



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21/03/2007

2006/4959  
K(2007)910

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,

Ich möchte Sie abermals auf die korrekte Anwendung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 175 vom 5. 7. 1985, S. 40, in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997, ABl. L 73 vom 14. 3. 1997, S. 5, und der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003, ABl. L 156 vom 25. 6. 2003, S. 17, (im Folgenden: UVP-Richtlinie) hinweisen.

Die Kommission erhielt durch eine Beschwerde davon Kenntnis, dass seit mehreren Jahren Maßnahmen zum Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat im Gange sind und weiter fortgesetzt werden, ohne dass dafür eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach der UVP-Richtlinie durchgeführt werde.

Die UVP-Richtlinie sieht für den Bau von Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2.100 m und mehr nach Artikel 4 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Z 7.a) die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Die Änderung oder Erweiterung eines bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projektes des Anhangs I oder II ist nach Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II Z 13 ebenfalls einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen soweit damit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sind.

Der Flughafen Wien-Schwechat liegt wenige Kilometer südöstlich von Wien, einer dicht besiedelten Großstadt mit derzeit ca. 1,62 Millionen Einwohnern und unmittelbar neben

Ihrer Exzellenz Frau Dr. Ursula PLASSNIK  
Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten  
Ballhausplatz 2  
A - 1014 Wien

dem Nationalpark Donau-Auen, einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-Richtlinie<sup>1</sup> ("Donau-Auen östlich von Wien", AT1204000, 9.579 ha).

Nach den Informationen der Beschwerde verabschiedete der Flughafen Wien (FWW AG) im Jahr 1998 einen Masterplan, der umfangreiche Ausbaumaßnahmen vorsah. Bereits vorher eröffnete der Flughafen im Jahr 1996 das Terminal Pier West mit 12 Fluggastbrücken und 1997 erfolgte die Verlängerung der Piste 11/29 um 500 Meter auf 3500 Meter.

#### A. Abgeschlossene Erweiterungsmaßnahmen ohne UVP:

Ausgehend von dem Masterplan, der zwischenzeitlich mehrfach modifiziert worden sei, habe die FWW AG in den letzten Jahren folgende Ausbaumaßnahmen gesetzt, die alle genehmigt und für die weder einzeln noch zusammengenommen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei:

- Umfassende Verbesserung und Ausweitung des Pistensystems und der Abstellflächen
  - Verbesserung des Pistensystems 16/34 (Bau von 5 Schnellabrollwegen sowie eines parallel zum Großteil der Piste führenden Schnellabrollweges) im Jahr 1999
  - Optimierung der automatisierten Landungen durch verbessernde Maßnahmen im Bereich der Pistenbefeuerungen zwischen 1999 und 2005
  - Bau von 13.000 m<sup>2</sup> An- und Abrollwege und Neubau des Rollweges A 2a mit einer Gesamtlänge von 510 m
  - Auswechslung des Unterbaus von insgesamt ca. 50.000 m<sup>2</sup> Flugbewegungsfläche bis Ende 2003
  - Vorfelderweiterungen (Flugzeug-Stellplatzweiterungen) West und Nordost zwischen 2002 und 2006 mit einem Investitionsvolumen von 90 Mio € seit 2002
- VIP und General Aviation Centre (Errichtung neuer Hangars) mit angeschlossenen VIP-Bereich, Ehrenhof, Einstellboxen, Einstellhangar und Nebengebäude (2005; 11.384 m<sup>2</sup>)
- Errichtung neuer Parkplätze:
  - Aufstockung von Parkhaus 3 durch drei neue Etagen mit insgesamt 765 Stellplätzen sowie Neuerrichtung der Parkhäuser 7 und 8 im Jahr 2005
  - Planung und Erweiterung von Parkhaus 4 und 7 im Jahr 2006
- Bau des Handling Centre West (Geräteabstellhalle und Servicehalle) zwischen September 2004 und Mai 2005 auf einer Fläche von 20.000 m<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABL L 206 vom 22. 7. 1992, S. 7.

- Errichtung des Air Cargo Centers (22.500 m<sup>2</sup> zusätzliche Frachturnschlagfläche) von Herbst 2004 bis Ende 2005 und Inbetriebnahme 2006 sowie sonstige laufende Ausbauten der alten Cargo-Einrichtungen, ergänzend wird der Bahnhof Flughafen Wien umgebaut und fernzugtauglich gemacht
- Errichtung des neuen Flugsicherungstower mit integriertem Bürogebäude u.a. für die Austro Control GesmbH zwischen 2003 und 2005
- Office Centre und Straßensystem:
  - Errichtung von 26.000 m<sup>2</sup> Büro- und Konferenzfläche inklusive 250 PKW-Stellfläche zwischen 2003 und 2004
  - Herstellung von zwei neuen Straßenzügen und Umbau einer Straße zwischen Oktober 2003 und Herbst 2004
- Bus Terminal: sieben neue internationale Busgates zwischen Juli 2002 und Anfang 2004 errichtet
- Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen und der Gepäckzentrale 2003 und 2004
- Vorläufiger Terminal: im Mai 2005 wurde ein weiteres "Teilprojekt der Kapazitätsoptimierung, der Terminal 1A" in Betrieb genommen und 22 Check-in-Counter und drei neue Kontakt-Counter geschaffen.

#### B. Geplante bzw. noch in Bau begriffene Erweiterungsmaßnahmen:

Die folgenden Maßnahmen seien derzeit geplant bzw. bereits in Bau begriffen:

- Skylink: Bau eines weiteren Terminals dieses Namens bis 2008 mit einer Fläche von 71.000 m<sup>2</sup>, Länge 460 m, Breite 33 m, der über 51 Gates verfügen wird, mit 17 Andockpositionen, wovon fünf für Großraumsflugzeuge wie Airbus A380 geeignet sein werden.
- "Sanierung" der Piste 16/34
- Bau einer dritten Piste mit 3.500 m Länge als Parallelbahn zur Piste 11/29, ca. 2.400 m südlich davon. Der Baubeginn sei für 2008 und die Fertigstellung ungefähr für 2013 vorgesehen. Derzeit sei für diese dritte Piste (erstmalig in der Geschichte des Flughafens Wien) ein UVP-Verfahren angekündigt.

Zu dem Projekt "Skylink" ist ergänzend zu bemerken, dass dieses Projekt das Kernstück laut Masterplan 1998 und dem im Sommer des Jahres 2000 gestarteten umfangreichen Investitionsprogramms zur Förderung einer progressiven Nachfrageentwicklung darstellt. Laut Mitteilung der Beschwerdeführer sieht die Errichtung des Terminals eine Verdopplung der Passagierbewegungsfläche auf etwa 150.000 m<sup>2</sup> vor und beinhaltet die Erweiterung der Check-In Bereiche, der Warte- und Bewegungsflächen, der Shopping- und Non-Aviation Flächen sowie der Gate- und Abfertigungsbereiche. Wesentlicher Teil des neuen Terminals ist eine Gepäcksortier- und Transportanlage. Sie entlastet den Vorfeldverkehr und beschleunigt den Gepäcktransport. Durch die Terminal-Erweiterung werden auch 17 neue Gebäudepositionen geschaffen.

Laut Darstellung der Beschwerde handelt es sich bei der Errichtung des Skylink um einen Ausbau des Flughafens zur Ermöglichung massiver Kapazitätssteigerungen, insbesondere unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren kumulativ erfolgten Ausbauten wesentlicher Bereiche des Flughafens.

Die Beschwerdeführer legten ferner Daten über jährliche Flugbewegungen vor, aus denen hervorgeht, dass sich die Flugbewegungen zwischen 1995 und 2005 um mehr als 100.000 von 143.799 auf 249.617 erhöht haben, was einer Steigerung um mehr als 70% des Ausgangswertes innerhalb von nur zehn Jahren entspricht. Die Zunahme der Flugbewegungen, die zum internationalen Flugverkehrswachstum überproportional erfolgt ist, erfordert, wie aus verschiedenen Dokumenten ersichtlich ist (der oben genannte Masterplan<sup>2</sup>, die Wachstumsstrategie der FFW AG<sup>3</sup>), die oben aufgelisteten Ausbaumaßnahmen.

Mit anderen Worten, die Zunahme des internationalen Flugverkehrs alleine würde ohne die besagten Ausbaumaßnahmen nicht zu dem deutlichen Anstieg der Flugbewegungen am Flughafen Wien-Schwechat führen. Es besteht ein Zusammenhang zwischen den Ausbaumaßnahmen und der gestiegenen Umweltauswirkungen durch die höhere Anzahl der Flugbewegungen, wie zum Beispiel aus zahlreichen Beschwerden über steigenden Fluglärm über Wien ersichtlich ist.

Die Ausbaumaßnahmen sollten in ihrer Gesamtheit betrachtet werden, da sie letztlich zu den gleichen Auswirkungen in puncto steigender Lärm und Abgaswerte führen. Nach den Anforderungen der UVP-Richtlinie ist eine integrative Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, welche die kumulierten Umweltauswirkungen zu berücksichtigen hat (vgl. dazu die einschlägige Rechtsprechung des EuGH, z.B. die Urteile vom 21. September 1999 in der Rechtssache C-392/96, Kommission/Irland, Randnr. 76, vom 7. Juni 2001 in der Rechtssache C-227/01, Kommission/Spanien, Randnr. 53).

Der Gerichtshof hat im Fall C-435/97, World Wildlife Fund (WWF) u.a., entschieden, dass ein Mitgliedstaat weder nach den nationalen Rechtsvorschriften noch im Wege einer Einzelfallprüfung ein Projekt zur Umstrukturierung eines Flughafens mit einer Start- und Landebahn von weniger als 2.100 m von vornherein allgemein von der Umweltverträglichkeitsprüfung ausnehmen kann, es sei denn, dass das Projekt nach einer Gesamtbeurteilung keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt besorgen lässt.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass selbst ohne Gesamtbetrachtung manche der Einzelmaßnahmen für sich alleine genommen bereits geeignet scheinen, eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung auszulösen, wie z.B. die Erweiterung der Parkhäuser, die

---

<sup>2</sup> "Zur Erhöhung der Kapazität - vor allem in den Spitzenstunden - wird das Rollwegesystem der Piste 16/34 entscheidend verbessert.", oder: "Trotz Erhöhung der Landekapazität durch geeignete Maßnahmen wie die Schaffung von zusätzlichen Sahnellabrollwegen und neuen Anflugverfahren ist die Kapazität des Flughafens Wien im Jahr 2010 mit zwei Pisten erschöpft." (Masterplan 1998)

<sup>3</sup> Aus den Geschäftsberichten der FFW AG: Malaysia Airlines und andere Fluggesellschaften können als Kunden gewonnen werden, 11 neue Destinationen und 41 neue Frequenzen. (GB 2002); Aktive Kontaktaufnahme mit Airlines, die den Flughafen bereichern. Low Cost Carrier konnten gewonnen werden, Interkly Germania Express, Air Berlin, German Wings, VBird, Duo Airways, Helvetic Airways (GB 2003); "Der Flughafen bemüht sich jedoch auch aktiv um die Akquisition neuer Fluglinien." Im Mai 2004 kamen u.a. die Carrier Emirates und Eva Air hinzu (GB 2004) etc.

Vergrößerung der Frachturnschlagfläche oder der Ausbau von Büroflächen in den letzten Jahren (vgl. insbesondere Anhang II Z 10.b) in Verbindung mit Anhang II.13 der UVP-Richtlinie).

Die nach dem österreichischen UVP-Gesetz<sup>4</sup> vorgescheneu Schwellenwerte bzw. Kriterien zur Auslösung einer UVP-Pflicht für Flughafenerweiterungen in Umsetzung der Auswahlkriterien nach Anhang III der Richtlinie dürften zur Erfassung erheblicher Umweltauswirkungen nur bedingt geeignet sein, da zum Beispiel der Verweis in Anhang I Z 14 lit. e), f) und g) (Spalte 3) auf die recht eng definierte Schutzgebietskategorie E ("Siedlungsgebiet") mit einem Umkreis bis zu 300 m ungeeignet ist, um weiträumige Auswirkungen von erheblichen Fluglärmsteigerungen zu erfassen. Im Rahmen der technischen Kriterien nach Anhang I Z 14 lit. c) oder f) erscheint das Abstellen alleine auf Gesamtpistenlängen ohne andere wesentliche Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Terminals, Rollwege, Abstellflächen, Frachturnschlagflächen etc. zu berücksichtigen, nicht ausreichend um alle Änderungen mit potenziell signifikanten Umweltauswirkungen zu erfassen.

In diesem Zusammenhang ist auf die grundlegende Verpflichtung nach der UVP-Richtlinie zu verweisen, wonach alle Projekte, die in Anhang I oder die in II der Richtlinie enthalten sind und erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lassen, einer UVP zu unterziehen sind. Der Gerichtshof hat wiederholt darauf hingewiesen, dass das Ermessen der Mitgliedstaaten bei der Bestimmung der UVP-pflichtigen Projekte nach Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie im Wege einer Einzelfallprüfung oder der Aufstellung von Kriterien und/oder Schwellenwerten im legislativen Weg, durch die in Artikel 2 Absatz 1 festgelegte Pflicht begrenzt ist, die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Untersuchung ihrer Auswirkungen zu unterziehen (Urteile vom 24. Oktober 1996 in der Rechtssache C-72/95, Kraaijeveld, Randnr. 50, vom 22. Oktober 1998 in der Rechtssache C-301/95, Kommission/Deutschland, Randnr. 45, vom 16. September 1999 in der Rechtssache C-435/97, World Wildlife Fund (WWF) u.a., Randnr. 36). In jedem Fall haben die Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Schwellenwerte und/oder Kriterien nicht nur die Größe, sondern auch die Art und den Standort des Projekts zu berücksichtigen (Urteile vom 21. September 1999 in der Rechtssache C-392/96, Kommission/Irland, Randnrn. 65-67, vom 13. Juni 2002 in der Rechtssache C-474/99, Kommission/Spanien, Randnr. 31, vom 16. März 2006 in der Rechtssache C-332/04, Kommission/Spanien, Randnr. 76).

Darüber hinaus scheint aber das UVP-Gesetz selbst nicht korrekt angewandt worden zu sein, das etwa in Anhang I Z 14 Spalte 1 lit. d, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für eine Änderung von Flugplätzen von einer Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 15.000 in einem fünfjährigen Prognosezeitraum abhängig macht. Dem stehen tatsächliche Erhöhungen um 42.673 von 1995 auf 2000 bzw. um 63.145 von 2000 auf 2005 gegenüber, ohne dass für die damit

---

<sup>4</sup> Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. Nr. 793/1996, BGBl. I Nr. 89/2000, BGBl. I Nr. 108/2001, BGBl. I Nr. 151/2001, BGBl. I Nr. 50/2002, BGBl. I Nr. 153/2004

verbundenen Änderungsmaßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist.

Die Auswirkungen der Flughafenerweiterung betreffend gesteigener Lärm- und Luftbelastung auf das Stadtgebiet von Wien und auf das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung "Donau-Auen östlich von Wien" erfordern eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Daher ist die Kommission der Europäischen Gemeinschaften der Auffassung, dass die Republik Österreich gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 4 Absatz 2 und 3 in Verbindung mit Anhang I Z 7. a) und Anhang II Z 13 der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, in der Fassung der Richtlinien 97/11/EG 2003/35/EG verstoßen hat, indem

- (1) für den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat
- (2) Anhang I.7.(a) in Verbindung mit Anhang II.13 und Anhang III der Richtlinie keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde und wird, und nicht korrekt in das innerstaatliche Recht umgesetzt ist.

Die Kommission fordert Ihre Regierung gemäß Artikel 226 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft auf, sich binnen eines Monats nach Eingang dieses Schreibens hierzu zu äußern.

Die Kommission behält sich das Recht vor, nach Eingang der Äußerungen oder im Falle, dass innerhalb der gesetzten Frist keine Äußerungen eingehen, gegebenenfalls eine mit Gründen versehene Stellungnahme im Sinne von Artikel 226 abzugeben.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Für die Kommission  
Stavros DIMAS  
Mitglied der Kommission

