



An das
Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 5 Gewerbe- und Verkehrsrecht
Fanny-von-Lehnert Straße 1
5020 Salzburg

**Betreff: Salzburger Flughafen GmbH
Erweiterung von Flughafeninfrastruktur und Zunahme von Flugbewegungen
Antrag gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 auf Feststellung der UVP-Pflicht**

1. Die Salzburger Flughafen GmbH (SFG) hat beim BMVIT als zuständige Luftfahrtbehörde mit den Anträgen vom 26.01.2004, 30.12.2004 (zwei Anträge) und 20.09.2005 die Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG 1957 für den „Salzburg Airport W.A. Mozart“ beantragt. Die geplanten Änderungen bzw Erweiterungen beziehen sich im Wesentlichen auf

- Erweiterung der Grundfläche um rund 21 ha
- Erweiterung des Terminal 2
- Erweiterung der Hauptabstellfläche
- Errichtung eines Gerätezentrums Süd und einer Winterdienstzentrale
- Erweiterung von Kfz-Abstellplätzen
- Errichtung eines „General Aviation Terminal“ samt Parkflächen und einer Sicherheitskontrollstelle
- Errichtung von mehreren Hangars für Kleinflugzeuge
- Errichtung zusätzlicher Abstellflächen für die Allgemeine Luftfahrt
- Errichtung eines Rollweges „A“
- Verbreiterung und damit Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges „L“
- Erweiterung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße

Von diesem, in weiterer Folge als „Ediktalverfahren“ bezeichneten, für das Jahr 2005 geplanten Verfahren hat die Salzburger Landesumweltanwaltschaft erstmals im März 2005 Kenntnis erlangt.

Bereits zuvor, offensichtlich jedoch bereits im Zusammenhang mit dem geplanten Ediktalverfahren, hat die Salzburger Flughafen GmbH mit den Anträgen vom 16.08.2004 und 26.08.2004 hinsichtlich der Erhöhung der Anzahl von Kfz-Abstellplätzen durch Aufstockung des bestehenden Parkhauses die Feststellung beantragt, ob hierfür ein UVP-Verfahren notwendig ist. Rechtsgrundlage für die Beurteilung einer UVP-Pflicht war in diesem Verfahren Anhang 1 Z 21 UVP-G, da es sich bei dem Vorhaben um die Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze bzw Parkgaragen handelte. Insofern bezogen sich auch



die Untersuchungen allein auf den damit in Zusammenhang stehenden Kfz-Verkehr und dessen allenfalls kumulierende Auswirkungen mit bereits bestehenden Anlagen. Über einen Zusammenhang mit der Anzahl von Flugbewegungen wurden keine behördlichen Feststellungen getroffen. Mit Bescheid vom 29.04.2005, Zahl 20505-87/1/51-2005 hat das Amt der Salzburger Landesregierung festgestellt, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

In der Folge haben sich die Vorstellungen der SFG hinsichtlich der Parkraumentwicklung mehrmals verändert, wie sich aus den Modifizierungsanträgen ergibt. Mit Edikt vom 06.10.2005, veröffentlicht am 13.10.2005, hat das BMVIT das Ediktverfahren zur Geschäftszahl GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005 kundgemacht. Bis 24.11.2005 konnten betroffene Bürgerinnen und Bürger Einwendungen gegen das Vorhaben einbringen und damit Parteistellung im luftfahrtbehördlichen Verfahren erlangen. Dazu standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

Die SFG beauftragte für dieses Verfahren die Erstellung einer Verkehrsuntersuchung (AXIS) sowie die Durchführung einer Schallimmissionsberechnung (BVFS) hinsichtlich des Kfz-Verkehrs. Diese Untersuchungen bildeten zum Teil die Grundlage für die Amtsgutachten aus den Bereichen Luftfahrt, Schall, Verkehr, Luftreinhaltung und Umweltmedizin.

Die Beziehung des Aktes zum oben zitierten Ediktverfahren wird beantragt. Insofern erfolgt mit dem gegenständlichen Antrag keine Vorlage dieser Aktenbestandteile, auf welche in den Ausführungen Bezug genommen wird.

Wie sich erst aus dem innerhalb der Einwendungsfrist aufliegenden luftfahrttechnischen Amtsgutachten ergab, geht die SFG im Prognosezeitraum 2000 – 2015 von einer Steigerung des Gesamt-Flugverkehrs (allgemeine und kommerzielle Luftfahrt) von rund 50% und damit von einer Zunahme der Flugbewegungen von 51249 auf 76877 im Jahr 2015 aus.

Rund 250 Betroffene sowie die Landesumweltanwaltschaft haben in erster Linie gegen diese Entwicklung und die damit verbundenen Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Schadstoffe, Minderung der Lebensqualität und Gesundheitsbeeinträchtigungen Einwendungen im Ediktverfahren erhoben und eine UVP gefordert. Diese Bedenken und Forderungen sind in der mündlichen Verhandlung vom 21. und 22.02.2006 jedoch größtenteils unberücksichtigt geblieben. Nachfolgend seien einige Beispiele genannt:

- So wurde etwa auf die Einwendungen von rund 130 Anrainerinnen und Anrainern hinsichtlich individueller Betroffenheit durch Lärmbeeinträchtigung in der Kendlersiedlung nicht eingegangen, da es sich dabei nicht um Fluglärmereignisse (überfliegen), sondern um Bodenlärmereignisse (rollen, starten, ...) handle. Die Beurteilung der vom Flugverkehr verursachten Schallemissionen könne nur flächenmäßig und nicht punktuell durchgeführt werden.
- Auch auf eine Verdichtung der Anzahl von Flugbewegungen, speziell in den Tagesrandzeiten, wurde nicht eingegangen. Wie sich aus den vorliegenden und fortlaufenden Daten ergibt liegt die Anzahl der Flugbewegungen im Tagesverlauf in der Zeit von 6 bis 7 Uhr zwischen 6% und 7%, in der Zeit zwischen 21 und 23 Uhr zwischen 8 und 11%. Eine Veränderung dieser Tagesverteilung sei nicht zu erwarten.



In einer Überschlagsrechnung, die nur den Jahresdurchschnitt und nicht die Spitzenzeiten berücksichtigt, würden die Flugbewegungen im Vergleich der Jahre 2000 und 2015 zwischen 6 und 7 Uhr von 9 auf mindestens 14 (das entspricht einer Intervallverkürzung von über 6 Minuten auf 4 Minuten), zwischen 21 und 23 Uhr von 12 auf mindestens 18 steigen (das entspricht einer Intervallverkürzung von 5 Minuten auf 3 Minuten). Diese Situation verschärft sich in den verkehrsreicheren Monaten.

Insbesondere innerhalb dieser sensiblen Zeiten bringt daher eine 50prozentige Erhöhung des Gesamtflugverkehrs eine nicht unerhebliche Zunahme von Einzelstörungsereignissen durch Verdichtung der Zeitabstände zwischen den einzelnen Flugbewegungen, die bislang unberücksichtigt geblieben sind.

- Ebenso wenig fanden die durch die prognostizierte Zunahme der Flugbewegungen um 50% entstehenden Emissionen Berücksichtigung, da laut ASV für Luftreinhaltung „die Verwirklichung des Projektes nicht zu einer Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen“ führe und folglich „durch das Vorhaben auch kein Anstieg der Luftschadstoffemissionen erwartbar“ sei.
- Wie sich aus einem Positionspapier der EU-Kommission aus dem Jahr 2002 ergibt, weist der Flugverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern die höchste Belästigungswirkung auf. Laut VCÖ-Studie „Mobilität mit Zukunft 1/2006: Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums“ Seite 24 ff (Beilage .1), fühlen sich bei jeweils gleichem Schallpegel etwa doppelt so viele Menschen durch Fluglärm belästigt als durch Bahnlärm. Dies resultiert daraus, dass der energieäquivalente Dauerschallpegel lediglich eine Mittelung darstellt und keine Information über die Dauer, Häufigkeit und Intensität von Geräuschen gibt. Insofern trifft dieser auch keine Aussagen zur Belästigungswirkung von Lärmereignissen. Laut der zitierten Studie ist einer der wichtigsten Wirkmechanismen von Lärm auf den Menschen die indirekte Erzeugung von Stress. Trotz dieser allgemein, als auch medizinisch bekannten besonderen Belästigungswirkung von Fluglärm und deren mögliche psychische und physische Folgewirkungen hat die umweltmedizinische ASV dieses Thema nicht behandelt.

2. Grundlage dafür, weshalb eine UVP-Pflicht der Vorhaben des Ediktalverfahrens nicht von Amts wegen wahrgenommen wurde, war die Feststellung des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen, wonach ein Kausalzusammenhang zwischen der gegenständlichen Erweiterung der Flughafeninfrastruktur und der Zunahme der Flugbewegungen nicht vorliege.

In rechtlicher Hinsicht ist zunächst auszuführen, dass sich der Salzburger Flughafen in der Nähe von Siedlungsgebieten im Sinne eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E des Anhang 2 UVP-G befindet. Demzufolge ist 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 ist.

Während sich beim Vergleich mit den bisherigen Entwicklungsdaten (siehe Schalltechnisches Gutachten, Beilage 14) im ungefähren Zeitraum von 15 Jahren die Entwicklungstendenz in der kommerziellen Luftfahrt kontinuierlich fortsetzen soll (1990



bis 2004: +50%, Prognose 2000 bis 2015: +50%), wird in der Allgemeinen Luftfahrt der Trend des bereits in den letzten fünf Jahren erkennbaren sprunghaften Anstieges fortgesetzt, weshalb im ca. fünfzehnjährigen Vergleich eine enorme Zunahme an Flugbewegungen in der Allgemeinen Luftfahrt zu verzeichnen sein wird (1990 bis 2004: +12%, Prognose 2000 bis 2015: +50%).

Dem Luftfahrttechnischen Gutachten ist zu entnehmen, dass mit einer jährlichen Wachstumsrate der Flugbewegungen von 5% im kommerziellen Luftverkehr zu rechnen ist. Die Wachstumsrate des sprunghaft ansteigenden Allgemeinen Luftverkehrs ist in den Unterlagen nicht enthalten, doch ist aufgrund der gleich prognostizierten Entwicklung ebenfalls von mindestens 5% auszugehen. Diesen Überlegungen zufolge würde der Schwellenwert von 12,5% jedenfalls innerhalb der nächsten fünf Jahre überschritten. Dies auch unter Zugrundelegung der in der mündlichen Verhandlung angeführten, davon abweichenden durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von lediglich 2,75%.

3. Hinsichtlich der Frage des Kausalzusammenhanges zwischen der Erweiterung von Flughafeninfrastruktur und Zunahme der Flugbewegungen blieben die Einwendungen in der mündlichen Verhandlung zum Ediktalverfahren unbeantwortet und damit unberücksichtigt. Der luftfahrttechnische Amtssachverständige ging auf keine dieser Einwendungen substantiell ein und stellte lediglich begründungslos und lapidar fest, dass *„in keiner Einwendung ein nachvollziehbarer Zusammenhang zwischen den vorgesehenen Maßnahmen und der Zunahme der Flugbewegungen vorgebracht“* worden sei. Aufgrund dieser Aussagen sah auch der Verhandlungsleiter MR Dr. Rolf A. Neidhart, BMVIT, keine Veranlassung von Amts wegen ein Feststellungsverfahren einzuleiten.

Zum Kausalzusammenhang im Einzelnen:

a) Als Beispiel eines kausalen Zusammenhanges zwischen einer Änderung eines Flughafens und der Zunahme von Flugbewegungen nannte der luftfahrttechnische ASV in der mündlichen Verhandlung zum Ediktalverfahren die Errichtung eines Passagierterminals auf einem Militärflugplatz mit der Absicht, diesen Flugplatz sowohl zivil als auch militärisch zu nutzen.

Es würde also mit der erstmaligen Errichtung eines Passagierterminals eine folgende Zunahme von Flugbewegungen kausal in Zusammenhang stehen. Mit anderen Worten ausgedrückt: Flughafeninfrastruktur, insbesondere ein Passagierterminal, wirkt frequenzsteigernd. Dies kann aber nicht nur allein für die erstmalige Errichtung, sondern muss auch für weitere Terminals gelten. Denn ohne weiteren Ausbau der Infrastruktur bleibt ein solcher Flughafen auf seine bestehende Kapazität beschränkt. Wird diese nicht weiter ausgebaut, stößt er an seine kapazitiven Grenzen und bleibt für eine weitere Entwicklung unattraktiv.

In diesem Zusammenhang stellt sich hinsichtlich des Salzburger Flughafens die Frage, weshalb nicht bereits im Zuge der Errichtung des Terminals 2 und den damit verbundenen Maßnahmen, die eine Vervielfachung der Abfertigungskapazität von Passagieren bedeuten, im Hinblick auf die frequenzsteigernde Wirkung von Passagierterminals ein UVP-Verfahren durchgeführt worden ist. Derzeit wird das Terminal 2 lediglich zur Abdeckung von Spitzenbelastungen, insbesondere im Winter, verwendet. Die derzeit



noch freien Abfertigungskapazitäten können jedoch durch das prognostizierte Wachstum sukzessive aufgefüllt werden.

Der Flughafen Salzburg ist ein gewinnorientiertes Unternehmen und wie jedes andere Unternehmen auch auf Gewinnmaximierung ausgerichtet. Aus dieser Sicht sind auch die Entscheidungen der SFG zu sehen, deren Ziele ganz klar in Richtung Erweiterung des Geschäftsbetriebes gehen. In diesem Sinne hat sich die SFG auch dazu entschlossen nicht auf einem bestimmten erreichten Niveau von Kapazitäten weiter zu arbeiten, sondern in den Ausbau der Flughafeninfrastruktur zu investieren, also aktiv zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und damit die bislang möglichen kapazitiven Grenzen zu erweitern.

Das Beispiel Terminal 2 zeigt in aller Deutlichkeit auf, dass es sich dabei nicht um eine, wie zu den Gegenständen des Ediktalverfahrens immer wieder beteuert, reine Nachfrageplanung handelt, sondern um eine aktiv gesteuerte, auf die zukünftigen Entwicklungsziele des Flughafens gerichtete Maßnahme.

Im, ohne Parteistellung von Anrainern oder der LUA, durchgeführten Bewilligungsverfahren zur Errichtung des Terminal 2 und den damit verbundenen Maßnahmen hätte daher bereits von Amts wegen die UVP-Pflicht dieses Vorhabens im Rahmen eines Feststellungsverfahrens geprüft werden müssen. Da dies offensichtlich nicht erfolgte, ist nach den Bestimmungen des UVP-G die bezughabende Bewilligung mit Nichtigkeit bedroht. Das UVP-G bietet dem Umweltanwalt aus eben diesem Grund die Möglichkeit auch derartige Vorhaben einer Überprüfung zuzuführen, was mit dem gegenständlichen Feststellungsantrag wahrgenommen wird.

Die Beziehung des Aktes zum Genehmigungsverfahren des Terminal 2 und den damit im Zusammenhang gestandenen zusätzlichen Vorhaben wird zum Zwecke der Feststellung einer UVP-Pflicht im Sinne Anhang 1 Z 14 UVP-G beantragt.

b) Ein weiteres Beispiel für eine kausal kapazitätserweiternde Maßnahme ist die Verbreiterung und damit Erweiterung der Nutzbarkeit des Rollweges „L“. Der luftfahrttechnische ASV führte an, dass als limitierender Faktor für die Zunahme von Flugbewegungen unter anderem die Pisten anzusehen sind. Nun ist im gegenwärtigen Bestand des Flughafens der Betrieb mit Flugzeugen bis 65 m Spannweite zwar bereits genehmigt, jedoch unterliegt der Rollweg „L“ derzeit einer lediglich eingeschränkten Benutzbarkeit für Flugzeuge bis 61 m unter bestimmten Bedingungen (Sichtverhältnisse, Rollgeschwindigkeit, ...). Außerhalb dieser Bedingungen bzw mit Spannweiten über 61 m ist dieser Rollweg daher nicht nutzbar. Unter diesen Umständen muss daher die Start- bzw Landepiste zum Rollen und Wenden verwendet werden und ist damit in dieser Zeit blockiert. Dazu kommt, dass nach Aussagen des ASV die Flugzeuge tendenziell immer größer werden, was zu einer Verschärfung der Situation durch Behinderungen führt. Wird dieser limitierende Faktor jedoch beseitigt, so handelt es sich im Umkehrschluss zu den Worten des ASV um eine Maßnahme mit kausal kapazitätserweiternder Wirkung.

c) In den zum Ediktalverfahren vorgelegenen Unterlagen und Gutachten trat hinsichtlich eines möglichen Kausalzusammenhanges zwischen dem Ausbau der Bodeninfrastruktur und der Zunahme der Flugbewegungen eine zentrale Argumentation in den Vordergrund:



demnach sei die Entwicklung des Flugverkehrs grundsätzlich unabhängig vom Vorhandensein der benötigten Bodeninfrastruktur für Passagierabfertigung, PKW-Abstellplätze, Hangars, Abstellflächen usw. Über eine tatsächliche Inanspruchnahme von Infrastruktureinrichtungen würden letztendlich die Nutzer entscheiden, der Einfluss des Flugplatzhalters darauf sei gering, man handle nur entsprechend der Nachfrage.

Dieser Argumentation muss jedoch entgegen gehalten werden, dass damit der Entwicklung des Flugverkehrs in Salzburg ein nahezu unbeeinflussbares „Eigenleben“ unterstellt würde. Ja die Entwicklung würde sozusagen einfach auf den Flughafen zukommen und dieser könne nur darauf reagieren.

Dass dem nicht so ist wurde bereits unter a) mehr als deutlich aufgezeigt. Umso mehr verwunderte es, dass die für eine Beurteilung des Kausalzusammenhanges maßgebliche Beantwortung von Fragen des Umweltanwaltes zu den wirtschaftlichen Entwicklungsvorgaben seitens der Flughafeneigentümer Stadt und Land Salzburg, sowie zu den selbst gesteckten Zielen des Flughafens als im Ediktalverfahren nicht verfahrensgegenständlich abgelehnt wurde und so wie alle anderen Einwendungen zum Thema UVP unberücksichtigt geblieben ist.

Jedoch dokumentiert der Flughafen selbst in regelmäßigen Jubelmeldungen auf seiner Homepage die erzielten Erfolge in Form neu hinzugewonnener Fluglinien und unterstreicht damit selbst seine aktive Rolle bei der Erweiterung des Geschäftsbetriebes und damit der Flugbewegungen. Diese den unternehmerischen Erfolg widerspiegelnden Meldungen, welche über die vielfältigen und kostenintensiven Bemühungen der SFG zur Gewinnung neuer Fluglinien und Erschließung neuer Destinationen berichten und damit die aktive Rolle des Unternehmens im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flugbewegungen unterstreichen, sind vielfältig. Nachfolgend seien einige Beispiele genannt:

- Der Eigentümerversorger des Landes Salzburg und gleichzeitige Aufsichtsratsvorsitzende der SFG Dr. Othmar Raus betonte im Geschäftsbericht 2004 (GB 2004, Beilage ./2) des Salzburg Airport W.A. Mozart, dass der Aufsichtsrat sehr intensiv gemeinsam mit der Geschäftsführung die strategische Ausrichtung des Unternehmens diskutiert und neu definiert hat. Die Aufrechterhaltung und Verbesserung der strategischen Positionierung müssten verbessert und langfristiges Wachstum gesichert werden.
- Weiters heißt es im Geschäftsbericht 2004, dass es trotz ungünstiger Ausgangslage „durch intensive Marktbearbeitung gelungen“ sei, die fehlende Verbindungslücke nach Zürich in das Swiss-Streckennetz mit einem dreimal täglichen Flugangebot mit Styrian Airways zu schließen und die Basis für einen zweimal täglichen Flug nach Paris in das Streckennetz der Air France mit Styrian zu legen. (GB 2004)
- Ebenso sei die strategische Ausrichtung zur Erschließung des deutschen Incoming-Marktes gemeinsam mit HLX und mehrmals wöchentlichen Flugverbindungen nach Berlin, Köln, Hamburg, Hannover erfolgreich umgesetzt worden. Damit sei eine der strategisch bedeutendsten Forderungen von Wirtschaft und Tourismus in Erfüllung gegangen. (GB 2004)



- Kooperationen mit skandinavischen Reiseveranstaltern wurden verstärkt, sodass es zu einer Angebotsenerweiterung aus dem finnischen Markt kam. (GB 2004)
- Daraus wird gefolgert, dass sich die strategische Ausrichtung in der Angebotspolitik als solide erwiesen habe und auch 2005 fortgesetzt werde. (GB 2004)
- Die Verkehrsergebnisse für 2005 laut Pressemeldung vom 23.01.2006 (Beilage ./3) zeigen die Ergebnisse dieser Bemühungen: Nach dem Rekordjahr 2004 mit 1,4 Mio Passagieren stieg deren Zahl, aufgrund der Bemühungen des Flughafens neue Anbieter zu gewinnen, auf rund 1,7 Mio (+19,2%). Die damit korrelierende Gesamtzahl der Flugbewegungen stieg um +20,2%. Der Flughafen betont in dieser Pressemeldung, dass er seine Position als größter Bundesländerflughafen noch weiter ausbauen werde. So wurden auch 2005 neue Linien hinzugewonnen, etwa SkyEurope (von und nach Barcelona und Manchester), RyanAir (ab Brüssel und Dublin nach Salzburg). Geplant sei weiters eine Aufstockung der Paris-Verbindung auf dreimal täglich, man hoffe auf ein positives Verhandlungsergebnis mit KLM (Amsterdamflüge) und strebe eine Rom-Verbindung an.
- Auch einem Bericht des Landesrechnungshofes vom Juni 2003, LRH-3-73/10-2003 (Beilage ./3), zur Salzburger Land Tourismus SLTG, ebenfalls einem Tochterunternehmen des Landes Salzburg, ist zu entnehmen, dass auf vielfältigste Weise, etwa durch Kooperationen, Maßnahmen gesetzt werden, um neue Flugdestinationen für das Salzburger Land zu erschließen.

Aus dem Bericht „*Der Flughafen als Motor der Tourismusentwicklung*“ (Beilage ./4) auf der Homepage des Salzburger Flughafens und der enthaltenen Darstellung des Themas „Flughafen-Marketing“ geht klar hervor, dass insbesondere hinsichtlich des Chartermarktes eine deutliche Einflussmöglichkeit vorliegt, die andererseits bei Linienverbindungen nur bedingt möglich ist: dort käme es insbesondere darauf an, detaillierte Marktforschungs-Unterlagen wie etwa Potentialanalysen zu erstellen und monatelang vorbereitete Präsentationen bei interessierten Airlines durchzuführen, damit vielleicht eine Linie „anbeiße“. Es sei entscheidend eine Airline dazu zu bringen, Flugzeuge am Flughafen zu stationieren, um die Grundlage für den Aufbau eines Flugnetzes zu schaffen.

Gerade dieser Hinweis auf die Werbung mit vorhandenem Potential und Ressourcen bestätigt aber auch die Grundregel allen Wirtschaftens: ohne Angebot keine Nachfrage. Anders ausgedrückt: würde der Flughafen Salzburg nicht über genügend Kapazitäten auf dem Boden verfügen, wäre er in seiner Attraktivität eingeschränkt. Gerade darauf kommt es aber an, wenn man eine Airline dazu bringen möchte Flugzeuge zu stationieren. Wäre der Flughafen aber, wie vorgebracht, einer unbeeinflussbaren Nachfrage ausgeliefert, müsste durch die eingeschränkte Attraktivität auch von einer weitaus niedrigeren Prognose an Flugbewegungen ausgegangen werden.

Die angeführten allgemeinen Aussagen des luftfahrttechnischen ASV sowie der Hinweis, dass Flughafeninfrastruktur allgemein nicht als Wachstumsfaktor angesehen wird, sind daher im gegebenen Zusammenhang nicht schlüssig und nachvollziehbar und reichen



nicht aus, um einen Zusammenhang zwischen dem Projekt und den prognostizierten Flugbewegungen von vornherein auszuschließen. Zusätzliche Hangars und Stellplätze im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, zusätzliche Abstellflächen für Flugzeuge, Erweiterungen von Rollbahnen, usw führen zu einer Attraktivierung und Erweiterung der Kapazität des Flughafens, die auch für dessen Bewerbung eingesetzt wird und insbesondere dadurch zu einer erhöhten Nachfrage führt. Der im Luftfahrttechnischen Gutachten und in der mündlichen Verhandlung des Ediktalverfahrens, ohne Berücksichtigung der vorgebrachten Argumente im Einzelnen, verneinte Kausalzusammenhang, ist damit sehr wohl begründbar.

4. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass

- gegen einen in erster und zugleich letzter Instanz ergehenden Bescheid des BMVIT im Ediktalverfahren „nur mehr“ eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof offen steht, deren Erledigung Jahre dauern kann, welche überdies **keine Entscheidung in der Sache selbst** darstellt, sondern allenfalls kassatorische Wirkung besitzt
- **die Befürchtungen der Anrainer bislang größtenteils unberücksichtigt geblieben sind**
- es sich bei dem Ediktalverfahren nach Angaben von MR Dr. Neidhart sowie dem luftfahrttechnischen ASV OR DI Marek um ein reines Widmungsverfahren handle und **konkrete Auswirkungen von Errichtungsmaßnahmen erst in den nachgeordneten, gesonderten luftfahrtbehördlichen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, in denen Anrainer allerdings keine Parteistellung mehr haben** und
- demzufolge die **Parteistellung im Ediktalverfahren offenbar nicht zur Durchsetzung von Umweltschutzinteressen geeignet** ist
- die „Widmung“ gemäß Ediktalverfahren nach Aussage von MR Dr. Neidhart auch **nicht von der EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung von Plänen und Programmen erfasst** sei
- die Auswirkungen der **Zunahme der Flugbewegungen bis 2015 auch von keinem anderen Verfahren erfasst** werden und sich damit ohne weiterer Umweltkontrollen ungehindert entwickeln könnten
- die im Ediktalverfahren bestellten Amtsgutachter der Stadt und des Landes Salzburg (beide Eigentümer des Flughafens) in ihrer Funktion lediglich die Fragen beantworten können, die sie von der verfahrensleitenden Behörde (BMVIT) gestellt bekommen, deren **verhandlungsleitender Ministerialbeamte MR Dr. Neidhart persönlich als Flughafen-Aufsichtsbehörde Mitglied des Aufsichtsrates der SFG** ist
- **im Zuge der Bewilligung des Terminal 2** und den damit verbundenen Maßnahmen, welche allesamt kapazitätserweiternd und kausal auf die Zunahme der Flugbewegungen wirken, **kein Verfahren nach dem UVP-G durchgeführt wurde**
- **sowie angesichts der Verfahrensrechte des Umweltanwaltes nach UVP-G**

kann eine wirksame Durchsetzung der Interessen des Umwelt- und Anrainerschutzes nur durch das gegenständliche Verfahren und eine folgende UVP gewährleistet werden.



5. Da die Landesregierung einerseits die gemäß § 39 UVP-G **zuständige Behörde**, andererseits aber auch die Vertretung des Landes Salzburg darstellt, welches gleichzeitig **zu 75% Miteigentümer am Salzburger Flughafen** ist, sieht die Landesumweltanwaltschaft für den Fall der Durchführung des gegenständlichen Feststellungsverfahrens durch die Landesregierung einen Befangenheitsgrund als gegeben. Gleiches gilt für die der Landesregierung untergeordneten, weisungsgebundenen Behörden.

Da überdies auch der im laufenden Ediktalverfahren **verhandlungsführende MR Dr. Neidhart Mitglied des Aufsichtsrates der SFG** ist, welcher wie oben angeführt an der strategischen Ausrichtung des Flughafens intensiv gearbeitet hat und für die Sicherung langfristigen Wachstums eintritt, hätte MR Dr. Neidhart nach Ansicht der Landesumweltanwaltschaft das Ediktalverfahren auch nicht leiten dürfen. Im Falle einer Abtretung des Verfahrens würde daher ebenfalls ein Befangenheitsgrund vorliegen.

6. Die Salzburger Landesumweltanwaltschaft stellt daher gestützt auf § 3 Abs 7 UVP-G folgende

Anträge

- I. Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Airport W.A. Mozart“ im Sinne des Ediktalverfahrens GZ. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3a iVm Anhang 1 Z 14 UVP-G durchzuführen ist.
- II. Die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für die bereits erfolgte Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens „Salzburg Airport W.A. Mozart“ in Form des Terminal 2 und den damit verbundenen Maßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3a iVm Anhang 1 Z 14 UVP-G durchzuführen ist.
- III. Die Salzburger Landesregierung möge den gegenständlichen Antrag aufgrund der im Punkt 5. aufgezeigten Befangenheitsgründe an den Umweltsenat als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde abtreten.



Dr. Wolfgang Wiener
Umweltanwalt

Salzburg, am 13. März 2006



Beilagenverzeichnis:

- .1 VCÖ-Studie „*Mobilität mit Zukunft 1/2006: Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums*“ Seite 24 ff
- .2 Geschäftsbericht 2004 Salzburg Airport W. A. Mozart
- .3 Verkehrsergebnisse 2005, Pressemeldung vom 23.01.2006
- .4 Auszug aus Bericht des Landesrechnungshofes bezüglich Salzburger Land Tourismus GmbH vom Juni 2003
- .15 Bericht: „*Der Flughafen als Motor der Tourismusentwicklung*“

