden. Eine Kausalität zwischen der Errichtung der Abfertigungsschalter und der Zunahme der Flugbewegungen lasse sich nicht begründen und werde vom luftfahrttechnischen Amtssachverständigen eindeutig verneint.

Demgegenüber sei hinsichtlich des bereits errichteten Terminals 2 zu prüfen, ob der Tatbestand der Ziffer 14, Spalte 3 Litera g, des Anhanges 1 erfüllt werde. Ausgegangen werden könne davon, dass es sich bei der Errichtung des Terminals 2 um die Änderung eines Flugplatzes in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E „Siedlungsgebiet“ handle. Aufgrund des Gutachtens des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen sei davon auszugehen, dass es auch auf dem Salzburger Flughafen im Prognosezeitraum von 5 Jahren zu einem starken Anstieg der Flugbewegungen kommen werde. Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang gesetzt würden, würden somit lediglich der generellen Entwicklung Rechnung tragen, jedoch keine zusätzliche Nachfrage erzeugen. Bei der Beurteilung eines Vorhabens sei vordringlich vom Willen des Projektwerbers auszugehen.

Nach den Angaben der Projektwerberin sei aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben ein neues Check-In-System notwendig geworden, welches zu einer Herabsetzung der Abfertigungsfrequenz geführt habe. Um die Abfertigungsfrequenz entsprechend internationalen Standards in Zeiten der Spitzenbelastung halten zu können, sei eine Aufstockung der Anzahl der Abfertigungsschalter und somit die Errichtung des Terminals 2 notwendig geworden. Eine Kausalität zwischen der Errichtung der Abfertigungsschalter und der Zunahme der Flugbewegungen lasse sich nicht begründen und werde vom luftfahrttechnischen Amtssachverständigen eindeutig verneint.

6. Gegen diesen Bescheid richtet sich die Berufung des Landesumweltsenates von Salzburg vom 14.8.2006, in der der Berufungswerber den Antrag stellt, den angefochtenen Bescheid aufzuheben und festzustellen, dass für die Vorhaben

1. Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Flughafens Salzburg (Ediktalverfahren) und
2. Errichtung des Terminals 2

eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 durchzuführen sei.

Der Berufungswerber führt in seinem Rechtsmittel aus wie folgt:

6.1. Zum Ediktalverfahren:

Obwohl der Umweltsenat in seiner ständigen Rechtsprechung trotz seiner umfassenden Kognitionsbefugnis noch zu keinem Zeitpunkt Bedenken an der Vorhabensqualität der Gegenstände eines Verfahrens nach § 68 LFG geäußert habe, habe sich die erstinstanzliche Behörde unter Verletzung ihrer Begründungspflicht dem Argument der angeblichen Widmungseigenschaft der Bewilligung nach § 68 LFG angeschlossen. Die erstinstanzliche Behörde übersehe, dass im Bewilligungsverfahren nach § 68 LFG nicht nur die Einbeziehung von Flächen, sondern auch die darauf geplanten Bodeneinrichtungen den Gegenstand des Verfahrens bildeten. Gemäß § 71 LFG müsse das den Verhandlungsgegenstand bildende „Vorhaben“ als Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsbewilligung vom technischen Standpunkt her geeignet sein und einer sicheren Betriebsführung entsprechen. Damit fordere das Gesetz einen hohen Detaillierungsgrad, weshalb im Ediktalverfahren detaillierte Pläne und Beschreibungen über die den künftigen Betriebsumfang bildenden Maßnahmen vorzulegen seien, die weit über eine reine Flächenplanung hinausgingen. Nicht die Widmung, sondern die einzelnen „Vorhaben“ bildeten den Verhandlungsgegenstand des Ediktalverfahrens. Bei der Bestimmung des § 78 LFG handle es sich um eine reine Baubewilligung, die sich am festgelegten Betriebsumfang der Bewilligung nach § 68 LFG zu orientieren habe und damit an den Auswirkungen der in dieser Bewilligung festgelegten Maßnahmen und Vorhaben nichts ändern dürfe. Bei der Bewilligung gemäß § 68 LFG handle es sich sohin um eine Rahmenbewilligung, während Bewilligungen nach § 78 LFG lediglich zu deren Durchführung dienten. Ausgehend von der nationalen Rechtsprechung müssten folgende Voraussetzungen für eine UVP-Einzelfallprüfung vorliegen: Obwohl der Umweltsenat in seiner ständigen Rechtsprechung trotz seiner umfassenden Kognitionsbefugnis noch zu keinem Zeitpunkt Bedenken an der Vorhabensqualität der Gegenstände eines Verfahrens nach Paragraph 68, LFG geäußert habe, habe sich die erstinstanzliche Behörde unter Verletzung ihrer Begründungspflicht dem Argument der angeblichen Widmungseigenschaft der Bewilligung nach Paragraph 68, LFG angeschlossen. Die erstinstanzliche Behörde übersehe, dass im Bewilligungsverfahren nach Paragraph 68, LFG nicht nur die Einbeziehung von Flächen, sondern auch die darauf geplanten Bodeneinrichtungen den Gegenstand des Verfahrens bildeten. Gemäß Paragraph 71, LFG müsse das den Verhandlungsgegenstand bildende „Vorhaben“ als Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsbewilligung vom technischen Standpunkt her geeignet sein und einer sicheren Betriebsführung entsprechen. Damit fordere das Gesetz einen hohen Detaillierungsgrad, weshalb im Ediktalverfahren detaillierte Pläne und Beschreibungen über die den künftigen Betriebsumfang bildenden Maßnahmen vorzulegen seien, die weit über eine reine Flächenplanung hinausgingen. Nicht die Widmung, sondern die einzelnen „Vorhaben“ bildeten den Verhandlungsgegenstand des Ediktalverfahrens. Bei der Bestimmung des Paragraph 78, LFG handle es sich um eine reine Baubewilligung, die sich am festgelegten Betriebsumfang der Bewilligung nach Paragraph 68, LFG zu orientieren habe und damit an den Auswirkungen der in dieser Bewilligung festgelegten Maßnahmen und Vorhaben nichts ändern dürfe. Bei der Bewilligung gemäß Paragraph 68, LFG handle es sich sohin um eine Rahmenbewilligung, während Bewilligungen nach Paragraph 78, LFG lediglich zu deren Durchführung dienten. Ausgehend von der nationalen Rechtsprechung müssten folgende Voraussetzungen für eine UVP-Einzelfallprüfung vorliegen:

- -Strichaufzählung

Einem Projekt über ein Vorhaben müssten alle maßgeblichen Kriterien im Hinblick auf die Bewertung einer UVP-Pflicht bei Durchführung des Vorhabens eindeutig zu entnehmen sein, wenn auch keine Detaillierung des Projektes in allen Einzelheiten gefordert werden müsse;

- -Strichaufzählung
der Detaillierungsgrad müsse so weit gehen, dass das Vorhaben einem Vorhabentypus des Anhangs 1 UVP-G zugeordnet werden könne;
- -Strichaufzählung
der Verwirklichungswille der Projektwerberin, etwa durch Antrag auf Bewilligung des Vorhabens.

Gestützt auf die Ausführungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen, wonach mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 5 % (laut Verhandlungsschrift 2,75 %) der Flugbewegungen zu rechnen sei, wodurch der Schwellenwert von 12,5 % innerhalb von 5 Jahren jedenfalls erreicht werde, sowie gestützt auf die bisherigen Ausführungen zum Ediktalverfahren, sei das Vorhaben so hinreichend detailliert, dass eine Zuordnung zum Vorhabentypus des Anhangs 1 Z 14 UVP-G einwandfrei möglich sei. In den einzelnen Amtsgutachten des Ediktalverfahrens seien die Auswirkungen des Vorhabens geprüft und keine fehlenden Beurteilungsgrundlagen im Projekt bemängelt worden. Mit dem Antrag auf Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG habe die Antragsgegnerin ihren Willen zur Verwirklichung dieses Vorhabens kundgetan und sogar die für das Vorhaben erforderlichen finanziellen Mittel im Sinne des § 69 Abs. 1 lit. g LFG nachweisen müssen. Was die zeitliche Abfolge der Umsetzung angehe, so sei den Antragsunterlagen kein Zeitplan zu entnehmen. In den Anträgen werde auf einen nicht öffentlich aufgelegten Flughafengrundsatzplan, einen Gebäudegrundsatzplan sowie auf die ebenso nicht öffentlich aufgelegten Investitionspläne 2001, 2004 und einen mittelfristigen Investitionsplan hingewiesen. Die Vorlage dieser Unterlagen werde ausdrücklich beantragt. Im Gegensatz zu einer Gewinnungsbewilligung nach dem MinRoG regle eine Zivilflugplatzbewilligung bereits von vorneherein den Projektinhalt genau und habe gemäß § 69 Abs. 1 lit. f LFG sogar die Auswirkungen auf Rechte Dritter zu prüfen. Die Frage der Qualifizierung einer Entscheidung als Genehmigung im Sinne der UVP-Richtlinie habe nach nationalem Recht im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht zu erfolgen. Nach ihrer ersten Begründungserwägung bezwecke die UVP-Richtlinie, dass die zuständige Behörde die Auswirkungen des in Rede stehenden Projektes auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtige. Aus Artikel 2 Satz 1 der UVP-Richtlinie ergebe sich, dass Projekte, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei, vor Erteilung der Genehmigung einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden müssten. Der EuGH habe unter Hinweis auf das Urteil Wells Rn 52 (Rs 290/03 vom 7. Jänner 2004) festgehalten, dass, wenn das nationale Recht ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren vorsehe, in dem zunächst eine Grundsatzentscheidung ergehe und dann eine Durchführungsentscheidung getroffen werde, die nicht über die in der Grundsatzentscheidung festgelegten Vorgaben hinausgehen dürfe, die Auswirkungen, die ein Projekt möglicherweise auf die Umwelt habe, im Verfahren über die Grundsatzentscheidung zu ermitteln und zu prüfen seien. Der Rahmen des Ediktalverfahrens sei der einzig logische Zeitpunkt, um sämtliche geplanten Maßnahmen als Paket einer umfassenden Prüfung im Hinblick auf ihre gesamten Auswirkungen zu unterziehen. Da sich die erstinstanzliche Behörde mit diesen Argumenten nicht auseinandergesetzt und keine die eigenen Behauptungen unterstützenden Ermittlungen angestellt habe, sei der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften belastet. Gestützt auf die Ausführungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen, wonach mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 5 % (laut Verhandlungsschrift 2,75 %) der Flugbewegungen zu rechnen sei, wodurch der Schwellenwert von 12,5 % innerhalb von 5 Jahren jedenfalls erreicht werde, sowie gestützt auf die bisherigen Ausführungen zum Ediktalverfahren, sei das Vorhaben so hinreichend detailliert, dass eine Zuordnung zum Vorhabentypus des Anhangs 1 Ziffer 14, UVP-G einwandfrei möglich sei. In den einzelnen Amtsgutachten des Ediktalverfahrens seien die Auswirkungen des Vorhabens geprüft und keine fehlenden Beurteilungsgrundlagen im Projekt bemängelt worden. Mit dem Antrag auf Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß Paragraph 68, LFG habe die Antragsgegnerin ihren Willen zur Verwirklichung dieses Vorhabens kundgetan und sogar die für das Vorhaben erforderlichen finanziellen Mittel im Sinne des Paragraph 69, Absatz eins, Litera g, LFG nachweisen müssen. Was die zeitliche Abfolge der Umsetzung angehe, so sei den Antragsunterlagen kein Zeitplan zu entnehmen. In den Anträgen werde auf einen nicht öffentlich aufgelegten Flughafengrundsatzplan, einen Gebäudegrundsatzplan sowie auf die ebenso nicht öffentlich aufgelegten Investitionspläne 2001, 2004 und einen mittelfristigen Investitionsplan hingewiesen. Die Vorlage dieser Unterlagen werde ausdrücklich beantragt. Im Gegensatz zu einer Gewinnungsbewilligung nach dem MinRoG regle eine Zivilflugplatzbewilligung bereits von vorneherein den Projektinhalt genau und habe gemäß Paragraph 69, Absatz eins,

Litera f, LFG sogar die Auswirkungen auf Rechte Dritter zu prüfen. Die Frage der Qualifizierung einer Entscheidung als Genehmigung im Sinne der UVP-Richtlinie habe nach nationalem Recht im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht zu erfolgen. Nach ihrer ersten Begründungserwägung bezwecke die UVP-Richtlinie, dass die zuständige Behörde die Auswirkungen des in Rede stehenden Projektes auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtige. Aus Artikel 2 Satz 1 der UVP-Richtlinie ergebe sich, dass Projekte, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei, vor Erteilung der Genehmigung einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden müssten. Der EuGH habe unter Hinweis auf das Urteil Wells Rn 52 (Rs 290/03 vom 7. Jänner 2004) festgehalten, dass, wenn das nationale Recht ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren vorsehe, in dem zunächst eine Grundsatzentscheidung ergehe und dann eine Durchführungsentscheidung getroffen werde, die nicht über die in der Grundsatzentscheidung festgelegten Vorgaben hinausgehen dürfe, die Auswirkungen, die ein Projekt möglicherweise auf die Umwelt habe, im Verfahren über die Grundsatzentscheidung zu ermitteln und zu prüfen seien. Der Rahmen des Ediktalverfahrens sei der einzig logische Zeitpunkt, um sämtliche geplanten Maßnahmen als Paket einer umfassenden Prüfung im Hinblick auf ihre gesamten Auswirkungen zu unterziehen. Da sich die erstinstanzliche Behörde mit diesen Argumenten nicht auseinandergesetzt und keine die eigenen Behauptungen unterstützenden Ermittlungen angestellt habe, sei der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften belastet.

6.2. Zum Terminal 2:

Da der Terminal 2 nicht Gegenstand des Ediktalverfahrens, sondern bereits bewilligt und fertiggestellt sei, sei insoweit der Feststellungsantrag auf der Grundlage des bereits abgeführten Bewilligungsverfahrens unter Anführung von § 3a iVm Anhang 1 Z 14 UVP-G erfolgt. Es sei der Wille der Antragsgegnerin zum Ausdruck gelangt, dass die Errichtung des Terminals 2 deshalb notwendig geworden sei, da das bestehende Abfertigungsgebäude die Spitzen im Passagieraufkommen nicht mehr bewältigen habe können. Dies stelle einen weiteren Aspekt im Hinblick auf die Kausalität zwischen Infrastruktureinrichtungen und Flugbewegungen dar, die die Schlüssigkeit der Aussagen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen offensichtlich und nachvollziehbar in Zweifel zögen. Diese Zweifel hätten dazu führen müssen, dass die erstinstanzliche Behörde weitere Sachverhaltsermittlungen, insbesondere aber die Einholung eines weiteren Gutachtens, durchführen hätte müssen. Zum Terminal 2 lägen überhaupt keine Sachverständigenaussagen vor, da der luftfahrttechnische Sachverständige nur zum Gegenstand des Ediktalverfahrens Stellung genommen habe. Der Sachverständige habe deshalb auch nicht geprüft, auf welchen Grundlagen der Salzburger Flughafen seine Prognose erstellt habe, über welche Kapazität der Flughafen vor und nach Umsetzung der projektierten Vorhaben verfüge, wie viel Verkehr damit abgewickelt werden könne und welches Kapazitätsdefizit sich bei einer Nullvariante ergebe. Die EU-Sicherheitsverordnung 2320/2002 enthalte keine Vorschriften, die einen zeitintensiveren elektronischen Check-In verlangen würden. Bezweifelt würden auch die Angaben der Projektwerberin zur Check-In-Kapazität in Abhängigkeit der Check-In-Zeit. Der Geschäftsbericht 2005 des Salzburger Flughafens führe für das Terminal 1 nach erwähntem Ausbau auf 26 Check-In-Schalters eine Gesamtkapazität von 1.000 Personen/Stunde an. Nach der im Verfahren vorgelegten Tabelle würden dafür 21 Schalter ausreichen. Die auf der Homepage veröffentlichten technischen Daten würden auf eine Passagierkapazität von 1.500 Personen pro Stunde hinweisen. Nach der Tabelle entspräche dies einer Anzahl von 31 Schaltern. Nach den Angaben der Projektwerberin sei die Anzahl auf 38 erhöht worden, wobei die zusätzlich geschaffenen Schi-Check-Ins nicht eingerechnet seien. Aufgrund dieser höchst unterschiedlichen Angaben ein und desselben Unternehmens ergäben sich begründete Zweifel an der Richtigkeit. Ohne Schaffung des Terminals 2 wäre der Flughafen nach seinen eigenen Angaben bereits an seine kapazitiven Grenzen gestoßen. Auch der nächste Schritt, eine Terminalerweiterung, sei bereits projektiert, ebenso wie eine Vielzahl anderer Maßnahmen, die jede für sich unzweifelhaft neue Kapazitäten schaffen würden und in ihrem Zusammenwirken ein Ausmaß erreichten, das eine Prüfung nach UVP-G rechtfertige. Ein kausaler Zusammenhang zur Zunahme der Flugbewegungen sei zumindest so wahrscheinlich, dass die erstinstanzliche Behörde bereits prima facie zu einem anderen Ergebnis gelangen hätte müssen. Da der Terminal 2 nicht Gegenstand des Ediktalverfahrens, sondern bereits bewilligt und fertiggestellt sei, sei insoweit der Feststellungsantrag auf der Grundlage des bereits abgeführten Bewilligungsverfahrens unter Anführung von Paragraph 3 a, in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 14, UVP-G erfolgt. Es sei der Wille der Antragsgegnerin zum Ausdruck gelangt, dass die Errichtung des Terminals 2 deshalb notwendig geworden sei, da das bestehende Abfertigungsgebäude die Spitzen im Passagieraufkommen nicht mehr bewältigen habe können. Dies stelle einen weiteren Aspekt im Hinblick auf die Kausalität zwischen Infrastruktureinrichtungen und Flugbewegungen dar, die die Schlüssigkeit der Aussagen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen offensichtlich und nachvollziehbar in Zweifel zögen. Diese Zweifel hätten dazu führen müssen,

dass die erstinstanzliche Behörde weitere Sachverhaltsermittlungen, insbesondere aber die Einholung eines weiteren Gutachtens, durchführen hätte müssen. Zum Terminal 2 lägen überhaupt keine Sachverständigenaussagen vor, da der luftfahrttechnische Sachverständige nur zum Gegenstand des Ediktalverfahrens Stellung genommen habe. Der Sachverständige habe deshalb auch nicht geprüft, auf welchen Grundlagen der Salzburger Flughafen seine Prognose erstellt habe, über welche Kapazität der Flughafen vor und nach Umsetzung der projektierten Vorhaben verfüge, wie viel Verkehr damit abgewickelt werden könne und welches Kapazitätsdefizit sich bei einer Nullvariante ergebe. Die EU-Sicherheitsverordnung 2320 aus 2002, enthalte keine Vorschriften, die einen zeitintensiveren elektronischen Check-In verlangen würden. Bezweifelt würden auch die Angaben der Projektwerberin zur Check-In-Kapazität in Abhängigkeit der Check-In-Zeit. Der Geschäftsbericht 2005 des Salzburger Flughafens führe für das Terminal 1 nach erwähntem Ausbau auf 26 Check-In-Schalters eine Gesamtkapazität von 1.000 Personen/Stunde an. Nach der im Verfahren vorgelegten Tabelle würden dafür 21 Schalter ausreichen. Die auf der Homepage veröffentlichten technischen Daten würden auf eine Passagierkapazität von 1.500 Personen pro Stunde hinweisen. Nach der Tabelle entspräche dies einer Anzahl von 31 Schaltern. Nach den Angaben der Projektwerberin sei die Anzahl auf 38 erhöht worden, wobei die zusätzlich geschaffenen Schi-Check-Ins nicht eingerechnet seien. Aufgrund dieser höchst unterschiedlichen Angaben ein und desselben Unternehmens ergäben sich begründete Zweifel an der Richtigkeit. Ohne Schaffung des Terminals 2 wäre der Flughafen nach seinen eigenen Angaben bereits an seine kapazitiven Grenzen gestoßen. Auch der nächste Schritt, eine Terminalerweiterung, sei bereits projektiert, ebenso wie eine Vielzahl anderer Maßnahmen, die jede für sich unzweifelhaft neue Kapazitäten schaffen würden und in ihrem Zusammenwirken ein Ausmaß erreichten, das eine Prüfung nach UVP-G rechtfertige. Ein kausaler Zusammenhang zur Zunahme der Flugbewegungen sei zumindest so wahrscheinlich, dass die erstinstanzliche Behörde bereits prima facie zu einem anderen Ergebnis gelangen hätte müssen.

Für den Fall, dass es nicht bereits aufgrund der Aktenlage zu einer Aufhebung des angefochtenen Bescheides komme, werde die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung beantragt.

7. Das BMVIT nahm zur Berufung dahingehend Stellung, dass diese einen schlüssigen Beweis für einen Zusammenhang zwischen Terminalerweiterung und Zunahme von Flugbewegungen schuldig geblieben sei. Im luftfahrttechnischen Amtsgutachten seien Betrachtungen über die Kapazität angestellt worden, die ergeben hätten, dass selbst der Prognoseverkehr über die bestehende Abstellfläche abgewickelt werden könne, auch wenn dadurch die Abfertigungsqualität und die Reserven reduziert würden. Ein Augenscheinsbeweis hinsichtlich der Ursächlichkeit von infrastrukturellen Veränderungen im Hinblick auf eine Zunahme von Flugbewegungen wäre nur dann zulässig, wenn andere Ursachen für die Zunahme von Flugbewegungen explizit ausgeschlossen werden könnten, was aber nicht der Fall sei. Allein aus der Tatsache, dass eine Zunahme der Anzahl von Flugbewegungen bis 2015 erwartet werde, könne nicht generell auf eine UVP-Pflicht für Infrastrukturmaßnahmen geschlossen werden.

8. Die Projektwerberin nahm zur Berufung dahingehend Stellung, dass sie beantragte, diese als unbegründet abzuweisen. Die prognostizierte Intensivierung des Flugverkehrs sei nicht auf jene Maßnahmen zurückzuführen, die Gegenstand des Verfahrens nach § 68 LFG seien, ausschlaggebend seien vielmehr die internationalen Rahmenbedingungen. Es sei zwar richtig, dass im Verfahren nach § 68 LFG nicht allein die Einbeziehung der Flächen, sondern auch die darauf geplanten Bodeneinrichtungen verfahrensgegenständlich seien, letztere jedoch nur in dem Sinn, dass im Zuge dieser Beurteilung auch die künftige Verwendung der Flächen – wie dies für Widmungsverfahren allgemein üblich ist – eine Rolle spiele. Die Bewilligung nach § 68 LFG regle nicht den Betrieb und den Betriebsumfang des Flughafens, weil die von einem auf diese gesetzliche Bestimmung gestützten Bescheid verfassten Maßnahmen dadurch noch nicht realisiert werden dürften. Es bestehe dasselbe Verhältnis wie zwischen einem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und der Erteilung einer konkreten Baubewilligung. Widmungsakte seien nicht UVP-pflichtig. Durch die den Gegenstand der Genehmigung nach § 68 LFG bildenden Maßnahmen werde keine Erhöhung der Flugbewegungen hervorgerufen. Es handle sich bei diesen Maßnahmen vielmehr darum, eine Optimierung der betrieblichen Abläufe herbeizuführen und unnötige Kosten und Verzögerungen bei der Betriebsabwicklung zu vermeiden. Der EuGH habe zu RSC-290/03 ausdrücklich festgehalten, dass „Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie 85/337 den Begriff „Genehmigung“ im Sinn dieser Richtlinie als Entscheidung der zuständigen Behörde oder der zuständigen Behörden definiere, aufgrund deren der Projektträger das Recht zur Durchführung des Projektes erhalte“. Eben diese Voraussetzungen würden durch einen Bescheid nach § 68 LFG nicht erfüllt. Das Fehlen der Kausalität für eine Erhöhung der Flugbewegungen werde vor allem im Zusammenhang mit dem Terminal 2 deutlich. Seine Errichtung sei

auf die Einführung des elektronischen Check-In zurückzuführen. Beim Linienverkehr seien im Gegensatz zum Charterverkehr weitaus längere Check-In-Zeiten in Anschlag zu bringen. Die Errichtung des Terminals 2 habe dazu gedient, für Zeiträume der Spitzenanforderungen im Rahmen des Charterverkehrs, wie sie während des Winters aus Anlass der den Flughafen Salzburg frequentierenden Gäste auftreten würden, die entsprechende infrastrukturelle Vorsorge in Bereitschaft zu halten. Bei Berücksichtigung eines Abwicklungserfordernisses von rund 1.800 Fluggästen pro Stunde erkläre sich auch die Anzahl der 38 Check-In-Schalter für diese Spitzenerfordernisse.⁸ Die Projektwerberin nahm zur Berufung dahingehend Stellung, dass sie beantragte, diese als unbegründet abzuweisen. Die prognostizierte Intensivierung des Flugverkehrs sei nicht auf jene Maßnahmen zurückzuführen, die Gegenstand des Verfahrens nach Paragraph 68, LFG seien, ausschlaggebend seien vielmehr die internationalen Rahmenbedingungen. Es sei zwar richtig, dass im Verfahren nach Paragraph 68, LFG nicht allein die Einbeziehung der Flächen, sondern auch die darauf geplanten Bodeneinrichtungen verfahrensgegenständlich seien, letztere jedoch nur in dem Sinn, dass im Zuge dieser Beurteilung auch die künftige Verwendung der Flächen – wie dies für Widmungsverfahren allgemein üblich ist – eine Rolle spiele. Die Bewilligung nach Paragraph 68, LFG regle nicht den Betrieb und den Betriebsumfang des Flughafens, weil die von einem auf diese gesetzliche Bestimmung gestützten Bescheid verfassten Maßnahmen dadurch noch nicht realisiert werden dürften. Es bestehe dasselbe Verhältnis wie zwischen einem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und der Erteilung einer konkreten Baubewilligung. Widmungsakte seien nicht UVP-pflichtig. Durch die den Gegenstand der Genehmigung nach Paragraph 68, LFG bildenden Maßnahmen werde keine Erhöhung der Flugbewegungen hervorgerufen. Es handle sich bei diesen Maßnahmen vielmehr darum, eine Optimierung der betrieblichen Abläufe herbeizuführen und unnötige Kosten und Verzögerungen bei der Betriebsabwicklung zu vermeiden. Der EuGH habe zu RSC-290/03 ausdrücklich festgehalten, dass „Artikel 1 Absatz 2, der Richtlinie 85/337 den Begriff „Genehmigung“ im Sinn dieser Richtlinie als Entscheidung der zuständigen Behörde oder der zuständigen Behörden definiere, aufgrund deren der Projektträger das Recht zur Durchführung des Projektes erhalte“. Eben diese Voraussetzungen würden durch einen Bescheid nach Paragraph 68, LFG nicht erfüllt. Das Fehlen der Kausalität für eine Erhöhung der Flugbewegungen werde vor allem im Zusammenhang mit dem Terminal 2 deutlich. Seine Errichtung sei auf die Einführung des elektronischen Check-In zurückzuführen. Beim Linienverkehr seien im Gegensatz zum Charterverkehr weitaus längere Check-In-Zeiten in Anschlag zu bringen. Die Errichtung des Terminals 2 habe dazu gedient, für Zeiträume der Spitzenanforderungen im Rahmen des Charterverkehrs, wie sie während des Winters aus Anlass der den Flughafen Salzburg frequentierenden Gäste auftreten würden, die entsprechende infrastrukturelle Vorsorge in Bereitschaft zu halten. Bei Berücksichtigung eines Abwicklungserfordernisses von rund 1.800 Fluggästen pro Stunde erkläre sich auch die Anzahl der 38 Check-In-Schalter für diese Spitzenerfordernisse.

9. Mit Schreiben vom 8.2.2007 stellte Dr. Astrid Rössler als betroffene Anrainerin des Flughafens Salzburg den Antrag, ihr Parteistellung im UVP-Feststellungsverfahren zuzuerkennen und im Übrigen die UVP-Pflicht der Flughafenerweiterung festzustellen.

10. Mit Bescheid vom 24.8.2007 erteilte das BMVIT die Bewilligung zur Änderung des in der geltenden Zivilflugplatz-Bewilligung bescheidmäßig festgelegten Flugplatzareales des Flughafens Salzburg im Nordwesten und Südosten (Maßnahmen laut Ediktalverfahren).

11. Zum Verfahren vor dem Umweltsenat:

11.1. Der Umweltsenat beauftragte am 20.11.2006 DI Christian Marek mit der Erstellung eines luftfahrttechnischen Gutachtens.

11.2. Gutachten des Sachverständigen DI Christian Marek vom 8.3.2007:

Der Sachverständige führte im Wesentlichen zusammengefasst aus wie folgt:

Basis für die Prognose der Flugbewegungszahlen sei eine zum Zwecke der Berechnung von Fluglärm seitens der Salzburger Flughafen GmbH erstellte Prognose 2000 bis 2015, wobei in dieser Prognose von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von etwas weniger als 3 % ausgegangen werde. In dieser Prognose werde im Jahr 2015 in der kommerziellen Luftfahrt in den 6 verkehrsreichsten Monaten mit

18.410 Bewegungen, bzw mit insgesamt 33.227 Bewegungen gerechnet. Dies bedeute eine Zunahme an Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von ca 5 %.

Die Flughafeninfrastruktur werde allgemein nicht als Wachstumsmotor angesehen. Im europäischen Raum resultiere

der Antrieb für das Wachstum zum größten Teil aus dem steigenden Bruttoinlandsprodukt bzw aus der Entwicklung der Billigfluglinien. Es existierten auch Faktoren, die umgekehrt zu den Wachstumsfaktoren die Zunahme der Bewegungszahlen bremsen würden. Dazu zählten neben dem Sitzladefaktor oder dem Betrieb von konkurrenzierenden Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken auch die Flughafenkapazitäten. Das reduzierte Wachstum auf einigen Flughäfen sei auf die Faktoren der mangelnden Pisten- bzw Luftraumkapazität zurückzuführen. Dies seien auch jene Bereiche, in denen auf steigende Nachfrage nicht so rasch reagiert werden könne, wie etwa bei Abstellflächen und Terminalkapazität.

Betrachte man die Prognosen für die allgemeine Luftfahrt, seien diese üblicherweise weniger exakt erstellbar als für die kommerzielle Luftfahrt. Dies liege an der Vielfältigkeit der unter allgemeine Luftfahrt subsumierten Flüge (Geschäftsreisetätigkeit, Ambulanzflüge, Schulungsflüge, Einsatzflüge, Rundflüge, etc). Letztendlich bestimme auch hier die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung die Nachfrage. Die Bewegungen der allgemeinen Luftfahrt hätten ab dem Jahr 2003 stetig zugenommen, sodass im Jahr 2006 bereits der Prognosehorizont des Jahres 2015 erreicht worden sei. Der Grund dafür sei eine Zunahme der Geschäftsreiseflüge. Diese Entwicklung bedeute aber nicht zwangsweise, dass die für 2015 prognostizierten Bewegungszahlen auch tatsächlich überschritten werden, da auch Schwankungen nach unten wieder möglich seien. Die Zunahme der Flugbewegungen in der allgemeinen Luftfahrt um ca 25 % zwischen 2004 und 2006 sei ohne die Durchführung der infrastrukturellen Vorhaben erfolgt und damit auch nicht durch diese verursacht worden.

Als wichtigste Maßzahl für die Planung eines Terminals diene die Anzahl der Passagiere. Aus der Zunahme an Passagieren allein könne jedoch nicht auf eine gleichbedeutende Zunahme an Flugbewegungen geschlossen werden. Durch den sogenannten Level of Service (LOS) werde die Möglichkeit, der Nachfrage nach (Abfertigungs-) Leistungen zu entsprechen, beschrieben. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zum Bau des Terminals 2 sei erkennbar gewesen, dass die Verordnung VO (EG) Nr 2320/2002 des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt die Anforderungen an die Gepäckkontrolle erhöhen werde. Die Durchführung des verlangten 100 % hold baggage screenings habe nicht nur die zur Bereitstellung des Raumes für die Anlagen selbst, sondern auch die Bereitstellung von Arbeits- und Sozialräumen für den (privatisierten) Betreiber erfordert. Als weitere Folge der verschärften Sicherheitsbedingungen habe von manuellem Check-In auf Check-In mittels Computer umgestellt werden müssen, durch diese Umstellung habe sich die durchschnittliche Check-In-Dauer um ca 30 Sekunden erhöht. Aus diesem Grund sei erwogen worden, das Terminal 2 mit 12 Check-In-Schaltern zu errichten. Die Kapazität der 21 Check-In-Schalter habe bei manuellem Check-In ca 1700 Passagiere pro Stunde betragen. Rechnerisch ergebe sich dabei eine durchschnittliche Check-In-Zeit von 45 Sekunden. Erhöhe sich die durchschnittliche Check-In-Zeit auf 75 Sekunden, so sinke theoretisch bei gleichbleibendem Level of Service die stündliche Kapazität auf 1000 Passagiere pro Stunde. Mit der zusätzlichen Errichtung des Terminals 2 und seinen 12 Check-In-Schaltern konnte bei 75 Sekunden durchschnittlicher Check-In-Zeit und 1700 stündlichen Passagieren der ursprüngliche Level of Service wiederhergestellt werden. Wären die 12 zusätzlichen, im Terminal 2 situierten Check-In-Schaltern, nicht vorhanden, so würde dies für die Passagiere bedeuten, sich eine längere Zeitspanne vor der Abflugzeit auf dem Flughafen einfinden zu müssen. Als wichtigste Maßzahl für die Planung eines Terminals diene die Anzahl der Passagiere. Aus der Zunahme an Passagieren allein könne jedoch nicht auf eine gleichbedeutende Zunahme an Flugbewegungen geschlossen werden. Durch den sogenannten Level of Service (LOS) werde die Möglichkeit, der Nachfrage nach (Abfertigungs-) Leistungen zu entsprechen, beschrieben. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zum Bau des Terminals 2 sei erkennbar gewesen, dass die Verordnung VO (EG) Nr 2320 aus 2002, des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt die Anforderungen an die Gepäckkontrolle erhöhen werde. Die Durchführung des verlangten 100 % hold baggage screenings habe nicht nur die zur Bereitstellung des Raumes für die Anlagen selbst, sondern auch die Bereitstellung von Arbeits- und Sozialräumen für den (privatisierten) Betreiber erfordert. Als weitere Folge der verschärften Sicherheitsbedingungen habe von manuellem Check-In auf Check-In mittels Computer umgestellt werden müssen, durch diese Umstellung habe sich die durchschnittliche Check-In-Dauer um ca 30 Sekunden erhöht. Aus diesem Grund sei erwogen worden, das Terminal 2 mit 12 Check-In-Schaltern zu errichten. Die Kapazität der 21 Check-In-Schalter habe bei manuellem Check-In ca 1700 Passagiere pro Stunde betragen. Rechnerisch ergebe sich dabei eine durchschnittliche Check-In-Zeit von 45 Sekunden. Erhöhe sich die durchschnittliche Check-In-Zeit auf 75 Sekunden, so sinke theoretisch bei gleichbleibendem Level of Service die stündliche Kapazität auf 1000 Passagiere pro Stunde. Mit der zusätzlichen Errichtung des Terminals 2 und seinen 12 Check-In-Schaltern konnte bei 75 Sekunden

durchschnittlicher Check-In-Zeit und 1700 stündlichen Passagieren der ursprüngliche Level of Service wiederhergestellt werden. Wären die 12 zusätzlichen, im Terminal 2 situierten Check-In-Schaltern, nicht vorhanden, so würde dies für die Passagiere bedeuten, sich eine längere Zeitspanne vor der Abflugzeit auf dem Flughafen einfinden zu müssen.

Die Anzahl der Flugbewegungen im Zeitraum vom 1.1.2005 bis 31.12.2009 unter der Annahme, dass das Terminal 2 errichtet wurde, entspreche jener Anzahl von Flugbewegungen im selben Zeitraum unter der Annahme, dass das Terminal 2 nicht errichtet worden wäre. Weder die Errichtung des Terminals 2 noch die Maßnahmen des Ediktalverfahrens würden kausal eine Zunahme von Flugbewegungen bewirken.

11.3. Mit Schriftsatz vom 27.4.2007 vertrat der Berufungswerber dazu die Ansicht, dass es dem Amtssachverständigen nicht gelungen sei, die Annahme eines Kausalzusammenhanges zwischen den Maßnahmen des Ediktalverfahrens bzw der Errichtung des Terminals 2 und der Steigerung der Flugbewegungen zu widerlegen. Die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen seien Teil und Voraussetzung zur Erreichung der vom Salzburger Flughafen hochgesteckten Zielvorgaben und stünden damit auch in einem kausalen, UVP-relevanten Zusammenhang. Rechtlich brisant sei dieses Verfahren auch vor dem Hintergrund des bei der Europäischen Kommission anhängigen Beschwerdeverfahrens 2006/4959 zum Flughafen Schwechat. Dort sei die Kommission dem Vorbringen der Beschwerdeführer gefolgt und habe dargelegt, dass die im österreichischen UVP-G vorgesehenen Schwellenwerte nur bedingt geeignet seien und offenbar nicht ausreichten, um alle Änderungen mit potenziell signifikanten Umweltauswirkungen zu erfassen. Im Hinblick auf die fehlende Judikatur des EuGH zum Vorhabensbegriff einer Erweiterung von Flughäfen und der damit in Verbindung stehenden Pflicht zur Durchführung eines UVP-Verfahrens werde vorsichtshalber beantragt, der Umweltsenat möge den Fall dem Europäischen Gerichtshof mit dem Ersuchen um Vorabentscheidung vorlegen. Weiters legte der Berufungswerber eine gutachterliche Stellungnahme von Univ. Prof. Dr. J. Michael Schopf vor, worin dieser darlegt, dass sowohl Maßnahmen des Ediktalverfahrens als auch die Inbetriebnahme des Terminals 2 kapazitätswirksam seien.

11.4. Am 11.5.2007 brachte der Berufungswerber eine ergänzende Stellungnahme ein, in der er darauf verwies, dass sich zwischen 1993 und 2006 die Anzahl der abgefertigten Passagiere nicht ganz verdoppelt, die Anzahl der maximal möglichen kommerziellen Flugbewegungen pro Tag jedoch von einst maximal 110 auf nun maximal 262, also um 138,18 %, erhöht habe. Dies beweise, dass ohne Maßnahmen im Abfertigungsbereich eine solche Steigerung nie möglich gewesen wäre, wobei nach Angaben des Flughafens für die Spitzen des Wintercharterverkehrs der Terminal 2 errichtet worden sei. Ohne diesen wären die Zahlen des Jahres 2007 nie erreichbar gewesen.

11.5. Mit Schriftsatz vom 13.6.2007 nahm die Projektwerberin zur gutachterlichen Stellungnahme von Univ. Prof. Dr. J. Michael Schopf dahingehend Stellung, dass sie die Ansicht vertrat, eine UVP-Pflicht bestehe gemäß Anhang 1 Z 14 lit. d dann, wenn eine Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 20.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten sei. Zwar sei die Gesamtzahl der Passagiere am Salzburger Flughafen von 1,695.430 im Jahr 2005 auf 1,878.266 im Jahr 2006 gestiegen, gleichzeitig sei jedoch die Zahl der Flugbewegungen von 24.554 im Jahr 2005 auf 21.511 im Jahr 2006, sohin um ca 12 %, gesunken (im Linien- und Charterbetrieb).

12. Der Umweltsenat hat erwogen:

12.1. Unstrittige Ausgangslage:

Unstrittig ist, dass der Terminal 2 mit 12 zusätzlichen Abfertigungsschaltern im Winter 2003/2004 errichtet wurde und seitdem in Betrieb ist. Der Flughafen Salzburg liegt in einem schutzwürdigen Gebiet des Anhangs 2 Kategorie E „Siedlungsgebiet“. Die Projektwerberin ging von einer Zunahme der Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr von durchschnittlich jährlich ca 5 % aus; bei den Flugbewegungen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt (Schul-, Reise-, Ambulanz- und Rettungsflüge) rechnete sie mit einer Steigerung der Flugbewegungen von 29.098 im Jahr 2000 bis auf 43.650 im Jahr 2015. Unstrittig ist, dass der Terminal 2 mit 12 zusätzlichen Abfertigungsschaltern im Winter 2003 aus

2004, errichtet wurde und seitdem in Betrieb ist. Der Flughafen Salzburg liegt in einem schutzwürdigen Gebiet des Anhangs 2 Kategorie E „Siedlungsgebiet“. Die Projektwerberin ging von einer Zunahme der Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr von durchschnittlich jährlich ca 5 % aus; bei den Flugbewegungen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt (Schul-, Reise-, Ambulanz- und Rettungsflüge) rechnete sie mit einer Steigerung der Flugbewegungen von 29.098 im Jahr 2000 bis auf 43.650 im Jahr 2015.

Die tägliche Betriebszeit des Flughafens beginnt um 6.00 Uhr und endet um 23.00 Uhr.

Seit 26.10.2008 sind aus Lärmschutzgründen Flugzeuge, deren Schallereignispegel beim Abflug 9,8 Dezibel SEL, gemessen an der Fluglärmmessstation 4, überschreiten, am Flughafen Salzburg verboten.

12.2. Anwendung der Übergangsbestimmungen:

Vorweg ist zu prüfen, ob eine Anwendung des UVP-G 2000 idFBGBl I 2005/14 in Betracht kommt. Gemäß § 46 Abs. 8 treten unter anderem die §§ 1, 2 Abs. 1, 2, 3 und 5, § 3, § 3a sowie die Anhänge 1 und 2 an dem auf die Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft. Gemäß § 46 Abs. 18 Z 4 ist das UVP-G 2000 idF BGBl I 2005/14 nicht auf Vorhaben unter anderem des Anhangs 1 Z 14 anzuwenden, die erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen und für die ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren bis zum 31.12.2004 eingeleitet wird, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens bzw eine Einzelfallprüfung beantragt. Vorweg ist zu prüfen, ob eine Anwendung des UVP-G 2000 in der Fassung BGBl römisch eins 2005/14 in Betracht kommt. Gemäß Paragraph 46, Absatz 8, treten unter anderem die Paragraphen eins, 2, Absatz eins, 2, 3 und 5, Paragraph 3,, Paragraph 3 a, sowie die Anhänge 1 und 2 an dem auf die Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft. Gemäß Paragraph 46, Absatz 18, Ziffer 4, ist das UVP-G 2000 in der Fassung BGBl römisch eins 2005/14 nicht auf Vorhaben unter anderem des Anhangs 1 Ziffer 14, anzuwenden, die erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen und für die ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren bis zum 31.12.2004 eingeleitet wird, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens bzw eine Einzelfallprüfung beantragt.

12.2.1. Zum Terminal 2:

Das nach den Verwaltungsvorschriften erforderliche Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 war zum Zeitpunkt 31.12.2004 bereits abgeschlossen, gemäß § 46 Abs. 18 Z 4 UVP-G ist daher das UVP-G 2000 idF BGBl I 2005/14 mit dem damit neu geschaffenen Vorhaben Tatbestand der Z 14 lit. g Anhang 1 („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 die mit der Errichtung dieses Terminals 2 verbundene Änderung des Flugplatzes Salzburg nicht anzuwenden. Das nach den Verwaltungsvorschriften erforderliche Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 war zum Zeitpunkt 31.12.2004 bereits abgeschlossen, gemäß Paragraph 46, Absatz 18, Ziffer 4, UVP-G ist daher das UVP-G 2000 in der Fassung BGBl römisch eins 2005/14 mit dem damit neu geschaffenen Vorhaben Tatbestand der Ziffer 14, Litera g, Anhang 1 („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 die mit der Errichtung dieses Terminals 2 verbundene Änderung des Flugplatzes Salzburg nicht anzuwenden.

Die Errichtung des Terminals 2 kann daher nur nach der bis zum 31.12.2004 geltenden Fassung des UVP-G geprüft werden. Anhang 1 Z 14 (UVP-G alt) 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). In Betracht kommen könnte hier allenfalls dieser zweite Änderungstatbestand, wobei der Umweltsenat bereits ausgesprochen hat, dass Änderungen von Flugplätzen nach dem Tatbestand der Z 14 lit. b des Anhangs 1 (UVP-G alt) nur dann maßgeblich sind, wenn dadurch, dh aus der Verwirklichung des dem Verfahren zugrunde liegenden Projektes, eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um

mindestens 20.000 pro Jahr zu erwarten ist (US 9/2000/14-13, Wiener Neustadt Ost III); es müsste sich um eine Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 20.000 im Motorflug in dem auf die Projektverwirklichung unmittelbar folgenden Jahr handeln (US 6B/2003/5-36; Graz Thalerhof II). Die Errichtung des Terminals 2 kann daher nur nach der bis zum 31.12.2004 geltenden Fassung des UVP-G geprüft werden. Anhang 1 Ziffer 14, (UVP-G alt) 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 (Litera 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 (Litera d.). In Betracht kommen könnte hier allenfalls dieser zweite Änderungstatbestand, wobei der Umweltsenat bereits ausgesprochen hat, dass Änderungen von Flugplätzen nach dem Tatbestand der Ziffer 14, Litera b, des Anhanges 1 (UVP-G alt) nur dann maßgeblich sind, wenn dadurch, dh aus der Verwirklichung des dem Verfahren zugrunde liegenden Projektes, eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr zu erwarten ist (US 9/2000/14-13, Wiener Neustadt Ost römisch drei); es müsste sich um eine Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 20.000 im Motorflug in dem auf die Projektverwirklichung unmittelbar folgenden Jahr handeln (US 6B/2003/5-36; Graz Thalerhof römisch zwei).

Da von einer derartigen Erhöhung der jährlichen Flugbewegungen im Motorflug nicht ausgegangen werden kann, fällt die Errichtung des Terminals 2 weder in den Anwendungsbereich des UVP-G 2000 noch in jenen des UVP-G 2000 idF BGBl I 2005/14. Da von einer derartigen Erhöhung der jährlichen Flugbewegungen im Motorflug nicht ausgegangen werden kann, fällt die Errichtung des Terminals 2 weder in den Anwendungsbereich des UVP-G 2000 noch in jenen des UVP-G 2000 in der Fassung BGBl römisch eins 2005/14.

12.2.2. Zum Ediktalverfahren:

Das Ediktalverfahren wurde mit den Anträgen vom 26.1.2004 und 30.12.2004 anhängig gemacht, woraus sich an sich ergeben würde, dass die Frage, ob das Ediktalverfahren UVP-pflichtig ist, nicht nach dem UVP-G 2000 idF BGBl I 2005/14 zu prüfen wäre. Die Projektwerberin hat allerdings am 20.9.2005, sohin nach dem maßgeblichen Stichtag des Inkrafttretens des UVP-G 2000 idF BGBl I 2005/14 eine Änderung des Projektes im Sinne einer Reduktion des Projektsumfanges (durch Verminderung der Zahl der Parkplätze und den Verzicht auf die Errichtung eines Parkhauses) beantragt. Das Ediktalverfahren wurde mit den Anträgen vom 26.1.2004 und 30.12.2004 anhängig gemacht, woraus sich an sich ergeben würde, dass die Frage, ob das Ediktalverfahren UVP-pflichtig ist, nicht nach dem UVP-G 2000 in der Fassung BGBl römisch eins 2005/14 zu prüfen wäre. Die Projektwerberin hat allerdings am 20.9.2005, sohin nach dem maßgeblichen Stichtag des Inkrafttretens des UVP-G 2000 in der Fassung BGBl römisch eins 2005/14 eine Änderung des Projektes im Sinne einer Reduktion des Projektsumfanges (durch Verminderung der Zahl der Parkplätze und den Verzicht auf die Errichtung eines Parkhauses) beantragt.

Zu prüfen ist daher, ob es durch diese Projektreduktion zu einer Änderung der Projektidentität und damit zu einem Neuantrag nach dem Stichtag gekommen ist.

Eine Projektidentität ist dann nicht gegeben, wenn eine Änderung wesentlich ist, dh sie entweder die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 oder die in der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beschreibenden Parameter wesentlich beeinflusst (US 4B/2006/6-9). Auf die Gründe, warum ein Projekt geändert wurde, kommt es bei der Beurteilung der Projektsidentität nicht an (VwGH vom 21.3.2007, ZI 2006/05/0172). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sind Modifikationen eines Vorhabens bei Wahrung der Projektsidentität zulässig, soweit sie weder andere Parteien als bisher noch bisherige Verfahrensparteien anders als bisher berühren (VwGH vom 15.9.2005, ZI 2003/07/0025). Werden Art, Zweck und Umfang bzw Art, Größe und Standort des Vorhabens durch Nachreichungen von Unterlagen nach dem Stichtag nicht verändert, so liegt keine wesentliche Änderung vor (Altenburger/Wojnar, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, Rz 469 zu § 46 UVP-G). Eine Projektidentität ist dann nicht gegeben, wenn eine Änderung wesentlich ist, dh sie entweder die Schutzgüter nach Paragraph eins, Absatz eins, UVP-G 2000 oder die in der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beschreibenden Parameter wesentlich beeinflusst (US 4B/2006/6-9). Auf die Gründe, warum ein Projekt geändert wurde, kommt es bei der Beurteilung der Projektsidentität nicht an (VwGH vom 21.3.2007, ZI 2006/05/0172). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sind Modifikationen eines Vorhabens bei Wahrung der Projektsidentität zulässig, soweit sie weder andere Parteien als bisher noch bisherige Verfahrensparteien anders als bisher berühren (VwGH vom 15.9.2005, ZI 2003/07/0025). Werden Art, Zweck und Umfang bzw Art, Größe und Standort des Vorhabens durch Nachreichungen von Unterlagen nach dem Stichtag nicht verändert, so liegt keine

wesentliche Änderung vor (Altenburger/Wojnar, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, Rz 469 zu Paragraph 46, UVP-G).

Hier liegt eine Projektmodifikation im Sinne einer Projektsreduktion vor, da einerseits eine Beeinträchtigung von Schutzgütern nach dem UVP-G oder von Parteiinteressen durch diese Projektsreduktion als ausgeschlossen erscheint (vgl. VwGH vom 3.9.2008, 2006/04/0081), und andererseits sich diese Modifikation lediglich auf einen kleinen Teilbereich des Gesamtvorhabens erstreckt. Das UVP-G 2000 idF BGBl I 2005/14 ist damit auf die im Zuge des Ediktalverfahrens geplanten Maßnahmen nicht anwendbar. Da nicht von einer Steigerung der Flugbewegungen um 20.000 in dem auf die Verwirklichung der Maßnahmen des Ediktalverfahrens folgenden Jahr ausgegangen werden kann, fehlt es (unter der Annahme einer gemeinschaftsrechtskonformen Umsetzung der UVP-Richtlinie durch das UVP-G 2000 in seiner alten Fassung) auch hier an einem anwendbaren Änderungstatbestand des UVP-G. Hier liegt eine Projektmodifikation im Sinne einer Projektsreduktion vor, da einerseits eine Beeinträchtigung von Schutzgütern nach dem UVP-G oder von Parteiinteressen durch diese Projektsreduktion als ausgeschlossen erscheint vergleiche VwGH vom 3.9.2008, 2006/04/0081), und andererseits sich diese Modifikation lediglich auf einen kleinen Teilbereich des Gesamtvorhabens erstreckt. Das UVP-G 2000 in der Fassung BGBl römisch eins 2005/14 ist damit auf die im Zuge des Ediktalverfahrens geplanten Maßnahmen nicht anwendbar. Da nicht von einer Steigerung der Flugbewegungen um 20.000 in dem auf die Verwirklichung der Maßnahmen des Ediktalverfahrens folgenden Jahr ausgegangen werden kann, fehlt es (unter der Annahme einer gemeinschaftsrechtskonformen Umsetzung der UVP-Richtlinie durch das UVP-G 2000 in seiner alten Fassung) auch hier an einem anwendbaren Änderungstatbestand des UVP-G.

Dass damit aber noch nicht festgestellt ist, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist unten zu zeigen.

12.3. Der Berufungswerber wendet sich zu Recht gegen die Ansicht der erstinstanzlichen Behörde, wonach es sich bei einem Ediktalverfahren nach § 68 LFG um ein reines Widmungsverfahren handle, dem es deshalb an der Vorhabensqualität mangle. Der Umweltsenat ist schon bisher davon ausgegangen, dass einem Verfahren nach § 68 LFG sehr wohl Vorhabensqualität zukommt (US 6B/2003/5-36, Graz Thalerhof II). Überzeugende Gründe, von dieser Rechtsansicht abzugehen, konnten weder von der erstinstanzlichen Behörde im angefochtenen Bescheid noch von der Projektwerberin aufgezeigt werden. 12.3. Der Berufungswerber wendet sich zu Recht gegen die Ansicht der erstinstanzlichen Behörde, wonach es sich bei einem Ediktalverfahren nach Paragraph 68, LFG um ein reines Widmungsverfahren handle, dem es deshalb an der Vorhabensqualität mangle. Der Umweltsenat ist schon bisher davon ausgegangen, dass einem Verfahren nach Paragraph 68, LFG sehr wohl Vorhabensqualität zukommt (US 6B/2003/5-36, Graz Thalerhof römisch zwei). Überzeugende Gründe, von dieser Rechtsansicht abzugehen, konnten weder von der erstinstanzlichen Behörde im angefochtenen Bescheid noch von der Projektwerberin aufgezeigt werden.

Auf gemeinschaftsrechtlicher Basis hat der Europäische Gerichtshof in seiner Judikatur (Urteil vom 7.1.2004, C-290/3 Delana Wells; Urteil vom 28.2.2008, C-2/07 Flughafen Lüttich) vorgegeben, dass dann, wenn nach dem nationalen Recht ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren vorgesehen ist, die Prüfung der Umweltauswirkungen schon dann durchzuführen ist, sobald es möglich ist, sämtliche Auswirkungen zu ermitteln und zu prüfen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat. Im Weiteren hat der Europäische Gerichtshof ausgesprochen, dass die Richtlinie 85/337 bezweckt, dass die zuständige Behörde die Auswirkungen eines in Rede stehenden Projektes auf die Umwelt so früh wie möglich berücksichtigt; sieht demnach das nationale Recht ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren vor, in dem zunächst eine Grundsatzentscheidung ergeht und sodann eine Durchführungsentscheidung getroffen wird, die nicht über die in der Grundsatzentscheidung festgelegten Vorgaben hinausgehen darf, sind die Auswirkungen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat, im Verfahren zum Erlass der Grundsatzentscheidung zu ermitteln und zu prüfen. Nur dann, wenn diese Auswirkungen erst im Verfahren zum Erlass der Durchführungsentscheidung ermittelt werden können, ist die Prüfung in diesem Verfahren durchzuführen (C-2/07, EuGH vom 28.2.2008).

Beim Bewilligungsverfahren nach den §§ 68ff LFG handelt es sich um ein zweistufiges Verfahren, wobei alle umweltrelevanten Auswirkungen im Ediktalverfahren nach § 68 LFG Beurteilungsgegenstand sind; nur beispielhaft sei darauf verwiesen, dass § 69 Abs. 1 lit. b LFG verlangt, dass die geplanten Bodeneinrichtungen schon im Antrag des Ediktalverfahrens anzugeben sind; § 71 Abs. 1 lit. a sieht vor, dass eine Zivilflugplatzbewilligung nur zu erteilen ist, wenn das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist. § 72 Abs. 1 lit. e LFG fordert, dass Bedingungen und Auflagen – nur durch derartige Auflagen ist unter Umständen eine

Umweltverträglichkeit zu erreichen – bereits im Bescheid über die Ziviflugplatzbewilligung anzuführen sind. Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die Bestimmungen des § 68 ff LFG mehrfach ausdrücklich eine begriffliche Bezugnahme auf ein bestimmtes „Vorhaben“ enthalten, wobei auch die Bestimmung des § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 ausdrücklich auf „Vorhaben“ abstellt, sohin eine begriffliche Identität gegeben ist. Beim Bewilligungsverfahren nach den Paragraphen 68 f, f, LFG handelt es sich um ein zweistufiges Verfahren, wobei alle umweltrelevanten Auswirkungen im Ediktalverfahren nach Paragraph 68, LFG Beurteilungsgegenstand sind; nur beispielhaft sei darauf verwiesen, dass Paragraph 69, Absatz eins, Litera b, LFG verlangt, dass die geplanten Bodeneinrichtungen schon im Antrag des Ediktalverfahrens anzugeben sind; Paragraph 71, Absatz eins, Litera a, sieht vor, dass eine Ziviflugplatzbewilligung nur zu erteilen ist, wenn das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist. Paragraph 72, Absatz eins, Litera e, LFG fordert, dass Bedingungen und Auflagen – nur durch derartige Auflagen ist unter Umständen eine Umweltverträglichkeit zu erreichen – bereits im Bescheid über die Ziviflugplatzbewilligung anzuführen sind. Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass die Bestimmungen des Paragraph 68, ff LFG mehrfach ausdrücklich eine begriffliche Bezugnahme auf ein bestimmtes „Vorhaben“ enthalten, wobei auch die Bestimmung des Paragraph 3, Absatz eins, UVP-G 2000 ausdrücklich auf „Vorhaben“ abstellt, sohin eine begriffliche Identität gegeben ist.

Immer dann, wenn der bereits festgelegte Betriebsumfang eine Änderung erfahren soll, hat eine Entscheidung nach § 68 Abs. 1 LFG zu erfolgen, wobei zB auch eine Änderung der zur Verfügung stehenden Parkplätze eine solche Änderung des Betriebsumfanges darstellt (VwSlg 10270 A/1980). Immer dann, wenn der bereits festgelegte Betriebsumfang eine Änderung erfahren soll, hat eine Entscheidung nach Paragraph 68, Absatz eins, LFG zu erfolgen, wobei zB auch eine Änderung der zur Verfügung stehenden Parkplätze eine solche Änderung des Betriebsumfanges darstellt (VwSlg 10270 A/1980).

Nur standortbezogene Erlaubnisse ohne Zulassung eines konkreten Vorhabens, wie zB Gewinnungsbewilligungen nach § 94 Z 1 des gemäß § 194 MinRoG mit Ablauf des 31. Dezember 1998 außer Kraft getretenen Berggesetzes 1975, sind nicht umfasst (VwGH vom 24.2.2006, 2005/04/0044). Im Gegensatz dazu hat das Ediktalverfahren nach § 68 LFG über die rein standortbezogene Erlaubnis hinaus die Zulassung ganz konkreter Vorhaben zum Gegenstand. Nur standortbezogene Erlaubnisse ohne Zulassung eines konkreten Vorhabens, wie zB Gewinnungsbewilligungen nach Paragraph 94, Ziffer eins, des gemäß Paragraph 194, MinRoG mit Ablauf des 31. Dezember 1998 außer Kraft getretenen Berggesetzes 1975, sind nicht umfasst (VwGH vom 24.2.2006, 2005/04/0044). Im Gegensatz dazu hat das Ediktalverfahren nach Paragraph 68, LFG über die rein standortbezogene Erlaubnis hinaus die Zulassung ganz konkreter Vorhaben zum Gegenstand.

Davon, dass das Ediktalverfahren nach § 68 f LFG ein reines Widmungsverfahren darstellt, kann demnach nicht die Rede sein. Es liegt ein Bewilligungs- und nicht bloß ein Widmungsverfahren vor (US 6B/2003/5-36 Graz Thalerhof II, vgl VwGH vom 2.7.2004, 84/03/0105). Davon, dass das Ediktalverfahren nach Paragraph 68, f LFG ein reines Widmungsverfahren darstellt, kann demnach nicht die Rede sein. Es liegt ein Bewilligungs- und nicht bloß ein Widmungsverfahren vor (US 6B/2003/5-36 Graz Thalerhof römisch zwei, vergleiche VwGH vom 2.7.2004, 84/03/0105).

12.4. Unmittelbare Anwendung der Richtlinie 85/337/EWG:

Der EuGH vertritt in ständiger Rechtsprechung die Ansicht, dass

Artikel 4 Abs. 2 iVm Anhang II der UVP-Richtlinie den Mitgliedsstaaten kein freies Ermessen bei der Normierung der UVP-Pflicht einräumt (vgl EuGH 29.4.2004, RsC-117/02; Artikel 4 Absatz 2, in Verbindung mit Anhang römisch zwei der UVP-Richtlinie den Mitgliedsstaaten kein freies Ermessen bei der Normierung der UVP-Pflicht einräumt vergleiche EuGH 29.4.2004, RsC-117/02;

Kommission/Portugal). Unterlässt der nationale Gesetzgeber es, die Richtlinie vollständig umzusetzen, indem er zB einen zu hohen Schwellenwert anführt, so verdrängt die jeweilige Bestimmung der UVP-Richtlinie aufgrund des Vorranges des Gemeinschaftsrechtes die entsprechende gemeinschaftsrechtswidrige Bestimmung des UVP-G (vgl US 1B/2003/11-17 Fraham, US 2B/2003/16-8 Wilhelmsburg). Art und Standort des Projektes müssen berücksichtigt werden (VwGH vom 3.9.2008, 2006/04/0081 mwN). Zu den Zuständigkeits- und Verfahrensnormen des innerstaatlichen Rechtes treten in diesem Fall die unmittelbar anwendbaren materiellen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes. Die UVP-Behörde hat die Richtlinie als sachnächste Behörde unmittelbar anzuwenden (Altenburger/Woyнар, aaO, Rz 11). Voraussetzung ist nur, dass die Bestimmungen der Richtlinie ausreichend bestimmt und bedingungsfrei sind (US

4A/2005/26-4).Kommission/Portugal). Unterlässt der nationale Gesetzgeber es, die Richtlinie vollständig umzusetzen, indem er zB einen zu hohen Schwellenwert anführt, so verdrängt die jeweilige Bestimmung der UVP-Richtlinie aufgrund des Vorranges des Gemeinschaftsrechtes die entsprechende gemeinschaftswidrige Bestimmung des UVP-G vergleiche US 1B/2003/11-17 Fraham, US 2B/2003/16-8 Wilhelmsburg). Art und Standort des Projektes müssen berücksichtigt werden (VwGH vom 3.9.2008, 2006/04/0081 mwN). Zu den Zuständigkeits- und Verfahrensnormen des innerstaatlichen Rechtes treten in diesem Fall die unmittelbar anwendbaren materiellen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes. Die UVP-Behörde hat die Richtlinie als sachnächste Behörde unmittelbar anzuwenden (Altenburger/Woynar, aaO, Rz 11). Voraussetzung ist nur, dass die Bestimmungen der Richtlinie ausreichend bestimmt und bedingungsfrei sind (US 4A/2005/26-4).

Hinsichtlich der Änderungen von Flugplätzen (Z 13 des Anhanges I) erscheint die UVP-Richtlinie auf der Basis des UVP-G 2000 idF des BGBl I Nr 50/2002, wie es bis zum 31.12.2004 in Geltung stand, als unzureichend umgesetzt. Zum einen ist der Schwellenwert von 20.000 zusätzlichen Flugbewegungen in dem auf die Projektverwirklichung 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. Hinsichtlich der Änderungen von Flugplätzen (Ziffer 13, des Anhanges römisch eins) erscheint die UVP-Richtlinie auf der Basis des UVP-G 2000 in der Fassung des Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 50 aus 2002,, wie es bis zum 31.12.2004 in Geltung stand, als unzureichend umgesetzt. Zum einen ist der Schwellenwert von 20.000 zusätzlichen Flugbewegungen in dem auf die Projektverwirklichung 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 Ziffer 14, Litera 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 römisch drei Ziffer 2, Litera g, der Richtlinie die besondere Berücksichtigung von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte verlangt. Die UVP-Richtlinie ist daher unmittelbar anzuwenden.

Nach Artikel 2 Abs. 1 UVP-Richtlinie haben die Mitgliedsstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit vor Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen unter anderem aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden. Welche Projekte damit gemeint sind, wird in Artikel 4 der Richtlinie definiert. In Anhang I Z 7 lit. a ist der Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken und Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2100 m und mehr aufgezählt, in Anhang II Z 10 lit. d ist der Bau von Flugplätzen, soweit nicht durch Anhang I erfasst, aufgezählt; in Z 13 ist die Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhanges I oder II, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können, angeführt. Gemäß Artikel 4 Abs. 2 bestimmen die Mitgliedsstaaten bei Projekten des Anhanges II anhand einer Einzelfalluntersuchung oder der von den Mitgliedsstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw Kriterien, ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss. Die Mitgliedsstaaten haben bei der Festlegung der Schwellenwerte und/oder Kriterien nicht nur die Größe, sondern auch die Art und den Standort des Projekts zu berücksichtigen (Urteil vom 16. März 2006 in der Rechtssache C-332/04). Nach Artikel 2 Absatz eins, UVP-Richtlinie haben die Mitgliedsstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit vor Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen unter anderem aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden. Welche

Projekte damit gemeint sind, wird in Artikel 4 der Richtlinie definiert. In Anhang römisch eins Ziffer 7, Litera a, ist der Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken und Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2100 m und mehr aufgezählt, in Anhang römisch zwei Ziffer 10, Litera d, ist der Bau von Flugplätzen, soweit nicht durch Anhang römisch eins erfasst, aufgezählt; in Ziffer 13, ist die Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhangs römisch eins oder römisch zwei, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können, angeführt. Gemäß Artikel 4 Absatz 2, bestimmen die Mitgliedsstaaten bei Projekten des Anhangs römisch zwei anhand einer Einzelfalluntersuchung oder der von den Mitgliedsstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw Kriterien, ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss. Die Mitgliedsstaaten haben bei der Festlegung der Schwellenwerte und/oder Kriterien nicht nur die Größe, sondern auch die Art und den Standort des Projekts zu berücksichtigen (Urteil vom 16. März 2006 in der Rechtssache C-332/04).

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 Umfangs 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. Nach der Judikatur des EuGH zu C-2/07 erfasst Anhang römisch zwei Ziffer 12, in Verbindung mit Anhang römisch eins Ziffer 7, der Richtlinie 85/337 (in ihrer ursprünglichen Fassung; nunmehr Anhang römisch eins Ziffer 7 a, in Verbindung mit Anhang römisch zwei Ziffer 13,) auch Änderungen der Infrastruktur eines vorhandenen Flugplatzes ohne Verlängerung der Start- und Landebahn, sofern diese Arbeiten, insbesondere aufgrund ihrer Art, ihres Umfangs 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.

12.5. Im Verfahren vor dem Umweltsenat war daher zu prüfen, ob die Erweiterung des Terminals 2 und/oder die geplanten Maßnahmen des Ediktalverfahrens erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Um die für diese Beurteilung erforderliche Sachverhaltsgrundlage zu gewinnen, konnte sich der Umweltsenat weder auf die im Zuge des Ediktalverfahrens eingeholten Gutachten noch auf das im Zuge des Verfahrens vor dem Umweltsenat eingeholte Gutachten des amtlichen Sachverständigen DI Christian Marek stützen. Der Berufungswerber ist diesem Gutachten des amtlichen Sachverständigen DI Christian Marek nämlich durch Vorlage der gutachterlichen Stellungnahme des Univ.Prof.Dr. J. Michael Schopf auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, wobei sich Bedenken an der Richtigkeit der gutachterlichen Kernaussage des amtlichen Sachverständigen DI Christian Marek, 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. Es waren daher vom Umweltsenat weitere diesbezügliche Ermittlungen vorzunehmen.

12.5.1. Gemäß § 12 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 können zur Erstellung von Umweltverträglichkeitsgutachten auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen zum Sachverständigen bestellt werden. Gemäß § 52 Abs. 2 AVG kann die Behörde ausnahmsweise andere geeignete Personen als nicht amtliche Sachverständige heranziehen, wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen oder es mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten ist. Die Bestimmung des § 12 Abs. 2 UVP-G 2000 gilt auch für das Berufungsverfahren vor dem Umweltsenat; nach dem Wortlaut dieser Bestimmung kommt diese jedoch nicht unmittelbar bei Feststellungsverfahren zur Anwendung. Nach Ansicht des Umweltsenates kommt die Bestimmung des § 12 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 jedoch analog auch im Feststellungsverfahren zur Anwendung, da andernfalls eine ausreichende Ermittlung des Sachverhaltes in Fällen wie dem vorliegenden nicht möglich wäre; ein Umstand, der als planwidrige Gesetzeslücke zu werten ist. 12.5.1. Gemäß Paragraph 12, Absatz 2, letzter Satz UVP-G 2000 können zur Erstellung von Umweltverträglichkeitsgutachten auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen zum Sachverständigen bestellt werden. Gemäß Paragraph 52, Absatz 2, AVG kann die Behörde ausnahmsweise andere geeignete Personen als nicht amtliche Sachverständige heranziehen, wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen oder es mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten ist. Die Bestimmung des Paragraph 12, Absatz 2, UVP-G 2000 gilt auch für das Berufungsverfahren vor dem Umweltsenat; nach dem Wortlaut dieser Bestimmung kommt diese jedoch nicht unmittelbar bei Feststellungsverfahren zur Anwendung. Nach Ansicht des Umweltsenates

kommt die Bestimmung des Paragraph 12, Absatz 2, letzter Satz UVP-G 2000 jedoch analog auch im Feststellungsverfahren zur Anwendung, da andernfalls eine ausreichende Ermittlung des Sachverhaltes in Fällen wie dem vorliegenden nicht möglich wäre; ein Umstand, der als planwidrige Gesetzeslücke zu werten ist.

In analoger Anwendung des § 12 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 wurde zunächst das verkehrswissenschaftliche Institut der 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. In analoger Anwendung des Paragraph 12, Absatz 2, letzter Satz UVP-G 2000 wurde zunächst das verkehrswissenschaftliche Institut der 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.

12.5.2. Aus dem Gutachten der RWTH Aachen vom 15.11.2007 ergibt sich nachfolgender, vom Umweltsenat gemäß § 45 Abs. 2 AVG als erwiesen angenommener Sachverhalt: 12.5.2. Aus dem Gutachten der RWTH Aachen vom 15.11.2007 ergibt sich nachfolgender, vom Umweltsenat gemäß Paragraph 45, Absatz 2, AVG als erwiesen angenommener Sachverhalt:

Der Flughafen Salzburg umfasst eine Fläche von 175 ha, liegt ca 4 km westlich der Stadt Salzburg und verfügt über einen eigenen Autobahnanschluss. Die tägliche Betriebszeit während des Sommerflugplanes ist von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr.

Der Flughafen besitzt eine 2750 x 45 m lange Start- und Landebahn mit nordwest-südöstlicher Ausrichtung samt einer zusätzlichen 100 m langen Stoppfläche Nord und einem parallel dazu verlaufenden Rollweg von 23 m Breite. Die Start- und Landebahn ist derzeit durch 5 Zu- und Abrollwege mit dem Rollweg verbunden.

Grundsätzlich bestimmt die am geringsten vermögende Komponente eines Flughafens die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystemes. Daraus folgt, dass Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung das relevante Engpasselement eines Flughafensystemes betreffen müssen. Eine Angebotsausweitung muss ein Engpasselement betreffen, um kapazitätsrelevant sein zu können.

Der (bereits erfolgte) Bau und die (geplante) Erweiterung von Terminal 2, die Vergrößerung der Hauptabstellfläche, die Änderungs- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Rollwege A und L, die Errichtung eines Terminals und zusätzliche Abstellflächen und Hangars für die allgemeine Luftfahrt können potentiell kapazitätserhöhend wirksam werden.

12.5.3. Nachdem sohin von der grundsätzlichen Kapazitätswirksamkeit der Errichtung des Terminals 2 und einiger der im Ediktalverfahren geplanten Maßnahmen auszugehen war, erfolgte in einem zweiten Schritt die Auftragserteilung zur Gutachtenserstattung im Hinblick auf die Kapazitätsuntersuchung und die Aufkommensprognose. Aufgrund des luftfahrttechnischen Gutachtens, welches in Kooperation zwischen der RWTH Aachen und der Airport Research Center GmbH erstellt wurde, ergibt sich nachfolgender Sachverhalt:

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 (Betriebsrichtung 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. 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.

12.5.4. Sowohl die Projektwerberin (mit Stellungnahmen vom 11.8.2008, vom 16.12.2008, vom 15.1.2009, vom 4.2.2009 und vom 19.2.2009) als auch der Berufungswerber (mit Stellungnahmen vom 19.9.2008, vom 16.1.2009, vom 23.1.2009 samt Gutachten Univ.Prof.Dr. Schopf/Univ.Prof.Dr. Macoun sowie vom 26.2.2009) erhoben Einwendungen gegen die Richtigkeit dieses luftfahrttechnischen Gutachtens.

12.5.4.1. Die Projektwerberin vertrat zusammengefasst die Ansicht, dass durch die Errichtung des Terminals 2 nur die durch die Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen (EU-VO 2320/2002) verloren gegangenen Check-In Kapazitäten aufgefangen worden seien; durch die Errichtung des Terminals 2 in Verbindung mit einer Vergrößerung

der Check-In Kapazität in Terminal 1 (5 zusätzliche Schalter) sei lediglich die theoretische Kapazität von ca 1.500 Pax/Stunde wiederhergestellt worden. Die Annahme, dass über den Terminal 2 1.540 zusätzliche Flugbewegungen abgefertigt worden seien, sei nicht nachvollziehbar, es sei allenfalls davon auszugehen, dass aus der Abfertigung an Terminal 2 319 Starts von Luftfahrzeugen (das entspreche 638 Flugbewegungen) ausgingen. Die Annahme, dass es im Bereich der allgemeinen Luftfahrt zu einer Steigerung des Aufkommens um bis zu 25 % komme, sei nicht nachvollziehbar. 12.5.4.1. Die Projektwerberin vertrat zusammengefasst die Ansicht, dass durch die Errichtung des Terminals 2 nur die durch die Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen (EU-VO 2320 aus 2002,) verloren gegangenen Check-In Kapazitäten aufgefangen worden seien; durch die Errichtung des Terminals 2 in Verbindung mit einer Vergrößerung der Check-In Kapazität in Terminal 1 (5 zusätzliche Schalter) sei lediglich die theoretische Kapazität von ca 1.500 Pax/Stunde wiederhergestellt worden. Die Annahme, dass über den Terminal 2 1.540 zusätzliche Flugbewegungen abgefertigt worden seien, sei nicht nachvollziehbar, es sei allenfalls davon auszugehen, dass aus der Abfertigung an Terminal 2 319 Starts von Luftfahrzeugen (das entspreche 638 Flugbewegungen) ausgingen. Die Annahme, dass es im Bereich der allgemeinen Luftfahrt zu einer Steigerung des Aufkommens um bis zu 25 % komme, sei nicht nachvollziehbar.

12.5.4.2. Der Berufungswerber stellte den Antrag, den Beurteilungsgegenstand um die von der Projektwerberin beabsichtigte „Neuerrichtung des Flugsicherungstowers“ am Flughafen Salzburg zu erweitern. Unter Vorlage einer Stellungnahme von Univ.Prof.Dr. J. Michael Schopf vom 18.9.2008 wandte sich der Berufungswerber vor allem gegen die Annahme einer kapazitätsbegrenzenden Wirkung der S/L-Bahn auf 22 Luftfahrzeuge pro Stunde, zumal selbst der Amtssachverständige DI Christian Marek im Zuge der Verhandlung im Ediktalverfahren von bis zu 98 Flugbewegungen pro Stunde nach Sichtflugregeln bzw bis zu 59 Bewegungen nach Instrumentenflugregeln ausgegangen sei. Es sei wohl richtig, dass über das Jahr betrachtet der überwiegende Teil der Bewegungen (90 %) in Richtung Süden lande und in Richtung Norden starte. Dies bedeute aber nicht, dass zu Spitzenzeiten nicht auch eine andere Betriebsrichtungsverteilung angewandt werde. Die Berechnung der S/L-Bahnkapazität sei daher sehr „konservativ“ erfolgt. Zu bemängeln sei insbesondere, dass den Gutachtern nur die Flugpläne von zwei Referenztagen zur Verfügung gestanden wären.

12.5.5. Unter Vorgabe einer Prämisse von ca 200.000 zusätzlichen jährlichen Passagieren (=ca 1.600 Flugbewegungen pro Jahr) aufgrund der Inbetriebnahme des Terminals 2 sowie einer Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um bis zu 25 % bis zum Jahr 2015 wurde DI Klaus Schlosser mit der Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens beauftragt. Dieses Gutachten enthält nachfolgende Ausführungen:

„Die direkte Anbindung des Flughafens Salzburg im motorisierten Individualverkehr erfolgt über die südliche Anbindung an die Himmelreichkreuzung der B 1 Wienerstraße und weiter über die Kasernenstraße zur Autobahnanschlussstelle Salzburg Flughafen der A 1 (Westautobahn). Die Entfernung vom Flughafen zur Autobahn beträgt rund 1,3 km. Für den in Richtung Stadt Salzburg orientierten Verkehr besteht eine zusätzliche, richtungsgebundene Anbindung an die B 1 Wienerstraße.

Der Anteil des vom Flughafen verursachten Verkehrs am übergeordneten Straßennetz (ohne die direkte Zufahrt zum Flughafen) liegt an einem Werktag zwischen 4 % und 10 % der Gesamtbelastung. An Samstagen steigt dieser Anteil von 6 % auf der B 1 Richtung Stadt Salzburg bis zu 13 % auf der B 1 Richtung Westen Himmelreich und über 20 % auf der Kasernenstraße. Weder im Jahresdurchschnittsverkehr noch bei Betrachtung der Monatswerte ist die Steigerung der Passagierzahlen am Flughafen auf dem Straßennetz direkt feststellbar. Der Anteil des vom Terminal 2 an einem Wintersamstag 2007 verursachten Verkehrs am übergeordneten Straßennetz (ohne die direkte Zufahrt zum Flughafen) liegt zwischen 1,5 und 5,4 % der Gesamtbelastung. Für das Prognosejahr 2015 ist dieser Anteil mit zwischen 1,6 und 6,4 % liegend anzunehmen, wobei dieser Prognosewert auf die theoretisch ungünstigsten Belastungen im Straßennetz abstellt. Die tatsächlich auftretenden Belastungen werden wahrscheinlich darunter liegen. Weder im Jahresdurchschnittsverkehr noch bei Betrachtung der Monatswerte wird die Steigerung der Passagierzahlen am Flughafen Salzburg auf dem Straßennetz direkt feststellbar sein. Die von Terminal 2 verursachte zusätzliche Verkehrsbelastung ist weder bei Betrachtung der Jahres- noch der Monatsdurchschnitte direkt ablesbar und liegt bei maximal 1,5 % am Querschnitt Kasernenstraße. Dieser Höchstwert ist geringer als die Genauigkeit der Verkehrsdaten. Für die Lärm- und Luftschadstoffberechnung sind laut RVS 04.02.11 Jahresmittelwerte heranzuziehen.“

12.5.6. Der Umweltsenat beauftragte den Sachverständigen für Luftreinhaltung DI Dr. Robert Gross mit der Beantwortung nachfolgender Fragen:

- 1) Welche Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation ziehen ca 1.600 Flugbewegungen pro Jahr durch Großflugzeuge am Flughafen Salzburg nach sich, wobei zu berücksichtigen ist, dass dieser Mehrverkehr in der Luft überwiegend an Wintersamstagen stattfindet?
- 2) Welche Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation in Salzburg hat der Umstand, dass bis 2015 allenfalls eine Zunahme um ca 25 % bei der allgemeinen Luftfahrt (überwiegend Businessjets) stattfindet?
- 3) Welche Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation in Salzburg hat ein landseitiger Zubringermehrverkehr von ca 200.000 Passagieren zum Flughafen Salzburg, wobei wiederum zu berücksichtigen ist, dass dieser Verkehr überwiegend an Wintersamstagen stattfindet? Ist ein Zubringermehrverkehr bei der allgemeinen Luftfahrt relevant im Hinblick auf die Luftqualität?
- 4) Welche Relevanz, ausgedrückt im ungefähren Prozentsatz, kommt einer allfälligen Änderung der Luftschadstoffsituation zu?

12.5.6.1. Der Amtssachverständige DI Dr. Robert Gross hat in Beantwortung dieser Fragen wie folgt ausgeführt:

„Im Salzburger Zentralraum treten regelmäßig Überschreitungen der Grenzwerte gemäß IG-L für das Jahresmittel und das Halbstundenmittel an NO₂ sowie für das Tagesmittel an PM₁₀ (Feinstaub) auf. Für das Bezugsjahr 2006 betrug der Anteil der NO_x-Emissionen der Luftfahrzeuge kommerzieller Luftfahrt 3,6 % bezogen auf die Gesamtemissionen und 5,4 % bezogen auf die Emissionen mobiler Quellen jeweils im Gebiet der Stadt Salzburg. Der Großteil der NO_x-Emissionen wird durch die kommerzielle Luftfahrt verursacht, der Anteil der allgemeinen Luftfahrt daran liegt unter 10 %. 1.600 Flugbewegungen pro Jahr entsprechen einem Anstieg von ca 7 bis 10 % der NO_x-Emissionen der kommerziellen Passagierluftfahrt im LTO-Zyklus. Unter Berücksichtigung des Anteiles der Luftverkehrsemissionen an NO_x an den Gesamtemissionen im Gebiet der Stadt Salzburg von ca 3,6 % entsprechen die Emissionen von 1.600 Flugbewegungen pro Jahr einem Anteil von ca 0,3 % (= Anstieg seit 2004). Dies führt zu einem Anstieg der NO₂-Immission in einer Größenordnung von ca 0,1 %. Da die 1.600 Flugbewegungen pro Jahr überwiegend an Wintersamstagen stattfinden, ergeben sich an diesen Tagen im Vergleich zum Jahresmittel höhere relative Zusatzbelastungen. Da der Kurzzeitemissionsgrenzwert für NO₂ gemäß IG-L im Regelfall an Messstellen deutlich unterschritten und nur im Fall länger anhaltender Temperaturinversionen mit (zumindest zeitweise) Inversionsuntergrenzen geringer Höhe über Grund überschritten wird, kann nur ein Teil der Emissionen im LTO-Zyklus (bis ca 1.000 m Höhe über Grund) zu bodennahen Immissionsbelastungen beitragen. Die über der Inversionsschicht emittierten Schadstoffe werden vertikal und großräumig horizontal verdünnt. Die Zusatzemissionen NO_x erhöhen die Wahrscheinlichkeit einer Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes an NO₂ kaum.

Bei einer Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um 25 % ergäben sich zusätzliche NO_x-Emissionen von ca 12 Tonnen/Jahr. Dies entspräche einem Anstieg der Gesamtemissionen im Gebiet der Stadt Salzburg von 0,8 % und würde zu einem Emissionsanstieg der lokalen Immissionskonzentration an NO₂ als Jahresmittel von ca 0,3 % führen. Es ergibt sich sohin eine nur geringe Änderung der Immissionssituation, die unter den Signifikanzschwellen präziser Immissionsmessungen liegt.

Aufgrund des Betriebes des Terminals 2 hat sich durch den landseitigen Zubringerverkehr keine relevante Erhöhung der Luftschadstoffbelastung ergeben. Lediglich kurzfristig (dh im Halbstunden- oder Tagesmittel) sind lokal höhere Belastungen im Ausmaß von wenigen Prozent der bestehenden Immissionskonzentrationen möglich, wobei für die Einhaltung des Kurzzeitgrenzwertes für NO₂ weniger geringe Zusatzbelastungen als vielmehr die meteorologischen Randbedingungen ausschlaggebend sind. Im vergleichsweise gut durchlüfteten Gebiet rund um den Flughafen Salzburg ist keine durch den Straßenverkehr zum und vom Terminal 2 bedingte Grenzwertverletzung zu befürchten.

Der Gesamtwuchs durch 1.600 Flugbewegungen sowie den zusätzlichen Zubringerverkehr liegt für Stickstoffdioxid als den am stärksten betroffenen Parameter bei 0,4 % an Mehremission. Allfällige kurzfristige Änderungen der Luftschadstoffsituation durch Straßenverkehrsemissionen sind nur von lokaler Relevanz und liegen bei Stickstoffdioxid als dem am stärksten betroffenen Parameter an einzelnen Tagen in einer Größenordnung von ca 1 %. Diese prozentuellen Zunahmen stellen auch die höchstmöglichen

prozentuellen Zunahmen in Relation zu den Grenzwerten dar.

Das Irrelevanzkriterium beträgt für die Zusatzbelastungen in Gebieten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen 1 % des Jahresmittelgrenzwertes und 3 % des Halbstundenmittel-Grenzwertes an NO₂. Die festgestellten Zunahmen liegen unter diesen Schwellenwerten.“

12.5.6.2. Unter Vorlage einer Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun und Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf vom 16.1.2009 bemängelt der Berufungswerber die Richtigkeit des Gutachtens des Sachverständigen DI Dr. Robert Gross im Wesentlichen mit dem Hinweis darauf, dass dieser kein Worst Case Szenario angenommen und andere Schadstoffe, insbesondere Ozon, nicht berücksichtigt habe.

12.5.7. Der Amtssachverständige Dipl.-HTL-Ing. Hermann Jell wurde mit der Gutachtenserstellung in lärmtechnischer Hinsicht beauftragt. Er wurde ersucht, nachstehende Fragen zu beantworten:

1) Welche zusätzliche Lärmbelästigung ist für die Flughafenrainer dadurch entstanden, dass nach Inbetriebnahme des Terminals 2 ca 200.000 zusätzliche Passagiere/Jahr abgefertigt werden, was ca 1.600 zusätzlichen Flugbewegungen pro Jahr entspricht?

2) Welche zusätzliche Lärmbelästigung kann aus einer allfälligen Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um bis zu 25 % resultieren, wobei darauf abzustellen ist, dass ein Trend hin zu lauterer Businessjets auf Kosten der Turbopropflugzeuge wahrscheinlich ist?

12.5.7.1. In seinen schriftlichen schalltechnischen Gutachten vom 12.11.2008 und 5.12.2008 hat der Amtssachverständige Dipl. HTL-Ing. Hermann Jell folgende Schlussfolgerungen gezogen:

„Während der untersuchten Wintersamstage haben 16.443 Flugbewegungen stattgefunden, wobei 30,1 % dieser Flugbewegungen mit den Flugzeugen Boeing 757 und Boeing 737-800, die der derzeit lärmärmsten Kategorie angehören, durchgeführt wurden. Ca 6 % der Flüge wurden mit Flugzeugen der lautesten Kategorie (Kapitel 3 Flugzeugtypen) durchgeführt, wobei derartige Flugzeugtypen seit 26.10.2008 am Flughafen Salzburg verboten sind.

Während vor Errichtung des Terminals 2 der LDN (= energieäquivalenter Dauerschallpegel) bei den Messstationen Taxham (NMT4) 64 Dezibel, Lieferring (NMT3) 55 Dezibel und Freilassing (NMT2) 57 Dezibel betrug, betrug der durch den Fluglärm verursachte LDN nach Inbetriebnahme des Terminals 2 bei den Stationen Taxham 66 Dezibel, Lieferung 57 Dezibel und Freilassing 59 Dezibel. Somit ergab sich bei allen drei Messstationen an den Wintersamstagen nach Errichtung des Terminals 2 eine Erhöhung des LDN um 2 Dezibel. Die durchschnittliche Dauer der von den Messsystemen registrierten Fluglärmereignisse in Bezug auf die tägliche Betriebszeit erhöhte sich – je nach Messstation – in einem Ausmaß von 1 bis 1,8 %. Bei der Beurteilung der vom Flugverkehr verursachten Schallimmissionen sind die sechs verkehrsreichsten Monate als Beurteilungszeitraum heranzuziehen. Unter Zugrundelegung dieses Untersuchungszeitraumes ergibt sich bei keiner Messstation eine dem Terminal 2 zuordenbare Erhöhung der Schallimmissionen.

Im Hinblick auf die Zunahme der allgemeinen Luftfahrt kommt es durch die höhere Anzahl von Starts nach Süden mit Jets im südlichen Bereich der Fluglärmschutzzonen zu einer leichten Erweiterung der 55 Dezibel- und der 60 Dezibelisophone, die jedoch insgesamt im Bereich von 1 bis 2 % der Lärmflächen liegt. Im Bereich der 70 bis 75 Dezibelisophone beträgt die Erweiterung zwischen 3 und 4 %, wobei diese Zone zur Gänze im Bereich des Flughafenareals liegt.

Im Norden (Bereich der Anfluggrundlinie) ist die 55-Dezibel-Zone um ca 200 m länger als in der alten Prognose 2015. Die davon betroffene Fläche liegt auf deutschem Bundesgebiet außerhalb der Stadt Freilassing und außerhalb der definierten Lärmschutzbereiche.

Die 60-Dezibel-Zone verlängert sich nach Norden hin um ca 118 m, wobei die davon betroffene Fläche zur Gänze in einem Waldgebiet liegt.

Die 65-Dezibel-Zone verlängert sich um ca 80 m und liegt zur Gänze im Grünland, sowie im Bereich von sonstigem Bauland sowie Betriebsgebieten in der Gemeinde Wals-Siezenheim.

Die 70-Dezibel-Zone verlängert sich um 50 m und liegt ebenso wie die 75-Dezibel-Zone zur Gänze im Bereich des Flughafenareals.

Südlich des Flughafens verlängert sich die 55-Dezibel-Zone um ca 350 m und reicht mit ihrem Ende bis zum westlichen Rand eines Wohngebietes im Stadtteil Gneis.

Die 60-Dezibel-Zone verlängert sich um 160 m, wobei von diesem Bereich nur Grünland betroffen ist. Keine Veränderungen treten hinsichtlich der 65-Dezibel-, 70-Dezibel- und 75-Dezibel-Zonen auf. Im östlichen und westlichen Bereich ergeben sich keine Unterschiede. Weder die von der kommerziellen Luftfahrt ausgehenden noch die von der allgemeinen Luftfahrt ausgehenden zusätzlichen Schallemissionen sind erheblich.

Erhöhte Schallimmissionen aus dem Bereich des Straßenverkehrs liegen in einem Bereich von 1 bis 2 Dezibel außerhalb von Wohngebieten und sind daher in schalltechnischer Hinsicht unerheblich.“

12.5.7.2. Unter Vorlage der Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun und Univ.-Prof. Dr. J. Michael Schopf vom 16.1.2009 vertritt der Berufungswerber dazu die Ansicht, dass das Resümee des lärmtechnischen Sachverständigen, wonach nicht mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bewohner in der Nachbarschaft des Flughafens Salzburg zu rechnen sei, nicht haltbar sei. Gegenüber den in der Ö-Norm S 5021 gegebenen Grenzwerten für Wohngebiete für den Tag von 50 Dezibel und die Nacht von 40 Dezibel bedeuteten die Sonderregelungen für den Flugverkehr bereits eine umwelthygienisch nicht begründbare Erhöhung der zulässigen Lärmbelästigung. Die Grenzwerte der Ö-Norm S 5021, die medizinisch begründet seien, müssten eingehalten werden. Diese lägen für Bauland bei 50 Dezibel tagsüber und 40 Dezibel nachts, im Grünland/Erholungsgebieten bei 45 Dezibel tagsüber und 35 Dezibel in der Nacht. Um die Umweltverträglichkeit beurteilen zu können, müssten die Lärmspitzen gemessen werden.

12.5.8. Die Projektwerberin sprach sich mit Stellungnahme vom 16.12.2008 gegen eine Miteinbeziehung der von ihr geplanten Errichtung eines neuen Towers in den Beurteilungsgegenstand aus. Diesbezüglich sei ein Feststellungsantrag bei der Salzburger Landesregierung als zuständiger Behörde anhängig. Das für die Neuerrichtung des Kontrollturmes notwendige Grundstück sei weder unmittelbar noch mittelbar vom Ediktverfahren erfasst.

13. Über Antrag des Berufungswerbers fand am 26.2.2009 eine Berufungsverhandlung vor dem Umweltsenat statt.

13.1. Die Ergänzungen der luftfahrttechnischen Gutachten, des verkehrstechnischen, des lärmtechnischen sowie des luftreinhaltetechnischen Gutachtens in dieser Verhandlung unter Berücksichtigung der von den Verfahrensbeteiligten gegen diese Gutachten erhobenen Einwendungen haben den Umweltsenat zur Annahme des weiteren nachstehend wiedergegebenen Sachverhaltes bewogen:

Durch die Errichtung und die Inbetriebnahme des Terminals 2 können am Flughafen Salzburg an den Spitzentagen (Wintersonntage) 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 Passagieren 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 Wintersonntagen stattfinden, ergeben sich an diesen Tagen im Vergleich zum Jahresmittel höhere relative Zusatzbelastungen. Der Kurzzeitemmissionsgrenzwert 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 Freilassing 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, Lieferring 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 Freilassing um 1 %, jeweils bezogen auf die tägliche Betriebszeit des Flughafens. Diese Erhöhung bei der Messstation Taxham entspricht 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 Freilassing 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.

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 Tupolev 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.

13.2. Dieser Sachverhalt ergibt sich aus den ausführlichen, gut nachvollziehbaren, schlüssigen und umfangreich erörterten Gutachten der luftfahrttechnischen Sachverständigen DI Stefan Theiss von der RWTH Aachen, DI Reimo Jacobsen von der ARC GmbH, DI Klaus Schlosser, DI Dr. Robert Gross und Dipl.-HTL-Ing. Hermann Jell. Die Sachverständigen haben sich mit den gegen ihre Gutachten erhobenen Einwendungen inhaltlich auseinandergesetzt, haben die gutachterlichen Stellungnahmen der Univ.-Professoren Dr. Schopf und Dr. Macoun, soweit diese mit ihren eigenen Schlussfolgerungen im Widerspruch standen, nachvollziehbar widerlegt und plausibel dargestellt, wie sie zu den von ihnen gezogenen Schlussfolgerungen gelangt sind.

14. Der Umweltsenat hat dazu erwogen:

14.1. Zum Antrag der Dr. Astrid Rössler, ihr Parteistellung zuzuerkennen:

Die Parteien des Feststellungsverfahrens sind im § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 taxaktiv aufgezählt. Es sind dies der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Sowohl der Umweltsenat (vgl. US 1B/2006/17-4, US 4A/2006/2-5, US 7A/2004/12, US 4B/2008/9-4) als auch der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 14.12.2004, 2004/05/0256; VwGH 28.6.2005, 2004/05/0032 ua.) haben wiederholt entschieden, dass diese gesetzliche Aufzählung eine abschließende ist und anderen Personen Parteistellung in einem Feststellungsverfahren nicht zukommt. Die Parteien des Feststellungsverfahrens sind im Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 taxaktiv aufgezählt. Es sind dies der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Sowohl der Umweltsenat vergleiche US 1B/2006/17-4, US 4A/2006/2-5, US 7A/2004/12, US 4B/2008/9-4) als auch der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 14.12.2004, 2004/05/0256; VwGH 28.6.2005, 2004/05/0032 ua.) haben wiederholt entschieden, dass diese gesetzliche Aufzählung eine abschließende ist und anderen Personen Parteistellung in einem Feststellungsverfahren nicht zukommt.

Dass daran auch die Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie 2003/35/EG nichts geändert hat, hat der Umweltsenat bereits in seinen Entscheidungen Arnoldstein-Funpark, US 4A/2006/2-5, sowie Pyhra, US 7B/2007/20-4, ausführlich dargelegt. Einen Grund, von dieser einhelligen Judikatur abzugehen, sieht die entscheidende Kammer nicht, weshalb der Antrag von Dr. Astrid Rössler, ihr Parteistellung zuzuerkennen, abzuweisen war.

14.2. Zum Antrag des Berufungswerbers, die geplante Errichtung eines neuen Towers auf dem Flughafengelände in den Beurteilungsgegenstand des Feststellungsverfahrens einzubeziehen:

Die geplante Neuerrichtung eines Towers auf dem Flughafengelände war hier nicht Gegenstand des in erster Instanz behandelten Feststellungsverfahrens. Maßnahmen, die nicht vom Feststellungsantrag, der im erstinstanzlichen Verfahren eingebracht wurde, erfasst sind, dürfen auch nicht vom Umweltsenat in die Prüfung einbezogen werden. Verfahrensgegenstand der Berufungsentscheidung ist nämlich nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes die „Verwaltungssache“, die zunächst der ersten Instanz vorlag (US 7B/2007/5-33 mwN).

14.3. An anderer Stelle wurde bereits ausgeführt, dass eine gemeinschaftsrechtswidrige Situation eintreten kann, wenn ein Vorhaben im konkreten Einzelfall zu Unrecht als nicht UVPpflichtig behandelt wird. Kann sich die UVP-Pflicht abweichend von der nationalen Rechtslage aus unmittelbar anwendbaren und daher zu beachtenden Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes ergeben, ist die Behörde nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes gehalten, das ihr vorliegende Projekt auch anhand dieser gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen und der dort maßgeblichen Messgrößen zu beurteilen (US 7B/2007/5-33, Krimml/Wald). Diesfalls hat bei einem Vorhaben eine individuelle Prüfung im Hinblick auf die in Artikel 2 Abs. 1 der UVP-Richtlinie genannten Kriterien (Art, Größe und Standort) dahingehend zu erfolgen, ob die Möglichkeit erheblich nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt besteht. 14.3. An anderer Stelle wurde bereits ausgeführt, dass eine gemeinschaftsrechtswidrige Situation eintreten kann, wenn ein Vorhaben im konkreten Einzelfall zu Unrecht als nicht UVPpflichtig behandelt wird. Kann sich die UVP-Pflicht abweichend von der nationalen Rechtslage aus unmittelbar anwendbaren und daher zu beachtenden Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes ergeben, ist die Behörde nach der Rechtsprechung des

Verwaltungsgerichtshofes gehalten, das ihr vorliegende Projekt auch anhand dieser gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen und der dort maßgeblichen Messgrößen zu beurteilen (US 7B/2007/5-33, Krimml/Wald). Diesfalls hat bei einem Vorhaben eine individuelle Prüfung im Hinblick auf die in Artikel 2 Absatz eins, der UVP-Richtlinie genannten Kriterien (Art, Größe und Standort) dahingehend zu erfolgen, ob die Möglichkeit erheblich nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt besteht.

Der Projektwerberin ist hier zuzugestehen, dass nach der bisherigen Judikatur des Umweltsenates das bloße faktische Erreichen einer bestimmten Anzahl von Flugbewegungen für sich allein noch keinen ausreichenden Grund darstellt, dass eine Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt werden müsste, es bedarf vielmehr eines Kausalzusammenhangs zwischen den beantragten bzw bereits durchgeführten Maßnahmen und der Zunahme an Flugbewegungen, der zwar nicht gesichert, aber doch zumindest als sehr wahrscheinlich angenommen werden können muss (US 6A/2002/9-19, Wiener Neustadt Ost IV). Zu erwartende Flugbewegungen bedeuten die auf realistischen Prognosen beruhenden Flugbewegungen (Ennöckl/Raschauer UVP-G², 400). Der Nachweis einer zu erwartenden Zunahme ist hier in Ansehung einer (teilweise schon erfolgten) Zunahme der Flugbewegungen der kommerziellen Luftfahrt in einem Ausmaß von ca 1.500 bis 1.600 Flugbewegungen pro Jahr durch die Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 sowie hinsichtlich einer prognostizierten Zunahme der allgemeinen Luftfahrt in einem Umfang von ca 25 % bis zum Jahr 2015 als erbracht anzusehen. Es ist daher zu prüfen, ob diese Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Artikel 3 der Richtlinie führt als jene Faktoren, die im Hinblick auf die unmittelbaren Auswirkungen eines Projektes betroffen sein können, nachfolgende an: Der Projektwerberin ist hier zuzugestehen, dass nach der bisherigen Judikatur des Umweltsenates das bloße faktische Erreichen einer bestimmten Anzahl von Flugbewegungen für sich allein noch keinen ausreichenden Grund darstellt, dass eine Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt werden müsste, es bedarf vielmehr eines Kausalzusammenhangs zwischen den beantragten bzw bereits durchgeführten Maßnahmen und der Zunahme an Flugbewegungen, der zwar nicht gesichert, aber doch zumindest als sehr wahrscheinlich angenommen werden können muss (US 6A/2002/9-19, Wiener Neustadt Ost römisch vier). Zu erwartende Flugbewegungen bedeuten die auf realistischen Prognosen beruhenden Flugbewegungen (Ennöckl/Raschauer UVP-G², 400). Der Nachweis einer zu erwartenden Zunahme ist hier in Ansehung einer (teilweise schon erfolgten) Zunahme der Flugbewegungen der kommerziellen Luftfahrt in einem Ausmaß von ca 1.500 bis 1.600 Flugbewegungen pro Jahr durch die Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 sowie hinsichtlich einer prognostizierten Zunahme der allgemeinen Luftfahrt in einem Umfang von ca 25 % bis zum Jahr 2015 als erbracht anzusehen. Es ist daher zu prüfen, ob diese Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Artikel 3 der Richtlinie führt als jene Faktoren, die im Hinblick auf die unmittelbaren Auswirkungen eines Projektes betroffen sein können, nachfolgende an:

- -Strichaufzählung
Mensch, Fauna und Flora,
- -Strichaufzählung
Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- -Strichaufzählung
Sachgüter und kulturelles Erbe,
- -Strichaufzählung
die Wechselwirkung zwischen den unter dem ersten, dem zweiten

und dem dritten Gedankenstrich genannten Faktoren.

Aufgabe der Prüfung nach der UVP-Richtlinie kann in dem Zusammenhang nur eine sehr allgemeine Feststellung sein, ob die Möglichkeit erheblich nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt besteht. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten (US 9/2000/9-23, Wiener Neustadt Ost).

Zur Frage, wie der Begriff der „Erheblichkeit“ einer Beeinträchtigung auszulegen ist, hat der EuGH bisher nur insoferne Stellung genommen, als er darlegte, dass die Frage der Erheblichkeit einer Beeinträchtigung im Lichte der besonderen Merkmale und Umweltbedingungen des von den Plänen des Vorhabens betroffenen Gebietes zu beurteilen ist (Urteil vom 7.9.2004, C- 127/02).

Bei der individuellen Prüfung ist – wie bereits oben dargestellt – zunächst von den in Artikel 2 Abs. 1 der UVP-Richtlinie

genannten Kriterien, nämlich Art, Größe und Standort des Vorhabens, auszugehen. Die vom Umweltsenat zunächst anhand dieser Kriterien durchgeführte Grobprüfung führt zum Ergebnis, dass von dem den Beurteilungsgegenstand bildenden Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen können. Dies zeigt sich anhand der nachfolgend dargestellten Argumente. Bei der individuellen Prüfung ist – wie bereits oben dargestellt – zunächst von den in Artikel 2 Absatz eins, der UVP-Richtlinie genannten Kriterien, nämlich Art, Größe und Standort des Vorhabens, auszugehen. Die vom Umweltsenat zunächst anhand dieser Kriterien durchgeführte Grobprüfung führt zum Ergebnis, dass von dem den Beurteilungsgegenstand bildenden Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen können. Dies zeigt sich anhand der nachfolgend dargestellten Argumente.

14.3.1. Zur Größe des Vorhabens:

Von den Erweiterungsmaßnahmen ist eine Fläche von 89.872 m² im Süden und von 117.332 m² im Norden betroffen. Die Hangarflächen für die allgemeine Luftfahrt sollen um 80 %, die Vorfeldflächen für die allgemeine Luftfahrt um 90 % erhöht werden. Die dynamische Vorfeldkapazität für die kommerzielle Luftfahrt wird um 30 % erhöht (= Vergrößerung der Fläche des Hauptvorfeldes um 46.000 m²). Mit der Errichtung des Terminals 2 wurden 12 zusätzliche Check-In-Schalter geschaffen. Hinzu kommen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Rollwege. Die bereits durchgeführten und geplanten Erweiterungsmaßnahmen stellen sich sohin als umfangreiches Ausbauprogramm dar, dessen Größe geeignet ist, es als nicht unwahrscheinlich erscheinen zu lassen, dass mit diesem Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen verbunden sind.

14.3.2. Zum Standort des Vorhabens:

Auch nach dem Standort des Vorhabens erscheinen nachteilige Umweltauswirkungen als möglich. Der Flughafen Salzburg liegt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet), wobei die Start- und Landebahn sowie die Rollwege zum Teil nur wenige hundert Meter vom Siedlungsgebiet entfernt sind; im Bereich der Kendlersiedlung im Süden des Flughafens liegt die Warteposition für startende Flugzeuge auf dem Rollweg vor der Einfahrt in die Start-Landebahn in einem Abstand von weniger als 200 m zu bewohnten Häusern (siehe in der Verhandlung vorgelegte Planbeilage). Teile des Stadtgebietes Salzburg sind überdies als belastetes Gebiet Luft ausgewiesen.

14.3.3. Zur Art des Vorhabens:

Schließlich kann auch der Art (eines Teiles) des Vorhabens eine potentielle nachteilige Umweltwirksamkeit entnommen werden, haben die zum Teil bereits durchgeführten Änderungsmaßnahmen (Terminal 2) sowie ein Teil der noch geplanten Änderungsmaßnahmen laut dem Ediktalverfahren eine kapazitätserhöhende Wirkung und steht weiters fest, dass in den kommenden Jahren die grundsätzliche Nachfrage nach weiteren Kapazitäten gegeben ist.

14.3.4. Wie bereits oben dargestellt kann zwar die Ziffer 14 des Anhanges 1 des UVP-G auf den vorliegenden Sachverhalt nicht direkt angewandt werden. Unterstellt man jedoch dem Gesetzgeber durch die Neufassung der Schwellenwerte bei der Änderung von Flughäfen auf die mögliche Erheblichkeit von Umweltauswirkungen abzustellen, so indiziert die neu gefasste Ziffer 14 des Anhanges 1, dass eine Erheblichkeit von Änderungen des Flugplatzes in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E anzunehmen ist, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist (Spalte 3 lit. g). Hier ergibt sich in einem Prognosezeitraum von 2008 bis 2015 eine Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um 25 %, sohin um das Doppelte des gesetzlichen Schwellenwertes. Auch dies unterstreicht, dass die den Beurteilungsgegenstand bildenden Vorhaben nach ihrer Art, Größe und ihrem Standort grundsätzlich geeignet sind, erheblich nachteilige Umweltauswirkungen herbeizuführen.

14.3.4. Wie bereits oben dargestellt kann zwar die Ziffer 14 des Anhanges 1 des UVP-G auf den vorliegenden Sachverhalt nicht direkt angewandt werden. Unterstellt man jedoch dem Gesetzgeber durch die Neufassung der Schwellenwerte bei der Änderung von Flughäfen auf die mögliche Erheblichkeit von Umweltauswirkungen abzustellen, so indiziert die neu gefasste Ziffer 14 des Anhanges 1, dass eine Erheblichkeit von Änderungen des Flugplatzes in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E anzunehmen ist, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist (Spalte 3 Litera g.). Hier ergibt sich in einem Prognosezeitraum von 2008 bis 2015 eine Zunahme der allgemeinen Luftfahrt um 25 %, sohin um das Doppelte des gesetzlichen Schwellenwertes. Auch dies unterstreicht, dass die den Beurteilungsgegenstand bildenden Vorhaben nach ihrer Art, Größe und ihrem Standort grundsätzlich geeignet sind, erheblich nachteilige Umweltauswirkungen herbeizuführen.

14.3.5. Das durchgeführte Verfahren hat gezeigt, dass aufgrund der Maßnahmen, die hier Beurteilungsgegenstand sind, auch ganz konkrete nachteilige Umweltauswirkungen festzustellen sind. Zur Frage, ab welcher Größenordnung derartige nachteilige Umweltauswirkungen beurteilungsrelevant sind, liegen nur hinsichtlich des Parameters „Luft“ klare Kriterien der Judikatur vor. Im Zusammenhang mit Immissionszusatzbelastungen sind die sogenannten „Irrelevanzkriterien“ maßgeblich. Diese beruhen auf dem „Schwellenwertkonzept“, welches nach der Judikatur des Umweltsenates maßgeblich ist. Unter Zugrundelegung entsprechender fachlicher Anleitungen im Licht der geltenden Rechtslage kann in Sanierungsgebieten gemäß Immissionsschutzgesetz Luft, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit die Bagatellegrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehenden Immitenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Immissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert oder 3 % des Kurzzeitmittelwertes festgelegt werden. Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können auch in der Einzelfallprüfung und im Feststellungsverfahren herangezogen werden, wo es darum geht, ob ein Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle, dann ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bzw das belastete Gebiet – Luft zu rechnen ist (US 5B/2006/24-2, Wien Aderklaaerstraße; m.w.N.).

14.3.5. Das durchgeführte Verfahren hat gezeigt, dass aufgrund der Maßnahmen, die hier Beurteilungsgegenstand sind, auch ganz konkrete nachteilige Umweltauswirkungen festzustellen sind. Zur Frage, ab welcher Größenordnung derartige nachteilige Umweltauswirkungen beurteilungsrelevant sind, liegen nur hinsichtlich des Parameters „Luft“ klare Kriterien der Judikatur vor. Im Zusammenhang mit Immissionszusatzbelastungen sind die sogenannten „Irrelevanzkriterien“ maßgeblich. Diese beruhen auf dem „Schwellenwertkonzept“, welches nach der Judikatur des Umweltsenates maßgeblich ist. Unter Zugrundelegung entsprechender fachlicher Anleitungen im Licht der geltenden Rechtslage kann in Sanierungsgebieten gemäß Immissionsschutzgesetz Luft, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß Paragraph 3, Absatz 8, UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit die Bagatellegrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehenden Immitenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Immissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert oder 3 % des Kurzzeitmittelwertes festgelegt werden. Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können auch in der Einzelfallprüfung und im Feststellungsverfahren herangezogen werden, wo es darum geht, ob ein Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle, dann ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bzw das belastete Gebiet – Luft zu rechnen ist (US 5B/2006/24-2, Wien Aderklaaerstraße; m.w.N.).

14.3.5.1. Zur Lärmbelastung:

Hinsichtlich der Lärmbelastung für Flughafenrainer fehlt es an einem von der Judikatur gesicherten Kriterium, an dem die Frage der Erheblichkeit einer Zusatzbelastung festgemacht werden könnte. Auszugehen ist hier davon, dass es aufgrund von durch Terminal 2 möglichen zusätzlichen 1.600 Flugbewegungen pro Jahr zu einer Zunahme des Fluglärms allein durch die kommerzielle Luftfahrt um bis zu 5 Dezibel an den Messstationen Taxham, Lieferung und Freilassing kommen kann. Diese drei Messstationen liegen im bewohnten Gebiet und sind jeweils für ihre Umgebung repräsentativ. Nach den Ausführungen des schalltechnischen Sachverständigen Dipl.-HTL-Ing. Hermann Jell sind nur zusätzliche Lärmbelastungen in einem Ausmaß von weniger als 2 Dezibel irrelevant. Da hier allein aufgrund der kommerziellen Luftfahrt von einer möglichen zusätzlichen Lärmbelastung im bewohnten Gebiet von 5 Dezibel auszugehen ist, kann von einer Irrelevanz und Unerheblichkeit dieser Umweltauswirkungen des Fluglärms nicht mehr ausgegangen werden.

Hinzu kommt, dass auch durch die Zunahme der allgemeinen Luftfahrt eine Verschlechterung der Fluglärmsituation eintreten wird. Durch die mögliche Zunahme der allgemeinen Luftfahrt verlängert sich die 65 Dezibel-Zone um ca 80 m in nördliche Richtung, wobei diese Fläche auch Bauland und Betriebsgebiete in der Gemeinde Wals/Siezenheim betrifft. Im Süden würde sich die 56 Dezibel-Zone um 350 m verlängern und den westlichen Rand eines Wohngebietes erreichen.

Zu berücksichtigen ist allerdings nicht nur die Ausdehnung der Lärmzonen durch die allgemeine Luftfahrt und die Erhöhung des Lärmpegels durch die kommerzielle Luftfahrt, im Hinblick auf eine umfassende Beurteilung der

Auswirkungen der Zunahme des Flugverkehrs ist nach Ansicht des Umweltsenates auch der Dauer der Fluglärmereignisse Beachtung zu schenken. In dem Zusammenhang ist zB darauf hinzuweisen, dass es bei der Messstation Taxham nach und aufgrund der Inbetriebnahme des Terminals 2 zu einer Erhöhung der Dauer der Lärmereignisse um 31 % gekommen ist. Zieht man einen Tag, nämlich den 13.1.2008 als Beispiel heran und geht von den an diesem Tag über Terminal 2 zusätzlich abgefertigten 72 Flugbewegungen aus, so haben diese 72 Flugbewegungen 3,45 % der Betriebszeit des Flughafens mit Lärmereignissen belastet. Im Vergleich dazu betrug die Dauer der Fluglärmereignisse bei der Messstation Taxham vor der Inbetriebnahme des Terminals 2 insgesamt 5,7 % der täglichen Betriebszeit.

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

In welchem Ausmaß sich darüber hinaus auch die Lärmimmissionen im bewohnten Gebiet durch die zwangsläufige Zunahme des Bodenschall der Luftfahrt, der bislang nicht erfasst wurde, nachteilig verändern werden, kann derzeit noch nicht beurteilt werden; dies wird im Zuge der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu geschehen haben (vgl auch § 145b LFG). In welchem Ausmaß sich darüber hinaus auch die Lärmimmissionen im bewohnten Gebiet durch die zwangsläufige Zunahme des Bodenschall der Luftfahrt, der bislang nicht erfasst wurde, nachteilig verändern werden, kann derzeit noch nicht beurteilt werden; dies wird im Zuge der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu geschehen haben vergleiche auch Paragraph 145 b, LFG).

14.3.5.2. Zur Luftsituation:

Durch die Inbetriebnahme des Terminals 2 kann sich allein aus dem landseitigen Zubringerverkehr durch Busse eine maximale Zusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes bei NO₂ in Bezug auf den Kurzzeitimmissionsgrenzwert ergeben. Damit ist die Grenze der Unerheblichkeit bereits erreicht.

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. Die Zulässigkeit der Berücksichtigung dieser luftseitig verursachten Immissionen ergibt sich aus den gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen DI Dr. Robert Gross, der im Zuge der Erörterung seines Gutachtens in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, dass sich die von ihm zur Darstellung gebrachten Zunahmen an NO₂-Immissionen auf das Stadtgebiet von Salzburg beziehen.

14.3.6. In seinem Erkenntnis C-2/07 hat der EuGH unter anderem folgenden Rechtssatz gefasst:

„Die zuständigen Behörden müssen die geplante Steigerung der Aktivitäten eines Flugplatzes berücksichtigen, wenn sie die Auswirkungen der Änderungen auf die Umwelt prüfen, die an der Infrastruktur dieses Flughafens vorgenommen werden sollen, damit der Zuwachs an Tätigkeit aufgenommen werden kann.“

Da der Umweltsenat hier zur Annahme einer Kausalität zwischen bereits stattgefundenen und noch geplanten Erweiterungsmaßnahmen der Flughafeninfrastruktur und einer (möglichen) Zunahme von Flugbewegungen gelangt ist, kann es dahingestellt bleiben, ob dieser Rechtssatz im Sinne des Standpunktes des Berufungswerbers dahingehend auszulegen ist, dass es des Nachweises eines Kausalzusammenhanges zwischen Infrastrukturmaßnahmen und einer Zunahme von Flugbewegungen für die Annahme einer UVP-Pflicht gar nicht mehr bedarf.

14.4. Der Einholung eines humanmedizinischen Gutachtens bedurfte es im Berufungsverfahren über den Feststellungsantrag nicht, da sich bereits aus dem luftreinhaltetechnischen und dem schalltechnischen Gutachten ausreichend manifeste Hinweise auf erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt ergeben haben (vgl US 7A/2007/9-6 Ernstbrunn). 14.4. Der Einholung eines humanmedizinischen Gutachtens bedurfte es im Berufungsverfahren über den Feststellungsantrag nicht, da sich bereits aus dem luftreinhaltetechnischen und dem schalltechnischen Gutachten ausreichend manifeste Hinweise auf erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt ergeben haben vergleiche US 7A/2007/9-6 Ernstbrunn).

14.5. Obwohl der Umweltsenat als unabhängige Verwaltungsbehörde durch Artikel 11 Abs. 7 BVG zur Vorlage an den Europäischen Gerichtshof berechtigt ist (US 6A/2007/16-24, Krimml/Wald II), war dem auf eine Vorlage abzielenden Antrag des Berufungswerbers nicht näher zu treten. 14.5. Obwohl der Umweltsenat als unabhängige

Verwaltungsbehörde durch Artikel 11 Absatz 7, BVG zur Vorlage an den Europäischen Gerichtshof berechtigt ist (US 6A/2007/16-24, Krimml/Wald römisch zwei), war dem auf eine Vorlage abzielenden Antrag des Berufungswerbers nicht näher zu treten.

Vorauszuschicken ist, dass nach Artikel 234 EGV nur jene Gerichte, deren Entscheidungen selbst nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechtes angefochten werden können, zur Vorlage verpflichtet sind. Da gegen Entscheidungen des Umweltsenates nach dem letzten Halbsatz des Artikels 11 Abs. 7 BVG die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zulässig ist, sohin gegen die Entscheidung des Umweltsenates ein weiteres Rechtsmittel offen steht, kann nicht von einer allfälligen Verpflichtung zur Stellung eines Ersuchens um Vorabentscheidung an den Europäischen Gerichtshof ausgegangen werden. Vorauszuschicken ist, dass nach Artikel 234 EGV nur jene Gerichte, deren Entscheidungen selbst nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechtes angefochten werden können, zur Vorlage verpflichtet sind. Da gegen Entscheidungen des Umweltsenates nach dem letzten Halbsatz des Artikels 11 Absatz 7, BVG die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zulässig ist, sohin gegen die Entscheidung des Umweltsenates ein weiteres Rechtsmittel offen steht, kann nicht von einer allfälligen Verpflichtung zur Stellung eines Ersuchens um Vorabentscheidung an den Europäischen Gerichtshof ausgegangen werden.

Selbst wenn man aber aufgrund einer allfälligen Anfechtungsbeschränkung für den Berufungswerber von einer Vorlageverpflichtung ausgehen würde, ist damit für den Berufungswerber nichts gewonnen. Der Verfassungsgerichtshof hat unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH vom 6.10.1982, Cilfid, Rs 283/81; Slg 1982, 3415 f) ausgeführt, dass ein vorlagepflichtiges Gericht im Fall einer klärungsbedürftigen Auslegungsfrage seiner Vorlagepflicht nachzukommen hat, wenn sich in einem bei ihm anhängigen Verfahren eine Frage des Gemeinschaftsrechtes 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 Gemeinschaftsrechtes derart offenkundig ist, dass für einen vernünftigen Zweifel keinerlei Raum bleibt (VfGH 11.12.1995, Zahl B 2300/95).

Hier war die Frage einer allfälligen UVP-Pflicht von Änderungen der Infrastruktur eines vorhandenen Flughafens ohne Verlängerung der Start- und Landebahn bereits Gegenstand einer Auslegung durch den Gerichtshof (siehe C-2/07). Darüber hinaus ist der Umweltsenat ohnehin im Sinne des Berufungswerbers zum einen von einer unmittelbaren Anwendbarkeit der Richtlinie ausgegangen und zum anderen zur Annahme einer Kausalität der zum Teil bereits durchgeführten und der noch geplanten Maßnahmen, die den Beurteilungsgegenstand dieses Verfahrens binden, für eine Zunahme der Flugbewegungen und der Umweltauswirkungen gelangt.

14.6. Der Berufung war daher insoferne Folge zu geben, als festzustellen war, dass für die Errichtung des Terminals 2 und für die Maßnahmen des Ediktalverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Die geltende Rechtslage sieht für Vorhaben wie dem vorliegenden im Falle einer UVP-Pflicht die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens vor.

Schlagworte

Berufung, Prüfbefugnis des Umweltsenates; Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Immissionsgrenzwerte; Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Lärmimmissionen; Einzelfallprüfung, schutzwürdiges Gebiet, Siedlungsgebiet, humanmedizinisches Gutachten; Feststellungsverfahren, Parteistellung, Nachbarn; Flugplätze, Änderungen, Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen; Immissionsgrenzwerte, Einhaltung, Schwellenwertkonzept; Sachverständige, nichtamtliche, Berufungsverfahren; Sachverständige, nichtamtliche, Feststellungsverfahren; Umweltsenat, Ermittlungsverfahren, Sonderverfahrensrecht des UVP-G; Umweltsenat, Vorlage an den EuGH; UVP-Richtlinie, Anwendung, direkte; UVP-Richtlinie, Anwendung, direkte, Einzelfallprüfung; Übergangsbestimmungen, abgeschlossene Verfahren; Übergangsbestimmungen, Vorhaben, Änderung; Zivilflugplatzbewilligung, UVP-Pflicht

Zuletzt aktualisiert am

13.01.2014

Quelle: Umweltsenat UMSE, <https://www.ris.bka.gv.at/Umse>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at