

TE Vwgh Erkenntnis 2005/11/22 2002/03/0316

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 22.11.2005

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
40/01 Verwaltungsverfahren;
92 Luftverkehr;

Norm

AVG §8;
LuftfahrtG 1958 §68 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §71 Abs1 litd;
LuftfahrtG 1958 §71 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §71 Abs2;
LuftfahrtG 1958 §72;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Berger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde 1. des J M, 2. der

A M, 3. des H H, 4. des E K, 5. der G K, 6. des A E, 7. der C G,

8. der J K, alle in F, 9. des Ka F und 10. der Kl F, beide in K, sämtliche vertreten durch Dr. Alfred Lind und Dr. Klaus Rainer, Rechtsanwälte in 8010 Graz, Kaiserfeldgasse 22, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. Oktober 2002, ZI 60.103/8-PMV/02, betreffend Änderung einer Zivilflugplatzbewilligung (mitbeteiligte Partei: Flughafen G Betriebsgesellschaft mbH in F, vertreten durch Dr. Hella Ranner, Rechtsanwältin in 8010 Graz, Herrengasse 19/II), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde gemäß §§ 68 und 72 des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr 253/1957 idF BGBl I Nr 65/2002 (LFG), auf Antrag der mitbeteiligten Partei die Bewilligung zur Änderung der in der

Zivilflugplatzbewilligung vom 9. März 1961 in der Fassung des Bescheides der belangten Behörde vom 16. Juli 1991 festgelegten Flugplatzgrenzen und Bodeneinrichtungen des Flughafens Graz in dem im Spruchpunkt A - unter Zugrundelegung eines zu einem integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärten Planes - genannten Umfang unter den im Spruchpunkt B genannten Bedingungen und Auflagen erteilt. Unter Spruchpunkt C wurde ausgesprochen, dass die übrigen Bestimmungen der Zivilflugplatzbewilligung sowie die mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 16. März 1961 in der Fassung der Verordnung vom 11. Februar 1980 für den Flughafen Graz festgelegte Sicherheitszone unberührt bleibe.

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen Folgendes aus:

Die mitbeteiligte Partei habe den Antrag gestellt, weil eine Erweiterung der Flughafengrenze im östlichen Teil des Flughafenareals im Bereich Fluggastgebäude und Frachtgebäude samt Situierung von zivilen Bodeneinrichtungen und damit im Zusammenhang stehenden erforderlichen landseitigen Infrastruktureinrichtungen, eine Änderung der Flughafengrenze im nordöstlichen Teil des Flughafenareals im Bereich des Vorfeldes und die Situierung von zivilen Bodeneinrichtungen sowie die Erweiterung der Flughafengrenze im südlichen Teil des Flughafenareals im Bereich des Pistenvorfeldes zur Sicherstellung der Hindernisfreiheit vorgesehen seien. Auf Grund des zu erwartenden, bis zum Jahr 2015 stetig steigenden Flugbewegungsaufkommens sei eine Erweiterung des Fluggastgebäudes sowie der Vorfeldflächen erforderlich. Gleichzeitig sei beabsichtigt, Büro- und Betriebsgebäude und Parkplätze auf dem verbleibenden Teil zwischen der zukünftigen Flughafenstraße und den Vorfeldflächen zu errichten. Die zu erwartende Steigerung des Frachtaufkommens erfordere eine Vergrößerung des Frachtgebäudes mit den dazugehörigen Parkplätzen. Im südlichen Teil des Flughafenareals sei infolge der Verlängerung der Instrumentenpiste die Erweiterung der Flughafengrenze zur Sicherstellung der Hindernisfreiheit erforderlich. Infolge der geplanten Ausbaumaßnahmen der HL-AG entlang der östlich gelegenen Südbahnstrecke sei im Zusammenhang mit der Umsetzung des überregionalen Verkehrskonzeptes (Anschluss A2 und Ortsumfahrung Feldkirchen) auch eine neue Verkehrsanbindung an den Flughafen Graz zu realisieren. Die Trasse dieser Landesstraße solle östlich des Flughafenareals geführt werden und eine Direktanbindung des Flughafens Graz an das hochrangige Straßennetz ermöglichen. Zudem solle der Flughafen mit einem unterirdischen Bahnhof und einem multifunktionalen Zentrum an die Hochleistungsstrecke der ÖBB angebunden werden. Diesbezüglich sei beabsichtigt, die Flugplatzgrenzen im östlichen Bereich zu erweitern und im nordöstlichen Teil abzuändern. Eine Änderung der Sicherheitszone des Flughafens sei nicht vorgesehen.

Die belangte Behörde begründete die Notwendigkeit und die Eignung der angeordneten Änderungen im Sinn des § 71 Abs 1 LFG (auszugsweise wiedergegeben) wie folgt:

"Als Ergebnis des Ermittlungsverfahrens - insbesondere als Ergebnis der durchgeführten öffentlichem mündlichen Verhandlung, bei der die Amtssachverständigen für Luftfahrttechnik, für Flug- und Flugplatzbetrieb, für Schalltechnik sowie für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Gutachten erstattet haben - wird unter Zugrundelegung dieser schlüssigen Gutachten festgestellt, daß die Einbeziehung von Flächen im südlichen Flughafenareal eine Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit der Luftfahrt darstellt. Die Erweiterungen im Osten bzw. Nordosten entsprechen den Anforderungen an einen sicheren und zweckmäßigen Flughafenbetrieb, bedingt durch die Notwendigkeit der Anpassungen der Infrastruktur an ein absehbares Wachstum des Luftverkehrs einerseits und einer Verbesserung der Anbindung des Flughafens an das höherrangige Landverkehrsnetz andererseits. Bei den geplanten zivilen Bodeneinrichtungen handelt es sich um Einrichtungen, welche nach der allgemeinen Verkehrsauffassung für den internationalen Standard eines Flughafens der Größenordnung von Graz als erforderlich angesehen werden und somit dem Betrieb des Flughafens unmittelbar dienen.

Die Grundlage für die Planung der gegenständlichen Maßnahmen im Osten und Nordosten bildet die langfristige Ausbauplanung des Flughafens (Masterplan) im Sinne des Airport Planning Manuals, ICAO-Doc 9184-AN/902, Part 1, Master Planning. In diesem Sinne hat ein Masterplan im speziellen die Entwicklung von Einrichtungen sowohl auf der Land- wie auch auf der Luftseite zu enthalten und sich mit den Anforderungen der Zugänglichkeit bzw. Erreichbarkeit des Flughafens landseitig auseinanderzusetzen. Der Zweck eines Masterplanes ist ein planmäßiges aufeinander abgestimmtes Vorgehen bei der Errichtung der nötigen Infrastruktur, um der zu erwartenden Nachfrage gerecht zu werden. Aufgrund dieser starken Nachfrageorientiertheit des Luftverkehrs kann daher auch keine durch die gegenständlichen Maßnahmen bedingte Steigerung der Anzahl der Flugbewegungen erwartet werden.

Untersuchungen haben ergeben, dass etwa 70 % der Fluggäste sowie ein Teil der Beschäftigten im Bereich des

Flughafens diesen über das hochrangige Straßennetz erreichen. Aufgrund nachfragebedingt wachsender Passagierzahlen und einem kurzfristig nicht veränderbaren Modal Split ergibt sich der Bedarf eines Direktanschlusses an das hochrangige Straßennetz (A 2 Süd Autobahn). Der bereits im Bewilligungsverfahren befindliche Autobahnanschluß Feldkirchen/Flughafen stellt ein wesentliches Teilstück eines bereits seit mehreren Jahren entwickelten Verkehrskonzeptes dar, in welchem in Verbindung mit den geplanten Ausbaumaßnahmen der HL-AG (Koralmbahn) eine direkte Verknüpfungsmöglichkeit mit den hochrangigen Verkehrsnetzen Straße/Bahn geschaffen werden kann. Als mittel- bis langfristiges Ziel ist zwar beabsichtigt, eine ausgewogene Aufteilung des landseitigen Verkehrsaufkommens zwischen Schiene und Straße zu erreichen, in gewissen Segmenten wird eine Verlagerung aber nur langsam vonstatten gehen bzw. eine Spitzenstundenhäufung nicht vermeidbar sein, so dass Vorsorge für ausreichenden Parkraum zu treffen sein wird. Als Beispiel sei etwa der Urlaubscharterverkehr genannt, bei welchem abreisende Passagiere eines Fluges einen Parkplatz benötigen, bevor ankommende Passagiere dieses Fluges den Parkplatz verlassen haben. Auch ist hierbei zu bedenken, dass eine anzustrebende übersichtlich strukturierte Verkehrsführung im Flughafenareal unter anderem einen höheren Flächenbedarf nach sich zieht.

Einrichtungen wie das geplante multifunktionale Zentrum mit Hotel, Tagungsräumen etc. entsprechen der Nachfrage nach Orten mit guter Erreichbarkeit für Besprechungen und Kongresse und sind als Bestandteil einer zweckmäßigen Flughafeninfrastruktur anzusehen.

Aufgrund der gegenwärtigen Struktur der luftseitigen Anlagen des Flughafens und der funktionalen Zusammenhänge ist eine Erweiterung der Anlagen für Passagier- und Frachtabfertigung nur mehr in Richtung Nordosten möglich und sinnvoll. Für die Passagierabfertigung ist die Erweiterung des Abfertigungsgebäudes in Richtung Osten bis zum geplanten Bahnhof der Koralmbahn vorgesehen. Die notwendige Größe des Gebäudes ergibt sich zum einen aus der Anzahl der abzufertigenden Passagiere und andererseits aus einem spezifischen Platzbedarf gemäß internationalen Standards unter Berücksichtigung eines bestimmten level of service. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Hinblick auf künftige Sicherheitsmaßnahmen im Passagierverkehr der spezifische Platzbedarf pro Passagier einer steigenden Tendenz unterliegen wird (100 % hold baggage screening, passenger profiling, ...).

Vorfeldseitig bedeuten Maßnahmen zur Verbesserung des Passagierkomforts wie Fluggastbrücken, deren Errichtung etwa bei der Erweiterung des Abfertigungsgebäudes in Richtung Osten möglich ist, einen erhöhten Platzbedarf. Im Hinblick auf den auf dem Flughafen Graz stattfindenden Allwetterflugbetrieb erscheint die Möglichkeit der Anordnung von Abstellpositionen rechtwinkelig zu Rollgassen - und im größtmöglichen Maße als Durchrollpositionen ausgebildet - zweckmäßig. Um dieses mit der Vorfelderweiterung Nord-Ost begonnene Konzept weiter fortzuführen, wie dies in Varianten auch im Masterplan vorgesehen ist, bedarf es einer Erweiterung des Flughafenareals, zumal sich die Breite einer (Standplatz-)Rollgasse für Code-Letter-E Luftfahrzeuge mit 85 m zu Buche schlägt.

Im Frachtbereich ist es zur Bedienung bestimmter Luftfrachtsegmente (etwa Express- und Paketdienste) notwendig, entsprechende Infrastruktureinrichtungen zu schaffen. Im Bereich der bestehenden Luftfrachtanlagen sind dem Frachtumschlag vorfeldseitig Grenzen gesetzt. Besonders für Express- und Paketdienste sind entsprechende Vorfeldflächen in unmittelbarer Nähe der Verteileinrichtungen, welche wiederum einen zweckmäßigen Anschluss an das höherrangige Straßennetz besitzen sollten, notwendig. Im Zusammenhang mit der zur Errichtung anstehenden Anschlußstelle Flughafen an der A 2 Süd Autobahn und der geplanten Erweiterung der Luftfahrzeugabstellfläche in Richtung Norden bietet sich dieses Areal für die Erweiterung der Frachtanlagen an. Des weiteren ist auch im Luftfrachtverkehr damit zu rechnen, dass die Sicherheitsmaßnahmen verstärkt werden. Unabhängig davon, welche Methoden hierfür zur Anwendung gelangen werden, ist mit erhöhtem Platzbedarf zu rechnen. Die Verladung palletierter Luftfracht ist im Vergleich zu Passagiergepäck schwerer handhabbar, und die Kontrollvorgänge bei Fracht nehmen längere Zeiten in Anspruch (z.B. Einsatz einer Simulationskammer).

Die beabsichtigte Einbeziehung von Grundstücken im Osten bzw. Nordosten trägt somit den Bestimmungen der Zivilflugplatz-Verordnung 1972, BGBl. 313/1972 (ZfV 1972), insbesondere den §§ 6 und 8 leg. cit., Rechnung und ist im Sinne des § 71 Abs. 1 LFG als geeignet angesehen.

Betreffend die beabsichtigte Einbeziehung von Grundstücken im Süden ist zunächst festzuhalten, daß entsprechend den Bestimmungen des Kapitels 4 des Annex 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ) der Luftraum um Flugplätze innerhalb bestimmter Grenzen von Hindernissen freizuhalten ist, damit der Flugbetrieb sicher durchgeführt werden kann. Gleiches sehen die Bestimmungen des III. Kapitels der ZfV 1972 vor. Gemäß § 35 ZfV 1972

etwa dürfen Zivilflugplätze nur betrieben werden, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen, oder wenn durch Beseitigung solcher Hindernisse oder durch ihre Kennzeichnung beziehungsweise Befeuerung die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet wird.

Die erforderliche Größe dieser Schutzbereiche richtet sich u. a. nach der Größe der verkehrenden Luftfahrzeuge und dem Betriebsumfang des Flugplatzes. Wesentliche Merkmale zur Bestimmung des Betriebsumfanges sind Tag- bzw. Nachtbetrieb und Sicht- bzw. Instrumentenflugbetrieb. Bei Sichtflugbetrieb erfolgen Flugbewegungen rein nach Sicht, zusätzliche Navigationshilfen stehen nicht zur Verfügung. Dies setzt natürlich entsprechend gute meteorologische Bedingungen betreffend Sicht, Wolkenuntergrenzen, Bedeckungsgrad der Wolken etc., voraus. Bei Instrumentenflugbetrieb stehen zusätzliche Navigationshilfen zur Verfügung, welche Flugbewegungen auch bei schlechteren als Sichtflugwetterbedingungen zulassen. Bei Instrumentenflugbetrieb wird darüber hinaus noch danach unterschieden, ob Präzisionsanflugpisten oder Nicht-Präzisionsanflugpisten zur Verfügung stehen. ...

...

Der Schutzbereich für den Präzisionsanflug, welcher eine ausreichende Hindernisfreiheit für anfliegende Luftfahrzeuge sicherstellen soll, setzt sich aus einer Reihe von Flächen zusammen, welche die untere Begrenzung des Schutzbereiches einer Piste bilden. Im Bereich eines Instrumentenanflugsektors besteht die untere Begrenzung des Schutzbereiches aus der Anflugfläche und den seitlichen Übergangsflächen. Die Anflugfläche ist eine 1:50 geneigte, trapezförmige Fläche, deren kleine Paralleleseite mit dem Ende des Sicherheitsstreifens zusammenfällt. Die 1:10 geneigten seitlichen Übergangsflächen schließen an die Ränder der Anflugfläche an und bilden einen stetigen Übergang der Hindernisfreiheit zur Horizontalfläche in Abhängigkeit des seitlichen Abstandes zur verlängerten Pistenmittellinie. Anflugfläche, seitliche Übergangsflächen und Horizontalfläche bilden somit einen hindernisfrei zuhaltenden Querschnitt des Anflugsektors.

Der tatsächliche Flugweg eines Luftfahrzeuges bei einem Präzisionsanflug wird durch die Komponenten des Instrumentenlandesystemes (Landekursender für seitliche Führung, Gleitwegsender für vertikale Führung) bestimmt. Gleitwege eines Instrumentenlandesystemes weisen üblicherweise einen Gleitwinkel von 3 Grad auf und sind räumlich so situiert, dass der Gleitweg über der Schwelle - welche den Anfang des für die Landung verfügbaren Teiles der Piste kennzeichnet - eine Höhe von etwa 15 m aufweist.

Auf dem Flughafen Graz beträgt dieser Wert, als ILS-Reference-Datum bezeichnet, 16 m. Diese Höhe ist notwendig, da der vertikale Abstand zwischen Gleitwegempfänger am Luftfahrzeug und den Rädern des Hauptfahrwerkes bei Landekonfiguration des Luftfahrzeuges mitzuberücksichtigen ist. Dieser kann, in Abhängigkeit von Luftfahrzeugmuster und Anfluggeschwindigkeit, mehr als 10 m betragen.

...

Um den mit Absinken der Entscheidungshöhe geringer werdenden Abständen zu möglichen Hindernissen Rechnung zu tragen, wird für Präzisionsanflugpisten der Kategorien II und III gemäß den Bestimmungen der ZFV 1972 in den kritischen Bereichen des Anflugsektors, das ist bis zu einer Entfernung von 1000 m vor der Schwelle, die Erdoberfläche als untere Begrenzung des Schutzbereiches anstelle der 1:50 geneigten Anflugfläche definiert. Zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit dieses so definierten Pistenvorfeldes wurde daher die Fläche A der Sicherheitszone des Flughafens Graz so festgelegt, daß ihre untere Begrenzung die Erdoberfläche bildet.

Auch darf nicht außer acht gelassen werden, dass das Pistenvorfeld in besonderem Maße durch Overruns (darunter versteht man ein Überrollen des Pistenendes durch ein Luftfahrzeug nach einer Landung oder bei einem Startabbruch) und Undershoots (darunter versteht man ein vorzeitiges Aufsetzen eines Luftfahrzeuges bei der Landung vor der Schwelle der Piste) betroffen ist (dokumentiert auch im ICAO Doc 91 37-AN/898 Part 1, Airport Services Manual, Rescue and Fire Fighting, 3. Edition, 1990, welches aufgrund durchgeführter Untersuchungen in einem Bereich bis etwa 1000 m vor der Piste eine Häufung von Unfallstellen aufzeigt).

Grundsätzlich kann zwar davon ausgegangen werden, dass die Sicherheit dadurch gewährleistet wird, dass alle dafür maßgebenden Faktoren, wie etwa Masse und Performance des Luftfahrzeuges, Wetter, Bodenwind, Temperatur, Eigenschaften der Piste (Neigung, Oberflächenzustand, ...), Lage des Flugplatzes (Höhe, topographische

Gegebenheiten, ...) etc. beim Betrieb eines Luftfahrzeuges entsprechende Berücksichtigung finden. Eine durchaus mögliche Kombination ungünstiger Betriebsfaktoren und die Verknüpfung von mehreren widrigen Umständen führen dennoch immer

wieder zu Unglücksfällen durch Overruns oder Undershoots

Dies erfordert Vorkehrungen durch Bereitstellung entsprechender Flächen. ...

Ebenso erfordert die Tatsache, dass die Pisten des Flughafens Graz (Instrumentenpiste, Graspisten West und Ost) auch durch Luftfahrzeuge benützt werden dürfen, welche bei Ausfall eines Triebwerkes ihren Flug nicht fortsetzen bzw. nicht auf dem Flugplatz landen können, das Vorhandensein von Notlandeflächen entlang deren An- und Abflugwegen. Hinsichtlich der Zweckmäßigkeit von Notlandeflächen ist anzumerken, dass diese hinsichtlich ihrer Lage und Beschaffenheit geeignet sein müssen, beim Auftreten von Notfällen in kritischen Flugphasen, wie etwa bei der Start- und Landephase, zumindest eine Gefährdung Dritter hintanzuhalten. Auch hier gilt zweifelsfrei, dass im Falle der Hindernisfreiheit des Pistenvorfeldes die Auswirkungen solcher Unfälle geringer sind als im Falle des Vorhandenseins massiver Hindernisse.

Die Notwendigkeit, Präzisionsanflüge mit Entscheidungshöhen unter 60 m durchzuführen, liegt in den vor allem zwischen Spätherbst und Frühjahr auftretenden Nebellagen im Grazer Becken begründet. Um die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Luftverkehrs während des ganzen Jahres zu gewährleisten, wurde daher bereits Anfang der 80er-Jahre begonnen, die Voraussetzungen für einen derartigen Flugbetrieb zu schaffen.

Eingedenk dieser Tatsachen und aufgrund der seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde erhobenen Forderung zur Hindernisfreimachung des Pistenvorfeldes als Voraussetzung für die Absenkung der Entscheidungshöhe wurden seitens der Flughafen G Betriebsgesellschaft m.b.H. und der Republik Österreich bereits zahlreiche Grundstücke erworben und die darauf befindlichen Objekte entfernt. Da nunmehr seit einigen Jahren seitens der Republik Österreich keine finanziellen Mittel für Grundstücksankäufe mehr zur Verfügung gestellt werden, muß der Erwerb der noch verbliebenen Grundstücke aus den Betriebsergebnissen der Flughafen G Betriebsgesellschaft m.b.H. finanziert werden. Zu diesem nunmehr verzögerten Ablauf von Grundstücksankäufen ist noch festzustellen, dass es eine absolute Sicherheit zwar niemals geben kann, dass es jedoch das ständige Bestreben der Luftfahrtbehörden sein muß, dem Idealzustand durch stetige Verbesserungen des Sicherheitsstandards möglichst nahe zu kommen. Jede Verbesserung, die der Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt dient, ist auch im öffentlichen Interesse gelegen, wie dies der VwGH in seiner Spruchpraxis anerkennt. Dazu gehört zweifelsohne auch die Hindernisfreimachung des Pistenvorfeldes im Sinne der ZFV 1972, zumal die Realisierung größerer Vorhaben zur Verbesserung der Sicherheit der Luftfahrt in der Regel unter Bedachtnahme auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten und - wegen der damit verbundenen hohen Kosten - nur in Abschnitten möglich ist, was ebenfalls in der Spruchpraxis des VwGH anerkannt wird. Insgesamt wurden bereits über 50 Objekte im Bereich des südlichen Anflugsektors beseitigt, zuletzt die südlich von Schloß Thalerhof gelegenen Objekte sowie das Schloß Thalerhof selbst. Darüber hinaus müssen Objekte, die aufgrund ihrer Funktion für die Flugnavigation an einem Standort innerhalb der Fläche A erforderlich sind, derart ausgeführt sein, dass die Gefahr für Luftfahrzeuge auf ein Mindestmaß herabgesetzt wird.

...

Jedes dauerhafte Hindernis, welches die Begrenzung des Schutzbereiches durchragt, muss als potentiell gefährdend angesehen werden und ist daher zu beseitigen, da der anhaftende Mangel auch nicht durch Vorschreibung von Auflagen und Bedingungen beseitigt werden kann.

Mobile Hindernisse in diesem Bereich sind zwar auch als potentiell gefährdend anzusehen, allerdings, wahrscheinlichkeitstheoretisch betrachtet, in einem geringen Maß als dauerhafte Hindernisse. Allerdings gibt es im Bereich der Fläche A eine Zone, welcher aufgrund von Erfahrungen und unter Betrachtung des individuellen Risikos (crash frequency, crash location, crash consequence) auch von mobilen Hindernissen frei sein sollte ..., nämlich ein Bereich in der Breite des Sicherheitsstreifens und mit einer Länge von ca. 1000 m vor dem Pistenbeginn. Die Freihaltung einer Zone dieser Ausdehnung auch von mobilen Hindernissen wird als angemessen und geeignet angesehen. Sichergestellt kann eine Kontrolle von Personen und Fahrzeugen in diesem Bereich allerdings nur dann werden, wenn das Areal in die Flugplatzgrenzen einbezogen und umzäunt wird.

Die beabsichtigte Einbeziehung von Grundstücken im Süden (samt Einzäunung dieses Areals) ist daher den Interessen eines sicheren und zweckmäßigen Flughafenbetriebes in hohem Maße förderlich und im Sinne des § 71 Abs. 1 LFG als geeignet anzusehen."

Die Auswirkungen der gegenständlichen Erweiterung des Flughafens hinsichtlich Fluglärmimmissionen auf die Umgebung seien derart geringfügig, dass sie - im Bereich der Fluglärmzonen - subjektiv nicht wahrgenommen würden. Als Beurteilungsgröße sei der energieäquivalente Dauerschallpegel LAeq (mit unterschiedlichen Belästigungszuschlägen für Abend- und Nachtstunden) herangezogen worden. Die Größenordnung der "Zonen für den energieäquivalenten Dauerschallpegel < 60 dB während der Tagesstunden" würde vom militärischen Flugbetrieb verursacht, während vorliegend die Entwicklung im Bereich der Zivilluftfahrt zu beurteilen sei. Hier zeige sich, dass die "relevanten Lärmzonen < 60 dB" in erster Linie von sogenannten "Kapitel 3"-Flugzeugtypen verursacht würden, deren Anteil - von einer im Jahr 2000 durchgeführten Analyse ausgehend - nur 8 % betrage, in Zukunft aber, unter Berücksichtigung des Trends zum Einsatz immer leiserer Flugzeuge, noch weiter sinken werde. Es sei daher davon auszugehen, dass die in Zukunft verursachten Schallimmissionen deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten zu liegen kämen.

Die angenommene Steigerung der Flugbewegungszahlen (von ca 17.400 auf ca 23.000 im Bereich der gewerblichen Luftfahrt, bzw von ca 67.000 auf ca 88.000 insgesamt, also unter Hinzurechnung der Flugbewegungen der allgemeinen Luftfahrt) bedeute "für die Konfiguration der Fluglärmzonen eine Ausdehnung um ca 1 dB", wobei aber Veränderungen unterhalb von 2 dB subjektiv nicht wahrgenommen werden könnten.

Aus verkehrstechnischer Sicht sei das Projekt in weitere Verkehrsmaßnahmen (Neubau der L 379, Ausbau von Süd- und Koralmbahn) eingebunden.

Die prognostizierte Steigerung im Flugverkehr und damit auch bei der Anzahl an Passagieren erfordere eine Erhöhung des Stellplatzangebots, die Steigerung des Frachtvolumens ebenso entsprechende Einrichtungen.

Zusammenfassend hielt die belangte Behörde fest, dass ausgehend von den Gutachten der beigezogenen Amtssachverständigen das gegenständliche Vorhaben im Sinne des § 71 Abs 1 LFG als geeignet anzusehen sei und gegen die Erteilung der beantragten Änderungen keine Einwände bestünden, wenn die angeordneten Bedingungen und Auflagen erfüllt würden. Eine sichere Betriebsführung sei zu erwarten. Die finanzielle Leistungsfähigkeit der Antragstellerin, die derzeit noch "im gemeinschaftlichen Eigentum der Republik Österreich, des Bundeslandes Steiermark und der Landeshauptstadt Graz" stünde, und "künftig zu 75 % dem Land Steiermark und zu 25 % der Landeshauptstadt Graz gehören" würde, sei zweifelsfrei gegeben.

Die im Verfahren vorgetragene Einwendungen - der Beschwerdeführer sowie weiterer, im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht mehr beteiligter Personen - hätten sich nicht als stichhaltig erwiesen. So habe der Amtssachverständige für Schalltechnik sich in seinem Gutachten eingehend mit den Auswirkungen der Fluglärmimmissionen auseinandergesetzt und schlüssig dargestellt, dass die Erweiterung keine subjektiv wahrnehmbaren Auswirkungen auf die Umgebung haben könne.

Das öffentliche Interesse an der gegenständlichen Erweiterung des Flughafens überwiege das wirtschaftliche Interesse der Grundstückseigentümer, was dadurch bestätigt werde, dass die Kammer für Land- und Forstwirtschaft in Steiermark als Landesvertretung der steirischen Land- und Forstwirte ebenso wenig Einwände erhoben habe wie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer, der Betriebsumfang des Flughafens werde unverändert bleiben, weshalb die gegenständliche Erweiterung nicht notwendig sei, hätten die Amtssachverständigen schlüssig dargelegt, dass die vorgenommene Einbeziehung von Grundstücken den Bestimmungen der ZFV 1972 Rechnung trage und im Sinne des § 71 Abs 1 LFG als geeignet anzusehen sei.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, die Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend macht und die Aufhebung des angefochtenen Bescheides beantragt.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und beantragte in ihrer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Gemäß § 2 LFG ist die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät im Flug frei, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt.

Gemäß § 68 Abs 1 LFG ist zum Betrieb von Zivilflugplätzen eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfangs eines Zivilflugplatzes.

Gemäß § 71 Abs 1 LFG ist die Zivilflugplatz-Bewilligung zu erteilen, wenn das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist (lit a), der Bewilligungswerber verlässlich und zur Führung des Betriebes geeignet ist (lit b), die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten (lit c) und sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen (lit d). Gemäß § 71 Abs 2 LFG ist außerdem Voraussetzung für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung eines öffentlichen Flugfeldes, dass ein Bedarf hierfür gegeben ist. Flughäfen dürfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Gemäß § 72 Abs 1 lit e LFG hat der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung (unter anderem) die Bedingungen und Auflagen, soweit sie mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 71 Abs 1 und insbesondere unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes erforderlich sind, zu bestimmen.

Die Beschwerdeführer wenden sich - als (ihrem Vorbringen nach) Eigentümer von durch die vorgenommene Erweiterung der Flughafengrenzen erfassten Grundstücken - gegen diese Erweiterung. Diese sei mangels Bedarfes nicht im öffentlichen Interesse gelegen. Die mitbeteiligte Partei habe ihre Legitimation auch in Bezug auf die Konzession nicht nachgewiesen, ihre finanzielle Leistungsfähigkeit sei, wie die notorische Geldknappheit der Gebietskörperschaften, in deren Eigentum sie stünde, zeige, nicht gegeben. Das öffentliche Interesse an der Hintanhaltung von die Gesundheit beeinträchtigenden, mit der gegenständlichen Erweiterung verbundenen Lärmimmissionen stehe dem Vorhaben entgegen.

Dieses Vorbringen ist nicht zielführend: Eigentümer von Liegenschaften, die für die Errichtung oder Erweiterung eines Flughafens in Anspruch genommen werden sollen, haben im Bewilligungsverfahren Parteistellung (vgl das hg Erkenntnis vom 11. Dezember 2002, ZI 99/03/0250, mwN). Das von den Beschwerdeführern gegen die Annahme eines öffentlichen Interesses erstattete Vorbringen (mangels zu erwartender Steigerung des Verkehrsaufkommens fehle der Bedarf und damit das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Flughafens; falls weitere Einrichtungen überhaupt erforderlich seien, sollten diese besser im Westen situiert werden) wurde von der belangten Behörde - gestützt auf die Ausführungen der im Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen - als nicht stichhältig erachtet. Die diesbezüglichen, oben im Einzelnen wiedergegebenen Ausführungen der belangten Behörde sind nicht als un schlüssig zu erkennen.

Diesen Ausführungen treten die Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen. Mit dem Hinweis auf eine Zeitungsmeldung über den Vergleich des Passagier- und Frachtaufkommens der Jahre 2000 und 2001, also von lediglich 2 Jahren, kann der auf langfristige Planung gestützten Feststellung des bis zum Jahr 2015 erwartenden Aufkommens nicht begegnet werden.

Von den Feststellungen der belangten Behörde ausgehend wurde der Bedarf im Sinne von § 72 Abs 2 LFG zu Recht bejaht.

Dem Vorbringen der Beschwerdeführer, die mitbeteiligte Partei habe ihre "Antragslegitimation in Bezug auf die Konzession nicht nachgewiesen", ist zu entgegnen, dass das LFG ein solches Erfordernis für die Bewilligung von Änderungen von Zivilflugplatz-Bewilligungen nicht kennt.

Mit dem Hinweis auf eine angebliche "notorische Geldknappheit" jener Gebietskörperschaften, die Gesellschafter der mitbeteiligten Partei sind, wird das Bestehen der Voraussetzung des § 71 Abs 1 lit c LFG nicht in Frage gestellt.

Zur Frage der Auswirkungen des Projekts auf Lärmimmissionen hat die belangte Behörde festgestellt, dass die mit der gegenständlichen Erweiterung verbundenen Fluglärmimmissionen derart geringfügig sind, dass sie subjektiv nicht wahrgenommen werden können. Diesen - auf das Gutachten eines Amtssachverständigen für Schalltechnik gestützten - Ausführungen treten die Beschwerdeführer nicht konkret entgegen. Im Gegensatz zu den Beschwerdebehauptungen kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die gegenständliche Erweiterung zu

einer die Gesundheit gefährdenden Lärmbelästigung, die von den Beschwerdeführern auf dem Boden des hg Erkenntnisses vom 20. November 1970, Slg 7913/A, als Bewilligungshindernis im Sinne des § 71 Abs 1 lit d LFG geltend gemacht werden könnte, führt.

Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung BGBl II Nr 333/2003.

Wien, am 22. November 2005

Schlagworte

öffentlicher Verkehr Fluglinien Schifffahrt Individuelle Normen und Parteienrechte Rechtsanspruch Antragsrecht Anfechtungsrecht VwRallg9/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2005:2002030316.X00

Im RIS seit

15.12.2005

Zuletzt aktualisiert am

23.10.2015

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at