

TE Umse Bescheid 2005/10/25 US 6B/2005/2-11

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.10.2005

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §2 Abs2

UVP-G 2000 §3 Abs7

UVP-G 2000 Anhang 1 Z14

LFG §9

LFG §58

1. UVP-G 2000 § 2 heute
2. UVP-G 2000 § 2 gültig ab 23.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
3. UVP-G 2000 § 2 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
4. UVP-G 2000 § 2 gültig von 19.08.2009 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
5. UVP-G 2000 § 2 gültig von 01.01.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
6. UVP-G 2000 § 2 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
7. UVP-G 2000 § 2 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

1. UVP-G 2000 § 3 heute
2. UVP-G 2000 § 3 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 3 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 3 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 3 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
8. UVP-G 2000 § 3 gültig von 03.08.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
9. UVP-G 2000 § 3 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
10. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.04.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
11. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2005 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
12. UVP-G 2000 § 3 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
13. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

1. LFG § 9 heute
2. LFG § 9 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 9 gültig von 12.08.2016 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2016

4. LFG § 9 gültig von 01.10.2013 bis 11.08.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
5. LFG § 9 gültig von 27.06.2008 bis 30.09.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
6. LFG § 9 gültig von 01.09.2003 bis 26.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2003
7. LFG § 9 gültig von 01.09.1997 bis 31.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/1997
8. LFG § 9 gültig von 01.01.1958 bis 31.08.1997

1. LFG § 58 heute
2. LFG § 58 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 58 gültig von 01.10.2013 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
4. LFG § 58 gültig von 27.06.2008 bis 30.09.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
5. LFG § 58 gültig von 01.01.1958 bis 26.06.2008

Text

Betrifft: Feststellungsbescheid der Tiroler Landesregierung bezüglich Bereitstellung von Grundstücken zur dauernden Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen – Flugplatzzwang in Zirl; Berufung

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Reinhard Rentmeister als Vorsitzenden,

Dr. Herwig Handl als Berichterstatter und Mag. Kai Vogelsang als weiteres Mitglied über die Berufung von Herrn Peter Nocker gegen den Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 16.2.2005, GZ: U- 7057/1392, mit dem festgestellt worden ist, dass die von Herrn Peter Nocker beantragte dauernde Bereitstellung des Grundstückes Nr. 898, GB 81313 Zirl, zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und Außenabflügen mit Ultraleichtflugzeugen die Neuerrichtung eines Flugplatzes darstellt und somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 3 Abs. 1 iVm Z 14 lit. a des Anhanges 1 Dr. Herwig Handl als Berichterstatter und Mag. Kai Vogelsang als weiteres Mitglied über die Berufung von Herrn Peter Nocker gegen den Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 16.2.2005, GZ: U- 7057/1392, mit dem festgestellt worden ist, dass die von Herrn Peter Nocker beantragte dauernde Bereitstellung des Grundstückes Nr. 898, GB 81313 Zirl, zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und Außenabflügen mit Ultraleichtflugzeugen die Neuerrichtung eines Flugplatzes darstellt und somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Paragraph 3, Absatz eins, in Verbindung mit Ziffer 14, Litera a, des Anhanges 1

UVP-G 2000 durchzuführen ist, zu Recht erkannt:

Spruch:

Der Berufung wird Folge gegeben. Der angefochtene Bescheid wird aufgehoben. Es wird festgestellt, dass für die mit Eingabe vom 5. 11. 2004, abgeändert mit Eingabe vom 14. 1. 2005, beantragte dauernde Bereitstellung des GSt. Nr. 898, GB 81313 Zirl, zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und Außenabflügen mit Ultraleichtflugzeugen keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Rechtsgrundlagen:

§§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 3, 3 Abs. 1 und 7, 40 Abs. 1, Anh 1 Z 14 lit. a Paragraphen eins, Absatz eins, 2, Absatz 3, 3, Absatz eins und 7, 40 Absatz eins,, Anh 1 Ziffer 14, Litera a

UVP-G 2000 idF BGBl I/14/2005; UVP-G 2000 in der Fassung BGBl I/14/2005;

§§ 5 und 12 USG 2000 idF BGBl I/14/2005 Paragraphen 5 und 12 USG 2000 in der Fassung BGBl I/14/2005;

§§ 9, 11, 58 LFG idF BGBl I/98/2005 Paragraphen 9, 11, 58, LFG in der Fassung BGBl I/98/2005.

Begründung:

1. Verfahrensgang:

1.1. Mit Bescheid vom 21.4.2004 erteilte der Landeshauptmann von Tirol gem. § 9 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes Herrn Peter Nocker, Zirl, die luftfahrtbehördliche Bewilligung zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und -abflügen ab Zustellung des Bescheides bis 1.12.2004. Die Bewilligung erfolgte für das Ultraleichtflugzeug Flightstar I mit dem Kennzeichen D-MUHB für die Piloten Peter Nocker und Josef Gritsch auf der Grundstückspartzeile GSt.Nr. 898 KG Zirl nördlich der Autobahnausfahrt Zirl-West zur Erprobung und für

Trainingszwecke.1.1. Mit Bescheid vom 21.4.2004 erteilte der Landeshauptmann von Tirol gem. Paragraph 9, Absatz 2, des Luftfahrtgesetzes Herrn Peter Nocker, Zirl, die luftfahrtbehördliche Bewilligung zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und -abflügen ab Zustellung des Bescheides bis 1.12.2004. Die Bewilligung erfolgte für das Ultraleichtflugzeug Flightstar römisch eins mit dem Kennzeichen D-MUHB für die Piloten Peter Nocker und Josef Gritsch auf der Grundstücksparzelle Gst.Nr. 898 KG Zirl nördlich der Autobahnausfahrt Zirl-West zur Erprobung und für Trainingszwecke.

1.2. Herr Peter Nocker beantragte mit Eingabe vom 5.11.2004 an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr, die Verlängerung der Außenlandegenehmigung für den Zeitraum vom 1.3.2005 bis 1.12.2005 auf diesem Grundstück für das genannte Ultraleichtflugzeug für die Piloten Peter Nocker, Josef Gritsch, Markus Villinger und Peter Müller. Gleichzeitig suchte er mit einer weiteren Eingabe vom 5.11.2004 an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, im Rahmen der Verlängerung der Außenlandegenehmigung bei der Abteilung Verkehr um die gem. § 6 Tiroler Naturschutzgesetz für Außenlandungen seit 1.9.2004 erforderliche Bewilligung für Außenlandungen für Ultraleichtflugzeuge für einen Zeitraum von fünf Jahren an. Nach den bisherigen Erfahrungen sei der Flugbetrieb von der Bevölkerung der Gemeinde Zirl fast unbemerkt geblieben, da das Gerät sehr leise sei, der Überflug von Wohngebiet im eigenen Interesse möglichst vermieden werde und nur wenige Starts/Landungen durchgeführt würden.1.2. Herr Peter Nocker beantragte mit Eingabe vom 5.11.2004 an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr, die Verlängerung der Außenlandegenehmigung für den Zeitraum vom 1.3.2005 bis 1.12.2005 auf diesem Grundstück für das genannte Ultraleichtflugzeug für die Piloten Peter Nocker, Josef Gritsch, Markus Villinger und Peter Müller. Gleichzeitig suchte er mit einer weiteren Eingabe vom 5.11.2004 an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, im Rahmen der Verlängerung der Außenlandegenehmigung bei der Abteilung Verkehr um die gem. Paragraph 6, Tiroler Naturschutzgesetz für Außenlandungen seit 1.9.2004 erforderliche Bewilligung für Außenlandungen für Ultraleichtflugzeuge für einen Zeitraum von fünf Jahren an. Nach den bisherigen Erfahrungen sei der Flugbetrieb von der Bevölkerung der Gemeinde Zirl fast unbemerkt geblieben, da das Gerät sehr leise sei, der Überflug von Wohngebiet im eigenen Interesse möglichst vermieden werde und nur wenige Starts/Landungen durchgeführt würden.

1.3. Mit Schreiben des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, vom 23.12.2004 wurden rechtliche Überlegungen zum Luftfahrtgesetz und zum UVP-G 2000 angestellt. Nach Ansicht der Behörde seien demnach Ultraleichtflugzeuge Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 LFG, weshalb unter Bedachtnahme auf die nicht zur Anwendung gelangenden Ausnahbestimmungen zum Abflug und zur Landung nur Flugplätze im Sinn des § 58 LFG benützt werden dürfen (§ 9 Abs. 1 LFG – „Flugplatzzwang“).1.3. Mit Schreiben des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, vom 23.12.2004 wurden rechtliche Überlegungen zum Luftfahrtgesetz und zum UVP-G 2000 angestellt. Nach Ansicht der Behörde seien demnach Ultraleichtflugzeuge Luftfahrzeuge im Sinne des Paragraph 11, LFG, weshalb unter Bedachtnahme auf die nicht zur Anwendung gelangenden Ausnahbestimmungen zum Abflug und zur Landung nur Flugplätze im Sinn des Paragraph 58, LFG benützt werden dürfen (Paragraph 9, Absatz eins, LFG – „Flugplatzzwang“).

Aufgrund der Rechtssprechung des Umweltsenates gehe die UVP-Behörde davon aus, dass für das Vorliegen eines Flugplatzes die dauernde Widmung der Fläche für den Flugbetrieb genüge, die Notwendigkeit der Errichtung von Anlagen sich jedoch weder aus dem Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 noch aus dem LFG ableiten lasse. Auch auf die Art der verwendeten Luftfahrzeuge komme es mit Ausnahme der hier nicht anzuwendenden Ausnahbestimmungen nicht an. Es sei daher davon auszugehen, dass die dauernde Bereitstellung eines Grundstückes zur Durchführung einer unbestimmten Zahl von Außenlandungen und Außenabflügen unabhängig von der Errichtung allfälliger Anlagen die Neuerrichtung eines Flugplatzes darstelle, für welche eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

Die Landesregierung leitete daher als UVP-Behörde 1. Instanz von Amts wegen ein UVP-Feststellungsverfahren gem.§ 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ein, welches zum Ziel hatte, bescheidmäßig festzustellen, ob die Errichtung eines UVP-pflichtigen Vorhabens vorliege. Unter anderem wurde daher dem Antragsteller eine Äußerungsfrist von vier Wochen eingeräumt.Die Landesregierung leitete daher als UVP-Behörde 1. Instanz von Amts wegen ein UVP-Feststellungsverfahren gem. Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 ein, welches zum Ziel hatte, bescheidmäßig festzustellen, ob die Errichtung eines UVP-pflichtigen Vorhabens vorliege. Unter anderem wurde daher dem Antragsteller eine Äußerungsfrist von vier Wochen eingeräumt.

1.4. Am 13.1.2005 erklärte Herr Peter Nocker in der Abteilung Umweltschutz des Amtes der Tiroler Landesregierung,

seinen Antrag ändern zu wollen und nur mehr eine befristete Bewilligung zu beantragen. Es könne sich nicht um einen Flugplatz handeln, da die Fläche nicht ständig benützt werde, keine unbefristete Bewilligung beantragt werde und auf dem Feld keine baulichen Anlagen errichtet würden. Der Lärm für Ultraleichtflugzeuge sei vernachlässigbar gering, da sich der Lande- bzw. Startplatz in direkter Nähe zur Inntalautobahn befinde. Die gegenständliche Wiese habe keinen Erholungswert, es handle sich um ein landwirtschaftlich genutztes Feld, das von Spaziergängern nicht betreten werden dürfe. In Tirol gebe es derzeit drei bis fünf Ultraleichtflugzeuge, ein Überhandnehmen sei nahezu ausgeschlossen, da für den Flug der Besitz eines Pilotenscheines Voraussetzung sei (Aktenvermerk der Abteilung Umweltschutz vom 13.1.2005).

1.4.1 Mit Eingabe vom 14.1.2005 änderte Herr Peter Nocker sein Ansuchen vom 5.11.2004 dahingehend, dass nunmehr um Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für den jeweils gem. § 9 Abs. 2 LFG bewilligten Zeitraum gebeten werde. 1.4.1 Mit Eingabe vom 14.1.2005 änderte Herr Peter Nocker sein Ansuchen vom 5.11.2004 dahingehend, dass nunmehr um Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für den jeweils gem. Paragraph 9, Absatz 2, LFG bewilligten Zeitraum gebeten werde.

1.4.2. Mit einem weiteren Schreiben vom selben Tag nahm Herr Peter Nocker Stellung gegenüber der Abteilung Umweltschutz des Amtes der Tiroler Landesregierung. Neben Zitaten aus dem Luftfahrtgesetz, dem Tiroler Naturschutzgesetz und Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes führte er noch aus, dass die für die Außenlandungen und -abflüge vorgesehene Grundfläche sich im Gemeindegebiet von Zirl befinde und als landwirtschaftliche Wiese genutzt werde. Die Fläche befinde sich nördlich der stark befahrenen Inntalautobahn A 12 unmittelbar bei der Autobahnabfahrt Zirl-West. Mit Ausnahme eines Windsackes, der bei Bedarf aufgestellt werde, befänden sich auf dem Grundstück keinerlei Einrichtungen, welche auf einen Flugplatz schließen lassen würden (asphaltierte Landebahn, Hangar, Rollwege ...). Es sei weder ein Neubau eines Flugplatzes geplant noch eine Änderung des Geländes vorgesehen. Der Eigentümer des als Wiese gewidmeten Grundstücks gestatte lediglich die Benützung der Wiese für Außenlandungen und Außenstarts und könne diese Erlaubnis jederzeit zurückziehen.

Bei der Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen handle es sich nicht um ein Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000, da keine Anlagen errichtet würden und bei den tatsächlich herrschenden örtlichen Verhältnissen kein Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen stattfänden. Bei der Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen handle es sich nicht um ein Vorhaben im Sinne des Paragraph 2, Absatz 2, UVP-G 2000, da keine Anlagen errichtet würden und bei den tatsächlich herrschenden örtlichen Verhältnissen kein Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen stattfänden.

Der vorhandene Lärmpegel der örtlichen Verhältnisse werde durch den Straßenverkehrslärm der Inntalautobahn A 12 gebildet. Die gesamte Umgebung sei von einer hohen Lärmbelastung mit einem hohen Grundgeräuschpegel betroffen, welcher durch den Verkehrslärm verursacht werde, die Autobahn befinde sich unmittelbar neben dem Außenlandeplatz.

Ultraleichtflugzeuge seien nach dem Luftfahrtgesetz zulassungs- und bewilligungspflichtig. Die Zulassungsbedingungen würden eine Lärmzulässigkeitsprüfung mit einem maximalen zulässigen Schallpegel von 60 dB erfordern. Bei der vorliegenden Situation sei das Ultraleichtflugzeug nur während des Anrollens im unmittelbaren Nahbereich hörbar. Beim nächstgelegenen Wohnbereich sei der Überflug durch das Ultraleichtflugzeug, wie die Erfahrung zeige, aufgrund der starken Vorbelastung kaum hörbar. Die An- u. Abflugstrecken würden nicht über bebautes Wohngebiet führen, und es würden keine Belästigungen auftreten.

Ultraleichtflugzeuge würden mit Ottomotoren und normalem Autobenzin betrieben, pro Flugstunde betrage der Treibstoffverbrauch ca. 15 l. Die Fluggeschwindigkeit liege zwischen 65 und 250 km/h. Im betroffenen Bereich werde die Schadstoffgrundbelastung durch den Verkehr auf der Inntalautobahn bestimmt. Die vereinzelte zusätzliche Schadstoffemission durch einen kleinen Verbrennungskraftmotor, der sich nur kurzzeitig in den zu beurteilenden Bereich befinde, gehe bei dem hohen Verkehrsaufkommen der Inntalautobahn A 12 unter. Bei der vorliegenden Grundbelastung erfolge durch den zusätzlichen Flugverkehr mit Ultraleichtflugzeugen daher keine erkennbare Veränderung der Schadstoffimmission in der Region.

Bei den beantragten Grundflächen handle es sich um intensiv landwirtschaftlich bewirtschaftete Wiesenflächen, nicht um freie Natur, welche von den Erholungssuchenden nutzbar sei, sodass durch den Flugbetrieb keine freie Natur

beansprucht werde und keine Veränderung der Natur und Landschaft erfolge. Die für Außenlandungen und -abflüge verwendeten Grundflächen seien landwirtschaftlich genutzte Wiesenflächen, auf welchen eine Nutzung durch Erholung suchende Personen nicht vorgesehen sei. Durch den Flugbetrieb mit Ultraleichtflugzeugen sei daher der Erholungswert der Umgebung für die Bevölkerung in der freien Natur nicht beeinträchtigt.

Auf diesen Flächen seien bereits seit etwa einem Jahr Außenlandungen und -abflüge durchgeführt worden, ohne dass störende Auswirkungen auf die Bevölkerung durch Lärm, Schadstoffe oder Änderung des Erholungsbereiches aufgetreten seien. Ein Ultraleichtflugbetrieb sei aufgrund der luftfahrtgesetzlichen Bestimmungen nur während der Tageszeit möglich. Der Flugbetrieb unterliege den Luftverkehrsregeln. Die gegenständliche Grundparzelle befinde sich im kontrollierten Luftraum des Flughafens Innsbruck.

1.5. Mit Bescheid vom 16.2.2005 stellte die Tiroler Landesregierung fest, dass die beantragte dauernde Bereitstellung des Grundstückes Nr. 898, GB 81313 Zirl, zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und Außenabflügen mit Ultraleichtflugzeugen die Neuerrichtung eines Flugplatzes darstelle und somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 3 Abs. 1 iVm Z 14 lit. a des Anhanges 1 UVP-G 2000 durchzuführen sei. 1.5. Mit Bescheid vom 16.2.2005 stellte die Tiroler Landesregierung fest, dass die beantragte dauernde Bereitstellung des Grundstückes Nr. 898, GB 81313 Zirl, zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und Außenabflügen mit Ultraleichtflugzeugen die Neuerrichtung eines Flugplatzes darstelle und somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Paragraph 3, Absatz eins, in Verbindung mit Ziffer 14, Litera a, des Anhanges 1 UVP-G 2000 durchzuführen sei.

Ausgehend von dem zuvor bereits angeführten Sachverhalt kam die UVP-Behörde

erster Instanz zu der rechtlichen Beurteilung, dass gem. § 58 Abs. 1 LFG Flugplätze Land- oder Wasserflächen seien, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind. Ein Ultraleichtflugzeug sei gem. § 11 LFG ein Luftfahrzeug. Nach § 9 Abs. 1 LFG dürften zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen, soweit nicht Ausnahmen bestünden, nur Flugplätze benützt werden. Laut § 9 Abs. 2 LFG dürften Abflüge und Landungen eines zivilen Luftfahrzeugs außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge u. Außenlandungen) nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Solche seien nur als Ausnahmetatbestand vom Prinzip des so genannten Flugplatzzwanges, dass Abflüge und Landungen nur auf Flugplätzen zulässig seien, vorgesehen. Es sei daher zu prüfen, ob tatbestandsmäßig ein Flugplatz vorliege, was zur Konsequenz habe, dass ein solcher zumindest nach dem LFG und gegebenenfalls auch nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 genehmigt bzw. bewilligt werden müsse, wonach dann Flugbewegungen darauf rechtlich nicht mehr Außenabflüge und -landungen wären. erster Instanz zu der rechtlichen Beurteilung, dass gem. Paragraph 58, Absatz eins, LFG Flugplätze Land- oder Wasserflächen seien, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind. Ein Ultraleichtflugzeug sei gem. Paragraph 11, LFG ein Luftfahrzeug. Nach Paragraph 9, Absatz eins, LFG dürften zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen, soweit nicht Ausnahmen bestünden, nur Flugplätze benützt werden. Laut Paragraph 9, Absatz 2, LFG dürften Abflüge und Landungen eines zivilen Luftfahrzeugs außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge u. Außenlandungen) nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Solche seien nur als Ausnahmetatbestand vom Prinzip des so genannten Flugplatzzwanges, dass Abflüge und Landungen nur auf Flugplätzen zulässig seien, vorgesehen. Es sei daher zu prüfen, ob tatbestandsmäßig ein Flugplatz vorliege, was zur Konsequenz habe, dass ein solcher zumindest nach dem LFG und gegebenenfalls auch nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 genehmigt bzw. bewilligt werden müsse, wonach dann Flugbewegungen darauf rechtlich nicht mehr Außenabflüge und -landungen wären.

Abgesehen vom Widerruftatbestand des gänzlichen Ruhens des Flugbetriebes für länger als ein Jahr sei eine mehr oder weniger regelmäßige Anzahl auch relativ weniger jährlich stattfindender Flugbewegungen kein rechtliches Hindernis, um von einer dauernden Widmung für Zwecke des Flugplatzbetriebes auszugehen, sodass es also auf die dauernde Widmung des Platzes für den Flugbetrieb und grundsätzlich nicht auf dessen Frequenz ankomme. Nach lit. a im Z 14 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Neuerrichtung eines Flugplatzes unabhängig von der Größe oder potenziellen Flugfrequenz zwingend vorgeschrieben, die Anzahl der Flugbewegungen spiele nur nach den lit. c und d für weitere Tatbestände von Änderungen auf schon vorhandenen Flugplätzen eine Rolle. Abgesehen vom Widerruftatbestand des gänzlichen Ruhens des Flugbetriebes für länger als ein Jahr sei eine mehr oder weniger regelmäßige Anzahl auch relativ weniger jährlich stattfindender Flugbewegungen kein rechtliches Hindernis, um von einer dauernden Widmung für Zwecke des Flugplatzbetriebes auszugehen, sodass es also auf die

dauernde Widmung des Platzes für den Flugbetrieb und grundsätzlich nicht auf dessen Frequenz ankomme. Nach Litera a, im Ziffer 14, des Anhanges 1 des UVP-G 2000 sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Neuerrichtung eines Flugplatzes unabhängig von der Größe oder potenziellen Flugfrequenz zwingend vorgeschrieben, die Anzahl der Flugbewegungen spiele nur nach den Litera c und d für weitere Tatbestände von Änderungen auf schon vorhandenen Flugplätzen eine Rolle.

Für das Vorliegen eines Flugplatzes im Sinn des § 58 LFG genüge die dauerhafte Widmung der Fläche für den Flugbetrieb, die Notwendigkeit der Errichtung von Anlagen lasse sich weder aus dem Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 noch aus dem LFG ableiten. Die Anwendung eines UVP-Verfahrens könne nicht von der subjektiven Einstufung eines Vorhabens durch den Projektwerber abhängen und auch nicht davon, ob er einen Genehmigungsantrag auf Erteilung einer Zivilflugplatzbewilligung einbringe oder nicht, ohne den eine solche Bewilligung nicht erteilt werden und somit auch nicht vorliegen könne. Ob um die Erteilung einer unbestimmten Anzahl von Außenstarts und -landungen für einen Zeitraum von mehreren Jahren oder mehrmals hintereinander für den jeweils gem. § 9 Abs. 2 LFG bewilligten Zeitraum angesucht werde, ändere nichts an der rechtlichen Bewertung als Dauergenehmigung. Für das Vorliegen eines Flugplatzes im Sinn des Paragraph 58, LFG genüge die dauerhafte Widmung der Fläche für den Flugbetrieb, die Notwendigkeit der Errichtung von Anlagen lasse sich weder aus dem Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 noch aus dem LFG ableiten. Die Anwendung eines UVP-Verfahrens könne nicht von der subjektiven Einstufung eines Vorhabens durch den Projektwerber abhängen und auch nicht davon, ob er einen Genehmigungsantrag auf Erteilung einer Zivilflugplatzbewilligung einbringe oder nicht, ohne den eine solche Bewilligung nicht erteilt werden und somit auch nicht vorliegen könne. Ob um die Erteilung einer unbestimmten Anzahl von Außenstarts und -landungen für einen Zeitraum von mehreren Jahren oder mehrmals hintereinander für den jeweils gem. Paragraph 9, Absatz 2, LFG bewilligten Zeitraum angesucht werde, ändere nichts an der rechtlichen Bewertung als Dauergenehmigung.

Im vorliegenden Fall handle es sich daher um den Neubau eines Flugplatzes, der Ausnahmetatbestand sei nicht erfüllt, sodass das Vorhaben der UVP-Pflicht nach

lit. a Z 14 des Anhanges 1 UVP-G 2000 unterliege. Litera a, Ziffer 14, des Anhanges 1 UVP-G 2000 unterliege.

1.6. Gegen diesen Bescheid erhob Herr Peter Nocker am 1.3.2005 (fristgerecht) Berufung und führte im Wesentlichen aus, dass im Tiroler Naturschutzgesetz 1997 die Begriffe „Außenlandung“ und „Außenabflüge“ nicht näher definiert seien, weshalb auf ähnliche Bestimmungen, etwa auf die des § 9 LFG, zurückgegriffen werden müsse. Danach seien Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes bewilligungspflichtig, und die Bewilligung sei zu erteilen, weil öffentliche Interessen nicht entgegenstünden. Die Bewilligung sei befristet und allenfalls mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen, wobei der über das Grundstück Nutzungsberechtigte mit der Benützung einverstanden sein müsse. Für den Berufungswerber sei nicht nachvollziehbar, warum der Bescheid bei einer Mehrzahl von Außenlandungen bzw. Abflügen sofort von der Errichtung eines Flugplatzes spreche, die UVPpflichtig sei, wenn es eine Unterscheidung zwischen Außenabflügen und Außenlandungen und der Errichtung eines Flugplatzes gebe. Es sei daher eine naturschutzrechtliche Bewilligung, nicht jedoch eine Bewilligungspflicht im Sinne des UVP-G 2000 erforderlich. Entsprechend § 9 LFG seien Außenlande- u. -abflugbewilligungen zeitlich befristet zu erteilen, es müsse aber keine dauernde Nutzung bzw. Widmung der gegenständlichen Grundflächen vorliegen. 1.6. Gegen diesen Bescheid erhob Herr Peter Nocker am 1.3.2005 (fristgerecht) Berufung und führte im Wesentlichen aus, dass im Tiroler Naturschutzgesetz 1997 die Begriffe „Außenlandung“ und „Außenabflüge“ nicht näher definiert seien, weshalb auf ähnliche Bestimmungen, etwa auf die des Paragraph 9, LFG, zurückgegriffen werden müsse. Danach seien Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes bewilligungspflichtig, und die Bewilligung sei zu erteilen, weil öffentliche Interessen nicht entgegenstünden. Die Bewilligung sei befristet und allenfalls mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen, wobei der über das Grundstück Nutzungsberechtigte mit der Benützung einverstanden sein müsse. Für den Berufungswerber sei nicht nachvollziehbar, warum der Bescheid bei einer Mehrzahl von Außenlandungen bzw. Abflügen sofort von der Errichtung eines Flugplatzes spreche, die UVPpflichtig sei, wenn es eine Unterscheidung zwischen Außenabflügen und Außenlandungen und der Errichtung eines Flugplatzes gebe. Es sei daher eine naturschutzrechtliche Bewilligung, nicht jedoch eine Bewilligungspflicht im Sinne des UVP-G 2000 erforderlich. Entsprechend Paragraph 9, LFG seien Außenlande- u. -abflugbewilligungen zeitlich befristet zu erteilen, es müsse aber keine dauernde Nutzung bzw. Widmung der gegenständlichen Grundflächen vorliegen.

Der Berufungswerber stelle daher den Antrag auf Feststellung, dass es sich bei der beantragten Maßnahme um kein UVP-pflichtiges Vorhaben handle und der bekämpfte Bescheid ersatzlos aufgehoben werde. Sein in der Stellungnahme

vom 14.1.2005 geäußertes Vorbringen halte er überdies voll inhaltlich aufrecht.

2. Verfahren vor dem Umweltsenat:

Weder der Umweltanwalt noch die mitbeteiligten Behörden haben eine Stellungnahme abgegeben.

Der Berufungswerber bekräftigte mit E-Mail vom 28.3.2005 an den Umweltsenat neuerlich, dass er nur um eine befristete naturschutzrechtliche Genehmigung angesucht habe und daher von einer dauernden Bereitstellung des Grundstückes nicht auszugehen sei.

Über Ersuchen des Umweltsenates teilte das Amt der Tiroler Landesregierung mit Schreiben vom 22.6.2005 mit, dass auf dem Grundstück Nr. 898, GB 81313 Zirl, keine baulichen Maßnahmen getroffen worden sind, die mit dem Flugbetrieb zusammenhängen. Dies deckt sich auch mit den Angaben des Berufungswerbers und wird dem Verfahren als unbedenklich zu Grunde gelegt.

3. Der Umweltsenat hat erwogen:

3.1. Die Berufung stützt sich im Wesentlichen darauf, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben nicht um den Neubau eines Flugplatzes handelt, sondern um die bloße Benützung einer Wiese für Außenabflüge und -landungen, was nicht UVP-pflichtig sei. Ausgehend von den Verfahrensergebnissen reduziert sich der gesamte Sachverhalt auf eine reine Rechtsfrage. Eine mündliche Verhandlung ist weder beantragt worden noch von Amts wegen gem. § 67 d AVG erforderlich. 3.1. Die Berufung stützt sich im Wesentlichen darauf, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben nicht um den Neubau eines Flugplatzes handelt, sondern um die bloße Benützung einer Wiese für Außenabflüge und -landungen, was nicht UVP-pflichtig sei. Ausgehend von den Verfahrensergebnissen reduziert sich der gesamte Sachverhalt auf eine reine Rechtsfrage. Eine mündliche Verhandlung ist weder beantragt worden noch von Amts wegen gem. Paragraph 67, d AVG erforderlich.

Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es (unter anderem), die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben hat oder haben kann, Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstigere Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden, die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Vorhabens darzulegen (§ 1 Abs. 1 UVP-G 2000). Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es (unter anderem), die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben hat oder haben kann, Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstigere Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden, die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Vorhabens darzulegen (Paragraph eins, Absatz eins, UVP-G 2000).

Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen (§ 2 Abs. 2 leg. cit.). Dabei sind jedoch nur jene Vorhaben einer UVP zu unterziehen, die im Anhang 1 dieses Gesetzes angeführt sind (§ 3 Abs. 1 leg. cit.). Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen (Paragraph 2, Absatz 2, leg. cit.). Dabei sind jedoch nur jene Vorhaben einer UVP zu unterziehen, die im Anhang 1 dieses Gesetzes angeführt sind (Paragraph 3, Absatz eins, leg. cit.).

Im UVP-G 2000 ist im Anhang 1 Z 14 lit. a als UVP-pflichtig festgelegt. Im UVP-G 2000 ist im Anhang 1 Ziffer 14, Litera a, als UVP-pflichtig festgelegt:

„Neubau von Flugplätzen, ausgenommen Segelfluggelände und Flugplätze für Hubschrauber, die überwiegend Rettungseinsätzen, Einsätzen der Sicherheitsverwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüberwachung mit Hubschraubern dienen.“

Das UVP-G 2000 kennt keine eigene Definition des Begriffes „Flugplatz“. Zur Wahrung der Einheitlichkeit der Rechtsordnung hat der Umweltsenat in wiederholter Judikatur bei der Auslegung der im Anhang 1 selbst nicht näher definierten Vorhabensbegriffe auf die jeweiligen Materiengesetze zurückgegriffen (vgl. US 7/1997/4-13, US 9/2000/2-21, US 9/2000/23, US 6A/2003/6-43, u.v.a.). Zur Lösung dieser Rechtsfrage finden sich im Luftfahrtgesetz folgende relevanten Bestimmungen: Das UVP-G 2000 kennt keine eigene Definition des Begriffes „Flugplatz“. Zur Wahrung der

Einheitlichkeit der Rechtsordnung hat der Umweltsenat in wiederholter Judikatur bei der Auslegung der im Anhang 1 selbst nicht näher definierten Vorhabensbegriffe auf die jeweiligen Materiengesetze zurückgegriffen vergleiche US 7/1997/4-13, US 9/2000/2-21, US 9/2000/-23, US 6A/2003/6-43, u.v.a.). Zur Lösung dieser Rechtsfrage finden sich im Luftfahrtgesetz folgende relevanten Bestimmungen:

§ 9 Abs. 1 und 2 LFG: Paragraph 9, Absatz eins und 2 LFG:

„(1) Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Absätzen 2 bis 4 und im § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden.“ (1) Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Absätzen 2 bis 4 und im Paragraph 10, etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (Paragraph 58,) benützt werden.

(2) Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zu Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.“

§ 11 Abs. 1 LFG: Paragraph 11, Absatz eins, LFG:

„Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (z.B. Flugzeuge, Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (z.B. Luftschiffe und Freiballone) sind.“

§ 58 Abs. 1 LFG: Paragraph 58, Absatz eins, LFG:

„Flugplätze sind Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze).“

§ 68 LFG: Paragraph 68, LFG:

„(1) Zum Betrieb von Zivilflugplätzen ist eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz – Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes.

(2) Zur Erteilung der Bewilligung ist bei Flughäfen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, bei Flugfeldern die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.“

3.2. Auf Basis dieser gesetzlichen Grundlagen kommt der Umweltsenat zu folgendem Ergebnis:

Die Behörde erster Instanz hat das beantragte Vorhaben dem Tatbestand der Z 14 lit. a des Anhanges 1 UVP-G 2000 unterstellt („Neubau eines Flugplatzes“). Dem kann vom Umweltsenat (nur) insoweit gefolgt werden, als tatsächlich nur dieser eine Tatbestand des Anhanges 1 zu beurteilen ist, weil sich für Z 14 lit. b (Neuerrichtung einer Piste mit einer Grundlänge von mindestens 2100 m) keinerlei Hinweis aus dem Sachverhalt ergibt. Zu prüfen ist daher lediglich, ob eine dauerhafte Widmung der Grundstücksfläche als Flugplatz anzunehmen ist bzw. ob überhaupt ein Neubau eines Flugplatzes vorliegt. Die Behörde erster Instanz hat das beantragte Vorhaben dem Tatbestand der Ziffer 14, Litera a, des Anhanges 1 UVP-G 2000 unterstellt („Neubau eines Flugplatzes“). Dem kann vom Umweltsenat (nur) insoweit gefolgt werden, als tatsächlich nur dieser eine Tatbestand des Anhanges 1 zu beurteilen ist, weil sich für Ziffer 14, Litera b, (Neuerrichtung einer Piste mit einer Grundlänge von mindestens 2100 m) keinerlei Hinweis aus dem Sachverhalt ergibt. Zu prüfen ist daher lediglich, ob eine dauerhafte Widmung der Grundstücksfläche als Flugplatz anzunehmen ist bzw. ob überhaupt ein Neubau eines Flugplatzes vorliegt.

3.3. Durch die weit gefasste Formulierung der Z 14 lit. a werden, abgesehen von den obzitierten hier nicht relevanten Ausnahmen, alle Arten neuer Flugplätze unabhängig von Größe, Betriebsumfang, Pistenlänge etc. erfasst. 3.3. Durch die weit gefasste Formulierung der Ziffer 14, Litera a, werden, abgesehen von den obzitierten hier nicht relevanten Ausnahmen, alle Arten neuer Flugplätze unabhängig von Größe, Betriebsumfang, Pistenlänge etc. erfasst.

Die Definition von Flugplätzen findet sich in § 58 Abs. 1 LFG. Nach § 9 LFG dürfen zum Abflug und zur Landung von

Luftfahrzeugen, wozu gem. § 11 Abs. 1 LFG jedenfalls auch das Ultraleichtflugzeug des Projektwerbers zu zählen ist (abgesehen von hier nicht anzuwendenden konkret bestimmten Ausnahmen), nur Flugplätze benützt werden. Außenabflüge und -landungen dürfen gem. § 9 Abs. 2 LFG nur mit befristeter Bewilligung des Landeshauptmannes, allenfalls noch weiter eingeschränkt durch Bedingungen und Auflagen, durchgeführt werden. Die Definition von Flugplätzen findet sich in Paragraph 58, Absatz eins, LFG. Nach Paragraph 9, LFG dürfen zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen, wozu gem. Paragraph 11, Absatz eins, LFG jedenfalls auch das Ultraleichtflugzeug des Projektwerbers zu zählen ist (abgesehen von hier nicht anzuwendenden konkret bestimmten Ausnahmen), nur Flugplätze benützt werden. Außenabflüge und -landungen dürfen gem. Paragraph 9, Absatz 2, LFG nur mit befristeter Bewilligung des Landeshauptmannes, allenfalls noch weiter eingeschränkt durch Bedingungen und Auflagen, durchgeführt werden.

Der Antragsteller hat sein Ansuchen mit Eingabe vom 14. 1. 2005 abgeändert und nunmehr ausdrücklich eine befristete Bewilligung nach § 9 Abs. 2 LFG beantragt. Dennoch hat die Behörde erster Instanz die dauernde Widmung der Grundstücksfläche für den Flugbetrieb angenommen und daraus auf die Neuerrichtung eines Flugplatzes geschlossen, die die UVP-Pflicht auslöst (der Gesetzgeber spricht übrigens in Z 14 lit. a von Neubau). Der Antragsteller hat sein Ansuchen mit Eingabe vom 14. 1. 2005 abgeändert und nunmehr ausdrücklich eine befristete Bewilligung nach Paragraph 9, Absatz 2, LFG beantragt. Dennoch hat die Behörde erster Instanz die dauernde Widmung der Grundstücksfläche für den Flugbetrieb angenommen und daraus auf die Neuerrichtung eines Flugplatzes geschlossen, die die UVP-Pflicht auslöst (der Gesetzgeber spricht übrigens in Ziffer 14, Litera a, von Neubau).

3.4. Im Feststellungsverfahren betreffend den Hubschrauberlandeplatz in Kirchberg/Raab, welches von der Behörde erster Instanz auch zitiert wird, hat der Umweltsenat zur Frage, was unter der im § 58 LFG verwendeten Wortfolge „zur ständigen Benützung bestimmt“ zu verstehen ist, ausgeführt, dass es darauf ankomme, dass der Platz dauernd für den Flugbetrieb gewidmet ist und nicht unbedingt die tatsächliche Frequenz maßgeblich sei (siehe im Detail US 6A/2003/6-43). In jenem Fall waren es die tatsächlich bereits errichteten Anlagen (asphaltierter Start- und Landeplatz; Garage zur Einstellung von Hubschraubern; Einfriedung des Geländes; fix montierte Windmessenanlage), die zusammen mit in diese Richtung zu wertenden Äußerungen die Annahme eines Flugplatzes rechtfertigten. 3.4. Im Feststellungsverfahren betreffend den Hubschrauberlandeplatz in Kirchberg/Raab, welches von der Behörde erster Instanz auch zitiert wird, hat der Umweltsenat zur Frage, was unter der im Paragraph 58, LFG verwendeten Wortfolge „zur ständigen Benützung bestimmt“ zu verstehen ist, ausgeführt, dass es darauf ankomme, dass der Platz dauernd für den Flugbetrieb gewidmet ist und nicht unbedingt die tatsächliche Frequenz maßgeblich sei (siehe im Detail US 6A/2003/6-43). In jenem Fall waren es die tatsächlich bereits errichteten Anlagen (asphaltierter Start- und Landeplatz; Garage zur Einstellung von Hubschraubern; Einfriedung des Geländes; fix montierte Windmessenanlage), die zusammen mit in diese Richtung zu wertenden Äußerungen die Annahme eines Flugplatzes rechtfertigten.

Solche Umstände, die eindeutig auf eine dauernde Widmung des Grundstückes hinweisen, sind im vorliegenden Verfahren jedoch nicht hervorgekommen. Weder hat der Projektwerber auf Dauer angelegte Maßnahmen gesetzt oder ständig auf dem Grundstück verbleibende Anlagen errichtet noch ist das Gelände in irgendeiner Weise (dauerhaft) verändert worden. Auf der landwirtschaftlich genutzten Wiese wird nur bei Bedarf ein Windsack aufgestellt. Der Grundstückseigentümer gestattet die Benützung der Fläche zum Starten und Landen nur bis auf Widerruf, sodass sich daraus keine auf Dauer angelegte Rechtsbeziehung zwischen ihm und dem Projektwerber ergibt.

Es kann daher nach Ansicht des Umweltsenates im gegenständlichen Einzelfall angenommen werden, dass die in Anspruch genommene Landfläche zur ständigen Benützung für den Abflug und die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt ist, und daher nicht ein „Flugplatz“ im Sinne des § 58 LFG vorliegt. Es kann daher nach Ansicht des Umweltsenates im gegenständlichen Einzelfall angenommen werden, dass die in Anspruch genommene Landfläche zur ständigen Benützung für den Abflug und die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt ist, und daher nicht ein „Flugplatz“ im Sinne des Paragraph 58, LFG vorliegt.

3.5. Selbst wenn man von der vom Umweltsenat nicht geteilten Auffassung der Behörde erster Instanz ausgehen würde, dass ein Flugplatz im Sinne des § 58 LFG vorläge, wäre zu bedenken, dass der Gesetzgeber in § 3 Abs. 1 iVm Z 14 lit. a des Anhanges 1 UVP-G 2000 den Neubau eines Flugplatzes als UVP-pflichtig normiert, während er in anderen Tatbeständen entweder von der „Errichtung“ einer Anlage (vgl. Z 14 lit. b: „Neuerrichtung von chemischen Hüttenwerken.“; Z 64: „Neuerrichtung von integrierten Hüttenwerken.“) spricht oder überhaupt nur die Anlage als solche bezeichnet (vgl. Z 19: „Einkaufszentren“; Z 20:3.5. Selbst wenn man von der vom Umweltsenat nicht geteilten

Auffassung der Behörde erster Instanz ausgehen würde, dass ein Flugplatz im Sinne des Paragraph 58, LFG vorläge, wäre zu bedenken, dass der Gesetzgeber in Paragraph 3, Absatz eins, in Verbindung mit Ziffer 14, Litera a, des Anhanges 1 UVP-G 2000 den Neubau eines Flugplatzes als UVP-pflichtig normiert, während er in anderen Tatbeständen entweder von der „Errichtung“ einer Anlage vergleiche Ziffer 14, lit. b: „Neuerrichtung von chemischen Hüttenwerken.“; Ziffer 64 : „Neuerrichtung von integrierten Hüttenwerken.“) spricht oder überhaupt nur die Anlage als solche bezeichnet vergleiche Ziffer 19 : „Einkaufszentren“; Ziffer 20 :

„Beherbergungsbetriebe“; Z 21: „Öffentlich zugängliche Parkplätze“; u.v.a.), „Beherbergungsbetriebe“; Ziffer 21 : „Öffentlich zugängliche Parkplätze“; u.v.a.).

Das Verwaltungsrecht kennt keinen bundeseinheitlich gesetzlich vorgegebenen Baubegriff. Der Verwaltungsgerichtshof hat allerdings dazu eine einheitliche Judikatur entwickelt und – naturgemäß vor allem im Zusammenhang mit den landesgesetzlichen Regelungen der Raumordnungen und der Bauordnungen – ausgesprochen, dass ein Neubau die Errichtung eines neues Gebäudes ist (vgl. z.B. VwGH 91/04/0334, 2001/17/0056). Unter dem Begriff „Bau“ oder „baulicher Anlage“ wird eine solche Anlage verstanden, zu deren Herstellung ein wesentliches Maß bautechnischer Kenntnisse erforderlich ist, die mit dem Boden in eine gewisse Verbindung gebracht wird und die wegen ihrer Beschaffenheit geeignet ist, öffentliche Interessen zu berühren (VwGH 2001/10/0200; 2003/05/0043; 99/19/0099, u.v.a.). Das Verwaltungsrecht kennt keinen bundeseinheitlich gesetzlich vorgegebenen Baubegriff. Der Verwaltungsgerichtshof hat allerdings dazu eine einheitliche Judikatur entwickelt und – naturgemäß vor allem im Zusammenhang mit den landesgesetzlichen Regelungen der Raumordnungen und der Bauordnungen – ausgesprochen, dass ein Neubau die Errichtung eines neues Gebäudes ist vergleiche z.B. VwGH 91/04/0334, 2001/17/0056). Unter dem Begriff „Bau“ oder „baulicher Anlage“ wird eine solche Anlage verstanden, zu deren Herstellung ein wesentliches Maß bautechnischer Kenntnisse erforderlich ist, die mit dem Boden in eine gewisse Verbindung gebracht wird und die wegen ihrer Beschaffenheit geeignet ist, öffentliche Interessen zu berühren (VwGH 2001/10/0200; 2003/05/0043; 99/19/0099, u.v.a.).

Die im erstinstanzlichen Bescheid zitierten Entscheidungen (VwGH99/03/0242; US 6A/2002/5-12; US 6A/2003/6-43) beziehen sich alle tatsächlich auf Flugplätze, auf welchen konkrete bauliche Maßnahmen vorgenommen worden sind, womit sie sich im wesentlichen Kern vom Sachverhalt des hier vorliegenden Falles unterscheiden, sodass die zitierte Judikatur hier zu keinem Ergebnis führen kann.

3.6. Der Umweltsenat kommt zusammenfassend daher zu dem Ergebnis, dass für die beantragte dauernde Bereitstellung des Grundstückes Nr. 898, GB 81313 Zirl, zur Durchführung einer unbestimmten Anzahl von Außenlandungen und Außenabflügen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist.

Schlagworte

Anhang, Interpretation, Materiengesetze; Flugplätze, Neubau

Dokumentnummer

UMSET_20051025_US_6B_2005_2_11_00

Quelle: Umweltsenat UMSE, <https://www.ris.bka.gv.at/Umse>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at