jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Beschluss 2019/4/24 Ra 2018/03/0051

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 24.04.2019

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein
14/01 Verwaltungsorganisation
40/01 Verwaltungsverfahren
83 Naturschutz Umweltschutz

Norm

AVG §56
AVG §68 Abs1
UVPG 2000 §3 Abs7
VwGVG 2014 §27
VwGVG 2014 §28
VwRallg

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger und Mag. Samm als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, vertreten durch den Landesumweltanwalt, gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. Februar 2018, Zl. W127 2104786-1/10E, betreffend Feststellung der UVP-Pflicht eines Vorhabens (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht:

Salzburger Landesregierung; mitbeteiligte Partei: S GmbH in S, vertreten durch die Niederhuber & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1030 Wien, Reisnerstraße 53), den Beschluss gefasst:

Spruch

Die Revision wird zurückgewiesen.

Begründung

1 Der Mitbeteiligten (Betreiberin des Flughafens S) war mit Bescheid der Landeshauptfrau von Salzburg vom 2. April 2003 gemäß § 78 LFG die Errichtungsbewilligung für die Errichtung eines weiteren Terminals ("Terminal 2/Mehrzweckhalle"; im Folgenden auch "Terminal 2") am Flughafen S erteilt worden; dieser Terminal wurde in den Jahren 2003/2004 errichtet und ist seither in Betrieb.

2 Zudem stellte die Mitbeteiligte im Jahr 2004 weitere (später modifizierte) Anträge betreffend die Erweiterung des Flughafens, die Flächen im süd- und nordwestlichen Bereich des Flughafens betrafen (hinsichtlich der näheren Einzelheiten dieser - geplanten, in der Folge aber nur teilweise umgesetzten - Erweiterung wird auf die Darstellung in

VwGH 25.6.2008, 2007/03/0181, verwiesen). Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.8.2007 wurde der Mitbeteiligten über ihren Antrag gemäß §§ 68 ff LFG die Bewilligung zur Änderung der in näher genannten Zivilflugplatzbewilligungen bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen im Süd- und Nordwesten erteilt (idF auch: "Ediktalverfahren").

3 In der Folge entschied der Umweltsenat (im Instanzenzug) über die von der Revisionswerberin gestellten Anträge betreffend die Pflicht zur Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsve rfahrens hinsichtlich der Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 und der Maßnahmen des Ediktalverfahrens mit Bescheid vom 26. Februar 2009: Es wurde - gemäß § 68 Abs. 1 und § 78 Abs. 1 LFG iVm §§ 3, 3a, 12 Abs. 2, 46 Abs. 18 Z 4 UVP-G 2000, Anhang 1 Z 14, iVm der UVP-Richtlinie 85/337/EWG - festgestellt, dass "für die geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur des

S Flughafens ... im Sinne des Ediktalverfahrens ... und die

Erweiterung der Flughafeninfrastruktur durch Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2" eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

4 Dieser Entscheidung legte der Umweltsenat u.a. Folgendes zu Grunde:

5 Der vom Umweltsenat mit der Erstellung eines luftfahrttechnischen Gutachtens beauftragte Sachverständige DI M habe in seinem Gutachten einleitend Folgendes ausgeführt (11.2.):

"Basis für die Prognose der Flugbewegungszahlen sei eine zum Zwecke der Berechnung von Fluglärm seitens der S 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 %."

6 Dieser Sachverständige habe die Auffassung vertreten, weder die Errichtung des Terminals 2 noch die Maßnahmen des Ediktalverfahrens würden eine Zunahme von Flugbewegungen bewirken.

7 Dem sei die Revisionswerberin unter Vorlage einer gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen Dr. S inhaltlich entgegengetreten. Als "unstrittige Ausgangslage" (12.1.) legte der Umweltsenat dazu (u.a.) dar, die Mitbeteiligte sei von einer Zunahme der Flugbewegungen im kommerziellen Luftverkehr von durchschnittlich jährlich ca. 5 % ausgegangen.

8 Vorweg sei zu prüfen gewesen, ob eine Anwendung des UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 14/2005 in Betracht komme. Dies sei auf Basis des § 46 Abs. 18 Z 4 UVP-G 2000 sowohl hinsichtlich des Terminals 2 als auch der Maßnahmen des Ediktalverfahrens zu verneinen, weil zum maßgeblichen Stichtag, also dem 31. Dezember 2004, das für die Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 erforderliche Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen gewesen sei bzw. das Ediktalverfahren mit vor dem Stichtag eingebrachten Anträgen anhängig gemacht und in der Folge nicht maßgeblich verändert worden sei. Nach der demnach anzuwendenden, bis zum 31. Dezember 2004 geltenden Fassung des UVP-G 2000 komme allenfalls der Änderungstatbestand nach Z 14 lit. d des Anhang 1 in Betracht, also die Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr zu erwarten sei. Von einer derartigen Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen aufgrund der Verwirklichung der zu prüfenden Maßnahmen könne jedoch nicht - weder hinsichtlich des Terminals 2 noch hinsichtlich des Ediktalverfahrens - ausgegangen werden. Damit sei aber noch nicht gesagt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe:

9 Es sei nämlich die UVP-Richtlinie unmittelbar anzuwenden, weil auf Basis der ständigen Rechtsprechung des EuGH sie den Mitgliedstaaten kein freies Ermessen bei Normierung der UVP-Pflicht einräume, bei unzureichender Umsetzung durch den nationalen Gesetzgeber vielmehr die jeweilige Bestimmung der Richtlinie aufgrund des Vorrangs des Gemeinschaftsrechts die gemeinschaftsrechtswidrige nationale Bestimmung verdränge. Davon sei im vorliegenden Fall auszugehen, weil die Richtlinie durch das UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 50/2002 unzureichend umgesetzt werde:

Zum einen sei der Schwellenwert von 20.000 zusätzlichen Flugbewegungen zu hoch gegriffen, weil er dazu führe, dass Änderungen bei mittelgroßen oder kleineren Flugplätzen praktisch nie zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung führten,

sofern damit nicht eine Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten verbunden sei. Bestätigt würden diese Bedenken dadurch, dass der nationale Gesetzgeber diesen Schwellenwert mit der UVP-G-Novelle 2004 drastisch herabgesetzt habe. Zum anderen seien in Spalte 3 des Anhangs zum Neubau und zu Änderungen von Flugplätzen keine besonders schutzwürdigen Gebiete ausgewiesen, obwohl Anhang III Z 2 lit. g der Richtlinie die besondere Berücksichtigung von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte verlange.

10 Es sei also die UVP-Richtlinie unmittelbar anzuwenden und dabei zu prüfen gewesen, "ob die Erweiterung des Terminals 2 und/oder die geplanten Maßnahmen des Ediktalverfahrens erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können". Dabei habe sich der Umweltsenat weder auf die im behördlichen Verfahren eingeholten Gutachten noch auf das des von ihm bestellten Sachverständigen DI M stützen können, weil die Revisionswerberin dem auf gleicher fachlicher Ebene (durch die gutachterliche Stellungnahme von Dr. S) entgegengetreten sei. Es sei deshalb zunächst das verkehrswissenschaftliche Institut der RWTH A mit der gutachterlichen Beantwortung der Frage befasst worden, "ob es denkmöglich ist, dass durch den Bau des Terminals 2 und/oder die Maßnahmen des Ediktalverfahrens eine Kapazitätserhöhung des Flughafens S Platz greifen kann". Deren Gutachten (12.5.2.) habe die grundsätzliche Kapazitätswirksamkeit der Errichtung des Terminals 2 und einiger der im Ediktalverfahren geplanten Maßnahmen bestätigt, weshalb vom Umweltsenat in einem zweiten Schritt ein Auftrag zur "Gutachtenserstattung im Hinblick auf die Kapazitätsuntersuchung und die Aufkommensprognose" erteilt worden sei.

11 Aus dem daraufhin in Kooperation zwischen der RWTH A und der R GmbH erstellten luftfahrtechnischen Gutachten habe sich (u.a.) folgender Sachverhalt ergeben (12.5.3.):

"Im Jahr 2007 lag das Passagieraufkommen am Flughafen S 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 %."

12 Im weiteren sei - "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" (12.5.5.) - der Sachverständige DI Sch mit der Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens beauftragt worden, sowie der Sachverständige für Luftreinhaltung DI Dr. G mit der Beantwortung (u.a.) folgender Fragen (12.5.6.):

"1) Welche Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation ziehen ca. 1.600 Flugbewegungen pro Jahr durch Großflugzeuge am Flughafen S nach sich, wobei zu berücksichtigen ist, dass dieser Mehrverkehr in der Luft überwiegend an Wintersamstagen stattfindet?

2) Welche Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation in S hat der Umstand, dass bis 2015 allenfalls eine Zunahme um ca. 25 % bei der allgemeinen Luftfahrt (überwiegend Businessjets) stattfindet?"

13 Schließlich sei der Sachverständige Dipl.Ing. J mit der Gutachtenserstellung in lärmtechnischer Hinsicht beauftragt und ersucht worden, folgende Fragen zu beantworten (12.5.7.):

"1) Welche zusätzliche Lärmbelästigung ist für die Flughafenanrainer 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 lauteren Businessjets auf Kosten der Turbopropflugzeuge wahrscheinlich ist?"

14 Auf Basis der eingeholten Gutachten sei (u.a.) Folgendes festzustellen gewesen (13.1.):

"Durch die Errichtung und die Inbetriebnahme des Terminals 2 können am Flughafen S an den Spitzentagen (Wintersamstage) 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 S 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.

...

Im Bereich der allgemeinen Luftfahrt ist bis zum Jahr 2015 eine Zunahme der Flugbewegungen um ca. 25 % wahrscheinlich.

1.600 Flugbewegungen pro Jahr entsprechen einem Anstieg von ca. 7 bis 10 % der NOX Emissionen der kommerziellen Passagierluftfahrt im LTO-Zyklus.

...

Nach Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 haben sich bei den Messstationen T, L und F die durch den Fluglärm verursachten LDN jeweils um 2 Dezibel, nämlich bei T von 64 auf 66, bei L von 55 auf 57 und bei F 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 T, L und F eine Erhöhung um je 5 Dezibel, und zwar bei T auf 69 Dezibel, bei L auf 60 Dezibel und bei F auf 62 Dezibel ergeben.

Die durchschnittliche Dauer der Fluglärmereignisse erhöhte sich bei der Messstation T um 1,8 %, bei der Messstation L um 1,4 % und bei der Messstation F um 1 %, jeweils bezogen auf die tägliche Betriebszeit des Flughafens. Diese Erhöhung bei der Messstation T 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 F 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 G 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. ..."

15 Im Rahmen der rechtlichen Beurteilung führte der Umweltsenat (u.a.) aus, dass dann, wenn sich die UVP-Pflicht eines Vorhabens abweichend von der nationalen Rechtslage unmittelbar aus dem Gemeinschaftsrecht ergebe, die Behörde zur Beurteilung des Projekts auch anhand der gemeinschaftsrechtlich maßgeblichen Messgrößen verpflichtet sei. Dabei stelle das bloße Erreichen einer bestimmten Anzahl an Flugbewegungen für sich allein noch keinen ausreichenden Grund für eine UVP-Pflicht dar, es bedürfe vielmehr eines Kausalzusammenhangs zwischen den zu beurteilenden Maßnahmen und der - zu erwartenden, also auf realistischen Prognosen beruhenden Annahme einer - Zunahme der Flugbewegungen. Der Nachweis einer zu erwartenden Zunahme der Flugbewegungen sei im vorliegenden Fall in Ansehung einer (teilweise schon erfolgten) Zunahme der Flugbewegungen in 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. Bei der somit erforderlichen individuellen Prüfung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt sei zunächst von Art, Größe und Standort des Vorhabens auszugehen. Ausgehend von diesen Parametern schienen nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens als möglich:

Betreffend die Lärmbelastung sei davon auszugehen, 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 näher genannten - im bewohnten Gebiet liegenden und repräsentativen - Messstellen kommen könne. Hinzu trete, dass auch durch die Zunahme der allgemeinen Luftfahrt eine Verschlechterung der Fluglärmsituation

eintreten werde (wegen örtlicher Verlängerung der maßgeblichen Lärmzonen). Zudem sei die zeitliche Verlängerung der Dauer der Fluglärmereignisse zu berücksichtigen. Was schließlich die Luftsituation anlange, könne sich durch die Inbetriebnahme des Terminals 2 allein aus dem landseitigen Zubringerverkehr mittels Bussen eine maximale Zusatzbelastung bei NO 2 ergeben; darüber hinaus seien weitere derartige Zusatzimmissionen sowohl aus der allgemeinen als auch der kommerziellen Luftfahrt zu erwarten.

16 Ausgehend von einer unmittelbaren Anwendung der UVP-Richtlinie und der Annahme einer Kausalität der zum Teil bereits durchgeführten und der noch geplanten Maßnahmen, die den Beurteilungsgegenstand des Vorhabens bildeten, für eine Zunahme der Flugbewegungen und der Umweltauswirkungen sei daher festzustellen gewesen, dass für die Errichtung des Terminals 2 und die Maßnahmen des Ediktalverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüf ung durchzuführen sei.

17 Dieser Bescheid erwuchs in Rechtskraft: Die von der Mitbeteiligten dagegen erhobene Beschwerde wurde von ihr nach Entscheidung des EuGH in dem vom Verwaltungsgerichtshof eingeleiteten Vorabentscheidungsverfahren (VwGH 19.2.2012, EU 2012/0002 (2009/03/0040); EuGH 21.3.2013, Rs. C-244/12) zurückgezogen, woraufhin das Beschwerdeverfahren eingestellt wurde (VwGH 22.5.2013, 2013/03/0040).

18 In der Folge verzichtete die Mitbeteiligte auf die Umsetzung von Teilen der Maßnahmen des Ediktalverfahrens; die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für den Terminal 2 unterblieb.

19 Im Zuge der Stellungnahme zu einem Antrag der Mitbeteiligten betreffend die UVP-Pflicht für die Errichtung eines weiteren Parkplatzes ("P3A") am Flughafen stellte die Revisionswerberin am 10. März 2014 den Antrag, die UVP-Behörde möge feststellen, dass die UVP-Pflicht des Terminal 2 auf Basis des Bescheids des Umweltsenats vom 26. Februar 2009 nach wie vor besteht und dieser Bescheid Bindungswirkung entfaltet; in eventu wurde beantragt, die UVP-Behörde möge unter unmittelbarer Anwendung der UVP-Richtlinie die UVP-Pflicht des Terminal 2 im Rahmen einer Einzelfallprüfung feststellen.

20 Während die belangte Behörde mit Bescheid vom 12. Februar 2015 gemäß §§ 3 Abs. 7 und 39 Abs. 1 UVP-G 2000 feststellte, für das Vorhaben "Parkplatz P3A" sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen, weil der Tatbestand der Z 21 lit. a des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 iVm § 3a Abs. 3 Z 1 UVP-G 2000 erfüllt sei, wurde mit Bescheid gleichen Datums über die Anträge der Revisionswerberin dahin entschieden, dass der Erstantrag als unzulässig zurückgewiesen, der Eventualantrag als unbegründet abgewiesen und gemäß §§ 3 Abs. 7 iVm 39 Abs. 1 UVP-G 2000 festgestellt wurde, dass für Errichtung und Betrieb des Terminal 2 keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen sei (der Tatbestand des § 3a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 iVm Z 14 lit. h des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 sei durch das Projekt nicht verwirklicht).

21 Begründend legte die belangte Behörde im Wesentlichen dar, der als Erstantrag gestellte Feststellungsantrag sei unzulässig, weil die strittige Rechtsfrage (Bindungswirkung des seinerzeitigen Bescheids des Umweltsenats) im Rahmen des vorliegenden Feststellungsverfahrens betreffend den Zweitantrag als Vorfrage zu beurteilen sei. Was die "Hauptfrage", die UVP-Pflicht des Terminal 2 anlange, sei zunächst eine Abgrenzung dieses Vorhabens von anderen am Flughafen erforderlich, weil dieses Vorhaben Teil eines (positiven) Feststellungsbescheids des Umweltsenats gewesen sei, der nämlich auch die Maßnahmen des Ediktalverfahrens erfasst habe. Sache dieses Bescheids seien also die (kapazitätserweiternden) Maßnahmen des Ediktalverfahrens und die Errichtung bzw. der Betrieb des Terminals 2 gewesen; nur hinsichtlich dessen sei Rechtskraft und Bindungswirkung eingetreten. Diese Verwaltungssache habe sich insofern wesentlich geändert, als die Mitbeteiligte auf die Durchführung von Teilen des Ediktalverfahrens verzichtet habe. Damit sei, was die UVP-Pflicht anlange, von einem neuen Sachverhalt auszugehen, eine Bindungswirkung des Bescheids des Umweltsenats bestehe daher nicht mehr. Zwischen dem Terminal 2 und dem Parkplatz P3A bestehe nicht der - für eine Qualifikation als einheitliches Vorhaben erforderliche - räumliche, sachliche und zeitliche Zusammenhang (was näher dargelegt wurde), weshalb lediglich der Terminal 2 für sich genommen hinsichtlich seiner UVP-Pflicht zu beurteilen sei. Anders als im Zeitpunkt der Entscheidung des Umweltsenats bestünden nunmehr die seinerzeitigen Bedenken an der Unionsrechtskonformität der nationalen Rechtslage nicht mehr (was näher dargelegt wurde), weshalb die UVP-Pflicht des Terminals 2 an Hand des UVP-G 2000 zu messen sei. Der Tatbestand der Z 14 lit. h des Anhangs 1 (Erhöhung der Anzahl der Flugsteige um mindestens 5) sei jedoch keineswegs erfüllt, unabhängig

davon, welche Teile des Terminals als "Flugsteig" iSd genannten Bestimmung anzusehen seien. Auf die von der Revisionswerberin behauptete Unionsrechtswidrigkeit der Übergangsbestimmung (Genehmigungsfiktion) nach § 46 Abs. 20 Z 4 UVP-G 2000 komme es bei diesem Ergebnis nicht an.

22 Mit dem nun in Revision gezogenen Erkenntnis gab das Verwaltungsgericht (BVwG) der von der Revisionswerberin gegen den behördlichen Bescheid erhobenen Beschwerde nicht statt; die Revision wurde für unzulässig erklärt.

23 Nach einer Wiedergabe des Verfahrensgangs traf das BVwG folgende Feststellungen: Der Terminal 2 sei 2003/2004 nach Erteilung der Errichtungsbewilligung errichtet worden und stehe seither in Betrieb. Es handle sich dabei um eine Änderung bzw. Erweiterung eines bestehenden Flughafens. Der Flughafen S - kein Großflughafen iSd Fußnote 1e) zu Anhang 1 Z 14 lit. h UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 58/2017 - liege in einem schutzwürdigen Gebiet des Anhangs 2 Kategorie E ("Siedlungsgebiet"). Der Terminal 2 verfüge über einen Warteraum für Passagiere, zwei Boardinginseln sowie vier Boardinggates. Mit dem Bescheid des Umweltsenats vom 26. Februar 2009 sei für die geplante Erweiterung der Flughafeninfrastruktur im Sinne des Ediktalverfahrens und für die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur durch Errichtung und Inbetriebnahme des Terminals 2 festgestellt worden, dass unter unmittelbarer Anwendung der UVP-Richtlinie mangels deren Umsetzung in nationales Recht eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen sei. Dieser Bescheid sei in Rechtskraft erwachsen. Die prognostizierte Steigerung der Flugbewegungen von 29.098 im Jahr 2000 auf 43.650 im Jahr 2015 sei nicht eingetreten. Diesbezüglich stützte sich das BVwG im Rahmen der Beweiswürdigung auf von der Mitbeteiligten übermittelte Daten betreffend die Anzahl der Flugbewegungen am Flughaben für die Jahre 2008 bis 2016, deren Richtigkeit nicht bestritten worden sei.

24 Im Rahmen der rechtlichen Beurteilung legte das BVwG (nach einer Darstellung der maßgebenden Rechtsvorschriften) einleitend dar, der Umweltsenat habe in seinem Bescheid die UVP-Richtlinie unmittelbar herangezogen, weil diese nicht ausreichend in nationales Recht umgesetzt worden sei. Die notwendige Umsetzung sei aber durch die Novelle 2009 erfolgt, weshalb die Argumentation der Revisionswerberin betreffend die Bindungswirkung des Umweltsenat-Bescheids mangels Änderung der UVP-Richtlinie ins Leere gehe. Es habe sich nicht nur der zu beurteilende Sachverhalt (im Hinblick auf die Anzahl der Flugbewegungen) gegenüber dem Jahr 2009 geändert, sondern auch die maßgebliche Rechtslage, weil die Bestimmung der Z 14 lit. h des Anhangs 1 des UVP-G 2000 im Jahr 2009 (mit Inkrafttreten am 18. August 2009) novelliert worden sei. Seither werde nicht mehr an die Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen angeknüpft, sondern auf die Anzahl der Flugsteige abgestellt, woran die UVP-Novelle BGBl. I Nr. 58/2017 nichts geändert habe. Sohin entfalte der Bescheid des Umweltsenats für das gegenständliche Verfahren keine Bindungswirkung (Hinweis auf VwGH 30.3.2017, Ro 2016/07/0015).

25 Auch wenn man die Auffassung der Revisionswerberin teile, unter "Flugsteig" sei die "Gate Lounge" zu verstehen, also der Wartebereich für Passagiere im Vorfeld der Gates, unter "Gate" hingegen jener Bereich, wo die Bordkarte vorgezeigt und das Terminal in Richtung Flugzeug verlassen werde, sei damit nichts gewonnen: Ausgehend von diesem Verständnis beinhalte das Projekt dann eine Gate Lounge, also einen Flugsteig, und vier Gates, weshalb - auch bei Heranziehung der Gates als Maßstab - der Schwellenwert des Anhangs 1 Z 14 lit. h UVP-G 2000 nicht erreicht werde. Da auch keine anderen Kapazitäten genehmigt worden seien, sei § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 nicht heranzuziehen gewesen. Für Terminal 2 bestehe deshalb keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

26 Für eine - neuerliche - unzureichende Umsetzung der UVP-Richtlinie hätten sich keine Hinweise ergeben: Das gegen Österreich eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2006/4859 im Zusammenhang mit der mangelhaften Umsetzung hinsichtlich des Vorhabentyps "Flugplätze" sei im Jänner 2012 von der Europäischen Kommission eingestellt worden, also zu einem Zeitpunkt, in dem die novellierte Bestimmung des Anhangs 1 Z 14 lit. h UVP-G 2000 bereits in Kraft gestanden sei (mit 18. August 2009), weshalb davon ausgegangen werden könne, dass der Europäischen Kommission diese Umsetzung und damit das Abstellen auf Flugsteige bekannt gewesen sei. Der Anregung auf Einleitung eines Vorabentscheidungsersuchens sei daher nicht nachzukommen gewesen. Soweit die Revisionswerberin ein Vorabentscheidungsersuchen zur Prüfung der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 20 Z 4 UVP-G 2000 anrege, sei dem unter Hinweis auf EuGH 17.11.2016, Rs. C-348/15, womit die Unvereinbarkeit dieser Bestimmung mit dem Unionsrecht erkannt wurde, nicht beizutreten, zumal sich die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid auch gar nicht auf diese Übergangsbestimmung gestützt habe.

27 Nach einer Darlegung, warum die seitens der Revisionswerberin geltend gemachten Verfahrensmängel des behördlichen Verfahrens nicht vorlägen bzw. zumindest saniert seien und warum iSd § 24 VwGVG von der

Durchführung einer mündlichen Verhandlung abgesehen werden konnte, begründete das BVwG den Ausspruch hinsichtlich der Unzulässigkeit der Revision damit, dass die maßgebliche Rechtslage - wegen der klaren Textierung des Anhangs 1 Z 14 lit. h UVP-G 2000 - eindeutig sei.

28 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die zusammen mit den Verfahrensakten vorgelegte außerordentliche Revision.

29 Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

30 Nach § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung mit Beschluss zurückzuweisen.

31 Nach § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichtes gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden. Die Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG hat der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.

32 Die Beurteilung der Zulässigkeit der Revision durch den Verwaltungsgerichtshof erfolgt ausschließlich anhand des Vorbringens in der Zulassungsbegründung. Der Verwaltungsgerichtshof ist weder verpflichtet, Gründe für die Zulässigkeit einer Revision anhand der übrigen Revisionsausführungen gleichsam zu suchen, noch berechtigt, von Amts wegen erkannte Gründe, die zur Zulässigkeit der Revision hätten führen können, aufzugreifen (vgl. aus vielen VwGH 20.2.2018, Ra 2018/11/0010 bis 0011, und die dort zitierte Vorjudikatur).

33 Die Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung, die nach Ansicht des Revisionswerbers die Zulässigkeit der Revision begründet, muss sich bereits aus der gesonderten Darstellung in der Zulässigkeitsbegründung ergeben (vgl. etwa VwGH 23.6.2014, Ra 2014/12/0002, und VwGH 25.1.2016, Ra 2015/09/0144).

34 In der gesonderten Darstellung ist konkret aufzuzeigen, in welchen Punkten die angefochtene Entscheidung von welcher Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht bzw. konkret welche Rechtsfrage der Verwaltungsgerichtshof uneinheitlich oder noch nicht beantwortet hat (vgl. aus der ständigen Rechtsprechung etwa VwGH 23.6.2015, Ra 2015/01/0045, mwN.). Findet sich eine derartige Darstellung in der Angabe der Gründe der Zulässigkeit der Revision aber nicht, sondern etwa nur der allgemeine Hinweis, dass die Entscheidung von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs abweiche, so genügt dies jedenfalls nicht, um das Vorliegen einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung aufzuzeigen (VwGH 28.5.2014, Ra 2014/07/0005). Eine die Zulässigkeit der Revision begründende Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung liegt zudem nur dann vor, wenn die Entscheidung über die Revision von der Lösung eben dieser Rechtsfrage abhängt (vgl. etwa VwGH 9.6.2015, Ro 2014/08/0083; vgl. - zusammenfassend - zum Ganzen auch VwGH 10.2.2017, Ra 2016/03/0100, 4.9.2018, Ra 2018/03/0073, 24.9.2018, Ra 2018/03/0102, und 21.12.2018, Ra 2018/03/0078).

35 Die demnach für die Beurteilung der Zulässigkeit der Revision allein maßgebende Zulässigkeitsbegründung der Revision führt - zusammengefasst - aus, das BVwG habe nicht nur den zu beurteilenden Sachverhalt in wesentlichen Punkten aktenwidrig angenommen, sondern dabei auch (weitere) tragende Grundsätze des Verfahrensrechts verletzt. Unter diesen beiden Gesichtspunkten (Aktenwidrigkeit, Verletzung tragender Grundsätze des Verfahrensrechts) macht die Revision Folgendes geltend:

36 Der Bescheid des Umweltsenats habe das Vorhaben "Terminal 2" per se als UVP-pflichtig erkannt, also auch ohne Zusammenhang mit anderen Vorhaben (insbesondere den Maßnahmen des "Ediktalverfahrens"). Er habe sich dabei in materieller Hinsicht nicht auf das nationale UVP-G 2000, sondern unmittelbar auf die UVP-Richtlinie gestützt; diese habe sich in den entscheidungswesentlichen Punkten seither nicht geändert. Der Umweltsenat habe die Umweltsituation vor Errichtung des Terminal 2 mit der Umweltsituation danach verglichen, ohne dabei zukünftige und erwartete Steigerungen von Flugbewegungen anzunehmen, deren Nichteintritt nun widerlegt werden könnte.

37 Das BVwG habe sich mit den Tatsachenrügen der Revisionswerberin betreffend die "Unabänderlichkeit" dieses zentralen Beweismittels (des Bescheids des Umweltsenats) nicht ausreichend auseinandergesetzt; es habe zudem diesem Bescheid einen aktenwidrigen Inhalt unterstellt: Dies einerseits wegen der Annahme, der Bescheid des Umweltsenats beruhe nicht direkt auf Unionsrecht, sondern auf den Bestimmungen des nationalen Rechts,

andererseits deshalb, weil das BVwG angenommen habe, der Bescheid basiere auf einer weiteren Steigerung der Flugbewegungen hinsichtlich des Terminals 2. Das BVwG sei deshalb zu Unrecht zur Auffassung gelangt, es liege eine maßgebliche Änderung sowohl der Sach- wie auch der Rechtslage vor. Bei Vermeidung dieser Verfahrensfehler hätte es seiner Entscheidung vielmehr zu Grunde legen müssen, dass sich der maßgebende Sachverhalt wie auch die maßgebende Rechtslage nicht geändert habe, sondern fortwirke. Eine Änderung der maßgebenden Sachlage könne auch nicht etwa darauf gestützt werden, dass die Mitbeteiligte auf die Umsetzung von Maßnahmen des "Ediktalverfahrens" (teilweise) verzichtet habe:

Der Umweltsenat habe in seinem Bescheid nämlich das Vorhaben "Terminal 2" per se als UVP-pflichtig erkannt, sodass der Wegfall von Maßnahmen des "Ediktalverfahrens" keine relevante Sachverhaltsänderung darstelle.

38 Dem BVwG sei schließlich auch anzulasten, dass es, indem es sich mit den Gründen für die Einstellung des gegen die Republik Österreich gerichteten Vertragsverletzungsverfahrens nicht auseinandergesetzt habe, zur aktenwidrigen und nicht schlüssig begründeten Beurteilung gelangt sei, die Europäische Kommission habe sich mit dem durch die UVP-G Novelle 2009 novellierten Schwellenwert (für die UVP-Pflicht von Änderungen eines Flughafens) implizit einverstanden erklärt. Bei Vermeidung dieser Verfahrensfehler hätte das BVwG erkennen können, dass Gegenstand des genannten Vertragsverletzungsverfahrens (Nr. 2006/4859) Ausbaumaßnahmen am Flughafen Sch gewesen seien, die ohne UVP durchgeführt worden seien. Zur Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens im Jänner 2012 sei es demnach erst nach Durchführung einer ex post UVP gekommen, nicht etwa schon mit der Erlassung der UVP-G-Novelle 2009.

39 Dieses Vorbringen ist nicht zielführend.

40 Streitpunkt des Verfahrens ist, ob für den (in den Jahren 2003/2004 errichteten und seither in Betrieb befindlichen) Terminal 2 des Flughafens S (nach wie vor) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Das BVwG hat diese Frage verneint, weil dem seinerzeitigen Bescheid des Umweltsenats wegen Änderung sowohl der Sach- als auch der Rechtslage keine Bindung mehr zukomme und auf Basis der nunmehr anzuwendenden nationalen Rechtslage wegen Nichterfüllung des maßgeblichen Schwellenwerts das Vorhaben nicht UVP-pflichtig sei. Die Revisionswerberin hingegen will diese Frage bejaht wissen, weil entgegen der Auffassung des BVwG eine maßgebliche Änderung der Sach- und Rechtslage nicht eingetreten sei und deshalb dem Bescheid des Umweltsenats weiterhin Bindungswirkung zukomme.

41 Voranzustellen ist vor diesem Hintergrund Folgendes:

42 Es entspricht gefestigter Rechtsprechung, dass das Verwaltungsgericht, entscheidet es in der Sache selbst, seine Entscheidung an der zum Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgeblichen Sach- und Rechtslage auszurichten hat, weshalb allfällige Änderungen des maßgeblichen Sachverhalts und der Rechtslage zu berücksichtigen sind (vgl. nur etwa VwGH 16.1.2018, Ro 2017/03/0017, mwN). Es entspricht gleichfalls ständiger Judikatur, dass sich die Wirkungen eines Feststellungsbescheids nur auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Erlassung dieses Bescheids beziehen können, und die Bindungswirkungen eines rechtskräftigen Bescheids nur innerhalb der Grenzen der Rechtskraft bestehen, sohin nicht im Fall einer wesentlichen Änderung der Sach- oder Rechtslage (vgl. nur etwa VwGH 13.9.2017, Ra 2017/12/0011, mwN; zum Ganzen auch VwGH 6.3.2019, Ro 2018/03/0029, sowie VwGH 30.3.2017, Ro 2016/07/0015, zu den Grenzen der Bindungswirkung eines Feststellungsbescheids nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000).

43 Die Rechtskraft eines Feststellungsbescheids gilt immer nur für den entschiedenen Sachverhalt, d.h. für eine im Wesentlichen unveränderte Sach- und Rechtslage. Bei der Beurteilung der Bindungswirkung eines Feststellungsbescheids nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ist maßgeblich, ob das zu beurteilende Vorhaben mit dem im Feststellungsverfahren gegenständlichen Projekt hinsichtlich der für die Beurteilung der UVP-Pflicht relevanten Punkte identisch ist (vgl. VwGH 26.4.2006, 2003/04/0097, 26.4.2007, 2005/07/0136). Diese Identität könnte etwa dann verneint werden, wenn die Lage des Bauvorhabens so verändert würde, dass die umweltrelevanten Auswirkungen anders zu beurteilen wären (vgl. VwGH 19.1.2010, 2008/05/0162). Die Bindungswirkung eines Feststellungsbescheids ist somit (schon) dann nicht mehr gegeben, wenn entweder die Sach- oder die Rechtslage in maßgebenden Punkten geändert wird.

44 Die Zulässigkeitsbegründung der Revision zieht nicht in Zweifel, dass der vom BVwG festgestellte Nichteintritt der Steigerung der Flugbewegungen (als entscheidender Parameter für die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens) eine maßgebliche Änderung der Sachlage darstellen könnte. Sie bestreitet aber, dass der Entscheidung des

Umweltsenats die Prognose einer (relevanten) Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen zu Grunde gelegen sei; die gegenteilige Einschätzung des BVwG sei mit Aktenwidrigkeit und mit Verstößen gegen tragende Grundsätze des Verfahrensrechts belastet. Aus dem teilweisen Wegfall von Maßnahmen des Ediktalverfahrens wiederum könne eine relevante Sachverhaltsänderung deshalb nicht abgeleitet werden, weil der Umweltsenat schon das Vorhaben Terminal 2 allein für UVP-pflichtig erkannt habe.

45 Zwar können Rechtsfragen grundsätzlicher Bedeutung nicht nur solche des materiellen Rechts, sondern auch des Verfahrensrechts sein, etwa bei Verletzung tragender Grundsätze des Verfahrensrechts oder gegebenenfalls dann, wenn der vom Verwaltungsgericht angenommene Sachverhalt in unvertretbarer Weise nicht mit den vorgelegten Akten übereinstimmt, also Aktenwidrigkeit vorliegt (vgl. nur etwa VwGH 22.8.2018, Ra 2018/03/0077). Derartiges wird in der Zulässigkeitsbegründung der vorliegenden Revision aber nicht aufgezeigt:

46 Das BVwG hat, anders als die belangte Behörde, die von ihm angenommene Änderung des entscheidenden Sachverhalts nicht darauf gestützt, dass die Mitbeteiligte auf die Umsetzung der Maßnahmen des Ediktalverfahrens (teilweise) verzichtet hat. Daher ist eine abschließende Auseinandersetzung damit, ob der Bescheid des Umweltsenats schon das Vorhaben Terminal 2 für sich genommen als UVP-pflichtig beurteilt hat, oder nur in Zusammenhalt mit den Maßnahmen des Ediktalverfahrens (auf deren Umsetzung in der Folge von der Mitbeteiligten aber teilweise verzichtet wurde), entbehrlich.

47 Für die Frage der Bindungswirkung des Bescheids des Umweltsenats ist entscheidend, ob seither eine maßgebliche Änderung entweder der Sach- oder der Rechtslage eingetreten ist. Das BVwG hat als maßgebliche Änderung der Sachlage den Nichteintritt der erwarteten Zunahme der Flugbewegungen identifiziert, als maßgebliche Änderung der Rechtslage die Änderungen der Z 14 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000, weil damit der seinerzeitige Vorwurf einer nicht ausreichenden Umsetzung der UVP-Richtlinie (Grund für die unmittelbare Anwendung der Richtlinie) entkräftet sei.

48 Der gegen diese Beurteilung erhobene Revisionsvorwurf, das BVwG habe - aktenwidrig - verkannt, dass der Bescheid des Umweltsenats auf die unmittelbare Anwendung der UVP-Richtlinie gestützt sei, ist unbegründet, hält die Entscheidungsbegründung des angefochtenen Erkenntnisses doch ausdrücklich fest, dass der Umweltsenat ("mangels damals hinreichender Umsetzung der europarechtlichen Bestimmungen in nationales Recht die UVP-Richtlinie 85/337 unmittelbar angewandt" habe; S. 5 des Erkenntnisses).

49 Der weitere Einwand, der Entscheidung des Umweltsenats sei hinsichtlich des Terminals 2 nicht die Prognose einer (relevanten) Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen zu Grunde gelegen, weshalb deren Nichteintritt keine maßgebliche Sachverhaltsänderung begründen könne, ist jedenfalls dann unerheblich, wenn zumindest die Beurteilung des BVwG zutrifft, die Änderung der nationalen Rechtslage betreffend die UVP-Pflicht von Änderungen bzw. Erweiterungen eines Flugplatzes stelle eine maßgebliche und damit die Bindungswirkung des Umweltsenats-Bescheids berührende Änderung der Rechtslage dar (auf eine Änderung auch der Sachlage käme es diesfalls nicht mehr an).

50 Die bei Entscheidung durch den Umweltsenat anzuwendende, von ihm als gemeinschaftsrechtswidrig erkannte und deshalb "verdrängte" nationale Rechtslage (UVP-G 2000 in der bis 31.12.2004 geltenden Fassung) hatte in der Z 14, Spalte 1 des Anhangs 1 - abgesehen von den im Revisionsfall von vornherein nicht in Frage kommenden Tatbeständen nach lit. a (Neubau von Flugplätzen), lit. b (Neuerrichtung von Pisten) und lit. c (Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten) - mit der lit. d (als nicht einen Neubau von Flugplätzen oder pistenbezogene Änderungen erfassenden Tatbestand) als jedenfalls UVP-pflichtig und einem UVP-Verfahren zu unterziehenden Tatbestand nur die "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" normiert; in Spalte 3 (Projekte, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen) waren keine Vorhaben angeführt.

51 Nach den Änderungen durch die Novellen BGBl. I Nr. 153/2004 (Senkung des maßgeblichen Schwellenwerts und Ausdehnung des Prognosezeitraums in Z 14 lit. d sowie Normierung von Änderungstatbeständen in schutzwürdigen Gebieten durch Z 14 lit. e bis g), BGBl. I Nr. 14/2005 (neuerliche Anhebung des in Z 14 lit. d normierten Schwellenwerts), BGBl. I Nr. 87/2009 (Abstellen nicht mehr auf die Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen, sondern auf einzelne konkrete Maßnahmen auf Flugplätzen (Erhöhung der Anzahl der Flugsteige sowie des Ausmaßes der Abstellflächen) samt besondere Berücksichtigung von Änderungen in schutzwürdigen Gebieten) und BGBl. I Nr. 58/2017 (Neufassung

der Änderungstatbestände der Z 14 lit. d, e, h und i) lautete die Z 14 (samt den entsprechenden Fußnoten) des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Erkenntnisses (also vor der Novelle durch BGBl. I. Nr. 80/2018):

"Z 14

a) Neubau von Flugplätzen1b), ausgenommen Segelflugfelder und Flugplätze1b) für Hubschrauber, die überwiegend Rettungs- und Ambulanzflügen im Sinn des § 2 der ZARV 1985, Einsätzen der Sicherheits-verwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüber-wachung mit Hubschraubern dienen;

b) Neuerrichtung von Pisten mit einer Grundlänge von mindestens 2 100 m;

c) Erweiterungen von Flugplätzen1b) durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn durch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtpistenlänge um mindestens 25 % erweitert wird;

d) Erweiterungen von Flugplätzen1b), wenn dadurch die Summe der Flugsteige1c) um mindestens 50 % oder um mindestens 10 Stück - auf Großflughäfen1e) um mindestens 20 Stück - erhöht wird;

e) Erweiterungen von Flugplätzen1b), wenn dadurch die Summe der Abstellflächen1d) um mindestens 32 000 m2 erhöht oder die Summe der Abstellflächen1d) für die Allgemeine Luftfahrt um mindestens 50 % erweitert werden; im Fall von Großflughäfen1e) Erweiterungen, wenn dadurch die Summe der Abstellflächen1d) um mindestens 25 % erhöht wird;

f) Neuerrichtung von Pisten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E mit einer Grundlänge von mindestens 1 050 m;

g) Erweiterungen von Flugplätzen1b) durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn durch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtpistenlänge um mindestens 12,5 % erweitert wird;

h) Erweiterungen von Flugplätzen1b) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder E, wenn dadurch die Summe der Flugsteige1c) um mindestens 5 Stück - auf Großflughäfen1e) um mindestens 10 Stück- erhöht wird;

i) Erweiterungen von Flugplätzen1b) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder E, wenn dadurch die Summe der Abstellflächen1d) um mindestens 16 000 m2 erhöht oder die Summe der Abstellflächen1d) für die Allgemeine Luftfahrt um mindestens 25 % erweitert werden; im Fall von Großflughäfen1e) Erweiterungen, wenn dadurch die Summe der Abstellflächen1d) um mindestens 12,5 % erhöht wird;

Von lit. b, c, f und g ausgenommen ist die Errichtung von Pisten für Zwecke der Militärluftfahrt aus Anlass eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146.

Von lit. b, c, e, f, g und i ausgenommen ist die Errichtung und Verlängerung von Pisten sowie sonstige Änderungen von Flugplätzen1b), die im überwiegenden Ausmaß für Zwecke der Militärluftfahrt genützt werden.

Von lit. c und g ausgenommen sind weiters Vorhaben, die ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen.

...

1b) Ein Flugplatz ist ein festgelegtes Gebiet zu Land oder zu Wasser (einschließlich der Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen), das entweder ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug oder die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist.

1c) Der Flugsteig (Passenger Gate) auf Flughäfen bezeichnet den für die Passagiere im Abfertigungsgebäude zum Besteigen des Luftfahrzeuges bestimmten Abrufraum. Für die Summe der Flugsteige ist die größte Summe der genehmigten Flugsteige der letzten 5 Jahre maßgeblich.

1d) Abstellflächen gemäß § 1 Zivilflugplatz-Verordnung 1972, BGBl. Nr. 313/1972. Für die Summe der Abstellflächen ist die größte Summe der genehmigten Abstellflächen der letzten 5 Jahre maßgeblich.

1e) Großflughafen bezeichnet einen Flughafen, auf welchem es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als 150.000 Bewegungen (Start oder Landung) pro Kalenderjahr kommt. Hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen."

52 Die im Zeitpunkt der Erlassung der angefochtenen Entscheidung maßgebliche Regelung stellt also, was nicht pistenbezogene Änderungen an Flugplätzen anlangt, nicht mehr auf eine (dadurch bedingte, zu erwartende) Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen im Prognosezeitraum ab, sondern auf die Umsetzung bestimmter (regelmäßig kapazitätserhöhend wirkender) Maßnahmen (Erhöhung der Anzahl der Flugsteige und Erweiterung des Ausmaßes der Abstellflächen); sie enthält auch Sonderregelungen für bestimmte besonders schutzwürdige Gebiete (u.a. für Siedlungsgebiete). Damit sind die maßgeblichen Gründe, die den Umweltsenat (insofern bestätigt durch die Entscheidung des EuGH im Vorabentscheidungsverfahren C-244/12) bewogen haben, die von ihm anzuwendende nationale Regelung als richtlinienwidrig zu inkriminieren und deshalb unangewendet zu lassen, weggefallen, stellt doch die neue Rechtslage nicht mehr auf einen (jedenfalls für mittlere und kleinere Flughäfen) überhöhten Schwellenwert betreffend die vorhabenbedingte Anzahl an Flugbewegungen ab und haben Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (Anhang III Z 2 lit. g der UVP-Richtlinie) eine besondere Berücksichtigung gefunden (durch die Sonderregelungen in Anhang 1 Z 14 des UVP-G 2000 betreffend Siedlungsgebiete nach Kategorie E des Anhangs 2 des UVP-G 2000).

53 Vor diesem Hintergrund ist die Beurteilung des BVwG, die maßgebliche Rechtslage habe sich geändert, nicht zu beanstanden.

54 Da nach dem Gesagten die Bindungswirkung des Bescheids des Umweltsenats schon durch die Änderung der Rechtslage berührt wird, ist im Revisionsfall nicht mehr entscheidend, ob zudem auch von einer Änderung der Sachlage auszugehen ist. Daher ist eine abschließende Auseinandersetzung mit der Frage, ob der Entscheidung des Umweltsenats - die wie oben dargestellt eine näher spezifizierte Zunahme der Anzahl der Flugbewegungen als "Prognosebasis" bzw. "unstrittige Ausgangslage" annahm - (auch) bezogen auf die Umweltauswirkungen des Terminals 2 die Prognose einer näher genannten, in der Folge aber nicht eingetretenen Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen zu Grunde gelegen ist, entbehrlich.

55 Soweit die Zulässigkeitsbegründung der Revision schließlich rügt, das BVwG habe aktenwidrig und ohne schlüssige Begründung angenommen, die Europäische Kommission habe sich mit dem durch die UVP-G Novelle 2009 novellierten Schwellenwert für die UVP-Pflicht von Änderungen eines Flughafens implizit einverstanden erklärt, wird die Relevanz dieses Verfahrensfehlers nicht aufgezeigt. Dass etwa mit der im Zeitpunkt der Entscheidung des BVwG anzuwendenden nationalen Rechtlage des UVP-G 2000, was die UVP-Pflicht von Änderungen an Flugplätzen anlangt, nach wie vor die UVP-Richtlinie nicht ausreichend umgesetzt würde, wird nämlich nicht konkret dargelegt.

56 Nach dem Gesagten werden in der Zulässigkeitsbegründung der vorliegenden Revision keine Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung iSd. Art. 133 Abs. 4 B-VG aufgeworfen. Die Revision war daher zurückzuweisen.

Wien, am 24. April 2019

Schlagworte

Anspruch auf bescheidmäßige Erledigung und auf Zustellung, Recht der Behörde zur Bescheiderlassung FeststellungsbescheideAnzuwendendes Recht Maßgebende Rechtslage VwRallg2Individuelle Normen und Parteienrechte Rechtswirkungen von Bescheiden Rechtskraft VwRallg9/3Rechtskraft Umfang der Rechtskraftwirkung Allgemein Bindung der Behörde

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2019:RA2018030051.L00

Im RIS seit

05.07.2019

Zuletzt aktualisiert am

05.07.2019

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at