

TE Umse Bescheid 2001/2/16 US 9/2000/13-21

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 16.02.2001

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §2 Abs2

UVP-G 2000 §3 Abs7

UVP-G 2000 Anhang 1 Z14

ZARV 1985 §1

ZARV 1985 §2

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

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

1. ZARV 1985 § 1 heute
2. ZARV 1985 § 1 gültig ab 09.10.2002 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 372/2002
3. ZARV 1985 § 1 gültig von 31.03.1985 bis 08.10.2002

1. ZARV 1985 § 2 heute
2. ZARV 1985 § 2 gültig ab 09.10.2002 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 372/2002
3. ZARV 1985 § 2 gültig von 31.03.1985 bis 08.10.2002

Text

Betrifft: Vorhaben zur Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes in Gneixendorf;

Feststellung gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000; Berufung von Dr. Christian Bertl gegen den Bescheid der NÖ Landesregierung vom 20.9.2000
Feststellung gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000; Berufung von Dr. Christian Bertl gegen den Bescheid der NÖ Landesregierung vom 20.9.2000

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Harald Wendl als Vorsitzenden sowie Dr. Philipp Bauer als Berichterstatter und Dr. Wolfgang Catharin als weiteres Mitglied über die Berufung von Dr. Christian Bertl, Arzt für Allgemeinmedizin und Notarzt, 3100 St. Pölten, Parkstraße 1a, gegen den Bescheid der NÖ Landesregierung vom 20. September 2000, Zl. RU4-U-071/005, mit dem gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 festgestellt wurde, dass für das Vorhaben der Errichtung eines Flugplatzes für Hubschrauber in Gneixendorf eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, zu Recht erkannt: Der Umweltsenat hat durch Dr. Harald Wendl als Vorsitzenden sowie Dr. Philipp Bauer als Berichterstatter und Dr. Wolfgang Catharin als weiteres Mitglied über die Berufung von Dr. Christian Bertl, Arzt für Allgemeinmedizin und Notarzt, 3100 St. Pölten, Parkstraße 1a, gegen den Bescheid der NÖ Landesregierung vom 20. September 2000, Zl. RU4-U-071/005, mit dem gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 festgestellt wurde, dass für das Vorhaben der Errichtung eines Flugplatzes für Hubschrauber in Gneixendorf eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, zu Recht erkannt:

Spruch:

Die Berufung wird abgewiesen und in Ergänzung des erstinstanzlichen Bescheides festgestellt, dass durch das gegenständliche Vorhaben der Tatbestand der Z 14 lit. a des Anhanges 1 des UVP-G-2000 verwirklicht wird. Die Berufung wird abgewiesen und in Ergänzung des erstinstanzlichen Bescheides festgestellt, dass durch das gegenständliche Vorhaben der Tatbestand der Ziffer 14, Litera a, des Anhanges 1 des UVP-G-2000 verwirklicht wird.

Rechtsgrundlagen:

§§ 2 Abs. 2 und 3 Abs. 1 und 7 iVm Anhang 1 Z 14 lit. a UVP G 2000 BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 89/2000; Paragraphen 2, Absatz 2 und 3 Absatz eins und 7 in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 14, Litera a, UVP G 2000, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 89 aus 2000,;

§§ 1 und 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV 1985) BGBl. Nr. 126/1985; Paragraphen eins und 2 der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV 1985) Bundesgesetzblatt Nr. 126 aus 1985,;

§§ 5 und 12 des Umweltsenatsgesetzes (USG 2000), BGBl. I Nr. 114/2000; Paragraphen 5 und 12 des Umweltsenatsgesetzes (USG 2000), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 114 aus 2000,;

§§ 63, 66 und 67 d 67g AVG idgF Paragraphen 63, 66 und 67 d 67g AVG idgF.

Begründung:

1. Verfahrensgang:

1.1. Bereits am 7. Oktober 1998 hatte Dr. Christian Bertl für ein von ihm geplantes Projekt zur Errichtung eines zivilen Hubschrauberlandeplatzes in Gneixendorf bei der NÖ Landesregierung den Antrag gestellt, zu prüfen, ob dafür eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

Dieser neue Flugplatz soll als Heliport einschließlich Hangarierung und Büroeinheit auf dem Grundstück 199/120 KG Gneixendorf errichtet werden, neben dem dort bereits bestehenden zivilen Flugplatz und unter Beachtung dessen Schutzzone. Als Gesamtfläche des neuen Areals sind 9416 m² vorgesehen.

Mit dem Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.1.1999 wurde festgestellt, dass für dieses Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Eine dagegen von Dr. Christian Bertl erhobene Berufung wurde mit Bescheid des Umweltsenates vom 16. September 1999, US 9/1999/1-35 abgewiesen; auf die ausführliche

Bescheidbegründung, die allen Verfahrensbeteiligten bekannt ist, wird verwiesen.

1.2. Nunmehr hat Dr. Christian Bertl aufgrund der Änderung der Rechtslage durch das UVP-G 2000 (Neufassung des Ausnahmetatbestandes für Hubschrauberlandeplätze) mit seiner bei der Behörde erster Instanz am 11.8.2000 eingelangten Eingabe vom 8. 8. 2000 neuerlich den Antrag gestellt, ein Feststellungsverfahren bezüglich unserer zivilen Flugplatzneugenehmigung für Hubschrauber auf den Grundstücken Nr. 119/120 der KG Gneixendorf aufzunehmen". Der Projektwerber bringt dazu vor, dass die hinkünftige Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes überwiegend im Sinne der in der ZARV 1985 enthaltenen Definitionen erfolgen werde, wobei folgende Transporte durchgeführt werden sollen:

AEROMEDICAL SPRINT SERVICE (=AMSS) mit folgenden Dienstleistungen:

Schnelltransport im Interhospitalbedarf von Blutkonserven, Plasma- , Gerinnungskonzentraten und Medikamenten;

Schnelltransport medizinisch technischer Einrichtungen, sowie deren Ersatzteile, vorwiegend für Intensiv Care Units und Cardio Care Units;

Schnelltransporte von menschlichen Spendeorganen;

Schnelltransporte von fachlichen Spezialteams der Transplantchirurgie sowie der Herz- und Thoraxchirurgie, Schnelltransport von Transplantpatienten zu den Transplantzentren.

INTERHOSPITALTRANSFER (=IHT) mit Intensivtransporthubschrauber mit folgenden Dienstleistungen:

Interhospitaltransfers mit Hubschraubern sind Ambulanzflüge überwachungspflichtiger Patienten und kritisch Kranker von Intensivstationen im Sinne österreichweiter Verlegungsflüge hospitalisierter Patienten aus den Peripheriespitälern zu höherwertigeren Versorgungsebenen in den Schwerpunktzentren sowie den Universitätskliniken der Landeshauptstädte und der Bundeshauptstadt. Ambulanzhubschrauber bieten ein vollwertiges intensivmedizinisches Arbeitsfeld im Luftfahrzeug und ermöglichen die Fortführung eines intensivmedizinischen Managements am Patienten während des gesamten Fluges.

Neben den oben genannten Diversifikationen im Hubschrauberrettungsflug, die den überwiegenden Teil der Gesamtnutzung des Flugplatzes für Hubschrauber ausmachen würden, würde der Heliport in einem geringeren Teil noch für folgende Sparten im Helikopterdienst Verwendung finden:

FOTO- UND FILMFLÜGE; PERSONENTRANSPORTE; VIP SPRINT - AIR TAXI.

1.3.1. Auf Basis dieser Projektbeschreibung wurde von der NÖ Landesregierung ein Feststellungsverfahren gemäß 3 Abs. 7 UVP-G eingeleitet. Den Verfahrensparteien (Stadtgemeinde Krems, NÖ Umweltschutz, Amt der NÖ Landesregierung-Abteilung Verkehrsrecht) sowie dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan wurde Gelegenheit gegeben, zu diesem Antrag Stellung zu nehmen. 1.3.1. Auf Basis dieser Projektbeschreibung wurde von der NÖ Landesregierung ein Feststellungsverfahren gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G eingeleitet. Den Verfahrensparteien (Stadtgemeinde Krems, NÖ Umweltschutz, Amt der NÖ Landesregierung-Abteilung Verkehrsrecht) sowie dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan wurde Gelegenheit gegeben, zu diesem Antrag Stellung zu nehmen.

Die Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung bemängelte, dass die Projektbeschreibung keine Quantifizierung der einzelnen Dienstleistungsbereiche enthalte. Allerdings sei lediglich der Aufgabenbereich des AEROMEDICAL SPRINT SERVICE dem Tätigungsfeld "Rettungseinsatz" zuzuordnen, weshalb alleine schon deswegen das für das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes von der UVP-Pflicht erforderliche "Überwiegen" verneint werden müsse. Im Übrigen werde auf die Stellungnahme des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Gesundheit und Soziales Abteilung Gesundheitswesen/Sanitätsdirektion - vom 18. Mai 1999, erstattet im bereits erwähnten Vorverfahren, verwiesen, aufgrund derer die Nachfrage nach privat angebotenen Hubschrauberdiensten im Rettungsbereich zu verneinen sei. Daraus sei zu schließen, dass den übrigen Dienstleistungsbereichen jedenfalls mittelfristig der Vorrang zukommen dürfte. Es bedürfe daher nach Auffassung der Verkehrsabteilung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000.

Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan gab bekannt, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Überschneidung mit etwaigen Trinkwasserentnahmestellen, Schutz- bzw. Schongebieten, im Projektgebiet anzunehmen sei.

Weitere Stellungnahmen sind bis zum gesetzten Termin 12. September 2000 nicht eingelangt.

Verspätet, am 22. September 2000, erklärte der Magistrat der Stadt Krems an der Donau, vertreten durch das Planungsamt, dass auf die Stellungnahme im vorangehenden Verfahren hingewiesen werde und eine Beurteilung des öffentlichen Interesses nicht in den Kompetenzbereich des Planungsamtes falle. Es könne daher zu dieser Frage keine Stellungnahme abgegeben werden.

1.3.2. Mit Bescheid vom 20. September 2000 hat die NÖ Landesregierung aufgrund des Antrages von Dr. Christian Bertl vom 8. August 2000 festgestellt, dass für das Vorhaben der Errichtung eines Flugplatzes für Hubschrauber auf dem Grundstück Nr. 119/120, KG Gneixendorf, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen sei.

In der Begründung legte die Behörde dar, dass zu prüfen sei, ob hinsichtlich des beschriebenen Vorhabens gemäß § 3 Abs1 in Verbindung mit Anhang 1 Z 14 lit. a UVP-G 2000 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Nach dieser Ziffer des Anhanges 1 sei der Neubau von Flugplätzen UVPpflichtig, ausgenommen unter anderem Flugplätze für Hubschrauber, die überwiegend Rettungseinsätzen dienen. Maßgebend sei daher, ob das geplante Projekt überwiegend für Rettungseinsätze mit Hubschraubern benötigt werde. Dies sei nach der ZARV 1985 zu prüfen, in welcher die Rettungsflüge definiert sind. In der Begründung legte die Behörde dar, dass zu prüfen sei, ob hinsichtlich des beschriebenen Vorhabens gemäß Paragraph 3, Abs1 in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 14, Litera a, UVP-G 2000 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Nach dieser Ziffer des Anhanges 1 sei der Neubau von Flugplätzen UVPpflichtig, ausgenommen unter anderem Flugplätze für Hubschrauber, die überwiegend Rettungseinsätzen dienen. Maßgebend sei daher, ob das geplante Projekt überwiegend für Rettungseinsätze mit Hubschraubern benötigt werde. Dies sei nach der ZARV 1985 zu prüfen, in welcher die Rettungsflüge definiert sind.

Von den im Antrag des Dr. Bertel angeführten Tätigkeiten würden nur die unter dem Oberbegriff AEROMEDICAL SPRINT SERVICE bezeichneten Dienstleistungen, aber auch hier nicht alle, unter "Rettungsflüge" im Sinne der Definition in § 2 ZARV 1985, fallen. Von den im Antrag des Dr. Bertel angeführten Tätigkeiten würden nur die unter dem Oberbegriff AEROMEDICAL SPRINT SERVICE bezeichneten Dienstleistungen, aber auch hier nicht alle, unter "Rettungsflüge" im Sinne der Definition in Paragraph 2, ZARV 1985, fallen.

Nun habe Dr. Christian Bertl schon in seinem früheren Antrag vom 7. Oktober 1998 angeführt, dass der AEROMEDICAL SPRINT SERVICE zirka 50 bis 60 % des Flugbetriebes ausmachen solle und bei guter Entwicklung eine Steigerung auf 80 % möglich wäre. Der damaligen Beschreibung des Tätigkeitsfeldes seien jedoch wesentlich umfangreichere Dienstleistungen zugrunde gelegt worden, so auch der Interhospitaltransfer mit Intensivtransporthubschrauber, der jedoch nach der Definition in § 2 ZARV 1985 jedenfalls kein Rettungseinsatz sei. Gehe man mangels weiterer Unterscheidungen im nunmehrigen Antrag vorerst davon aus, dass die einzelnen Tätigkeiten des AEROMEDICAL SPRINT SERVICE bzw. des Interhospitaltransfers zeitlich bzw. prozentuell gesehen zu gleichen Teilen ausgeübt würden, so würden, ausgehend von den früheren Angaben eines 60 %igen Einsatzanteiles des Hubschraubers für medizinische Transporte für den jetzt dargestellten Bereich der AEROMEDICAL SPRINT SERVICE insgesamt nur ein Anteil von 30 % verbleiben. Da aber von den jetzt genannten fünf Tätigkeiten lediglich drei den "Rettungseinsätzen" zugeordnet werden können, seien insgesamt lediglich 18 % aller Gesamtflugbewegungen als "Rettungseinsätze" anzunehmen, woraus erkennbar sei, dass der geplante Neubau des Hubschrauberlandeplatzes nicht überwiegend für Rettungseinsätze genutzt werden würde. Nun habe Dr. Christian Bertl schon in seinem früheren Antrag vom 7. Oktober 1998 angeführt, dass der AEROMEDICAL SPRINT SERVICE zirka 50 bis 60 % des Flugbetriebes ausmachen solle und bei guter Entwicklung eine Steigerung auf 80 % möglich wäre. Der damaligen Beschreibung des Tätigkeitsfeldes seien jedoch wesentlich umfangreichere Dienstleistungen zugrunde gelegt worden, so auch der Interhospitaltransfer mit Intensivtransporthubschrauber, der jedoch nach der Definition in Paragraph 2, ZARV 1985 jedenfalls kein Rettungseinsatz sei. Gehe man mangels weiterer Unterscheidungen im nunmehrigen Antrag vorerst davon aus, dass die einzelnen Tätigkeiten des AEROMEDICAL SPRINT SERVICE bzw. des Interhospitaltransfers zeitlich bzw. prozentuell gesehen zu gleichen Teilen ausgeübt würden, so würden, ausgehend von den früheren Angaben eines 60 %igen Einsatzanteiles des Hubschraubers für medizinische Transporte für den jetzt dargestellten Bereich der AEROMEDICAL SPRINT SERVICE insgesamt nur ein Anteil von 30 % verbleiben. Da aber von den jetzt genannten fünf Tätigkeiten lediglich drei den "Rettungseinsätzen" zugeordnet werden können, seien insgesamt lediglich 18 % aller Gesamtflugbewegungen als "Rettungseinsätze" anzunehmen, woraus erkennbar sei, dass der geplante Neubau des Hubschrauberlandeplatzes nicht überwiegend für Rettungseinsätze genutzt werden würde.

1.4. Gegen diesen, dem Projektwerber am 16.10. 2000 zugestellten Bescheid brachte Dr. Christian Bertl am 25. 10.

2000 fristgerecht Berufung folgenden Inhaltes ein:

"Der genannte Bescheid wird hinsichtlich seines gesamten Inhaltes nach angefochten und es werden als Berufungsgründe unrichtige Tatsachenfeststellungen sowie unrichtige rechtliche Beurteilung geltend gemacht. Ein ausführliches Schreiben wird mit gesonderter Post in der 44. Woche 2000 nachgereicht."

Die Behörde erster Instanz sah sich zu weiteren Schritten nicht veranlasst, sondern legte den Akt dem Umweltsenat vor.

Dies ist insofern nicht gesetzeskonform, als eine Berufung gemäß § 63 Abs. 3 AVG einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten hat. Die Berufung muss also wenigstens erkennen lassen, was die Partei anstrebt und womit sie ihren Standpunkt vertreten zu können glaubt (Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, 491 ff und Ringhofer, Verwaltungsverfahrensgesetze I, 595 ff; VwGH vom 29.8.2000, 99/05/0041; u.v.a.). Dies ist insofern nicht gesetzeskonform, als eine Berufung gemäß Paragraph 63, Absatz 3, AVG einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten hat. Die Berufung muss also wenigstens erkennen lassen, was die Partei anstrebt und womit sie ihren Standpunkt vertreten zu können glaubt (Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, 491 ff und Ringhofer, Verwaltungsverfahrensgesetze römisch eins, 595 ff; VwGH vom 29.8.2000, 99/05/0041; u.v.a.).

Noch bevor dem Berufungswerber gem. § 13 Abs 3 AVG unter Fristsetzung aufgetragen werden konnte, seine mangelhafte Berufung zu verbessern, hat er mit Schriftsatz vom 16. 11. 2000 seine Berufung unter ausführlicher Darlegung der Berufungsgründe ergänzt und verbessert, sodass nunmehr ein Rechtsmittel vorliegt, wie es den Bestimmungen des § 63 Abs. 3 AVG entspricht. Noch bevor dem Berufungswerber gem. Paragraph 13, Abs 3 AVG unter Fristsetzung aufgetragen werden konnte, seine mangelhafte Berufung zu verbessern, hat er mit Schriftsatz vom 16. 11. 2000 seine Berufung unter ausführlicher Darlegung der Berufungsgründe ergänzt und verbessert, sodass nunmehr ein Rechtsmittel vorliegt, wie es den Bestimmungen des Paragraph 63, Absatz 3, AVG entspricht.

1.4.1. In der Berufung werden die vom geplanten neuen Flugplatz für Hubschrauber in Gneixendorf als beabsichtigt angebotenen Dienstleistungen in drei Gruppen gegliedert:

AEROMEDICAL SPRINT SERVICE (=AMSS) mit den bereits schon zuvor detailliert genannten Dienstleistungen:

Dazu wird bezüglich jeder einzelnen Position die erwartete Verteilung der Flugstunden, bezogen auf die Gesamtnutzung des Heliports, wie folgt aufgeschlüsselt:

Schnelltransporte von Blutkonserven etc	16	%
Schnelltransporte med.tech. Einrichtungen	14	%
Schnelltransporte menschliche Spendeorgane	26	%
Schnelltransporte fachärztlicher Spezialteams	4	%
Schnelltransporte von Transplantpatienten	1	%
Gesamtnutzung AMSS	61	%

INTERHOSPITALTRANSFER (=IHT) mit Intensivtransporthubschrauber:

Dieser Dienstleistungsbereich wird so beschrieben wie bereits weiter oben angegeben und folgende erwartete Verteilung der Flugstunden, bezogen auf die Gesamtnutzung des Heliports, angegeben:

IHT überwachungspflichtiger, monierter Patienten	15	%
IHT beatmungspflichtiger Instabiler Patienten	6	%
IHT beatmungspflichtiger, akut lebensbedrohter Patienten	2,25	%
IHT beatmungspflichtiger Patienten mit Multiorganversagen	1,75	%
Summe Nutzung IHT	25	%

PERSONENTRANSPORTE bzw. FOTO/FILMFLÜGE: dazu wird folgende

erwartete Verteilung der Flugstunden, bezogen auf die Gesamtnutzung des Heliports angegeben:

Personentransporte	6	%
Foto- und Filmflüge	8	%
Summe Nutzung Personen/Foto/Film	14	%

Aus dieser Aufstellung sei nun zu ersehen, dass auch die im Bereich der Diversifikation Interhospitaltransfer angebotenen Dienstleistungen zum Teil Rettungsflügen gleichzuhalten seien, soweit es darum gehe, Patienten in lebensbedrohlichen Situationen von Peripheriekrankenanstalten zu Schwerpunktkrankenhäusern zu fliegen. Es seien damit auch die Interhospitaltransfers der gesetzlichen Definition der Rettungsflüge gemäß § 2 ZARV 1985 zuzuordnen, da es sich hier um Rettungsflüge für Patienten in unmittelbar drohender Gefahr für ihr Leben und ihre Gesundheit handle. Soweit die Behörde erster Instanz davon ausgegangen sei, dass der Bedarf im Gesundheits- und Rettungswesen jedenfalls mittels bestehender Infrastruktureinrichtungen sowohl bodengebunden als auch im Helicopterdienst im Wesentlichen gedeckt sei, könne dies nicht Inhalt des Verfahrens sein, weil dadurch jeder privatwirtschaftliche Wettbewerb unterbunden werden würde. Aus dieser Aufstellung sei nun zu ersehen, dass auch die im Bereich der Diversifikation Interhospitaltransfer angebotenen Dienstleistungen zum Teil Rettungsflügen gleichzuhalten seien, soweit es darum gehe, Patienten in lebensbedrohlichen Situationen von Peripheriekrankenanstalten zu Schwerpunktkrankenhäusern zu fliegen. Es seien damit auch die Interhospitaltransfers der gesetzlichen Definition der Rettungsflüge gemäß Paragraph 2, ZARV 1985 zuzuordnen, da es sich hier um Rettungsflüge für Patienten in unmittelbar drohender Gefahr für ihr Leben und ihre Gesundheit handle. Soweit die Behörde erster Instanz davon ausgegangen sei, dass der Bedarf im Gesundheits- und Rettungswesen jedenfalls mittels bestehender Infrastruktureinrichtungen sowohl bodengebunden als auch im Helicopterdienst im Wesentlichen gedeckt sei, könne dies nicht Inhalt des Verfahrens sein, weil dadurch jeder privatwirtschaftliche Wettbewerb unterbunden werden würde.

1.5. Nachdem der Projektwerber in seiner Berufung erstmals detailliert dargelegt hat, für welche Tätigkeiten bzw. Dienstleistungen der geplante neue Heliport genutzt werden soll, hat der Umweltsenat es für erforderlich erachtet, ergänzende Erhebungen dahin anzustellen, inwieweit - ausgehend von den bisherigen Erfahrungen im Rettungshubschrauberdienst - die vom Projektwerber detailliert in Prozentpunkten angegebenen Einsatzarten (z.B. 14 % für den Transport von Blutkonserven etc.) bei einem wirtschaftlich sinnvollen Einsatz eines Hubschraubers in etwa so wie vom Projektwerber dargestellt zu erwarten seien oder von welchen anderen Durchschnittswerten aufgrund der derzeit bestehenden Wahrnehmungen auszugehen sein würde. Die Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung wurde hiezu vom Umweltsenat ersucht, auf konkrete Aufzeichnungen der bestehenden Hubschrauberdienste Bezug und allenfalls dazu Stellung zu nehmen, ob diese Werte auch am beantragten Standort zu erwarten seien.

1.5.1. Dazu hat die Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung nach Befassung der NÖ Landessanitätsdirektion unter Hinweis auf eine Rückfrage beim ärztlichen Leiter der Christophorus Flugrettung (welche die Hubschrauberstandorte Krems und Wiener Neustadt betreibt), folgende Stellungnahme abgegeben:

Lufttransporte von Blutkonserven und medizinisch technischen Artikeln seien in den letzten Jahren durch die ÖAMTC Hubschrauber in Niederösterreich überhaupt nicht erfolgt. Bodengebundene Transporte seien hier infolge der wegfallenden Vorlaufzeiten fast genau so schnell und wesentlich billiger. Transporte menschlicher Organe und/oder des Explantationsteams würden pro Jahr in Niederösterreich etwa vier bis fünf Mal erfolgen, wobei nicht ein Notarzthubschrauber, sondern ein Intensivtransporthubschrauber eingesetzt werde. Da das Explantationsteam praktisch immer aus Wien (Universitätsklinik) komme, werde der in Wien stationierte Hubschrauber diesbezüglich möglicherweise mehr Einsätze fliegen. Ob diese Werte am beantragten Standort anteilig (also zweimal pro Jahr) erreicht werden können, könne nicht angegeben werden, werde aber deswegen bezweifelt, da keine anfordernde Stelle in Niederösterreich zu einem anderen Anbieter wechseln werde, wenn sie mit dem bisherigen zufrieden gewesen sei. Im Übrigen seien die medizinischen Zentren im Zentralraum oder im Waldviertel in der erforderlichen Zeit gleichermaßen am Boden und in der Luft mit Wien verbindbar. Darüber hinaus geht die Abteilung Verkehrsrecht in ihrer Stellungnahme davon aus, dass die Durchführung von Rettungseinsätzen derzeit im Bereich Krems und Wiener

Neustadt durch den Christophorus - Rettungsverein abgedeckt werde und daher ein Bedarf in dem Sinn, dass die Hubschraubereinsätze vom geplanten Heliport aus überwiegend als Rettungseinsätze zu fliegen wären, verneint werden müsse."

1.5.2. Vom Bundesministerium für Inneres wurden ebenfalls über Ersuchen des Umweltsenates Einsatzstatistiken für die Jahre 1998 und 1999 übermittelt, aus denen sich für diese Zeiträume die Gesamteinsätze der Martin-Notarzthubschrauber des Bundesministeriums für Inneres sowie des Christoph-Hubschraubers des Bundesministeriums für Landesverteidigung ergeben.

Für beide Ministerien zusammen ergeben sich folgende Kennzahlen :

Einsatzart	1998	1999
Gesamteinsätze	6.457	6.526
Primäreinsätze	5.185	5.241
Sekundäreinsätze	834	813
davon Krankentransporte	753	747
davon Säuglingstransporte	62	50
davon Arzttransporte	17	12
davon Organ- Medikamententransporte 2	4	
Sonstige Hilfeleistungen	438	472

1.5.3. Der Projektwerber Dr. Christian Bertl erwiderte in seiner Stellungnahme vom 5.1.2001, dass er insbesondere im Bereich des luftunterstützten Rettungsdienstes als bis jetzt gänzlich unbearbeiteter Sparte eine besondere Marktlücke in Österreich erblicke. Diesbezügliche Arbeitsvorbereitungen und Verhandlungen mit internationalen Konzernen aus dem pharmakologischen und medizinisch-technischen Bereich seien weit reichend und ließen im österreichweiten Bedarf für medizinische Schnelltransporte völlig andere Interpretationen zu, als sie nach den Ermittlungsergebnissen vorliegen würden. Mit den für den Flugeinsatz geplanten zweiturbinigen, superschnellen Leichthubschraubern könne der Projektwerber den ÖAMTC Flugrettungsverein als derzeitigen Anbieter wesentlich unterbieten und darüber hinaus auch einen wesentlichen Transportanteil vom Boden in die Luft verlagern. Der österreichweite Interhospitaltransfer kritisch Kranker und lebensbedrohter Patienten werde sich ausweiten. Dies beweise nicht nur die Inbetriebnahme eines Intensivtransporthubschraubers des ÖAMTC Flugrettungsvereines in Wiener Neustadt mit demselben Standort wie der Notarzthubschrauber Christophorus III, sondern auch die geplante Vergrößerung in Innsbruck, wo neben dem Notarzthubschrauber Christophorus I demnächst ein weiterer Intensivtransporthubschrauber des ÖAMTC Flugrettungsvereines in Betrieb gehen werde. Die Nahebeziehung des Standortes Gneixendorf zu dem Notarzthubschrauber Christophorus II in Krems sei daher für die hinkünftige Auslastung nicht wesentlich.

1.5.3. Der Projektwerber Dr. Christian Bertl erwiderte in seiner Stellungnahme vom 5.1.2001, dass er insbesondere im Bereich des luftunterstützten Rettungsdienstes als bis jetzt gänzlich unbearbeiteter Sparte eine besondere Marktlücke in Österreich erblicke. Diesbezügliche Arbeitsvorbereitungen und Verhandlungen mit internationalen Konzernen aus dem pharmakologischen und medizinisch-technischen Bereich seien weit reichend und ließen im österreichweiten Bedarf für medizinische Schnelltransporte völlig andere Interpretationen zu, als sie nach den Ermittlungsergebnissen vorliegen würden. Mit den für den Flugeinsatz geplanten zweiturbinigen, superschnellen Leichthubschraubern könne der Projektwerber den ÖAMTC Flugrettungsverein als derzeitigen Anbieter wesentlich unterbieten und darüber hinaus auch einen wesentlichen Transportanteil vom Boden in die Luft verlagern. Der österreichweite Interhospitaltransfer kritisch Kranker und lebensbedrohter Patienten werde sich ausweiten. Dies beweise nicht nur die Inbetriebnahme eines Intensivtransporthubschraubers des ÖAMTC Flugrettungsvereines in Wiener Neustadt mit demselben Standort wie der Notarzthubschrauber Christophorus römisch drei, sondern auch die geplante Vergrößerung in Innsbruck, wo neben dem Notarzthubschrauber Christophorus römisch eins demnächst ein weiterer Intensivtransporthubschrauber des ÖAMTC Flugrettungsvereines in Betrieb gehen werde. Die Nahebeziehung des Standortes Gneixendorf zu dem Notarzthubschrauber Christophorus römisch zwei in Krems sei daher für die hinkünftige Auslastung nicht wesentlich.

1.6. Mit der Ladung zur mündlichen Berufungsverhandlung wurden sämtliche Parteien von den bisherigen Verfahrensergebnissen in Kenntnis gesetzt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt.

1.7. Der Umweltsenat hat schließlich am 16. Februar 2001 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Dabei fasst der Projektwerber inhaltlich seine bisherigen Stellungnahmen zusammen. Die Vertreterin der Luftfahrtbehörde widerspricht dem Projektwerber und wiederholt ihre in erster Instanz abgegebene Stellungnahme. Im Übrigen wird auf das angeschlossene Protokoll über die mündliche Verhandlung verwiesen.

2. Der Umweltsenat hat erwogen:

2.2.1. Verfahrensgegenstand ist der Antrag des Projektwerbers auf Feststellung der UVP-Pflicht nach dem UVP-G 2000 für das Vorhaben des Neubaus eines Flugplatzes für Hubschrauber.

2.2.2. Die dafür maßgeblichen Gesetzesbestimmungen lauten wie folgt:

Zur Zulässigkeit eines Feststellungsverfahrens bestimmt § 3 Abs. 7 UVP-G 2000: Zur Zulässigkeit eines Feststellungsverfahrens bestimmt Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000:

Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers ... festzustellen,
ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem
Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges
1 oder des § 3 a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht
wird. ... Parteistellung haben der Projektwerber ... die
mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde.

Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen einschließlich der wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen."

Materiell ergibt sich eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 für Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind. Materiell ergibt sich eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Paragraph 3, Absatz eins, UVP-G 2000 für Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind.

Mit Flugplätzen und ihren Einrichtungen beschäftigt sich die Ziffer 14 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 und ist dort unter lit. a in der Spalte 1 folgender Tatbestand geregelt: Mit Flugplätzen und ihren Einrichtungen beschäftigt sich die Ziffer 14 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 und ist dort unter Litera a, in der Spalte 1 folgender Tatbestand geregelt:

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

2.2.3. Von den in dieser Bestimmung genannten Ausnahmetatbeständen bezieht sich das vorliegende Projekt ausdrücklich auf Rettungseinsätze. Was Rettungseinsätze sind definiert das UVP-G 2000 selbst nicht. Wie jedoch schon die Behörde erster Instanz zutreffend erkannt hat, kann aber auf einen sehr ähnlichen Begriff aus dem Luftfahrtrecht zurückgegriffen werden, nämlich auf die Definitionen der ZARV 1985. Damit wird entsprechend der bisherigen Judikatur des Umweltsenates vom Grundsatz ausgegangen, dass die im UVP-G 2000 verwendeten Begriffe grundsätzlich nach den Rechtsvorschriften der Verwaltungsmaterie, also hier dem Luftfahrtgesetz und der auf seiner Grundlage erlassenen Verordnungen, zu verstehen sind (vgl. im Konkreten auch den diesbezüglichen Hinweis in den Erläuterungen zu dem dem UVP-G 2000 zugrundeliegenden Initiativantrag 168/A, Blg NR 21.GP). 2.2.3. Von den in dieser Bestimmung genannten Ausnahmetatbeständen bezieht sich das vorliegende Projekt ausdrücklich auf Rettungseinsätze. Was Rettungseinsätze sind definiert das UVP-G 2000 selbst nicht. Wie jedoch schon die Behörde erster Instanz zutreffend erkannt hat, kann aber auf einen sehr ähnlichen Begriff aus dem Luftfahrtrecht zurückgegriffen werden, nämlich auf die Definitionen der ZARV 1985. Damit wird entsprechend der bisherigen Judikatur des Umweltsenates vom Grundsatz ausgegangen, dass die im UVP-G 2000 verwendeten Begriffe grundsätzlich nach den Rechtsvorschriften der Verwaltungsmaterie, also hier dem Luftfahrtgesetz und der auf seiner Grundlage erlassenen Verordnungen, zu verstehen sind vergleiche im Konkreten auch den diesbezüglichen Hinweis in den Erläuterungen zu dem dem UVP-G 2000 zugrundeliegenden Initiativantrag 168/A, Blg NR 21.GP).

Gemäß § 1 Abs. 1 gilt diese Verordnung für Ambulanz- und Rettungsflüge mit österreichischen Zivilluftfahrzeugen. Nach den Begriffsbestimmungen des § 2 gelten im Sinne dieser Verordnung als: Gemäß Paragraph eins, Absatz eins, gilt

diese Verordnung für Ambulanz- und Rettungsflüge mit österreichischen Zivilluftfahrzeugen. Nach den Begriffsbestimmungen des Paragraph 2, gelten im Sinne dieser Verordnung als:

Ambulanzflüge: Flüge zur Beförderung von bereits ärztlich versorgten, schwer kranken oder schwer verletzten Personen oder von Notfallpatienten von einer Krankenanstalt in eine andere.

Notfallpatienten: Patienten, bei denen eine Störung lebenswichtiger Funktionen besteht, zu befürchten oder nicht auszuschließen ist.

Rettungsflüge: Flüge zur Rettung von Menschen aus unmittelbar drohender Gefahr für ihr Leben oder ihre Gesundheit, und zwar:

a) zur Bergung bzw. Versorgung von Verunglückten oder in lebensbedrohende Situationen geratenen Personen oder

b) zur Beförderung von Notfallpatienten, die noch nicht in einer Krankenanstalt ärztlich versorgt wurden oder

1. c) Litera c

zur Heranbringung von Rettungs- bzw. Bergepersonal oder

2. d) Litera d

zur Beförderung von Arzneimitteln, insbesondere auch von Blutkonserven, Organen für Transplantationen oder medizinischen Geräten, wenn dies auf keinem anderen Weg bzw. nur mit medizinisch nicht vertretbarer Verzögerung oder unzureichend durchgeführt werden kann."

Es bestehen keine Bedenken, die Begriffe "Rettungsflug" und "Rettungseinsatz" im Wesentlichen gleichz halten, denn ein Rettungseinsatz mit einem Luftfahrzeug ist eben ein Rettungsflug. Es ist lediglich als gesetzgeberische Ungenauigkeit anzusehen, wenn in der Z. 14 lit. a des Anhanges 1 des UVP-G 2000 im Zusammenhang mit dem Neubau von Flugplätzen für Hubschrauber der Ausnahmetatbestand mit überwiegend Rettungseinsätze" definiert wird, da selbstverständlich ist, dass diese Rettungsbewegungen, die privilegiert sein sollen, nur Rettungsflüge sein können. Es bestehen keine Bedenken, die Begriffe "Rettungsflug" und "Rettungseinsatz" im Wesentlichen gleichz halten, denn ein Rettungseinsatz mit einem Luftfahrzeug ist eben ein Rettungsflug. Es ist lediglich als gesetzgeberische Ungenauigkeit anzusehen, wenn in der Ziffer 14, Litera a, des Anhanges 1 des UVP-G 2000 im Zusammenhang mit dem Neubau von Flugplätzen für Hubschrauber der Ausnahmetatbestand mit überwiegend Rettungseinsätze" definiert wird, da selbstverständlich ist, dass diese Rettungsbewegungen, die privilegiert sein sollen, nur Rettungsflüge sein können.

2.2.4. Gerade die oben wiedergegebene Unterscheidung in den Begriffsbestimmungen für Ambulanzflüge und Rettungsflüge schließt aber aus, unter den Begriff "Rettungseinsätze" sowohl Ambulanzflüge als auch Rettungsflüge gleichermaßen zu subsumieren.

Wesentlicher und kennzeichnender Begriffsbestandteil des Wortes "Rettungseinsatz" ist der Wortteil "Rettung". Dieser definiert sich aber ausdrücklich als Einsatz zur Rettung eines Menschen aus einer unmittelbar drohenden Gefahr für sein Leben oder seine Gesundheit, und zwar im Wesentlichen der Bergung und Verbringung in eine Krankenanstalt oder ärztliche Versorgung.

Die Beförderung ärztlich bereits versorgter, auch schwer kranker oder schwer verletzter Personen und auch von Notfallpatienten von einer Krankenanstalt in eine andere wird eindeutig als Ambulanzflug definiert. Selbst die Verlegung von Notfallpatienten (also von Personen, bei denen eine Störung lebenswichtiger Funktionen besteht) von einer Krankenanstalt in eine andere, ist eindeutig dem Begriff des Ambulanzfluges zugeordnet. Nur die Beförderung von Notfallpatienten, die noch nicht in einer Krankenanstalt ärztlich versorgt worden sind, ist als Rettungsflug definiert.

Aus all dem ist unzweifelhaft abzuleiten, dass die besondere Privilegierung nach Ziffer 14 lit. a des Anhanges 1 nur für diese "extramuralen" Rettungsflüge gewährt sein soll. Soweit sich der Berufungswerber also in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 5.1.2001 darauf bezieht, dass auch der Interhospitaltransfer kritisch kranker und lebensbedrohter Patienten unter den Begriff der "Rettungseinsätze" im Sinne der privilegierten Vorhaben behandelt werden soll, stehen dem die gesetzlichen Begriffsbestimmungen eindeutig entgegen. Also selbst jene 4 % aller Flüge als IHT lebensbedrohter Patienten, die vom Berufungswerber besonders auch noch in der mündlichen Verhandlung als Rettungsflüge reklamiert wurden, können daher nicht als solche angerechnet werden. Aus all dem ist unzweifelhaft abzuleiten, dass die besondere Privilegierung nach Ziffer 14 Litera a, des Anhanges 1 nur für diese "extramuralen" Rettungsflüge gewährt sein soll. Soweit sich der Berufungswerber also in seiner ergänzenden Stellungnahme vom

5.1.2001 darauf bezieht, dass auch der Interhospitaltransfer kritisch kranker und lebensbedrohter Patienten unter den Begriff der "Rettungseinsätze" im Sinne der privilegierten Vorhaben behandelt werden soll, stehen dem die gesetzlichen Begriffsbestimmungen eindeutig entgegen. Also selbst jene 4 % aller Flüge als IHT lebens-bedrohter Patienten, die vom Berufungswerber besonders auch noch in der mündlichen Verhandlung als Rettungsflüge reklamiert wurden, können daher nicht als solche angerechnet werden.

2.2.5. In der Begründung der Berufung wird dargelegt, dass unter der Diversifikation AEROMEDICAL SPRINT SERVICE der Transport von Blutkonserven mit 16 %, von medizinisch technischen Einrichtungen mit 14 % und von menschlichen Spendeorganen mit 26 %, zusammen also mit insgesamt 56 % aller Flugbewegungen, erfolgen soll.

Nun ergibt sich aber gerade auch aus der Begriffsbestimmung in § 2 ZARV 1985 über den Begriff der Rettungsflüge, dass Flüge zur Beförderung von Arzneimitteln, insbesondere auch von Blutkonserven, Organen für Transplantationen oder medizinischen Geräten nur dann als Rettungsflüge definiert sind, wenn dies auf keinem anderen Weg bzw. nur mit medizinisch nicht vertretbarer Verzögerung oder unzureichend durchgeführt werden kann. Nun ergibt sich aber gerade auch aus der Begriffsbestimmung in Paragraph 2, ZARV 1985 über den Begriff der Rettungsflüge, dass Flüge zur Beförderung von Arzneimitteln, insbesondere auch von Blutkonserven, Organen für Transplantationen oder medizinischen Geräten nur dann als Rettungsflüge definiert sind, wenn dies auf keinem anderen Weg bzw. nur mit medizinisch nicht vertretbarer Verzögerung oder unzureichend durchgeführt werden kann.

Da der gewöhnliche Transport der gerade erwähnten Güter und Organe daher nicht unter den Begriff des Rettungseinsatzes fällt, sind in der Berufung die rechtlich relevanten Einsatzzahlen, wie auch weiter unten noch zu zeigen sein wird, viel zu hoch gegriffen.

2.3. Schon im Bescheid des Umweltsenates vom 16. September 1999, US 9/1999/1-35 - Gneixendorf I - hat sich der Umweltsenat ausführlich damit auseinander gesetzt, was unter dem Begriff eines „Vorhabens" als Gegenstand des Feststellungsverfahrens zu verstehen ist. Zwar definiert § 2 Abs. 2 des UVP-G 2000 das Vorhaben als die Errichtung einer Anlage oder als einen sonstigen Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Sowohl im ursprünglichen als auch im novellierten Gesetz fehlt aber nach wie vor eine ausdrückliche Aussage über Art und Umfang der Beurteilungsunterlagen in diesem frühen Verfahrensstadium der Zuständigkeitsklärung. Der Umweltsenat hält jedoch in diesen Zusammenhang an seiner Rechtsprechung fest, dass in einem Feststellungsverfahren als „frühem" Stadium einer Befassung der UVP-Behörde diejenigen Angaben und Unterlagen über ein Vorhaben vom Projektwerber vorzulegen bzw. in jenem Ausmaß zu konkretisieren sind, wie dies zur Beurteilung der Abgrenzungsfragen zur UVP-Pflicht des Vorhabens notwendig ist. Diese Angaben und Unterlagen müssen also nicht die Detaillierung des Projektes für einen Genehmigungsantrag darstellen; dennoch muss die Beschreibung des Vorhabens bzw. Projektes im vorliegenden frühen Stadium aber alle maßgeblichen Kriterien enthalten, die für die Beurteilung der Tatbestandsfragen, ob eine UVP nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist, notwendig sind. Das Ausmaß und der Detaillierungsgrad wird je nach dem in Frage kommenden, die UVP - Pflicht auslösenden Gesetzestatbestand konkret zu prüfen sein.

2.3. Schon im Bescheid des Umweltsenates vom 16. September 1999, US 9/1999/1-35 - Gneixendorf römisch eins - hat sich der Umweltsenat ausführlich damit auseinander gesetzt, was unter dem Begriff eines „Vorhabens" als Gegenstand des Feststellungsverfahrens zu verstehen ist. Zwar definiert Paragraph 2, Absatz 2, des UVP-G 2000 das Vorhaben als die Errichtung einer Anlage oder als einen sonstigen Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Sowohl im ursprünglichen als auch im novellierten Gesetz fehlt aber nach wie vor eine ausdrückliche Aussage über Art und Umfang der Beurteilungsunterlagen in diesem frühen Verfahrensstadium der Zuständigkeitsklärung. Der Umweltsenat hält jedoch in diesen Zusammenhang an seiner Rechtsprechung fest, dass in einem Feststellungsverfahren als „frühem" Stadium einer Befassung der UVP-Behörde diejenigen Angaben und Unterlagen über ein Vorhaben vom Projektwerber vorzulegen bzw. in jenem Ausmaß zu konkretisieren sind, wie dies zur Beurteilung der Abgrenzungsfragen zur UVP-Pflicht des Vorhabens notwendig ist. Diese Angaben und Unterlagen müssen also nicht die Detaillierung des Projektes für einen Genehmigungsantrag darstellen; dennoch muss die Beschreibung des Vorhabens bzw. Projektes im vorliegenden frühen Stadium aber alle maßgeblichen Kriterien enthalten, die für die Beurteilung der Tatbestandsfragen, ob eine UVP nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist, notwendig sind. Das Ausmaß und der Detaillierungsgrad wird je nach dem in Frage kommenden, die UVP - Pflicht auslösenden Gesetzestatbestand konkret zu prüfen sein.

Im vorliegenden Fall hat der Projektwerber die erforderliche Konkretisierung erst mit seinem ergänzenden Berufungsschriftsatz vorgenommen. Erst in diesem schildert er detailliert die einzelnen zu erwartenden Flugeinsatzarten, sodass nach diesen Angaben erstmals eine Zuordnung zu Rettungsflügen, Ambulanzflügen bzw. sonst nicht medizinischen Leistungen erfolgen konnte. Gerade weil grundsätzlich die Neuerrichtung von Flugplätzen, auch für Hubschrauber, der UVP unterliegt, kann es nicht genügen, dass der Projektwerber zur Beurteilung der Ausnahmesituation lediglich behauptet, der angestrebte Ausnahmetatbestand werde verwirklicht werden, sondern muss er in nachvollziehbarer Weise zumindest glaubhaft machen, dass das geplante Projekt in jene Begünstigung fällt, die es von der UVP-Pflicht ausnimmt.

2.4. Nach eingehender Würdigung des von der Behörde erster Instanz festgestellten Sachverhaltes, der zusätzlichen Ermittlungen durch den Umweltsenat sowie der im Berufungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen hält der Umweltsenat die Darstellung des Projektwerbers, er werde von dem geplanten neuen Heliport aus Darstellung Rettungseinsätze (= Rettungsflüge) fliegen, nicht für glaubhaft. Maßgeblich dafür ist, dass der Schwerpunkt Interhospitaltransfer mit Intensivhubschrauber als Ambulanzflug im Sinn der ZARV 1985 zu qualifizieren ist, daher nicht als Rettungsflug angesehen werden kann, damit aber nicht unter die Vorhabensprivilegierung fällt. Der Transport von Blutkonserven, Medikamenten, medizinisch-technischen Einrichtungen sowie Spendeorganen ist nach der oben wiedergegebenen gesetzlichen Begriffsbestimmung nur im Ausnahmefall, das heißt keinesfalls in der Regel, als Rettungseinsatz zu qualifizieren. Darüber hinaus werden diese vom Projektwerber als Rettungsflüge angesehenen Einsätze nicht nur in Niederösterreich, sondern in Gesamtösterreich kaum nachgefragt. Nach den vorgelegten statistischen Unterlagen waren im so genannten "Sekundäreinsatzbereich" im Jahr 1998 insgesamt 17 Ärztetransporte und lediglich 2 Organ- bzw. Medikamententransporte erforderlich, im Jahre 1999 12 Ärztetransporte und 4 Organ- bzw. Medikamententransporte. Diese Statistik bestätigt eindrucksvoll die Einschätzung der NÖ Landessanitätsdirektion in der Stellungnahme vom 15.12.2000, wonach Lufttransporte von Blutkonserven und medizinisch-technischen Artikeln in den letzten Jahren in Niederösterreich überhaupt nicht erfolgt sind. Aus der Stellungnahme im Vorverfahren ergibt sich darüber hinaus, dass die Krankenanstalten verpflichtet sind, bei den wichtigsten Verbrauchsgütern entsprechende Reserven vorrätig zu halten, was sowohl für technische Geräte als auch Blutkonserven gilt. Durch die Schwerpunktblutbanken der Krankenhäuser St. Pölten und Mistelbach kann der Transport im Regelfall in bewährter Weise durch ein Landfahrzeug des Roten Kreuzes zu jeder Tages- und Nachtzeit bewältigt werden. Der Ausnahmefall eines Rettungsfluges zur Beförderung von Arzneimitteln, Blutkonserven, Organen für Transplantation oder medizinischen Geräten für den Fall, dass dies auf keinem anderen Weg ohne vertretbare Verzögerung durchgeführt werden kann - dies wäre eben die Voraussetzung für einen Rettungseinsatz - wird sich so selten stellen, dass es nicht nur nicht glaubhaft, sondern sogar höchst unwahrscheinlich erscheint, dass es bei einem sinnvollen wirtschaftlichen Einsatz eines Notfallhubschraubers am Standort Gneixendorf überwiegend Rettungseinsätze geben wird.

3. Zusammenfassend geht daher der Umweltsenat davon aus, dass die vom Projektwerber in seinem Antrag und nun im Berufungsverfahren dargestellten geplanten Einsätze von dem neu zu errichtenden Flugplatz für Hubschrauber in Gneixendorf bei weitem nicht überwiegend Rettungseinsätzen dienen werden. Damit ist jedoch für die Ausnahme von der UVP-Pflicht, auf die sich der Projektwerber beruft, kein ausreichendes Substrat vorhanden, sodass in Übereinstimmung mit der Behörde erster Instanz festzustellen ist, dass für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung in Verwirklichung des Tatbestandes der Ziffer 14 lit. a des Anhanges 1 durchzuführen ist, was zur Abweisung der Berufung und ergänzenden Bestätigung des angefochtenen Bescheides führen musste.³ Zusammenfassend geht daher der Umweltsenat davon aus, dass die vom Projektwerber in seinem Antrag und nun im Berufungsverfahren dargestellten geplanten Einsätze von dem neu zu errichtenden Flugplatz für Hubschrauber in Gneixendorf bei weitem nicht überwiegend Rettungseinsätzen dienen werden. Damit ist jedoch für die Ausnahme von der UVP-Pflicht, auf die sich der Projektwerber beruft, kein ausreichendes Substrat vorhanden, sodass in Übereinstimmung mit der Behörde erster Instanz festzustellen ist, dass für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung in Verwirklichung des Tatbestandes der Ziffer 14 Litera a, des Anhanges 1 durchzuführen ist, was zur Abweisung der Berufung und ergänzenden Bestätigung des angefochtenen Bescheides führen musste.

Abschließend sei noch bemerkt, dass der Umweltsenat mit dieser Entscheidung in keiner Weise in das Konkurrenzverhältnis des Projektwerbers zu bereits tätigen Anbietern eingreift oder einzugreifen beabsichtigt. Soweit allfällige Mitbewerber planen sollten, einen neuen Flugplatz für Hubschrauber zu errichten, würden sie genauso

glaubhaft machen müssen, dass sie diesen neuen Flugplatz benötigen, um von dort überwiegend Rettungseinsätze zu fliegen, um der Umweltverträglichkeitsprüfung zu entgehen. Zuletzt sei auch noch hervorgehoben, dass mit der vorliegenden Entscheidung nur über die UVP-Pflicht des Vorhabens, nicht aber über das Projekt selbst abzusprechen war.

Schlagworte

Anhang, Ausnahmetatbestände; Anhang, Interpretation, Materiengesetze; Feststellungsverfahren, Änderung der Rechtslage, Zulässigkeit; Feststellungsverfahren, Gegenstand; Feststellungsverfahren, Projektunterlagen; Flugplätze für Hubschrauber, Rettungseinsätze;

Dokumentnummer

UMSET_20010216_US_9_2000_13_21_00

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at