

TE Umse Bescheid 2002/3/12 US 6A/2002/2-19

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 12.03.2002

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §3 Abs7

UVP-G 2000 §3a Abs1

UVP-G 2000 §3a Abs5

UVP-G 2000 Anhang 1 Z14

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. 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

Text

Betrifft: Motor- und Segelflugfeld Wiener Neustadt - Ost;

Antrag der Flugplatzhaltergemeinschaft Diamond SFCA Flugplatzbetriebsgesellschaft mbH und Sportfliegerclub Austria auf Änderung der Zivilflugplatzbewilligung;

Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000

Berufung der Flugplatzhaltergemeinschaft

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Harald Wendl als Vorsitzenden, Dr. Philipp Bauer als Richter und Dr. Wolfgang Catharin als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung der Flugplatzhaltergemeinschaft Diamond SFCA Flugplatzbetriebsgesellschaft mbH und Sportfliegerclub Austria, beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Oliver Felfernig, 1010 Wien, Reichsratstraße 15, gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 3. Juni 2002, RU4-U-099/003, betreffend die Feststellung, dass das Vorhaben Änderung der Zivilflugplatzbewilligung auf zusätzliche 6100 Flugbewegungen/Jahr mit Flugzeugen mit höchstzulässigem Gesamtgewicht zwischen 6 Tonnen und 30 Tonnen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen ist, zu Recht erkannt :

Spruch:

Der Berufung wird Folge gegeben und der angefochtene Bescheid dahin abgeändert, dass der Spruch zu lauten hat :

Für das Vorhaben der Änderung der Zivilflugplatzbewilligung auf zusätzliche

Benützung des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost mit Luftfahrzeugen von mehr als 20 Tonnen, jedoch nicht mehr als 30 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, und zwar bis zu einer maximalen Flugbewegungsanzahl von 100 pro Jahr;

Benützung des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost mit Luftfahrzeugen zwischen 12,5 Tonnen und maximal 20 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, und zwar bis zu einer maximalen Flugbewegungsanzahl von 2.000 pro Jahr;

Benützung des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost mit Luftfahrzeugen zwischen 6 Tonnen und 12,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, und zwar bis zu einer maximalen Flugbewegungsanzahl von 4.000 pro Jahr,

ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Rechtsgrundlagen: § 3 Abs. 7, § 3a Abs. 1 und 5, Anhang 1 Z 14 lit d Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. zuletzt BGBl. I Nr. 50/2002 §§ 5 und 12 USG 2000, BGBl. I Nr. 114/2000
Rechtsgrundlagen: Paragraph 3, Absatz 7,, Paragraph 3 a, Absatz eins und 5, Anhang 1 Ziffer 14, Litera d, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung zuletzt Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 50 aus 2002, Paragraphen 5 und 12 USG 2000, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 114 aus 2000,

§§ 66 Abs. 4, 67 d-g AVG Paragraphen 66, Absatz 4, 67, d-g AVG

Begründung:

1. Verfahrensgang

1.1. Die Flugplatzhaltergemeinschaft Diamond SFCA Flugplatzbetriebsgesellschaft mbH und Sportfliegerclub Austria des Flugplatzes Wiener Neustadt-Ost hat erstmals mit Antrag vom 18. September 2000 eine Änderung der ihrer Haltungs-eigenschaft zu Grunde liegenden Zivilflugplatzbewilligung durch eine Änderung der Flugbewegungsanzahlen beantragt. Dieser Antrag wurde durch die Schriftsätze vom 21. Juni 2001 und letztlich vom 17. August 2001 modifiziert und lautet zuletzt zusammenfassend wie folgt :

Es wird beantragt, dass das Flugfeld von folgenden Luftfahrzeugen benützt werden darf :

Benützung des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost mit Luftfahrzeugen von mehr als 20 Tonnen jedoch nicht mehr als 30 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, und zwar bis zu einer maximalen Flugbewegungsanzahl von 100 pro Jahr.

Benützung des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost mit Luftfahrzeugen zwischen 12,5 Tonnen und maximal 20 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, und zwar bis zu einer maximalen Flugbewegungsanzahl von 2000 pro Jahr.

Benützung des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost mit Luftfahrzeugen zwischen 6 Tonnen und 12,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht, und zwar bis zu einer maximalen Flugbewegungsanzahl von 4000 pro Jahr.

1.2. Die zuletzt erteilte Bewilligung betreffend die Flugzeugbewegungen für den Zivilflugplatz Wiener Neustadt-Ost erfolgte mit Bescheid vom 29. Oktober 1971. Mit diesem wurde der Betrieb für Motorflugzeuge bis zu einem Gesamtabfluggewicht von 6 Tonnen sowie für Segelflugzeuge (jeweils zahlenmäßig unbeschränkt) genehmigt. Mit dem nunmehrigen Antrag soll eine Abänderung der Zivilflugplatzbewilligung durch Erhöhung der bestehenden Höchstabflugsmassen erreicht werden.

1.3. Der Landeshauptmann von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde hat diesen Antrag des Flugplatzhalters zum Anlass genommen, am 28. Februar 2002 gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 den Antrag zu stellen, festzustellen, ob für das beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Nach Ansicht der antragstellenden mitbeteiligten Behörde liege zwar kein Änderungstatbestand entsprechend Anhang 1 Z 14 lit. d des UVP-G 2000 vor; es sei jedoch im Hinblick auf ein vor der Europäischen Kommission anhängiges Vertragsverletzungsverfahren auch auf die möglichen kumulativen Auswirkungen anderer Ausbaumaßnahmen Rücksicht zu nehmen, weshalb im Hinblick auf eine erforderliche Gesamtbetrachtung aller zusammenhängender Ausbaumaßnahmen der Feststellungsantrag gestellt werde. 1.3. Der Landeshauptmann von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde hat diesen Antrag des Flugplatzhalters zum Anlass genommen, am 28. Februar 2002 gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 den Antrag zu stellen, festzustellen, ob für das beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Nach Ansicht der antragstellenden mitbeteiligten Behörde liege zwar kein Änderungstatbestand entsprechend Anhang 1 Ziffer 14, Litera d, des UVP-G 2000 vor; es sei jedoch im Hinblick auf ein vor der Europäischen Kommission anhängiges Vertragsverletzungsverfahren auch auf die möglichen kumulativen Auswirkungen anderer Ausbaumaßnahmen Rücksicht zu nehmen, weshalb im Hinblick auf eine erforderliche Gesamtbetrachtung aller zusammenhängender Ausbaumaßnahmen der Feststellungsantrag gestellt werde.

1.4. Die Niederösterreichische Landesregierung als UVP-Behörde hat daraufhin die im § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 genannten Parteien aufgefordert, allfällige Stellungnahmen zum gegenständlichen Antrag einzubringen. 1.4. Die Niederösterreichische Landesregierung als UVP-Behörde hat daraufhin die im Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 genannten Parteien aufgefordert, allfällige Stellungnahmen zum gegenständlichen Antrag einzubringen.

Davon haben die Parteien auch Gebrauch gemacht :

1.4.1. Die Flugplatzhaltergemeinschaft wies in ihrer Äußerung vom 9. April 2002 darauf hin, dass es durch die beantragte Maßnahme zu keiner Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern von mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr kommen werde. Dazu werde die Einholung eines Gutachtens eines luftfahrttechnischen Sachverständigen beantragt.

1.4.2. Die Niederösterreichische Umweltanwaltschaft verwies in ihrer Stellungnahme vom 10. April 2002 darauf, dass die beantragte maximale Erhöhung der Flugbewegungen mit 6100 pro Jahr bedeute, dass 25 % des Schwellenwertes des Anhanges 1 der Z 14 UVP-G 2000 überschritten werde. Nun seien auch in den vergangenen fünf Jahren umfangreiche Maßnahmen bewilligt worden, die zu entsprechenden Kapazitätsausweitungen geführt hätten, wie z.B. Pistenänderung mit Stoppflächen, Errichtung von Rollwegen, Hangarzubauten, Flugzeugbetankungsanlagen, Änderung auf Sichtflugbetrieb bis höchstens 22 Uhr und eine Pistenbefeuern. Vergleiche man dazu, dass sich die Gesamtanzahl der Flugbewegungen von 36.197 im Jahr 1998 auf 1.4.2. Die Niederösterreichische Umweltanwaltschaft verwies in ihrer Stellungnahme vom 10. April 2002 darauf, dass die beantragte maximale Erhöhung der Flugbewegungen mit 6100 pro Jahr bedeute, dass 25 % des Schwellenwertes des Anhanges 1 der Ziffer 14, UVP-G 2000 überschritten werde. Nun seien auch in den vergangenen fünf Jahren umfangreiche Maßnahmen bewilligt worden, die zu entsprechenden Kapazitätsausweitungen geführt hätten, wie z.B. Pistenänderung mit Stoppflächen, Errichtung von

Rollwegen, Hangarzubauten, Flugzeugbetankungsanlagen, Änderung auf Sichtflugbetrieb bis höchstens 22 Uhr und eine Pistenbefeuerung. Vergleiche man dazu, dass sich die Gesamtanzahl der Flugbewegungen von 36.197 im Jahr 1998 auf

85.249 im Jahr 1999 und immerhin noch auf 63.023 im Jahr 2000 erhöht habe, so ergibt sich (selbst unter Außerachtlassung des Umstandes von 30.000 Testflügen für die Erprobung eines neuen Flugzeugtyps) doch von 1998 bis 2000 eine Steigerung um

26.826 Flugbewegungen. Schon damit alleine sei der Schwellenwert gemäß Anhang 1 Ziffer 14 UVP-G 2000 erheblich überschritten worden. Eine solche Überschreitung habe mit Sicherheit auch erhebliche schädliche belästigende und belastende Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge, was sich aus einem umwelthygienischen Gutachten aus dem Jahre 1988 ergebe. Für die beantragte Abänderung der Zivilflugplatzbewilligung sei daher im Zusammenhang mit den geschilderten Ausbaumaßnahmen jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

1.4.3. Die Stadtgemeinde Wiener Neustadt als Standortgemeinde wies in ihrer Stellungnahme vom 8. April 2002 darauf hin, dass der Zivilflugplatz Wiener Neustadt-Ost ohne Zweifel samt seinen baulichen, strukturellen, organisatorischen, personellen, technischen sowie sonstigen Gegebenheiten und Maßnahmen als ein Gesamtprojekt im Sinn des UVP-Gesetzes zu qualifizieren sei, welches sich aus einer Mehrzahl von Anlagen, Einzelprojekten und Eingriffen zusammensetze, sodass im gegenständlichen Verfahren der Beurteilungsgegenstand gem. § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 die Gesamtheit der räumlich und sachlich in einem Zusammenhang stehenden Maßnahmen sein müsse, welche in Summe zu erheblichen belästigenden, schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt führen oder führen könnten. 1.4.3. Die Stadtgemeinde Wiener Neustadt als Standortgemeinde wies in ihrer Stellungnahme vom 8. April 2002 darauf hin, dass der Zivilflugplatz Wiener Neustadt-Ost ohne Zweifel samt seinen baulichen, strukturellen, organisatorischen, personellen, technischen sowie sonstigen Gegebenheiten und Maßnahmen als ein Gesamtprojekt im Sinn des UVP-Gesetzes zu qualifizieren sei, welches sich aus einer Mehrzahl von Anlagen, Einzelprojekten und Eingriffen zusammensetze, sodass im gegenständlichen Verfahren der Beurteilungsgegenstand gem. Paragraph 3 a, Absatz 5, UVP-G 2000 die Gesamtheit der räumlich und sachlich in einem Zusammenhang stehenden Maßnahmen sein müsse, welche in Summe zu erheblichen belästigenden, schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt führen oder führen könnten.

Es sei daher zu beachten, dass im Falle des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost seit 1998, also innerhalb der letzten 5 Jahre, erhebliche kapazitätserweiternde Änderungen genehmigt worden seien, die einschließlich der beantragten Änderung durch die Erhöhung der Abflugmassen jedenfalls zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung führen müssten. Die Summe der innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen einschließlich der nun beantragten Kapazitätsausweitung würde nicht nur den Schwellenwert der Z 14 lit. d des Anhanges 1 des UVP-Gesetzes überschreiten, sondern auch zu erheblichen schädigenden Auswirkungen auf die menschliche Physis der Anrainer nach sich ziehen. Wegen der kumulativen Überschreitung des Schwellenwertes sowie der ganz erheblichen Auswirkungen auf die Abgas- und Lärmsituation in der Umgebung des Flugplatzes sei deshalb ein UVP-Verfahren durchzuführen. Es sei daher zu beachten, dass im Falle des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt-Ost seit 1998, also innerhalb der letzten 5 Jahre, erhebliche kapazitätserweiternde Änderungen genehmigt worden seien, die einschließlich der beantragten Änderung durch die Erhöhung der Abflugmassen jedenfalls zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung führen müssten. Die Summe der innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen einschließlich der nun beantragten Kapazitätsausweitung würde nicht nur den Schwellenwert der Ziffer 14, Litera d, des Anhanges 1 des UVP-Gesetzes überschreiten, sondern auch zu erheblichen schädigenden Auswirkungen auf die menschliche Physis der Anrainer nach sich ziehen. Wegen der kumulativen Überschreitung des Schwellenwertes sowie der ganz erheblichen Auswirkungen auf die Abgas- und Lärmsituation in der Umgebung des Flugplatzes sei deshalb ein UVP-Verfahren durchzuführen.

1.4.4. Die Marktgemeinde Theresienfeld, ebenfalls Standortgemeinde, verwies in ihrer Äußerung vom 2. April 2002 darauf, dass die Erhöhung der Abflugmassen ein weiterer von vielen Schritten sei, die Leistungsfähigkeit, Frequenz und Attraktivität des Flugplatzes zu erhöhen. Ziel der von der Antragstellerin verfolgten „Salami-Taktik“ sei es offensichtlich, sich eine Überprüfung der Gesamtsituation durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu ersparen. Die Gemeinde spreche sich daher gegen jede Änderung der bestehenden Bewilligung aus, wenn nicht gleichzeitig eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolge, weil auf Grund der Lärmbelastung der Bevölkerung jede weitere Zunahme des Flugverkehrs nicht mehr zumutbar sei.

1.4.5. Von der Abteilung Verkehrsrecht wurde namens der mitwirkenden Behörde nach dem Luftfahrtgesetz keine Stellungnahme abgegeben; ebenso nicht vom wasserwirtschaftlichen Planungsorgan.

1.5. Mit dem nun angefochtenen Bescheid vom 3. Juni 2002 hat die Niederösterreichische Landesregierung festgestellt, dass für die beantragte Ausweitung der Flugbewegungen mit den beantragten höheren Tonnagen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen sei. In der Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt:

Um ein Vorhaben unter den Änderungstatbestand der Z 14 lit. d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 subsumieren zu können, müsste durch die geplante Änderung eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten sein. Alleine durch die nunmehr beantragte Änderung der Ausweitung der Fluggenehmigungen werde dies nicht erreicht, da ausdrücklich nur eine Erhöhung um 6.100 Flugbewegungen zur Genehmigung eingereicht worden sei. Um ein Vorhaben unter den Änderungstatbestand der Ziffer 14, Litera d, des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 subsumieren zu können, müsste durch die geplante Änderung eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten sein. Alleine durch die nunmehr beantragte Änderung der Ausweitung der Fluggenehmigungen werde dies nicht erreicht, da ausdrücklich nur eine Erhöhung um 6.100 Flugbewegungen zur Genehmigung eingereicht worden sei.

Es sei jedoch weiters zu prüfen, ob bei Einrechnung der Maßnahmen der letzten 5 Jahre gemäß 3a Abs. 5 UVP-G 2000 insgesamt eine Erhöhung der Flugbewegungen um 20.000 pro Jahr zu erwarten sein werde. Diese Maßnahmen seien die mit Bescheid vom 10. Juli 1998 bewilligten baulichen Veränderungen betreffend Stoppflächen, Rollwege und Hangar, die mit Bewilligung vom 9.4.1999 genehmigte Errichtung einer Flugzeugbetankungsanlage und die mit Bewilligung vom 11. Dezember 1998 genehmigte Verlängerung der Betriebszeit bis höchstens 22 Uhr Ortszeit bei Sichtflugbetrieb sowie letztlich die Errichtung der Pistenbefeuerung. Es sei jedoch weiters zu prüfen, ob bei Einrechnung der Maßnahmen der letzten 5 Jahre gemäß Paragraph 3 a, Absatz 5, UVP-G 2000 insgesamt eine Erhöhung der Flugbewegungen um 20.000 pro Jahr zu erwarten sein werde. Diese Maßnahmen seien die mit Bescheid vom 10. Juli 1998 bewilligten baulichen Veränderungen betreffend Stoppflächen, Rollwege und Hangar, die mit Bewilligung vom 9.4.1999 genehmigte Errichtung einer Flugzeugbetankungsanlage und die mit Bewilligung vom 11. Dezember 1998 genehmigte Verlängerung der Betriebszeit bis höchstens 22 Uhr Ortszeit bei Sichtflugbetrieb sowie letztlich die Errichtung der Pistenbefeuerung.

Zu einzelnen dieser Maßnahmen seien bereits in früheren Feststellungsverfahren gutachterliche Stellungnahmen eingeholt worden. Diese hätten jedoch den eklatanten Zuwachs von Flugbewegungen von 1998 auf 1999 nur teilweise mit diesen Maßnahmen, jedoch zum überwiegenden Teil mit der Durchführung von Erprobungsflügen für eine neue Flugzeugtype begründet. Dafür seien 30.000 Flugbewegungen anzusetzen. Selbst wenn man aber diese Testflüge abrechne, verbleibe dennoch zum Beispiel für das Jahr 2000 eine Steigerung der Flugbewegungen zum Vergleichsjahr 1988 im Ausmaß von 26.826. Natürlich sei eine solche Steigerung von Flugbewegungen auf Maßnahmen zurückzuführen, welche durch die Flugplatzhalter getätigt worden seien. Eine Steigerung der Flugbewegungen alleine, ohne Setzung von Maßnahmen sei zwar möglich aber sicherlich nicht in diesem Ausmaß. Daher sei der Großteil der Steigerungen jedenfalls auf die in der Vergangenheit gesetzten Maßnahmen zurückzuführen.

Nunmehr solle eine weitere Steigerung der Flugbewegungen um

6.100 bewilligt werden. Insgesamt sei davon auszugehen, dass daher zu der bereits angeführten Steigerung von 26.826 eine weitere in der Höhe von 6.100 komme, zusammen also 32.926 Flugbewegungen mehr zu erwarten seien, die sicherlich zu mehr als zwei Drittel auf die angeführten Maßnahmen zurückzuführen seien und daher in Summe im Zusammenhang mit den Maßnahmen der letzten 5 Jahre eine Steigerung um zumindest 20.000 Flugbewegungen zu erwarten sei. Damit werde aber der Tatbestand der Ziffer 14 d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt.

Da es jedoch nicht alleine auf die Überschreitung des Schwellenwertes ankomme, sondern auch darauf, ob damit erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt einhergehen, sei auf die Aussage eines umwelthygienischen Sachverständigen vom 13. Juni 1998 (richtig: 1988) zu verweisen, wonach die Zivilflugplatzbewilligung auf Luftfahrzeuge mit einem Abfluggewicht von maximal 6 Tonnen zu beschränken sei, um unzumutbare Lärmbelästigungen zu vermeiden. Bei Verwirklichung des gegenständlichen Antrages würden daher

erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt einwirken. Es seien daher alle Voraussetzungen für die Feststellung, dass das gegenständliche Vorhaben auf Änderung der Zivilflugplatzbewilligung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei, gegeben.

1.6. Gegen diesen Bescheid richtet sich die Berufung der Flugplatzhaltergemeinschaft Diamond SFCA Flugplatzbetriebsgesellschaft mbH und Sportfliegerclub Austria, die den angefochtenen Bescheid wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit sowie Mangelhaftigkeit des Verfahrens anfechtet und beantragt festzustellen, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Als Verfahrensmangel wird geltend gemacht, dass das von dem Antragsteller beantragte Gutachten nicht eingeholt worden sei. Der angefochtene Bescheid gründe sich nämlich nur auf Mutmaßungen, wenn er etwa davon ausgehe, dass „eine Steigerung der Flugbewegungen allein, ohne Setzung von Maßnahmen zwar möglich sei, aber sicherlich nicht in diesem Ausmaß. Daher sei der Großteil der Steigerung jedenfalls auf die in der Vergangenheit gesetzten Maßnahmen zurückzuführen“. Es handle sich bei den wiedergegebenen Feststellungen nicht um auf in einem ordnungsgemäßen Ermittlungsverfahren hervorgekommene Tatsachen, sondern lediglich um Vermutungen der Behörde, die in den Bereich der reinen Spekulation zu verweisen seien. Immerhin sei das Verfahren nach dem AVG durchzuführen, wobei die Behörde die Verpflichtung treffe, den Sachverhalt im dazu notwendigen Umfang zu ermitteln und in der Entscheidung darzustellen, worauf diese Ermittlungen gestützt seien.

Im Übrigen würden die von der Behörde angestellten Spekulationen auch nur in einer einseitigen und aktenwidrigen Wiedergabe der in früheren Verfahren erstellten Gutachten begründet sein. So habe etwa der in einem vorangehenden Verfahren vom Umweltsenat herangezogene Amtssachverständige ausgeführt, dass die eklatante Steigerung der Flugbewegung im Jahre 1999 nicht nur auf die Testflüge alleine zurückzuführen sei, sondern auch andere Ursachen habe, wie etwa besondere Marketingmaßnahmen der Flugplatzhalter als auch die Ansiedlung von diversen Flugschulen mit einer erheblichen Ausweitung des Schulungsbetriebes. All dies hätte im Rahmen des UVP-Verfahrens berücksichtigt werden müssen. Wäre in diese Richtung ausführlich ermittelt und wären Beweise aufgenommen worden, wäre die bescheiderlassende Behörde zum Ergebnis gelangt, dass die Steigerung der Flugbewegungen nahezu ausschließlich auf die neu angesiedelten Flugschulen zurück zu führen sei und nichts mit den Ausbaumaßnahmen des Flughafens seit dem Jahre 1998 zu tun habe. Damit hätte sich erwiesen, dass selbst bei kumulativer Betrachtung der Ausbaumaßnahmen im Sinne des § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 der Schwellenwert gemäß Anhang 1 Z 14 lit. d keinesfalls erreicht werde. Im Übrigen würden die von der Behörde angestellten Spekulationen auch nur in einer einseitigen und aktenwidrigen Wiedergabe der in früheren Verfahren erstellten Gutachten begründet sein. So habe etwa der in einem vorangehenden Verfahren vom Umweltsenat herangezogene Amtssachverständige ausgeführt, dass die eklatante Steigerung der Flugbewegung im Jahre 1999 nicht nur auf die Testflüge alleine zurückzuführen sei, sondern auch andere Ursachen habe, wie etwa besondere Marketingmaßnahmen der Flugplatzhalter als auch die Ansiedlung von diversen Flugschulen mit einer erheblichen Ausweitung des Schulungsbetriebes. All dies hätte im Rahmen des UVP-Verfahrens berücksichtigt werden müssen. Wäre in diese Richtung ausführlich ermittelt und wären Beweise aufgenommen worden, wäre die bescheiderlassende Behörde zum Ergebnis gelangt, dass die Steigerung der Flugbewegungen nahezu ausschließlich auf die neu angesiedelten Flugschulen zurück zu führen sei und nichts mit den Ausbaumaßnahmen des Flughafens seit dem Jahre 1998 zu tun habe. Damit hätte sich erwiesen, dass selbst bei kumulativer Betrachtung der Ausbaumaßnahmen im Sinne des Paragraph 3 a, Absatz 5, UVP-G 2000 der Schwellenwert gemäß Anhang 1 Ziffer 14, Litera d, keinesfalls erreicht werde.

Im Übrigen werde auch darauf verwiesen, dass das Gutachten des umwelthygienischen Sachverständigen richtigerweise bereits aus dem Jahre 1988 stamme und insofern veraltet sei, als es den modernen Gegebenheiten des Flugbetriebes mit dem Einsatz lärmarmen Flugzeuge in keiner Weise mehr gerecht werde. Es hätte auch in diesem Zusammenhang ein aktuelles Gutachten eingeholt werden müssen, welches auf dem neuesten Stand der medizinischen Forschung sowie der Luftfahrttechnik gegründet hätte.

Letztlich hätte im Rahmen der inhaltlichen Prüfung auch bedacht werden müssen, dass es sich bei sämtlichen Ausbaumaßnahmen der letzten fünf Jahre um Komfortverbesserungen gehandelt habe, was auch ohne Einholung eines Gutachtens hätte erkannt werden können. So seien zum Beispiel auch früher etwa die Flugzeuge zum Start oder nach der Ladung nicht auf der Piste selbst, sondern auf einem Wiesenstreifen neben der Piste als Rollweg von bzw. zu ihren jeweiligen Ausgangspositionen gelangt. Die bloße Befestigung der Rollwege in Form der nunmehr vorhandenen betonierten Pisten sei daher mit keinerlei Kapazitätsausweitung verbunden gewesen.

Die Behörde hätte über diese und andere leicht erkennbare Tatsachen nicht so ohne weiteres mit Spekulationen hinweggehen dürfen, sondern hätte eben das beantragte Gutachten einholen müssen und wäre dann zum Ergebnis gelangt, dass kein Grund bestehe, wegen der beantragten Kapazitätsausweitung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

2. Der Umweltsenat hat dazu erwogen :

2.1. Die hier maßgebliche Rechtslage wird durch das UVP-G 2000 bestimmt. Mit diesem Gesetz wurde die Richtlinie 85/337/EWG i.d.F. der Richtlinie 97/11/EG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten umgesetzt. 2.1. Die hier maßgebliche Rechtslage wird durch das UVP-G 2000 bestimmt. Mit diesem Gesetz wurde die Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten umgesetzt.

Nach dem UVP-G 2000 sind UVP-pflichtig alle Vorhaben, die in Anhang 1 dieses Gesetzes angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der §§ 3 und 3a UVP-G 2000. Nach dem UVP-G 2000 sind UVP-pflichtig alle Vorhaben, die in Anhang 1 dieses Gesetzes angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der Paragraphen 3 und 3 a UVP-G 2000.

2.2. Änderungen von Flugplätzen sind gemäß § 3a Abs. 1 UVP-G 2000 i.V.m. Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 dann einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn entweder gemäß lit. c Pisten neu errichtet oder verlängert werden und dadurch die Gesamtpistenlänge um mindestens 25 % erweitert wird oder gemäß lit. d, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten ist. 2.2. Änderungen von Flugplätzen sind gemäß Paragraph 3 a, Absatz eins, UVP-G 2000 in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 14, UVP-G 2000 dann einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn entweder gemäß Litera c, Pisten neu errichtet oder verlängert werden und dadurch die Gesamtpistenlänge um mindestens 25 % erweitert wird oder gemäß Litera d,, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten ist.

2.3. Soweit von den Verfahrensparteien, insbesondere einer Standortgemeinde, auf eine „Salami-Taktik“ hingewiesen wurde, lediglich jeweils einzelne Ausbaumaßnahmen zu beantragen und prüfen zu lassen, hat schon die Behörde erster Instanz zutreffend auf § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 hingewiesen. Mit dieser Bestimmung wird eine kumulative Betrachtung ermöglicht, weil für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes auch die Summe der innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25 % des Schwellenwertes erreichen muss. 2.3. Soweit von den Verfahrensparteien, insbesondere einer Standortgemeinde, auf eine „Salami-Taktik“ hingewiesen wurde, lediglich jeweils einzelne Ausbaumaßnahmen zu beantragen und prüfen zu lassen, hat schon die Behörde erster Instanz zutreffend auf Paragraph 3 a, Absatz 5, UVP-G 2000 hingewiesen. Mit dieser Bestimmung wird eine kumulative Betrachtung ermöglicht, weil für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes auch die Summe der innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25 % des Schwellenwertes erreichen muss.

2.4. § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 bestimmt zwar, dass die Behörde auf Antrag des Projektwerbers, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen hat, ob für ein bestimmtes Projekt ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchzuführen und die Entscheidung in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von 6 Wochen mit Bescheid zu treffen ist. Diese vom Gesetzgeber vorgegebene Pflicht zu einer raschen Entscheidung besagt aber noch nicht, dass damit die maßgeblichen Grundsätze der Tatsachenermittlungen nach dem AVG missachtet werden könnten. 2.4. Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 bestimmt zwar, dass die Behörde auf Antrag des Projektwerbers, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen hat, ob für ein bestimmtes Projekt ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchzuführen und die Entscheidung in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von 6 Wochen mit Bescheid zu treffen ist. Diese vom Gesetzgeber vorgegebene Pflicht zu einer raschen Entscheidung besagt aber noch nicht, dass damit die maßgeblichen Grundsätze der Tatsachenermittlungen nach dem AVG missachtet werden könnten.

So kann das bloß faktische Erreichen einer bestimmten Anzahl von Flugbewegungen für sich alleine noch kein ausreichender Grund sein, davon auszugehen, dass ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt

werden müsste. Vielmehr muss zwischen den beantragten bzw. bereits durchgeführten Maßnahmen und dem Erreichen von gesetzlich vorgesehenen Schwellenwerten ein kausaler Zusammenhang, wenn schon nicht als gesichert, so doch zumindest als sehr wahrscheinlich angenommen werden können. Dies wird jedoch dann nicht der Fall sein, wenn auch/oder andere mögliche Ursachen dazu beitragen können, dass es zu entsprechenden Kapazitätsausweitungen kommt.

Nur dort kann bei einem eingetretenen Erfolg auf eine Ursache prima facie rückgeschlossen werden, wo unter Anwendung allgemein gültiger Erfahrungssätze auf einen typischen Erfahrungszusammenhang geschlossen werden kann.

Ein solcher Anscheinsbeweis (oder : prima facie Beweis), wie er in der österreichischen Rechtsordnung mehrfach anerkannt ist, wird grundsätzlich genügen, um der erforderlichen Kausalität im bloßen Feststellungsverfahren nach § 3 Abs. 7 UVP-Gesetz Genüge zu tun. Bei der Anwendung dieser Beweiserleichterung muss jedoch beachtet werden, dass wirklich auch ausschließbar ist, dass auch andere Ursachen geeignet sein können, einen bestimmten Erfolg herbeizuführen; gelingt es nämlich einer Partei die Möglichkeit eines anderen Kausalverlaufes darzutun, darf sich die Behörde mit dem bloßen Anscheinsbeweis nicht begnügen. Sie hat dann vielmehr zu beweisen, welche – von mehreren möglichen – Ursachen den Erfolg herbeigeführt hat (VwGH vom 29. 8. 1990, 90/02/0017). Ein solcher Anscheinsbeweis (oder : prima facie Beweis), wie er in der österreichischen Rechtsordnung mehrfach anerkannt ist, wird grundsätzlich genügen, um der erforderlichen Kausalität im bloßen Feststellungsverfahren nach Paragraph 3, Absatz 7, UVP-Gesetz Genüge zu tun. Bei der Anwendung dieser Beweiserleichterung muss jedoch beachtet werden, dass wirklich auch ausschließbar ist, dass auch andere Ursachen geeignet sein können, einen bestimmten Erfolg herbeizuführen; gelingt es nämlich einer Partei die Möglichkeit eines anderen Kausalverlaufes darzutun, darf sich die Behörde mit dem bloßen Anscheinsbeweis nicht begnügen. Sie hat dann vielmehr zu beweisen, welche – von mehreren möglichen – Ursachen den Erfolg herbeigeführt hat (VwGH vom 29. 8. 1990, 90/02/0017).

2.5. Eine diesen Grundsätzen zuwider laufende Beweisführung hat jedoch die Behörde erster Instanz vorgenommen, indem sie rückgeschlossen hat, dass die dargestellten Ausbaumaßnahmen der letzten fünf Jahre „sicherlich“ zusammen mit den nunmehr beantragten Maßnahmen bewirken werden, dass es zu einer Steigerung um zumindest mehr als 20.000 Flugbewegungen pro Jahr kommen werde.

Entgegen der Zugrundelegung durch die Behörde erster Instanz gibt es nämlich keine Erfahrungstatsachen, auf Grund derer geschlossen werden könne, dass etwa der Bau von Stoppflächen, Rollwegen, Flugzeugbetankungsanlagen oder die Verlängerung der Betriebszeit bzw. die Errichtung der Pistenbefeuerung ganz bestimmte Kapazitätsausweitungen nach sich ziehen. Nur dann, wenn es solche empirischen Erfahrungssätze gäbe, könnten diese angewendet und von der Beweiserleichterung des Anscheinsbeweises Gebrauch gemacht werden. Die Schlussfolgerungen, auf die die Behörde erster Instanz ihren Bescheid stützt, sind daher - auch wenn dies die Europäische Kommission im Aufforderungsschreiben vom 30.10.2001 im Vertragsverletzungsverfahren 2001/4428 an die Österreichische Bundesregierung vom 30.10.2001 ähnlich sehen mag - nicht zulässig und tragbar.

2.6. Dass es andere Ursachen für die Steigerung der Flugbewegungszahlen in den letzten fünf Jahren ebenfalls gibt, war der Behörde erster Instanz aus mehreren vorangehenden Verfahren ausreichend bekannt. Genannt seien nur die besonderen Flugzeugerprobungen durch die Diamond Aircraft mit 30.000 Flugbewegungen pro Jahr sowie die schon in früheren Feststellungsverfahren bekannt gewordene Ansiedelung diverser Flugschulen mit einer eklatanten Zunahme der Flugbewegungen für Schulungsflüge. Letztlich ist ebenso schon bekannt gewesen, dass der Flugplatzhalter auch gewichtige Marketingmaßnahmen gesetzt hat, um den Flugplatz Wiener Neustadt-Ost für An- und Abflüge aktiv zu bewerben. Wenn aber nun ein ganzes Bündel von Ursachen für den eingetretenen Erfolg, nämlich die enorm gestiegenen Flugbewegungen maßgeblich sein kann, dann hätte sich die Behörde erster Instanz näher damit auseinandersetzen müssen und wäre es unumgänglich gewesen, trotz des Gebotes eines raschen Verfahrens, das vom Antragsteller ohnedies beantragte Gutachten eines luftfahrttechnischen Sachverständigen einzuholen. Insoweit wird daher nun in der Berufung richtig aufgezeigt, dass die Behörde erster Instanz das Verfahren mangelhaft geführt hat, weshalb schon aus diesem Grund die Berufung berechtigt ist.

2.7. Der Umweltsenat hat mit Bescheid vom 30.8.2002 Herrn Mag. Dr. Hermann Bleier, Mitglied des UVS Oberösterreich und gerichtlich beeideter Sachverständiger für die Luftfahrt, im vorliegenden Verfahren mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt. Es möge von ihm begutachtet werden, ob durch die beantragte Änderung der

Zivilflugplatzbewilligung (siehe dazu oben) zusammen mit den am Flugplatz in den letzten fünf Jahren genehmigten (und im angefochtenen Feststellungsbescheid aufgelisteten) Änderungen eine Kapazitätsausweitung der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten sei.

2.8. In seinem Gutachten vom 18.12.2002 hat der Sachverständige ausführlich dargelegt, welchen Befund er erhoben hat und zu welchen gutachterlichen Schlussfolgerungen er gelangt. Zu den Einzelheiten der Befundaufnahme wird auf das den Parteien zugestellte Gutachten verwiesen.

2.9. Die Schlussfolgerungen des Gutachters lassen sich dahin zusammenfassen, dass weder durch die bewilligten Ausbaumaßnahmen der letzten fünf Jahre alleine noch im Zusammenhang mit den nun beantragten zusätzlichen Flugbewegungen eine Ausweitung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten ist. Weder die Pistenänderung mit Errichtung der Stoppflächen, noch die Neuanlage und Befestigung der Rollwege, noch die Hangarzubauten und auch nicht die Neuerrichtung der Flugzeugbetankungsanlage sind als Maßnahmen zu beurteilen, die zu einer nennenswerten Erhöhung der Flugbewegungen geführt haben. Die überwiegende Anzahl der Flugzeuge am Flughafen Wiener Neustadt hat eine Abflugmasse unter 2 Tonnen und solche Flugzeuge bedürfen weder einer befestigten Bewegungsfläche und letztlich auch keines Hangars. Solche Flugzeuge können auch auf nicht befestigten Rollflächen zur Landebahn zu- und von dort weggrollen. Die Befestigung der Rollwege erhöht die Qualität bzw. Attraktivität eines Flugplatzes, nicht aber dessen Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Abwicklung des Flugbetriebes. Gleiches gilt für die zusätzlich geschaffenen Hangarierungsmöglichkeiten, die für sich gesehen zu keiner Zunahme der Flugbewegungen führen. Eine Flugzeugtankstelle war auch schon früher vorhanden, sodass deren Erneuerung in Form einer neuzeitlichen Betankungsanlage ebenfalls nicht als maßgeblicher Faktor der Erhöhung der Flugbewegungsanzahlen angesehen werden kann.

2.10. Lediglich durch die mit Bescheid vom 11. Dezember 1998 bewilligte Änderung der Betriebsart von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Sichtflugbetrieb auch bei Nacht bis höchstens 22 Uhr Ortszeit zusammen mit der dazu erforderlichen Errichtung einer entsprechenden Pistenbefeuerung kam es zu einer Kapazitätsausweitung. Auf diese Maßnahme ist zurückzuführen, dass im Jahre 1999 2.597, im Jahre 2000 414 und im Jahre 2001 288 Nachtlandungen stattfanden, was zeigt, dass tatsächlich nur eine ganz geringe Ausweitung der Flugbewegungen auf den Nachtsichtflugbetrieb zurückzuführen ist. Auch theoretisch, und nicht anhand der bloß tatsächlich durchgeführten Nachtsichtflüge gerechnet, ist der Möglichkeit, in der Nacht Sichtflüge durchzuführen, insgesamt lediglich ein Potential von 3.000 Flugbewegungen pro Jahr zuzuordnen.

2.11. Insgesamt lässt sich daher gemäß dem Gutachten des bestellten Sachverständigen feststellen, dass die in den letzten fünf Jahren bewilligten Maßnahmen zu einer Ausweitung der Flugbewegungen im Ausmaß von etwa 3.000 führen hätten können und zusammen mit den nun beantragten 6.100 Flugbewegungen der Schwellenwert von mindestens 20.000 Flugbewegungen pro Jahr oder mehr nicht erreicht wird.

2.12. Das Gutachten des bestellten Sachverständigen ist in sich schlüssig und es bestehen seitens des Umweltsenates keine Bedenken, dieses Gutachten seinen Feststellungen zu Grunde zu legen. Es ist auch darauf zu verweisen, dass das Gutachten allen verfahrensbeteiligten Parteien zugestellt und ihnen die Möglichkeit eingeräumt worden ist, sich zu diesem Gutachten zu äußern.

Keine der Parteien hat gegen dieses Gutachten Einwände erhoben.

2.13. Der Sachverständige hat in seinem Gutachten nicht nur dargelegt, dass die bewilligten Ausbaumaßnahmen der letzten fünf Jahre zusammen mit den nun beantragten Ausbaumaßnahmen keine Flugbewegungen von mindestens 20.000 oder mehr pro Jahr erwarten lassen, sondern darüber hinaus dazu ausführlich Stellung genommen, warum es im konkreten Fall betreffend den Flugplatz Wiener Neustadt zu einer derartigen Ausweitung der Flugbewegungen in den letzten Jahren gekommen ist, ohne dass dies auf Ausbaumaßnahmen zurückzuführen ist. Dies hat insbesondere schwergewichtig mit der Ansiedlung mehrerer Flugschulen am gegenständlichen Flugplatz zu tun, aber auch mit der aktiven Bewerbung des Flugplatzes durch den Flugplatzhalter sowie letztlich auch mit dem Umstand, dass direkt am Flughafen die Diamond Aircraft Industries GmbH ansässig ist, womit Geschäftsflüge in erweitertem Ausmaß verbunden sind. Das Gutachten ist deswegen auch besonders überzeugend, weil es sich mit vergleichbaren Flughäfen in Österreich und im benachbarten Bayern auseinandersetzt, bei denen gleichartige Ausbaumaßnahmen (i.S. von Komfortverbesserungen) gesetzt worden sind, und es dadurch alleine nicht zu der entsprechenden Anzahl der Erhöhung von Flugbewegungen gekommen ist. Diese zusätzliche Absicherung des Gutachtens über die tatsächlichen

Ursachen der sehr wohl eklatanten Erhöhung der Flugbewegungen in den letzten fünf Jahren (Schulungsmaßnahmen, Geschäftsflüge, aktives Marketing) bestätigt nochmals die Richtigkeit der Beantwortung der an den Gutachter vom Umweltsenat gestellten Fragen.

2.14. Eine öffentliche mündliche Verhandlung wurde nicht durchgeführt, weil sie nicht beantragt und auch vom Umweltsenat nicht für erforderlich erachtet worden ist.

2.15. Wie schon oben dargelegt, ist gemäß § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 bei der rechtlichen Beurteilung von einer kumulativen Gesamtbetrachtung nicht nur der antragsgegenständlichen, sondern auch aller in den letzten fünf Jahren genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen auszugehen. Dies ergab jedoch im vorliegenden Fall, dass selbst unter Berücksichtigung all dieser bereits genehmigten sowie der nun beantragten Änderungen der festgelegte Schwellenwert von mindestens 20.000 oder mehr Flugbewegungen pro Jahr nicht erreicht wird. 2.15. Wie schon oben dargelegt, ist gemäß Paragraph 3 a, Absatz 5, UVP-G 2000 bei der rechtlichen Beurteilung von einer kumulativen Gesamtbetrachtung nicht nur der antragsgegenständlichen, sondern auch aller in den letzten fünf Jahren genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen auszugehen. Dies ergab jedoch im vorliegenden Fall, dass selbst unter Berücksichtigung all dieser bereits genehmigten sowie der nun beantragten Änderungen der festgelegte Schwellenwert von mindestens 20.000 oder mehr Flugbewegungen pro Jahr nicht erreicht wird.

2.16. Wenn im Schriftsatz der Behörde erster Instanz vom 16. August 2002, der zur Berufung erstattet worden ist, darauf hingewiesen wurde, dass sich die Behörde im Rahmen des § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf eine Grobprüfung (Wahrscheinlichkeit, Plausibilität) zu beschränken habe, so ist nochmals darauf zu verweisen, was zuvor zum Kausalitätsnachweis gesagt wurde. Auch eine bloße Plausibilitätsprüfung muss sich an Tatsachen halten und darf sich nicht in bloße Vermutungen ergehen. Nur dort, wo ein prima-facie-Beweis zulässig ist, wird sich die Behörde damit begnügen dürfen. Kommen jedoch mehrere Ursachen für die Erreichung bestimmter im UVP-G 2000 aufgestellter Schwellenwerte oder Kriterien in Betracht, so muss sich die Behörde auch im Rahmen eines Feststellungsverfahrens nach § 3 Abs. 7 UVP-G damit auseinandersetzen, welche dieser einzelnen Ursachen für die Erreichung der Schwellenwerte oder Kriterien maßgeblich sind. 2.16. Wenn im Schriftsatz der Behörde erster Instanz vom 16. August 2002, der zur Berufung erstattet worden ist, darauf hingewiesen wurde, dass sich die Behörde im Rahmen des Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 auf eine Grobprüfung (Wahrscheinlichkeit, Plausibilität) zu beschränken habe, so ist nochmals darauf zu verweisen, was zuvor zum Kausalitätsnachweis gesagt wurde. Auch eine bloße Plausibilitätsprüfung muss sich an Tatsachen halten und darf sich nicht in bloße Vermutungen ergehen. Nur dort, wo ein prima-facie-Beweis zulässig ist, wird sich die Behörde damit begnügen dürfen. Kommen jedoch mehrere Ursachen für die Erreichung bestimmter im UVP-G 2000 aufgestellter Schwellenwerte oder Kriterien in Betracht, so muss sich die Behörde auch im Rahmen eines Feststellungsverfahrens nach Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G damit auseinandersetzen, welche dieser einzelnen Ursachen für die Erreichung der Schwellenwerte oder Kriterien maßgeblich sind.

2.17. Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass auf Grund des eingeholten und unangefochtenen Gutachtens davon auszugehen ist, dass selbst bei kumulativer Betrachtung i.S. des § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 der Schwellenwert der Ziffer 14 lit. d des Anhanges 1 des UVP-G 2000 nicht erreicht wird, sodass auf Grund des vorliegenden Antrages keine solche Änderung vorliegt, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen würde. Der angefochtene Bescheid war daher in Feststellung dieses Umstandes dementsprechend abzuändern. 2.17. Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass auf Grund des eingeholten und unangefochtenen Gutachtens davon auszugehen ist, dass selbst bei kumulativer Betrachtung i.S. des Paragraph 3 a, Absatz 5, UVP-G 2000 der Schwellenwert der Ziffer 14, Litera d, des Anhanges 1 des UVP-G 2000 nicht erreicht wird, sodass auf Grund des vorliegenden Antrages keine solche Änderung vorliegt, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen würde. Der angefochtene Bescheid war daher in Feststellung dieses Umstandes dementsprechend abzuändern.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis:

Es besteht die Möglichkeit, binnen sechs Wochen ab Zustellung dieses Bescheides Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und an den Verfassungsgerichtshof zu erheben. Die Einbringung einer derartigen Beschwerde bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes. Solche Beschwerden sind mit € 181,68 zu vergebühren (§ 17a VfGG bzw. § 25 Abs. 5 VwGG). Es besteht die Möglichkeit, binnen sechs Wochen ab Zustellung dieses Bescheides Beschwerde an

den Verwaltungsgerichtshof und an den Verfassungsgerichtshof zu erheben. Die Einbringung einer derartigen Beschwerde bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes. Solche Beschwerden sind mit € 181,68 zu vergebühren (Paragraph 17 a, VfGG bzw. Paragraph 25, Absatz 5, VwGG).

Schlagworte

Feststellungsverfahren, Sachverhaltsermittlung, Anscheinsbeweis; Flugplätze, Änderungen, Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen;

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