

TE Umse Bescheid 2004/7/15 US 6B/2003/5-36

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 15.07.2004

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §3 Abs7

UVP-G 2000 §3a Abs3

UVP-G 2000 Anhang 1 Z14

UVP-G 2000 Anhang 1 Z21

AVG §37

AVG §45 Abs3

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. UVP-G 2000 § 3a heute
2. UVP-G 2000 § 3a gültig ab 01.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
3. UVP-G 2000 § 3a gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
4. UVP-G 2000 § 3a gültig von 18.06.2013 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
5. UVP-G 2000 § 3a gültig von 03.08.2012 bis 17.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
6. UVP-G 2000 § 3a gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
7. UVP-G 2000 § 3a gültig von 01.01.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
8. UVP-G 2000 § 3a gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
1. AVG § 37 heute

2. AVG § 37 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998

3. AVG § 37 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998

1. AVG § 45 heute

2. AVG § 45 gültig ab 01.02.1991

Text

Betrifft: Marktgemeinde Feldkirchen;

Flughafen Graz-Thalerhof, 5. Änderung der Zivilflugplatzbewilligung,

Feststellungsantrag des Umweltanwaltes des Landes Steiermark

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Reinhard Rentmeister als Vorsitzenden, Dr. Herwig Handl als Bericht und Dr. Gerhard Reitmeyer als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung des Umweltanwaltes des Landes Steiermark vom 22.1.2003 gegen den Feststellungsbescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 19.12.2002, Zl. FA13B-85-350/02-14, wonach zum Zeitpunkt der gegenständlichen Entscheidung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 – UVP-G 2000 – nicht durchzuführen sei, zu Recht erkannt:

Spruch:

Aufgrund der Anträge des Umweltanwaltes des Landes Steiermark vom 27.12.2001 und 29.10.2002 wird festgestellt, dass für das Vorhaben der 5. Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung für den Flughafen Graz-Thalerhof keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist.

Rechtsgrundlagen:

§§ 2 Abs. 4; 3 Abs. 1, 4 und 7 und 3a Abs. 1 iVm Anhang 1 Z 14 lit. c und d sowie 3a Abs. 3 Z 1 iVm Z 21 UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 89/2000 idF BGBl. I Nr. 50/2002; Paragraphen 2, Absatz 4,; 3 Absatz eins, 4 und 7 und 3 a Absatz eins, in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 14, Litera c und d sowie 3a Absatz 3, Ziffer eins, in Verbindung mit Ziffer 21, UVP-G 2000, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 89 aus 2000, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 50 aus 2002,;

§§ 37 und 45 AVG 1991, BGBl. Nr. 51/1991 idF Paragraphen 37 und 45 AVG 1991, Bundesgesetzblatt Nr. 51 aus 1991, idF

BGBl. I Nr. 65/2002; Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 65 aus 2002,;

§§ 5 und 12 USG 2000, BGBl. I Nr. 114/2000. Paragraphen 5 und 12 USG 2000, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 114 aus 2000,.

Begründung:

1. Gegenstand und Gang des Verfahrens:

1.1. Mit Schreiben vom 28.11.2000, ergänzt am 9.4.2001, brachte die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. (FGB) den Antrag auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 68 LFG zur Änderung des bescheidmässig festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Graz ein. Diese Änderung sieht in mehreren Phasen durchzuführende Bau-, Ausbau- und Erweiterungsvorhaben vor. 1.1. Mit Schreiben vom 28.11.2000, ergänzt am 9.4.2001, brachte die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. (FGB) den Antrag auf Erteilung der Bewilligung gemäß Paragraph 68, LFG zur Änderung des bescheidmässig festgelegten Betriebsumfanges des Flughafens Graz ein. Diese Änderung sieht in mehreren Phasen durchzuführende Bau-, Ausbau- und Erweiterungsvorhaben vor.

Begründet wurde der Antrag im Wesentlichen mit der Notwendigkeit einer Erweiterung des Fluggastgebäudes und der Vorfeldflächen. Gleichzeitig würden Büro und Betriebsgebäude samt Parkflächen auf dem verbleibenden Teil zwischen der zukünftigen Flughafenstrasse und den Vorfeldflächen errichtet werden. Die bis 2015 zu erwartende Steigerung des Frachtaufkommens (3 - 8 %) erfordere eine Vergrößerung des Frachtgebäudes mit den dazugehörigen Parkplätzen. In Folge der geplanten Ausbaumaßnahmen der HL-AG entlang der östlich gelegenen Südbahnstrecke sei im Zusammenhang mit der Umsetzung des vorliegenden überregionalen Verkehrskonzeptes (Anschluss A2 -

Südautobahn und Ortsumfahrung Feldkirchen) auch eine neue Verkehrsanbindung an den Flughafen Graz zu realisieren. Die Trasse dieser Landesstrasse L 379 solle östlich des Flughafenareals geführt werden und eine direkte Anbindung des Flughafens Graz an das hochrangige Straßennetz ermöglichen.

1.2. Am 5.12.2001 hielt die Oberste Zivilluftfahrtbehörde eine Verhandlung ab, an welcher der Umweltanwalt des Landes Steiermark (mangels Parteistellung) nicht teilnahm.

1.3. Am 27.12.2001 beantragte der Umweltanwalt des Landes Steiermark unter Hinweis auf seine Einsicht in die Antragsunterlagen die Feststellung gemäß §§ 3 Abs. 7 iVm 39 Abs. 1 UVP-G 2000, ob für die von der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. beantragte 5. Änderung der Zivilflugplatzbewilligung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen sei. Er begründete dies im Wesentlichen damit, dass unter bestimmten Voraussetzungen Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mind. 20.000/Jahr zu erwarten sei, der UVP-Pflicht unterlägen und bezog sich dabei auf 1.3. Am 27.12.2001 beantragte der Umweltanwalt des Landes Steiermark unter Hinweis auf seine Einsicht in die Antragsunterlagen die Feststellung gemäß Paragraphen 3, Absatz 7, in Verbindung mit 39 Absatz eins, UVP-G 2000, ob für die von der Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. beantragte 5. Änderung der Zivilflugplatzbewilligung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen sei. Er begründete dies im Wesentlichen damit, dass unter bestimmten Voraussetzungen Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mind. 20.000/Jahr zu erwarten sei, der UVP-Pflicht unterlägen und bezog sich dabei auf

Anhang 1 Z 14 lit. c UVP-G 2000. Allfällige Fragen bezogen auf die Anzahl von öffentlich zugänglichen Parkplätzen oder Parkgaragen warf er nicht auf. Anhang 1 Ziffer 14, Litera c, UVP-G 2000. Allfällige Fragen bezogen auf die Anzahl von öffentlich zugänglichen Parkplätzen oder Parkgaragen warf er nicht auf.

1.4. Die Steiermärkische Landesregierung teilte dem Umweltanwalt am 8.1.2002 mit, dass dessen Feststellungsantrag „zuständigkeitshalber an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abgetreten“ worden sei. Am 19.7.2002 stellte der Umweltanwalt einen Devolutionsantrag.

1.5. Mit Bescheid vom 1.10.2002 (US 6B/2002/8-15) wies der Umweltsenat den Devolutionsantrag im Wesentlichen mit der Begründung zurück, dass das Weiterleiten des Feststellungsantrags an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Erlöschen der Entscheidungspflicht der abtretenden Behörde bewirkt habe.

1.6. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilte mit Bescheid vom 22.10.2002, GZ: 60.103/8-PMV/02, gemäß §§ 68 und 72 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F. der FGB die Bewilligung zur Änderung der in der derzeit geltenden Zivilflugplatzbewilligung bescheidmässig festgelegten Flugplatzgrenzen und Bodeneinrichtungen samt damit im Zusammenhang stehenden erforderlichen landseitigen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens Graz nach Maßgabe weiterer konkretisierter Bestimmungen. Danach darf der Flugplatzbetrieb auf dem mit diesem Bescheid geänderten Flugplatzareal erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung (§ 73 LFG), welche gemäß § 72 Abs. 1 lit. d LFG spätestens 10 Jahre nach Rechtskraft dieses Bescheides beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen ist, aufgenommen werden. Soweit es die Anzahl der neu zu errichtenden Parkplätze betraf, wurde ohne nähere Begründung ausgeführt, dass sich das Angebot um ca. 2000 Stellplätze erhöhe (Seite 15 des Bescheides). 1.6. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde erteilte mit Bescheid vom 22.10.2002, GZ: 60.103/8-PMV/02, gemäß Paragraphen 68 und 72 LFG, Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957, i.d.g.F. der FGB die Bewilligung zur Änderung der in der derzeit geltenden Zivilflugplatzbewilligung bescheidmässig festgelegten Flugplatzgrenzen und Bodeneinrichtungen samt damit im Zusammenhang stehenden erforderlichen landseitigen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens Graz nach Maßgabe weiterer konkretisierter Bestimmungen. Danach darf der Flugplatzbetrieb auf dem mit diesem Bescheid geänderten Flugplatzareal erst nach Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung (Paragraph 73, LFG), welche gemäß Paragraph 72, Absatz eins, Litera d, LFG spätestens 10 Jahre nach Rechtskraft dieses Bescheides beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen ist, aufgenommen werden. Soweit es die Anzahl der neu zu errichtenden Parkplätze betraf, wurde ohne nähere Begründung ausgeführt, dass sich das Angebot um ca. 2000 Stellplätze erhöhe (Seite 15 des Bescheides).

1.7. Mit Schreiben vom 29.10.2002 wiederholte der Umweltanwalt des Landes Steiermark mit selben Wortlaut seinen Feststellungsantrag.

1.8. Am 13.11.2002 verfasste das Amt der Steiermärkischen Landesregierung, FA 13B, ein Schreiben an die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H., an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde und als Verkehrsarbeitsinspektorat sowie an die Sektion II, Gruppe Strasse, des selben Ministeriums, an die Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung als Wasserrechts-, Gewerberechts- und Straßenpolizeibehörde, die Marktgemeinde Feldkirchen als Baubehörde und Standortgemeinde und an die Fachabteilung 13B des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung als Eisenbahnbehörde. Darin wurde auf den Feststellungsantrag des Umweltanwaltes vom 30.10.2002 (richtig: 29.10.2002) Bezug genommen und darauf hingewiesen, dass seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde bereits eine mündliche Verhandlung abgehalten worden sei. Diese habe nach Ansicht der für die nunmehr anstehende Beurteilung nach dem UVP-G 2000 zuständigen Behörde in ausreichender und schlüssiger Weise dargelegt, aus welchen Gründen – entgegen den Ausführungen des Umweltanwaltes – eine UVP-Pflicht dieses Vorhabens nicht gegeben sei. Seitens der nach dem UVP-G 2000 zuständigen Behörde sei beabsichtigt, die Feststellung gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 in diesem Sinne zu treffen. Es ergehe die Einladung im Rahmen des Parteiengehörs, binnen zwei Wochen eine Stellungnahme dazu abzugeben, ansonsten werde aufgrund der Aktenlage entschieden. Gleichlautendes Schreiben erging am 15.11.2002 an die Fachabteilung 19A des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, nicht jedoch an den Umweltanwalt.

1.8. Am 13.11.2002 verfasste das Amt der Steiermärkischen Landesregierung, FA 13B, ein Schreiben an die Flughafen Graz Betriebsgesellschaft m.b.H., an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde und als Verkehrsarbeitsinspektorat sowie an die Sektion römisch zwei, Gruppe Strasse, des selben Ministeriums, an die Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung als Wasserrechts-, Gewerberechts- und Straßenpolizeibehörde, die Marktgemeinde Feldkirchen als Baubehörde und Standortgemeinde und an die Fachabteilung 13B des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung als Eisenbahnbehörde. Darin wurde auf den Feststellungsantrag des Umweltanwaltes vom 30.10.2002 (richtig: 29.10.2002) Bezug genommen und darauf hingewiesen, dass seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde bereits eine mündliche Verhandlung abgehalten worden sei. Diese habe nach Ansicht der für die nunmehr anstehende Beurteilung nach dem UVP-G 2000 zuständigen Behörde in ausreichender und schlüssiger Weise dargelegt, aus welchen Gründen – entgegen den Ausführungen des Umweltanwaltes – eine UVP-Pflicht dieses Vorhabens nicht gegeben sei. Seitens der nach dem UVP-G 2000 zuständigen Behörde sei beabsichtigt, die Feststellung gemäß Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G 2000 in diesem Sinne zu treffen. Es ergehe die Einladung im Rahmen des Parteiengehörs, binnen zwei Wochen eine Stellungnahme dazu abzugeben, ansonsten werde aufgrund der Aktenlage entschieden. Gleichlautendes Schreiben erging am 15.11.2002 an die Fachabteilung 19A des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, nicht jedoch an den Umweltanwalt.

1.9. Mit Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 19.12.2002 wurde festgestellt, dass zum Zeitpunkt der gegenständlichen Entscheidung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen sei. Ausgeführt wurde, dass die in der Verhandlung vor der Obersten Zivilluftfahrtbehörde vorgebrachten Einwendungen sich im Wesentlichen mit jenen des Umweltanwaltes decken würden. In der Folge wiederholt die Bescheidbegründung den zuvor wiedergegebenen Inhalt des Bescheides des BMVIT vom 22.10.2002 in einigen Punkten weitgehend wörtlich.

Weiters wurde darauf verwiesen, dass im Zuge des Parteiengehörs die Legalparteien gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 keine Stellungnahme abgegeben hätten. Weiters wurde darauf verwiesen, dass im Zuge des Parteiengehörs die Legalparteien gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 keine Stellungnahme abgegeben hätten.

Rechtlich setzte sich der Bescheid mit Anhang 1 Z 14 lit. c und d zum UVP-G 2000 auseinander, ging aber auf verkehrstechnische Probleme oder auf die Frage der Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze oder Parkgaragen nicht ein. Rechtlich setzte sich der Bescheid mit Anhang 1 Ziffer 14, Litera c und d zum UVP-G 2000 auseinander, ging aber auf verkehrstechnische Probleme oder auf die Frage der Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze oder Parkgaragen nicht ein.

1.10. Am 22.1.2003 erhob der Umweltanwalt des Landes Steiermark Berufung gegen diesen Feststellungsbescheid und bezog sich auf die Tatbestände der Z 14 lit. c und d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000, also auf die Frage der Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten und der Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen. Auf allfällige Fragen im Zusammenhang mit der Anzahl von öffentlich zugänglichen Parkplätzen oder Parkgaragen wurde nicht Bezug genommen.

1.10. Am 22.1.2003 erhob der Umweltanwalt des Landes Steiermark Berufung gegen diesen Feststellungsbescheid und bezog sich auf die Tatbestände der Ziffer 14, Litera c und d des Anhanges 1 zum UVP-G

2000, also auf die Frage der Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten und der Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen. Auf allfällige Fragen im Zusammenhang mit der Anzahl von öffentlich zugänglichen Parkplätzen oder Parkgaragen wurde nicht Bezug genommen.

Der Umweltanwalt vertrat die Ansicht, die belangte Behörde habe durch das gänzlich fehlende Ermittlungsverfahren wesentliche Verfahrensgrundsätze verletzt und stellte den Antrag, den angefochtenen Bescheid wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften und inhaltlicher Rechtswidrigkeit gemäß § 66 AVG zu beheben und die Entscheidung zur neuerlichen Verhandlung und Erlassung eines neuerlichen Bescheides entweder an die Behörde 1. Instanz zu verweisen oder beides selbst durchzuführen. Der Umweltanwalt vertrat die Ansicht, die belangte Behörde habe durch das gänzlich fehlende Ermittlungsverfahren wesentliche Verfahrensgrundsätze verletzt und stellte den Antrag, den angefochtenen Bescheid wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften und inhaltlicher Rechtswidrigkeit gemäß Paragraph 66, AVG zu beheben und die Entscheidung zur neuerlichen Verhandlung und Erlassung eines neuerlichen Bescheides entweder an die Behörde 1. Instanz zu verweisen oder beides selbst durchzuführen.

2. Verfahren vor dem Umweltsenat:

2.1. Der Umweltsenat beauftragte DI Alfred Nagelschmied mit der Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens unter Berücksichtigung einer Erweiterung um ca. 2000 Parkplätze.

DI Alfred Nagelschmied äußerte sich dazu wie folgt:

„Im Jahr 2015 werden nach dem Masterplan des Flughafens Graz am Spitzentag 8.400 Fluggäste zum Flughafen zufahren bzw. von dort abfahren und

800 Bedienstete im Bereich des Flughafens arbeiten. Dies entspricht im ungünstigeren Szenarium maximal 6.800 flughafenbezogenen Kfz-Zu- und Abfahrten pro Spitzentag.

Die bereits in Bau befindliche Umfahrung und der neue Autobahnanschluss an die A2 werden bis 2015 zur Gänze realisiert sein. Dadurch werden die maximal 6.800 Kfz für flughafenbezogene Zu- und Abfahrten hauptsächlich (etwa 87 %) von und in Richtung A2 stattfinden.

Mit der Fertigstellung des Autobahnanschlusses ist im Frühjahr 2004 zu rechnen. Es ist kein Siedlungsgebiet durch die Zubringerstraße betroffen. In unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss, bei der Auffahrt in Richtung Westen, ist die Schindler-Siedlung unmittelbar betroffen. Die Belastung durch flughafenbezogene Zu- und Abfahrten ist jedoch im Bezug auf die Gesamtbelastung der A2 sehr gering. Für den Autobahnanschluss ist ein

UVP-Verfahren im Gange, in dem die anschließenden Straßenstücke in Richtung Norden und Süden thematisch mitbehandelt wurden, jedoch nicht unmittelbar UVP-Gegenstand sind.

Mit der Verkehrswirksamkeit der Unterflurtrasse zwischen L377 und dem Autobahnanschluss ist die Verkehrswirksamkeit der gesamten Umfahrung gegeben. Damit ist etwa 2006/2007 zu rechnen. Der nördliche Abschnitt der Trasse führt zum Teil durch Siedlungsgebiet. Größtmögliche Abschirmung der Siedlungsgebiete wird durch die Lage in einem Einschnitt bzw. in einer Unterflurtrasse gewährleistet. Südlich des Flughafens erfolgt die Umfahrung von Feldkirchen auf der bestehenden L379 bis zum Kreisverkehr mit der L373 nordwestlich von Karlsdorf. Mit der Verkehrswirksamkeit der Unterflurtrasse zwischen L377 und dem Autobahnanschluss ist die Verkehrswirksamkeit der gesamten Umfahrung gegeben. Damit ist etwa 2006 aus 2007, zu rechnen. Der nördliche Abschnitt der Trasse führt zum Teil durch Siedlungsgebiet. Größtmögliche Abschirmung der Siedlungsgebiete wird durch die Lage in einem Einschnitt bzw. in einer Unterflurtrasse gewährleistet. Südlich des Flughafens erfolgt die Umfahrung von Feldkirchen auf der bestehenden L379 bis zum Kreisverkehr mit der L373 nordwestlich von Karlsdorf.

Von den für 2015 insgesamt zu erwartenden 20.720 Kfz-Fahrten pro Tag zwischen der A2 und dem Flughafenkreisverkehr sind maximal

5.920 Kfz-Fahrten, also 29 %, den flughafenbezogenen Zu- und Abfahrt hinzuzurechnen. Davon entsprechen 4.420 Kfz-Fahrten den flughafenbezogenen Zu- und Abfahrten vom Fluggastspitzentag 2001.

Die Steigerung von maximal 1.500 Kfz, die der Steigerung des Aufkommens auf 8.400 Fluggästen bis 2015 entspricht, beträgt somit 7 % vom Gesamtverkehrsaufkommen zwischen der A2 und dem Flughafenkreisverkehr.

Der Bereich der L379 in Richtung Süden erfährt im Bezug auf die heutige Situation eine Abnahme der flughafenbezogenen Zu- und Abfahrten um fast zwei Drittel und hat einen Anteil von ca. 7 % am Gesamtverkehr.

Der Bereich der L379A und damit das unmittelbare Ortsgebiet von Feldkirchen ist in Zukunft von den flughafenbezogenen Zu- und Abfahrten praktisch nicht mehr betroffen.“

2.1.1. Im Rahmen des Parteiengehörs wurden zu dem Gutachten von DI Alfred Nagelschmied folgende Äußerungen abgegeben:

Die Steiermärkische Landesregierung zog am 19.8.2003 den Schluss, dass auch nach diesem Gutachten das gegenständliche Vorhaben nicht UVP-pflichtig sei.

Der Umweltanwalt äußerte sich am 20.8.2003 erstmals auch zur Frage einer geplanten Erweiterung der Parkplätze, von welcher er erst durch Kenntnisnahme dieses Gutachtens erfahren habe. Er verwies auf § 1 Z 3 der Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 28.5.2002, BGBl. II Nr. 206/2002, wonach das gesamte Gemeindegebiet von Feldkirchen bei Graz zum Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) gehöre. Gemäß Z 21 lit. c des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 unterlägen öffentlich zugängliche Parkplätze für KFZ in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, B oder D mit mehr als 750 Stellplätzen für KFZ der UVP-Pflicht. Die beabsichtige Änderung bedeute eine Kapazitätsausweitung von mehr als 50 % des Schwellenwertes. Mit einer derartigen Überschreitung seien nach Ansicht des Umweltanwaltes zweifellos erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z 1 UVP-G 2000 verbunden. Die Parkfläche grenze direkt an besiedeltes Gebiet, was entsprechende Auswirkungen auf die Umwelt durch Lärm- und Schadstoffemissionen bewirken würde, wozu durch die Errichtung des neuen Parkhauses auch noch zu erwartende Lärmemissionen in der Bauphase kämen. Der Umweltanwalt äußerte sich am 20.8.2003 erstmals auch zur Frage einer geplanten Erweiterung der Parkplätze, von welcher er erst durch Kenntnisnahme dieses Gutachtens erfahren habe. Er verwies auf Paragraph eins, Ziffer 3, der Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 28.5.2002, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 206 aus 2002, „wonach das gesamte Gemeindegebiet von Feldkirchen bei Graz zum Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) gehöre. Gemäß Ziffer 21, Litera c, des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 unterlägen öffentlich zugängliche Parkplätze für KFZ in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, B oder D mit mehr als 750 Stellplätzen für KFZ der UVP-Pflicht. Die beabsichtige Änderung bedeute eine Kapazitätsausweitung von mehr als 50 % des Schwellenwertes. Mit einer derartigen Überschreitung seien nach Ansicht des Umweltanwaltes zweifellos erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Paragraph eins, Ziffer eins, UVP-G 2000 verbunden. Die Parkfläche grenze direkt an besiedeltes Gebiet, was entsprechende Auswirkungen auf die Umwelt durch Lärm- und Schadstoffemissionen bewirken würde, wozu durch die Errichtung des neuen Parkhauses auch noch zu erwartende Lärmemissionen in der Bauphase kämen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verwies mit Schreiben vom 21.8.2003 darauf, dass die vom Umweltanwalte errechneten jährlichen Steigerungen der Flugbewegungen unrichtig seien und eine Pistenverlängerung im Rahmen der vorgesehenen Maßnahmen nicht beabsichtigt sei.

Die Projektwerberin verwies in ihrer Stellungnahme vom 22.8.2003 auf die statistischen Daten für das Jahr 2000 betreffend die Flugbewegungen. Demnach gab es 17.443 gewerbliche Flugbewegungen (Linie und Charter) und 49.567 Bewegungen der allgemeinen Luftfahrt (General Aviation und Militär), insgesamt also 67.010. Die überaus optimistische Prognose der Unternehmensentwicklung für 2015 erwarte 98.235 Bewegungen – bei Berücksichtigung der schlechtesten und besten Entwicklungsprognose würden sich im Durchschnitt nur 88.000 Bewegungen ergeben –, somit eine Steigerung in 15 Jahren von 31.225 und eine jährliche Steigerung von 2.081 Bewegungen statt der vom Umweltanwalt genannten 20.000 Bewegungen.

Eine Pistenverlängerung sei nicht Gegenstand des Verfahrens und mangels Erfordernis auch nicht geplant.

Die Frequenz der Parkplatzbelegung am Flughafen sei im Vergleich zu öffentlichen Parkplätzen (z.B. Einkaufszentren) äußerst gering, weil die Kunden ihre Fahrzeuge im Durchschnitt mehrere Tage oder Wochen abstellen würden. Die relative hohe Gesamtanzahl von Parkplätzen resultiere aus der Tatsache, dass der einmal im Jahr eintretende „Passagier – Spitzentag/-Stunde“ bewältigt werden müsse.

2.2. Ausgehend vom Gutachten des Sachverständigen DI Alfred Nagelschmied wurde in der Folge DI Dr. Thomas Pongratz zur Erstellung eines immissionstechnischen Gutachtens ersucht, welches er am 15.10.2003 abgab. Er äußerte sich darin im Wesentlichen wie folgt:

„Zur Beurteilung stehen folgende Unterlagen zur Verfügung:

Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 30.7.2003, Lageplan, Klimadaten des Projektgebietes....

In der Klimaeignungskarte Grazer Feld wird das Projektgebiet zu den ‚kalten Haupttallagen‘ gezählt und folgendermaßen beschrieben:

Die Zone umfasst Tallagen mit relativ hoher Frost- und Inversionsgefährdung (130 – 138 Frosttage/Jahr, 70 – 85 % Inversionshäufigkeit), wobei die zugehörigen Eigenschaften weitgehend mit der Basisstation Graz-Thalerhof übereinstimmen.....

Eine starke Abhängigkeit von tagesperiodischen Windsystemen ist gegeben. Die Nebelhäufigkeit ist sehr hoch, im Grazer Feld mit 120 – 140 Tagen/Jahr sogar extrem; Eignung: aufgrund der schlechten Ausbreitungsbedingungen sind Maßnahmen zur Reduktion von Luftschadstoffemissionen sinnvoll.

Für die Abschätzung der zusätzlichen Emissionen durch den Verkehr wird – da keine anderen Angaben vorliegen – davon ausgegangen, dass die im Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen ausgewiesene Differenz zwischen dem Spitzentag 2001 und dem Potential des ungünstigsten Szenarios den neuen Parkflächen zugeordnet wird. Damit sind 1720 Fahrten pro Tag zu erwarten. Die Änderungen in den Verkehrsflüssen durch die Fertigstellung der Umfahrung Feldkirchen werden in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt. Dies ist für die vorliegende Fragestellung auch von untergeordneter Bedeutung, da die grössten Auswirkungen durch den projektsbezogenen Verkehr im Bereich der Parkflächen zu erwarten sind.

Diese befinden sich westlich der Kalsdorfer Straße und südlich des bestehenden ‚APCOA‘-Parkplatzes. Der Ausbau der Bediensteten-Parkplätze und des Cargoterminals erfolgt weiter südlich. Diese Flächen sind direkt von Wohnobjekten umgeben.

Keine Angaben liegen bezüglich des Ausbaus des Cargoterminals hinsichtlich der zusätzlichen LKW-Fahrten vor. Diese sind jedoch hinsichtlich der Emissionen von Luftschadstoffen (aber auch von Lärm) von besonderer Bedeutung.

Für die Parkflächen, die im übermittelten Lageplan mit 5 und 9 bezeichnet werden, wird angenommen, dass diese die zusätzlichen Fahrten (1560/d) aufnehmen. Die restlichen Fahrten werden den zusätzlichen Bediensteten zugerechnet (angenommener Eigen-PKW-Anteil von 80%), entsprechend 160 Fahrten.

Die Zusatzemissionen aus dem Verkehr auf dem Parkplatz errechnen sich mit 255 g/d an NOX und 43 g/d an Partikeln (aus konkreten Quellen). Dazu kommen ca. 150 g/d aus Abrieb von Bremsen, Reifen und Straße (diffuse Quellen).

Jener Schadstoff aus den Verbrennungsmotoren, der im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten (Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L, BGBl. I 115/1997 i.d.g.F.) mit dem höchsten Massenstrom auftritt, ist Stickstoffdioxid. Der Grenzwert beträgt 200 µg/m³ als Halbstundenmittelwert. Auch die Immissionen von Stäuben, die sowohl aus Verbrennungsprozessen als auch aus Abrieb und Wiederaufwirbelung stammen, sind nach dem IG-L begrenzt. Der Grenzwert für Schwebstaub beträgt 150 µg/m³ als Tagesmittelwert. Weiters ist für die Feinstaubbelastung (PM10) ein Grenzwert von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM 10 derzeit jährlich 35 Überschreitungen toleriert werden. Diese Anzahl sinkt bis zum Jahr 2010 auf 25. Die Menge der Staubdeposition ist mit 210 mg/m².d als Jahresmittelwert begrenzt. Jener Schadstoff aus den Verbrennungsmotoren, der im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten (Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L, Bundesgesetzblatt Teil eins, 115 aus 1997, i.d.g.F.) mit dem höchsten Massenstrom auftritt, ist Stickstoffdioxid. Der Grenzwert beträgt 200 µg/m³ als Halbstundenmittelwert. Auch die Immissionen von Stäuben, die sowohl aus Verbrennungsprozessen als auch aus Abrieb und Wiederaufwirbelung stammen, sind nach dem IG-L begrenzt. Der Grenzwert für Schwebstaub beträgt 150 µg/m³ als Tagesmittelwert. Weiters ist für die Feinstaubbelastung (PM10) ein Grenzwert von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM 10 derzeit jährlich 35 Überschreitungen toleriert werden. Diese Anzahl sinkt bis zum Jahr 2010 auf 25. Die Menge der Staubdeposition ist mit 210 mg/m².d als Jahresmittelwert begrenzt.

Die Immissions-Zusatzbelastung an der Parkplatzgrenze kann mit einem Box-Fluss-Modell abgeschätzt werden. Dabei ergeben sich für den nördlich gelegenen Besucherparkplatz an der Grundstücksgrenze Zusatzbelastungen, an NOx von $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, an Partikeln von $2,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Diese Werte sind als Tagesmittelwerte zu verstehen.

Zu einer Überschätzung der Zusatzimmissionen bei den vorhergehenden Überlegungen führen

- -Strichaufzählung
die Bewertung von NO und NO₂ (NO_x) als NO₂,
- -Strichaufzählung
die Freisetzung auf Bodenniveau (keine Berücksichtigung des Parkhauses und damit größere Quellhöhen),
- -Strichaufzählung
keine Berücksichtigung der Meteorologie (Windrichtungsverteilung, Ausbreitungsklassenstatistik).

Zu einer Unterschätzung tragen bei:

- -Strichaufzählung
es werden nur PKWs (keine Busse) berücksichtigt,
- -Strichaufzählung
die längeren Fahrwege in einem Parkhaus im Vergleich zu einem Parkplatz,
- -Strichaufzählung
der Verkehr auf öffentlichen Straßen, der ja im Zuge eines UVP-Verfahrens zu bewerten ist, wird nicht berücksichtigt.

Insgesamt ist jedoch davon auszugehen, dass eine Maximalabschätzung vorliegt.

Für den Ausbau des Cargoterminals liegen keine Beurteilungsgrundlagen vor, doch kann davon ausgegangen werden, dass 15 – 20 zusätzliche LKW-Fahrten täglich einen mit dem Kundenparkplatz vergleichbaren NO_x-Massenstrom freisetzen werden.

Jene Schadstoffe, die die erhöhten Belastungen verursachen, sind Stickstoffdioxid und Schwebstaub. Dazu wird bemerkt, dass sich das Projektgebiet zwar im Einfluss von Graz befindet, Grenzwertüberschreitungen für NO₂ zwar nicht gänzlich auszuschließen sind, aber unwahrscheinlich sind. Bei Schwebstaub (TSP) ist auf Grund der Nutzung des Gebiets (Schottergewinnung und -verarbeitung, Bauschuttzubereitungen etc.) mit einer höheren Belastung zu rechnen, sodass fallweise Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes nicht auszuschließen sind.

Bei Feinstaub (PM₁₀) kann auf Grund der Nähe von Graz und der Nutzung des Gebietes davon ausgegangen werden, dass jährlich mehr als

25 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auftreten werden.

Immissionsmessungen wurden in den vergangenen zehn Jahren in diesem Bereich nicht durchgeführt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass für eine umfassende Beurteilung der Situation die übermittelten Unterlagen nicht ausreichend waren. Daher wurde auf Basis der vorhandenen Informationen versucht, Immissionszusatzbelastungen an der Grenze des Projektgebietes abzuschätzen und eine allgemeine Beurteilung der Luftgütesituation durchzuführen.

Zieht man für die Erheblichkeit von Immissionsbelastungen die sogenannten Irrelevanzkriterien heran (Zusatzbelastung < 1% von Langzeitgrenzwerten und < 3% von Kurzzeitgrenzwerten), so ergibt die Bewertung auf Basis der vorhin beschriebenen Überlegungen, dass die Auswirkungen des Projektes, zumindest hinsichtlich PM₁₀, als erheblich zu beurteilen sind. Auf die Unsicherheit der Ermittlung der Zusatzbelastung wird ausdrücklich hingewiesen.“

2.2.1. Im Zuge der Wahrung des Parteienghört gab die Projektwerberin zu diesem Gutachten am 23.12.2003 eine Stellungnahme ab, der zwei Äußerungen von Privatgutachtern beigegeben waren. Unter anderem führte DI Dr. Hans Kribernegg aus, dass bezogen auf das Cargo-Terminal im Jahr 2002 die Luftfracht 1.013 Tonnen betragen und der LKW-Ersatzverkehr 5.383 Tonnen bewältigt habe. Unter der Annahme, dass im Verteilerverkehr Klein-LKWs mit im Schnitt 0,5 Tonnen Fracht eingesetzt würden, ergäben dies rund 2.000×2 Richtungen = 4.000 KFZ-Fahrten pro Jahr und somit auf 260 Werktagen bezogen rund 15 Fahrten mit Klein-LKWs pro Tag. Für den LKW-Ersatzverkehr werde angenommen, dass diese im Schnitt mit 10 Tonnen beladen seien, was für Hin- und Rückfahrt zusammen rund 1.080 LKW-Fahrten pro Jahr ergäbe, pro Werktag somit rund 4 LKW-Fahrten.

2.2.2. Der Umweltanwalt wies neuerlich auf die wachsenden Verkehrsflüsse und die damit steigende Umweltbelastung, insbesondere durch Feinstaub, hin.

2.3. Zu diesem Verfahrenszeitpunkt lagen dem Umweltsenat nach wie vor keine endgültigen und konkreten Zahlen zu der geplanten Erweiterung der Parkplätze vor, vielmehr bestanden noch immer widersprüchliche Angaben der Projektwerberin zu jenen Zahlen, die im Bescheid des BMVIT als Oberste Zivilluftfahrtbehörde genannt wurden und in welchem von einer Erhöhung des Angebotes um „ca. 2000“ Stellplätzen die Rede war. Da die Amtsgutachten somit von höheren Zahlen ausgingen, war eine weitere Klärung durch Einholung konkreter Auskünfte des Projektwerbers notwendig.

Mit Schreiben vom 25.3.2004 listete die Projektwerberin – nach Fristerstreckungsersuchen – schliesslich die Anzahl der seit der

3. Änderung der Zivilflugplatzbewilligung von 1986 hinzugekommenen Parkplätze auf. Sie gab dabei dezidiert an, dass zusätzlich zu den bereits bis dato bestehenden 2235 Plätzen nunmehr im Zuge dieser

5. Erweiterung darüber hinaus maximal weitere 1016 Plätze errichtet werden würden.

2.4. Da die ursprünglich vorliegenden Zahlen somit nach unten zu korrigieren waren, ersuchte der Umweltsenat die bereits befassten Gutachter um eine Neubewertung der Situation. Mit Schreiben vom 11.5.2004 gaben DI Dr. Pongratz und DI Nagelschmied folgende ergänzende Stellungnahme ab, die zusammenfassend lautet:

Eine Ergänzung der Aussagen aus Sicht der Verkehrsplanung ist nicht erforderlich, da diese nicht auf dem Parkplatzangebot, sondern auf dem zu erwartenden Fluggastaufkommen und der daraus resultierenden Verkehrsentwicklung im Bereich des Flughafens Graz und auf dem betroffenen Strassennetz beruhen.

Aus der Sicht der Immissionstechnik ergeben sich folgende Änderungen:

„Auf Grund der Angaben des IKK ZT OEG werden für die neue Bewertung der zusätzlichen Immissionen durch die Parkplatzemissionen nicht 1560 zusätzliche Fahrten zugrundegelegt – diese Anzahl beinhaltet offensichtlich auch jene Fahrzeuge, die die Kurzparkplätze in Anspruch nehmen – sondern 671 Fahrten. Diese ergeben sich aus der Anzahl der zusätzlichen Parkplätze und der Parkplatzwechselzahl von 0,66 für den Spitzentag.

Die Zusatzemissionen reduzieren sich damit auf 43% der seinerzeit ermittelten Werte. Es ergeben sich 110 g/d an NO_x, 18 g/d an Partikeln und 65 g/d an Staub aus dem Abrieb als diffuser Anteil.

Die Zusatzbelastungen an der Grundstücksgrenze betragen demnach 1,3 µg/m³ an NO_x und 1 µg/m³ an Partikeln.

Es wird auch hier darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Cargo-Terminals in Bezug auf ungünstige Nachbarschaftssituation deutlich kritischer zu bewerten ist. Allerdings liegen für dieses Projekt auch jetzt keine Unterlagen, die eine Ergänzung der Beurteilung möglich machen würden, vor.

Es kann also zusammenfassend festgehalten werden, dass durch die Reduktion der geplanten Parkplätze auch eine Verminderung der Immissions-Zusatzbelastung an der Grundstücksgrenze bewirkt wird.

Selbst bei einer Maximalabschätzung werden die Vorgaben des Irrelevanzkriteriums (Kurzzeitwerte) an der Grundstücksgrenze eingehalten, sodass die Auswirkungen dieses Vorhabens aus luftreinhalte-technischer Sicht als nicht erheblich eingestuft werden können.

Keine neue Beurteilung ergibt sich für das Cargo-Terminal.“

2.4.1. Mit Schreiben vom 14.5.2004 erklärte die Projektwerberin, diesen Ausführungen nichts hinzuzufügen.

Der Umweltanwalt wies am 22.6.2004 schriftlich darauf hin, dass im Projektsgebiet als belastetes Gebiet eine derartige Erweiterung auf jeden Fall als erheblich in ihren Auswirkungen anzusehen sei. Ausgehend vom Änderungstatbestand der Erweiterung der Parkplätze sei nicht nur die Erhöhung der Fahrbewegungen, sondern darüber hinaus die Gesamtzusatzbelastung durch das Projekt zu berücksichtigen.

3. Den Bescheidfeststellungen werden die unbedenklichen Ausführungen der Amtssachverständigen DI Alfred Nagelschmied und DI Dr. Thomas Pongratz zugrunde gelegt, weiters werden die im Rahmen des Parteiengehörs abgegebenen Äußerungen berücksichtigt. Gegen die letztendlich von der Projektwerberin übermittelten Angaben zu der geplanten Ausweitung der Parkplätze bestehen ebenfalls keine Bedenken, da diese dem Umweltsenat eine

nachvollziehbare Auflistung der Entwicklung vorgelegt hat und die konkrete Frage in diesen Details bis dahin noch nicht erörtert worden ist. Dass im Bescheid des BMVIT eine andere Zahl genannt ist, kann hier ausser Betracht bleiben, da die dort genannten „ca. 2000“ Plätze erkennbar nicht auf konkrete Angaben oder Erhebungen zurück zu führen sind und es für den Umweltsenat keinen Anlass gibt, die Richtigkeit der Angaben der Projektwerberin in Zweifel zu ziehen.

Auch die zitierte Stellungnahme des Herrn DI Dr. Hans Kribernegg, der bezogen auf den Cargo-Bereich rund vier Fahrten mit LKWs und rund 15 Fahrten mit Klein-LKWs angibt und dabei ein durchschnittliches Ladegewicht von zehn bzw. 0,5 Tonnen ansetzt, ist für den Umweltsenat schlüssig und nachvollziehbar.

4. Rechtliche Beurteilung:

4.1. Zu der vom Umweltanwalt geltend gemachten Mangelhaftigkeit des erstinstanzlichen Verwaltungsverfahrens durch Verletzung des Parteiengehörs ist vorerst auf § 2 Abs. 4 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach der Umweltanwalt ein Organ ist, das vom Bund oder vom betroffenen Land besonders dafür eingerichtet wurde, um den Schutz der Umwelt im Verwaltungsverfahren wahrzunehmen. Ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, hat die Behörde gemäß 4.1. Zu der vom Umweltanwalt geltend gemachten Mangelhaftigkeit des erstinstanzlichen Verwaltungsverfahrens durch Verletzung des Parteiengehörs ist vorerst auf Paragraph 2, Absatz 4, UVP-G 2000 zu verweisen, wonach der Umweltanwalt ein Organ ist, das vom Bund oder vom betroffenen Land besonders dafür eingerichtet wurde, um den Schutz der Umwelt im Verwaltungsverfahren wahrzunehmen. Ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, hat die Behörde gemäß

§ 3 Abs. 7 UVP-G 2000 (unter anderem) auf Antrag des Umweltanwaltes festzustellen. Der Umweltanwalt ist durch diese Bestimmung Legalpartei. Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 (unter anderem) auf Antrag des Umweltanwaltes festzustellen. Der Umweltanwalt ist durch diese Bestimmung Legalpartei.

§ 37 AVG bestimmt als Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben. In einer mündlichen Verhandlung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens hat der Verhandlungsleiter die Verhandlung unter steter Bedachtnahme auf ihren Zweck zügig so zu führen, dass den Parteien das Recht auf Gehör gewahrt wird und jeder Partei insbesondere Gelegenheit geboten werden muss, alle zur Sache gehörenden Gesichtspunkte vorzubringen und unter Beweis zu stellen (§ 43 Abs. 3 und 4 AVG). Die allgemeinen Beweisgrundsätze verlangen, dass den Parteien Gelegenheit zu geben ist, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen (§ 45 Abs. 3 AVG). Paragraph 37, AVG bestimmt als Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben. In einer mündlichen Verhandlung im Rahmen des Verwaltungsverfahrens hat der Verhandlungsleiter die Verhandlung unter steter Bedachtnahme auf ihren Zweck zügig so zu führen, dass den Parteien das Recht auf Gehör gewahrt wird und jeder Partei insbesondere Gelegenheit geboten werden muss, alle zur Sache gehörenden Gesichtspunkte vorzubringen und unter Beweis zu stellen (Paragraph 43, Absatz 3 und 4 AVG). Die allgemeinen Beweisgrundsätze verlangen, dass den Parteien Gelegenheit zu geben ist, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen (Paragraph 45, Absatz 3, AVG).

Aus den dem Umweltsenat vorliegenden Unterlagen ist – entgegen den (aktenwidrigen) Ausführungen im angefochtenen Bescheid (Seite 3, 1. Absatz), wonach die im Zuge des Parteiengehörs gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 geführten Legalparteien keine Stellungnahme abgegeben hätten –, feststellbar, dass dem Umweltanwalt in 1. Instanz in keiner Lage des Verfahrens die Gelegenheit geboten worden ist, eine solche Stellungnahme abzugeben. Mit dieser Vorgangsweise sind ganz wesentliche Verfahrensgrundsätze verletzt worden. Die notwendigen Verfahrensschritte waren daher vom Umweltsenat in Anwendung des § 66 Abs. 4 AVG selbst vorzunehmen, wodurch der Verfahrensmangel behoben wurde. Aus den dem Umweltsenat vorliegenden Unterlagen ist – entgegen den (aktenwidrigen) Ausführungen im angefochtenen Bescheid (Seite 3, 1. Absatz), wonach die im Zuge des Parteiengehörs gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 geführten Legalparteien keine Stellungnahme abgegeben hätten –, feststellbar, dass dem Umweltanwalt in 1. Instanz in keiner Lage des Verfahrens die Gelegenheit geboten worden ist, eine solche Stellungnahme abzugeben. Mit dieser Vorgangsweise sind ganz wesentliche Verfahrensgrundsätze verletzt worden. Die notwendigen Verfahrensschritte waren daher vom Umweltsenat in Anwendung des Paragraph 66, Absatz 4, AVG selbst vorzunehmen, wodurch der Verfahrensmangel behoben wurde.

4.2. Zu den einzelnen Tatbeständen des Anhang 1 UVP-G 2000:

Nach § 3a Abs. 1 UVP-G 2000 sind Änderungen von Vorhaben, für die im Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z 1 zu rechnen ist. Nach Paragraph 3 a, Absatz eins, UVP-G 2000 sind Änderungen von Vorhaben, für die im Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Paragraph eins, Ziffer eins, zu rechnen ist.

4.2.1. Beurteilung im Hinblick auf Anhang 1 Z 14 lit. c UVP-G 2000. 4.2.1. Beurteilung im Hinblick auf Anhang 1 Ziffer 14, Litera c, UVP-G 2000:

Diese Bestimmung betrifft Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn dadurch die Gesamtpistenlänge von mind. 25 % erweitert wird. Da durch das gegenständliche Vorhaben keine solche Verlängerung erfolgt, ergibt sich somit keine UVP-Pflicht aus diesem Grund.

4.2.2. Beurteilung im Hinblick auf Anhang 1 Z 14 lit. d UVP-G 2000. 4.2.2. Beurteilung im Hinblick auf Anhang 1 Ziffer 14, Litera d, UVP-G 2000:

Dieser Änderungstatbestand fordert eine obligatorische Einzelfallprüfung, wenn eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mind. 20.000/Jahr oder mehr zu erwarten ist.

Entscheidend ist, dass diese Bewegungen im Motorflug erfolgen, nicht jedoch, ob es sich dabei um gewerbliche (Linie und Charter, 17.443 im Jahr 2000) oder solche der „allgemeinen“ Luftfahrt (General Aviation und Militär, 49.567 im Jahr 2000) handelt. Es ist daher nicht, wie es der Umweltanwalt vorrechnet, von einer gegenwärtigen jährlichen Kapazität von 17.443 Flugbewegungen auszugehen, sondern von der Gesamtzahl der Flugbewegungen, somit von 67.010.

Die im Sinne der Z 14 lit. d zu klärenden Kapazitätsänderungen sind nicht im Sinne der Ausführungen des Umweltanwaltes aus einem Vergleich zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2015 ermittelbar, da es nach dem eindeutigen Wortlaut darauf ankommt, ob die Erhöhung der Jahreskapazität an Flugbewegungen um jeweils mind. 20.000 in dem auf die Projektverwirklichung unmittelbar folgendem Jahr („pro Jahr“) erfolgt. Selbst wenn das vorliegende Projekt – mit Ablauf von Phase 3 – erst im Jahr 2015 verwirklicht ist, müsste ab dem Jahr 2016 von einer jährlichen Steigerungsrate von mind. 20.000 Flugbewegungen ausgegangen werden, was der Aktenlage eindeutig widerspricht. Die im Sinne der Ziffer 14, Litera d, zu klärenden Kapazitätsänderungen sind nicht im Sinne der Ausführungen des Umweltanwaltes aus einem Vergleich zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2015 ermittelbar, da es nach dem eindeutigen Wortlaut darauf ankommt, ob die Erhöhung der Jahreskapazität an Flugbewegungen um jeweils mind. 20.000 in dem auf die Projektverwirklichung unmittelbar folgendem Jahr („pro Jahr“) erfolgt. Selbst wenn das vorliegende Projekt – mit Ablauf von Phase 3 – erst im Jahr 2015 verwirklicht ist, müsste ab dem Jahr 2016 von einer jährlichen Steigerungsrate von mind. 20.000 Flugbewegungen ausgegangen werden, was der Aktenlage eindeutig widerspricht.

Die Amtssachverständigen gehen im Abschnitt Befund u. Gutachten der Verhandlungsschrift der Obersten Zivilluftfahrtsbehörde vom 5.12.2001 von einer Steigung der Gesamtbewegungszahl (gewerbliche oder allgemeine Luftfahrt) von rund 67.000 auf rund 88.000 aus, was einer Steigerung von 21.000 Flugbewegungen über einen Zeitraum von 15 Jahren insgesamt entspricht. Die Projektwerberin kommt für den gleichen Zeitraum aber auf einen Anstieg von 31.225 Bewegungen. Wenn sie damit – für den Umweltsenat schlüssig und nachvollziehbar – im Zeitraum von

15 Jahren eine jährliche Steigerung von 2.081 Bewegungen errechnet, wird der geforderte Schwellenwert bei weitem nicht erreicht.

Da durch die beantragte Änderung auch keine Kapazitätsausweitung von mind. 25 % des im Anhang 1 Z 14 lit. d UVP-G 2000 festgesetzten Schwellenwertes, nämlich um mind. 5.000 Flugbewegungen pro Jahr, erfolgt, ist eine weitere Prüfung im Sinne des § 3a Abs. 5 über allfällige in den letzten 5 Jahren für den Flughafen Graz genehmigte kapazitätserweiternde Änderungen ebenso entbehrlich wie die Klärung der Frage einer Kausalität zwischen der beantragten Flugplatzänderung und der Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen. Die Kriterien des Anhangs 1 Z 14

lit. d sind daher nicht gegeben. Da durch die beantragte Änderung auch keine Kapazitätsausweitung von mind. 25 % des im Anhang 1 Ziffer 14, Litera d, UVP-G 2000 festgesetzten Schwellenwertes, nämlich um mind. 5.000 Flugbewegungen pro Jahr, erfolgt, ist eine weitere Prüfung im Sinne des Paragraph 3 a, Absatz 5, über allfällige in den letzten 5 Jahren für den Flughafen Graz genehmigte kapazitätserweiternde Änderungen ebenso entbehrlich wie die Klärung der Frage einer Kausalität zwischen der beantragten Flugplatzänderung und der Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen. Die Kriterien des Anhangs 1 Ziffer 14, Litera d, sind daher nicht gegeben.

4.2.3. Beurteilung im Hinblick auf Anhang 1 Z 21 UVP-G 2000 4.2.3. Beurteilung im Hinblick auf Anhang 1 Ziffer 21, UVP-G 2000:

Anhang 1 Z 21 lit. a bezieht sich auf öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge mit mehr als 1.500 Stellplätzen, lit. b auf solche in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mehr als 750 Stellplätzen. Für Vorhaben der Z 21 ist der Änderungstatbestand nach den Bestimmungen und Kriterien des § 3a Abs. 3 UVP-G 2000 zu beurteilen, der folgenden Wortlaut hat: Anhang 1 Ziffer 21, Litera a, bezieht sich auf öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge mit mehr als 1.500 Stellplätzen, Litera b, auf solche in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mehr als 750 Stellplätzen. Für Vorhaben der Ziffer 21, ist der Änderungstatbestand nach den Bestimmungen und Kriterien des Paragraph 3 a, Absatz 3, UVP-G 2000 zu beurteilen, der folgenden Wortlaut hat:

"Für Änderungen sonstiger in Spalte 2 oder 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn

1. der in Spalte 2 oder 3 festgelegte Schwellenwert durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder durch die Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50 % dieses Schwellenwertes erfolgt oder

2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50 % der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 2 oder 3 kein Schwellenwert festgelegt ist,

und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z 1 zu rechnen ist." und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Paragraph eins, Ziffer eins, zu rechnen ist."

Der Verweis des Umweltanwaltes, dass das Gemeindegebiet von Feldkirchen bei Graz durch Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 28.5.2002, BGBl. II Nr. 206/2002, zu einem Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) in Anwendung des § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 deklariert worden ist, ist hier nicht zielführend, da diese Verordnung am Tag der Einleitung des Verfahrens nicht erlassen war (§ 3 Abs. 4 UVP-G 2000). Der Verweis des Umweltanwaltes, dass das Gemeindegebiet von Feldkirchen bei Graz durch Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 28.5.2002, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 206 aus 2002,, zu einem Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) in Anwendung des Paragraph 3, Absatz 8, UVP-G 2000 deklariert worden ist, ist hier nicht zielführend, da diese Verordnung am Tag der Einleitung des Verfahrens nicht erlassen war (Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000).

Da jedoch der Flughafen Graz schon jetzt 2235 Parkplätze aufweist, wird der im Anhang 1 Z 21 a UVP-G festgesetzte Schwellenwert von 1500 Kfz-Stellplätzen im Sinne von § 3a Abs. 3 Z 1 bereits durch die bestehende Anlage erreicht und erfolgt durch die vorgesehene Erweiterung um 1016 Stellplätze eine Kapazitätserweiterung um mehr als 50% dieses Schwellenwertes. Das gegenständliche Vorhaben war daher einer Einzelfallprüfung zu unterziehen. Da jedoch der Flughafen Graz schon jetzt 2235 Parkplätze aufweist, wird der im Anhang 1 Ziffer 21, a UVP-G festgesetzte Schwellenwert von 1500 Kfz-Stellplätzen im Sinne von Paragraph 3 a, Absatz 3, Ziffer eins, bereits durch die bestehende Anlage erreicht und erfolgt durch die vorgesehene Erweiterung um 1016 Stellplätze eine Kapazitätserweiterung um mehr als 50% dieses Schwellenwertes. Das gegenständliche Vorhaben war daher einer Einzelfallprüfung zu unterziehen.

Nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 hat die Behörde bei einer Einzelfallprüfung gemäß Abs. 1 bis 3 – im vorliegenden Fall handelt es sich um ein Änderungsvorhaben im Sinne des § 3a Abs. 3 – die im § 3 Abs. 4 Z 1-3 angeführten Kriterien zu

berücksichtigen. Nach Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 hat die Behörde bei einer Einzelfallprüfung gemäß Absatz eins bis 3 – im vorliegenden Fall handelt es sich um ein Änderungsvorhaben im Sinne des Paragraph 3 a, Absatz 3, – die im Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer eins -, 3, angeführten Kriterien zu berücksichtigen.

Unbestreitbar hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass die geplante Erweiterung naturgemäss gewisse Auswirkungen auf die Umwelt hat. Die Verfahrensergebnisse haben aber gezeigt, dass die Auswirkungen des Vorhabens aus luftreinhaltetechnischer Sicht als nicht erheblich einzustufen sind. Der Ausbau des Cargo-Terminals wird von den Sachverständigen in Bezug auf die Nachbarschaftssituation deutlich kritischer bewertet, wobei jedoch für dieses Projekt keine Unterlagen vorliegen, die eine Ergänzung der Beurteilung möglich machen.

Ausgehend von den schlüssigen Ausführungen des DI Dr. Kriebeneck, der sich auf vier tägliche Fahrten im LKW-Ersatzverkehr (dies entspricht dem Luftfrachtersatzverkehr) bezieht und dabei eine durchschnittliche Beladung von 10 Tonnen ansetzt, können nach Ansicht des Umweltsenates wohl nur die Transporte im Luftfrachtersatzverkehr dem Güterschwerverkehr zugerechnet werden, wogegen die Klein-LKW mit einem angenommenen durchschnittlichen Ladegewicht von 0,5 Tonnen im Regelfall unterhalb einer Nutzlast von 3,5 Tonnen oder eines zulässigen Gesamtgewichts von 6 Tonnen bleiben. Selbst wenn man wie der Sachverständige Dr. Pongratz von einem zusätzlichen Tagesaufkommen von 15 bis 20 LKWs ausgeht, kann aufgrund des überwiegenden Anteils von Klein-LKWs und der insgesamt doch sehr geringen täglichen Anzahl schwerer LKWs nicht von umweltrelevanten Lärm- und Schadstoffemissionen gesprochen werden.

Der Umweltsenat kommt daher zu dem Ergebnis, dass bei Durchführung des Vorhabens der 5. Änderung der Zivilflugplatzbewilligung für den Flughafen

Graz-Thalerhof unter Berücksichtigung einer jährlichen Steigung der prognostizierten Flugbewegungen um etwa 3 % und der dafür erforderlichen Infrastruktureinrichtungen nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, weshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 nicht durchzuführen ist.

Schlagworte

Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Prognose; Flugplätze, Änderungen, Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen; Parteiengehör

Zuletzt aktualisiert am

12.06.2012

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