

Rechtsanwalt

Dr. Gerhard Lebitsch

Verteidiger in Strafsachen

Der Auftrag zur Überweisung der Eingabengebühr von € 220,00 wurde unwiderruflich erteilt

VERWALTUNGSGERICHTSHOF
VERFASSUNGSGERICHTSHOF

EINSCHREIBEN

Verwaltungsgerichtshof
Judenplatz 11
1010 Wien

Eingel. 23. April 2009 **2009/03/0040**

Pers./Postaufgabe *Poliz* Uhrzeit:
..... *4* fach *3A* Beilagen *4*
..... Vollmacht Vermögensbekenntnis
Verwaltungsakten

Beschwerdeführerin: Salzburger Flughafen GmbH
Innsbrucker Bundesstraße 95, 5020 Salzburg

vertreten durch:

Rechtsanwalt

Dr. Gerhard Lebitsch

Verteidiger in Strafsachen

Rudolfskai 48, 5020 Salzburg, Tel. 0662/84 08 11-0, Fax 84 08 11-21
Salzburger Sparkasse Bank AG, BLZ: 20404, Kto.Nr. 2608982647
AEV PSK 92.097.306 - R 596022

Belangte Behörde: Umweltsenat
Stubenbastei 5, 1010 Wien (US 6B/2006/21)

Mitbeteiligte: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
als mitbeteiligte oberste Zivilluftfahrtbehörde
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Landesumweltsenat von Salzburg
Membergerstraße 42, 5020 Salzburg

wegen: Feststellung gemäß §§ 3 Abs. 7, 3a UVP-G mit der Folge, daß für geplante und zum Teil gesetzte Maßnahmen betreffend Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

**I. BESCHEIDBESCHWERDE
gemäß Art. 131 Abs. 1 B-VG**

**II. ANTRAG AUF ZUERKENNUNG DER AUFSCHIEBENDEN WIRKUNG
(§ 30 Abs. 2 VwGG)**

vierfach
Vollmacht erteilt
Bekämpfter Bescheid in Ablichtung
Einzahlungsbeleg Eingabengebühr

Beilagen:

Beilage ./1 Verhandlungsschrift samt Bescheid des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 29.5.1974, Zl. 1104-3/1-74;

Beilage ./2 Auszug aus Verhandlungsschrift zu GZ 60.507/18-Z8/98 des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr als oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 13.7.1998 mit der bescheidmäßig vorgeschriebenen Auflage 7.;

Beilage ./3 Betriebsvereinbarung zwischen Austro Control ATM Terminal Salzburg und der Beschwerdeführerin hinsichtlich provisorischer Regelung der Schutzzone zu Gleitwegsender 16;

Beilage ./4 Auszug aus dem Flughafensicherheitsprogramm samt Bescheid BMVIT-63.123/0016-II/L3/2007.

In außen bezeichneter Beschwerdesache hat die Salzburger Flughafen GmbH Herrn Dr. Gerhard Lebitsch, Rechtsanwalt in Salzburg, Vollmacht erteilt. Dieser beruft sich auf die ihm erteilte Vollmacht.

Die Beschwerdeführerin erhebt gegen den Bescheid des Umweltsenates vom 26.2.2009, Zl. US 6B/2006/21-150, dem bevollmächtigten Vertreter zugestellt am 11.3.2009, das Rechtsmittel der

**BESCHEIDBESCHWERDE
gemäß Art. 131 Abs. 1 B-VG**

an den Verwaltungsgerichtshof.

I. Die Beschwerdeführerin ist durch den Spruchpunkt 3 des beschwerdegegenständlichen Bescheides in ihrem Recht auf Feststellung (gemäß §§ 3 Abs. 7, 3a UVP-G), daß keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren 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 Infrastruktur durch Errichtung und Inbetriebnahme des Terminal 2 besteht, verletzt.

II. Sachverhalt

1. Die nunmehrige Beschwerdeführerin hat am 30.7.2002 die Erteilung der Errichtungsbewilligung für die Errichtung des Terminal 2 / Mehrzweckhalle bei der zuständigen Behörde beantragt. Terminal 2 wurde als Bodeneinrichtung des Flughafens Salzburg luftfahrtrechtlich mit Bescheid des Landeshauptmannes von Salzburg vom 2.4.2003, Zl. 20505-90/53/4-2003 genehmigt. Die Benützungsbewilligung gemäß § 78 LFG wurde mit Bescheid vom 7.12.2004 erteilt. Beide Bescheide sind in Rechtskraft erwachsen.

Da dieser Terminal 2 kein Vollterminal ist, Terminal 2 insbesondere nicht mit einem Terminal vergleichbar ist, wie dies etwa am Flughafen Wien-Schwechat errichtet worden ist oder von anderen großen Flughäfen bekannt ist, sondern lediglich zur Umsetzung der gemeinschaftsrechtlich (damals geltende Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, nunmehr Verordnung (EG) Nr. 300/2008) vorgeschriebenen 100% Großgepäckkontrolle und zur Aufrechterhaltung des Abfertigungskomforts an Wochenendspitzen des Winter-Charter-Verkehrs von Dezember bis April eines jeden Jahres benötigt wird, war auch von Anfang an geplant, den Terminal 2 auch als Mehrzweckhalle für diverse Veranstaltungen zu nutzen. Eine entsprechende Veranstaltungsstättenbewilligung wurde von der zuständigen Verwaltungsbehörde der Stadt Salzburg erteilt (veranstaltungsbehördliche Genehmigung für die teilweise Nutzung des Abfertigungsterminals als Veranstaltungsstätte, Zl. 5/01/54525/2005/053 vom 10.4.2006).

Terminal 2 ist, das stellt auch die belangte Behörde richtig fest, mit zwölf zusätzlichen Check-In-Schaltern und vier zusätzlichen Flugsteigen (Gates) im Jahr 2003/2004 errichtet worden und ist seitdem, nämlich seit der Wintersaison 2003/2004 in Betrieb.

2.1. Am 26.1.2004 stellte die nunmehrige Beschwerdeführerin beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 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 circa 800 Stellplätzen, wobei diese Langzeitparkplätze eine Kompensierung für den derzeit noch in Verwendung stehenden Parkplatz P 6 mit circa 550 Stellplätzen darstellen sollen, sowie eine Erweiterung der Hauptabstellfläche für Flugzeuge um circa 100 m in südliche Richtung, wobei auf dieser Erweiterungsfläche Platz für das Abstellen von zwei Großraumflugzeugen oder vier Flugzeugen der Klasse „C“ sein soll.

Die nunmehrige Beschwerdeführerin brachte dazu vor, daß sie aufgrund der Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (Nr. 2320/2002) 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 Flughafenareals zum Zwecke der Errichtung eines Gerätezentrums Süd, einer Abstellflächenerweiterung 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 nunmehrige Beschwerdeführerin 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 Terminal 2 vorgelagerter Kurzparkbereich entstehen solle.

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

- Erweiterung des Flughafenareals um 117.332 m² samt
 - General Aviation,
 - Hangar für Geschäftsreiseflugzeuge,
 - Parkflächen für Flugzeuge,
 - Sicherheitskontrollstelle für den Flugverkehr,
 - Verlegung des Flughafenzaunes; beim Rollweg L werde der Zaun auf einen Normalabstand von 38 m, gemessen vom Rollwegrand, verlegt, wodurch die Gröbenfeldstraße auch in diesem Bereich zu verlegen sei;
- Verlängerung des Rollweges L;
- Errichtung des Rollweges A zum nördlichen Pistenende;
- Einbeziehung von Flächen östlich und westlich des Sicherheitsstreifens der Präzisionsanflugbefeuerung 16;
- Verlegung des Flughafenzaunes um 6 m in östliche Richtung zur abschnittsweisen Vervollständigung der inneren Sicherheitsumfahrungsstraße;
- 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 nunmehrige Beschwerdeführerin mit, daß sie ihre Anträge vom 26.1.2004 am 30.12.2004 „zur Thematik Parkraumentwicklung“ (Verringerung der Fläche Bereich Süd-West) 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 wurde das Vorhaben durch das zuständige BMVIT kundgemacht, am 21. und 22.2.2006 die öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt und die Genehmigung sodann mit Bescheid vom 24.8.2007 zu Zl. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005 erteilt. Dagegen erhobene Bescheidbeschwerden beim Verwaltungsgerichtshof, welche von mehreren Nachbarn erhoben worden sind, hat der Verwaltungsgerichtshof zu Zlen. 2007/03/0181, 0182, 0183 bis 0184 abgewiesen.

4. Am 13.3.2006 wurde seitens der Landesumweltschutzbehörde von Salzburg bei der Salzburger Landesregierung der Antrag auf Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nach § 3a i.V.m. Anhang I Z. 14 UVP-G gestellt und zwar hinsichtlich der Maßnahmen

- Ediktalverfahren, GZ BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005 sowie
- Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des Salzburger Flughafens in Form des Terminal 2.

Die Salzburger Landesregierung hat mit Bescheid vom 13.7.2006 festgestellt, daß hinsichtlich beider Maßnahmen, also Maßnahmen laut Ediktalverfahren als auch Errichtung des Terminal 2 keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Gegen diesen Bescheid hat die Salzburger Landesumweltschutzbehörde am 14.8.2006 Berufung erhoben, nach Durchführung eines umfangreichen Verfahrens wurde nach schließlich noch durchgeführter mündlicher Verhandlung der beschwerdegegenständliche Bescheid erlassen.

Der Bescheid besteht aus drei Spruchpunkten, wobei die Spruchpunkte 1 und 2 die Beschwerdeführerin nicht beschweren; die Spruchpunkte 1 und 2 sind auch trennbar vom beschwerdegegenständlichen Spruchpunkt 3.

Die Beschwerdeführerin ist lediglich durch Spruchpunkt 3 beschwert, insofern nämlich der Berufung des Landesumweltschutzes von Salzburg Folge gegeben wird, 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 Terminal 2 eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

III. Zur Rechtswidrigkeit des beschwerdegegenständlichen Bescheides:

III.1. Inhaltliche Rechtswidrigkeit:

1.1. Die belangte Behörde hat sich mit der grundsätzlichen Frage, welche Qualität eine Bewilligung nach § 68 LFG hat, nicht hinreichend auseinandergesetzt. Die belangte Behörde geht unter Hinweis auf die Entscheidung des Umweltsenates zu *Graz-Thalerhof II* (US 6B/2003/5-36) davon aus, daß der Umweltsenat auch in jener Entscheidung vom Vorliegen eines Vorhabens im Sinne des § 2 Abs. 3 UVP-G bzw. der UVP-Richtlinie ausgegangen ist. In jenem Verfahren wurde diese Frage aber weder ausdrücklich noch implizit thematisiert. Die UVP-Pflicht wurde verneint.

Richtig ist zwar, daß im Verfahren nach § 68 LFG nicht allein die Einbeziehung der Flächen, sondern auch die darauf geplanten Bodeneinrichtungen verfahrensgegenständlich sind. Die geplanten Bodeneinrichtungen sind dies jedoch nur in dem Sinne, daß im Zuge dieser Beurteilung auch die künftige Verwendung der Flächen – wie dies für Widmungsverfahren allgemein üblich ist – eine Rolle spielt. Betrieb und Betriebsumfang des Flughafens werden durch die Bewilligung nach § 68 LFG jedoch nicht geregelt, weil die von einem auf diese gesetzliche Bestimmung gestützten Bescheid erfaßten Maßnahmen dadurch noch nicht realisiert werden dürfen. Daher vermag eine solche Bewilligung auch für den tatsächlichen Betrieb keine Auswirkungen zu zeitigen. Es geht vielmehr – wie für Widmungsverfahren üblich – um die Beurteilung der Einpassbarkeit der beabsichtigten Maßnahmen in die maßgeblichen Rahmenbedingungen auf abstrakter Ebene. Dies unterscheidet die Bewilligung nach § 68 LFG ganz wesentlich von der Bewilligung nach § 78 LFG. Wenn dazu im bisherigen Verfahren seitens der Berufungswerberin, und auch der belangten Behörde ausgeführt wird, daß es sich bei der Bewilligung gemäß § 68 LFG um eine Rahmenbewilligung handelt, während Bewilligungen nach § 78 LFG lediglich

zu deren Durchführung dienen, so wird damit kein anderes Verhältnis beschrieben als jenes, wie es auch zwischen Akten der Flächenwidmung und Bebauungsplanung und der Erteilung einer konkreten Baubewilligung gegeben ist. Für die gesamten Widmungsakte fehlt jedoch eine UVP-Pflichtigkeit in diesen Zusammenhängen.

Die nach § 68 LFG erteilte Bewilligung regelt auch keineswegs die konkrete Ausgestaltung des Flughafens; Betriebszeiten oder die Landeerlaubnis oder das Landeverbot für bestimmte Flugzeugtypen werden dadurch nicht geregelt. Nach Auffassung der Beschwerdeführerin handelt es sich bei einer Bewilligung nach § 68 LFG durchaus um eine der Gewinnungsbewilligung nach dem MinRoG vergleichbare Bewilligung, somit um eine widmungsmäßige Beurteilung.

Auch wenn die belangte Behörde die Auffassung vertritt, wonach die Umweltauswirkungen möglichst früh einer Beurteilung zugeführt werden sollen, muß betont werden, daß durch die den Gegenstand der Genehmigung nach § 68 LFG bildenden Maßnahmen keine Erhöhung der Flugbewegungen hervorgerufen wird. Es handelt sich bei diesen Maßnahmen vielmehr darum, eine Optimierung der betrieblichen Abläufe herbeizuführen und unnötige Kosten und Verzögerungen bei der Betriebsabwicklung zu vermeiden. Die vorgesehenen Maßnahmen dienen vielmehr dazu, die luftfahrtrechtliche Betriebspflicht weiterhin erfüllen zu können und den sicheren Betrieb weiterhin gewährleisten zu können, dies in Erfüllung der Verpflichtungen aus § 63 LFG, § 1 Abs. 2 ZFBO; die vorgesehenen Maßnahmen dienen insbesondere auch den Verpflichtungen aus der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.3.2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002. Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 war wesentliche Ursache für die Entscheidung, das Terminal 2 zu bauen. Durch die Sicherheitsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 sind nämlich erhebliche Check-In-Kapazitäten verloren gegangen, die durch bauliche und technische Einrichtungen kompensiert werden mußten.

Die hier vertretene Auffassung wird schon aus dem Spruch des Bescheides des BMVIT vom 24.8.2007, Zl. BMVIT-60.507/0001-II/PMV/2005, deutlich, wenn es dort heißt, daß die mit mehreren (im einzelnen zitierten Bescheiden) festgelegten Flugplatzflächen/Flugplatzareal/Flugplatzgrenze

„im Nordwesten und Südwesten nach Maßgabe folgender Bestimmungen geändert werden:

A) Betriebsumfang

Die mit dem vorliegenden Bescheid bewilligte Änderung des Flugplatzareals des Flughafens Salzburg im Nordwesten und Südwesten sowie die Lage der in den Änderungsbereichen geplanten Bodeneinrichtungen und Infrastrukturanlagen ergeben sich aus dem Lageplan ...

D) Betriebsaufnahme

Der Flughafenbetrieb auf dem mit dem vorliegenden Bescheid geänderten Flugplatzareal des Flughafens Salzburg darf erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung (§ 73 LFG), welche gemäß § 72 Abs. 1 lit. d LFG spätestens zehn Jahre nach Rechtskraft dieses Bescheides beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verfahrensführung bezüglich Flughäfen, zu beantragen ist, aufgenommen werden“.

Auch die Rechtsprechung des EuGH hatte sich bisher mit „Vorhaben“ bzw. „Genehmigung“ auseinanderzusetzen.

Zur Rechtsprechung des EuGH und dabei insbesondere zu seiner Entscheidung vom 4.5.2006 Rs C-290/03, ist festzuhalten, daß der Gerichtshof zur ersten Vorlagefrage unter Rz 39 ausdrücklich festhält: „Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 85/337 definiert den Begriff „Genehmigung“ im Sinne dieser Richtlinie als Entscheidung der zuständigen Behörde oder der zuständigen Behörden, aufgrund deren der Projektträger das Recht zur Durchführung des Projektes erhält.“ Eben diese Voraussetzungen werden durch einen Bescheid nach § 68 LFG nicht erfüllt und handelt es sich daher auch nicht um eine Genehmigung im Sinne dieser rechtlichen Rahmenbedingungen. Und auch die weiteren Überlegungen des EuGH, wie sie unter Rdnr. 47 ihren Niederschlag finden, führen nicht dazu, von einer Genehmigung im vorzitierten begrifflichen Sinne zu sprechen, weil die Grundsatzentscheidung des § 68 LFG zwar flächenmäßige Vorsorgen dafür trifft, wo welche Infrastruktureinrichtungen

