

TE Umse Bescheid 2001/1/30 US 9/2000/14-13

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 30.01.2001

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

ZFV 1972 §1

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

1. ZFV 1972 § 1 heute
2. ZFV 1972 § 1 gültig ab 01.09.1972

Text

Betrifft: Diamond SFCA Flugplatzbetriebsgesellschaft mbH und Sportfliegerclub Austria e.V., Motor- und Segelfluggelände Wr. Neustadt - Ost,

Pistenverschiebung mit Stoppflächen;

Feststellungsverfahren nach UVP-G 2000; hier: Berufung.

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Philipp Bauer als Vorsitzenden, Dr. Wolfgang Catharin als Berichterstatter und Dr. Harald Wendl als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung der Stadtgemeinde Wr. Neustadt gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 10. Oktober 2000, RU4-U-067/008, betreffend die Feststellung, dass nach dem UVP-G 2000 für die Verschiebung der Piste 10/28 und Errichtung von Stoppflächen keine

Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, zu Recht erkannt:

Spruch:

Die Berufung wird abgewiesen.

Rechtsgrundlagen: §§ 3 Abs. 7, 3a Abs. 1 und 5 sowie Anhang 1 Z 14 lit. c) und d) UVP-G 2000 BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 89/2000; Rechtsgrundlagen: Paragraphen 3, Absatz 7, 3 a, Absatz eins und 5 sowie Anhang 1 Ziffer 14, Litera c,) und d) UVP-G 2000, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 89 aus 2000,;

§ 1 Zivilflugplatzverordnung (ZFV), BGBl. Nr. 313/1972; Paragraph eins, Zivilflugplatzverordnung (ZFV), Bundesgesetzblatt Nr. 313 aus 1972,;

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

§§ 66 und 67d -67g AVG idGF. Paragraphen 66 und 67 d -67g AVG idGF.

Begründung:

1. Verfahrensgang:

1.1. Mit (mündlichem) Bescheid des Landeshauptmanns von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde vom 10. Juli 1998 wurde dem Sportfliegerclub Austria die Errichtungsbewilligung für die Verschiebung der bereits bestehenden Piste 10/28 einschließlich der Errichtung der zugehörigen Stoppflächen auf dem Motor- und Segelfluggelände Wr. Neustadt-Ost erteilt. Im Jahr 1999 wurde dann über die Frage einer UVP-Pflicht auf Antrag des NÖ Umweltsenats ein erstes Feststellungsverfahren durchgeführt, das nach Berufung der Stadt Wr. Neustadt mit Bescheid des Umweltsenates vom 16. Mai 2000, US 9/2000/2-21, endete, und zwar mit der auf Grund des UVP-G in der damals geltenden Fassung getroffenen Feststellung einer UVP-Pflicht für dieses Vorhaben, das als Erweiterung der Piste nach Anhang 1 Z 14 des damaligen Gesetzestextbestandes im UVP-G 1993 eingestuft wurde. Von den Flugplatzbetreibern wurde in der Folge eine Umweltverträglichkeitserklärung vorgelegt, ehe das UVP-G 2000 mit einem auch in diesem Tatbestand geänderten Gesetzeswortlaut in Kraft trat. 1.1. Mit (mündlichem) Bescheid des Landeshauptmanns von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde vom 10. Juli 1998 wurde dem Sportfliegerclub Austria die Errichtungsbewilligung für die Verschiebung der bereits bestehenden Piste 10/28 einschließlich der Errichtung der zugehörigen Stoppflächen auf dem Motor- und Segelfluggelände Wr. Neustadt-Ost erteilt. Im Jahr 1999 wurde dann über die Frage einer UVP-Pflicht auf

Antrag des NÖ Umweltanwaltes ein erstes Feststellungsverfahren durchgeführt, das nach Berufung der Stadt Wr. Neustadt mit Bescheid des Umweltsenates vom 16. Mai 2000, US 9/2000/2-21, endete, und zwar mit der auf Grund des UVP-G in der damals geltenden Fassung getroffenen Feststellung einer UVP-Pflicht für dieses Vorhaben, das als Erweiterung der Piste nach Anhang 1 Ziffer 14, des damaligen Gesetzestextbestandes im UVP-G 1993 eingestuft wurde. Von den Flugplatzbetreibern wurde in der Folge eine Umweltverträglichkeitserklärung vorgelegt, ehe das UVP-G 2000 mit einem auch in diesem Tatbestand geänderten Gesetzeswortlaut in Kraft trat.

1.2. Daraufhin leitete die NÖ Landesregierung von Amts wegen ein neuerliches Feststellungsverfahren über die UVP-Pflicht des Vorhabens ein. Nach Einholung von Stellungnahmen des Flugplatzbetreibers als Projektwerberin (Diamond SFCA FlugplatzbetriebsgmbH und Sportfliegerclub Austria), vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Felfernig, der mitwirkenden Luftfahrtbehörde (NÖ Landeshauptmann, Abt. RU 6, Verkehrsrecht), des NÖ Umweltanwaltes und der Stadt Wr. Neustadt als Standortgemeinde hat die NÖ Landesregierung mit Bescheid vom 10. Oktober 2000, RU4-U-067/008, festgestellt, dass für das Vorhaben nach UVP-G 2000 keine UVP durchzuführen ist. Diese Entscheidung wurde rechtlich im Wesentlichen damit begründet, dass keine nach dem neuen Gesetzeswortlaut in Anhang 1 Z 14 lit. c) nun relevante Verlängerung der Piste vorliege, sowie dass dessen lit. d) im Hinblick auf den speziellen Tatbestand in lit. c) hier gar nicht anwendbar und im Übrigen ohnedies eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen nach den Darlegungen in der Stellungnahme des Flugplatzbetreibers nicht auf die Baumaßnahmen zurückzuführen sei.

1.2. Daraufhin leitete die NÖ Landesregierung von Amts wegen ein neuerliches Feststellungsverfahren über die UVP-Pflicht des Vorhabens ein. Nach Einholung von Stellungnahmen des Flugplatzbetreibers als Projektwerberin (Diamond SFCA FlugplatzbetriebsgmbH und Sportfliegerclub Austria), vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Felfernig, der mitwirkenden Luftfahrtbehörde (NÖ Landeshauptmann, Abt. RU 6, Verkehrsrecht), des NÖ Umweltanwaltes und der Stadt Wr. Neustadt als Standortgemeinde hat die NÖ Landesregierung mit Bescheid vom 10. Oktober 2000, RU4-U-067/008, festgestellt, dass für das Vorhaben nach UVP-G 2000 keine UVP durchzuführen ist. Diese Entscheidung wurde rechtlich im Wesentlichen damit begründet, dass keine nach dem neuen Gesetzeswortlaut in Anhang 1 Ziffer 14, Litera c,) nun relevante Verlängerung der Piste vorliege, sowie dass dessen Litera d,) im Hinblick auf den speziellen Tatbestand in Litera c,) hier gar nicht anwendbar und im Übrigen ohnedies eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen nach den Darlegungen in der Stellungnahme des Flugplatzbetreibers nicht auf die Baumaßnahmen zurückzuführen sei.

1.3. Gegen diesen Bescheid richtet sich die innerhalb offener Frist von der Stadt Wr. Neustadt eingebrachte Berufung, mit dem Antrag, den Bescheid zu beheben und festzustellen, dass eine UVP durchzuführen ist, in eventu an die erste Instanz zurückzuverweisen. Es wird zunächst das Rechtshindernis der entschiedenen Sache eingewendet, weil die Parteien einen Rechtsanspruch auf Beachtung der eingetretenen Rechtskraft des ersten Feststellungsbescheides hätten. Sodann wird eine unrichtige rechtliche Beurteilung anhand des UVP-G 2000 gerügt. Der Wortlaut in Anhang 1 Z 14 lit. c) lasse mehrere Interpretationen zu, und müsse unter Heranziehung von § 3a Abs. 1 im Hinblick auf erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Umweltauswirkungen so interpretiert werden, dass auch die Verschiebung der Piste unter die Verlängerung im Sinn des Gesetzes falle. Weiters sei unrichtig, dass lit. c) lex specialis zu lit. d) sei; und bei der Prüfung, ob der Tatbestand nach lit. d) vorliege, habe die erstinstanzliche Behörde überdies das notwendige Ermittlungsverfahren über zu erwartende zusätzliche Flugbewegungen, und das anhand bestehender Daten für die schon abgelaufenen Jahre, verabsäumt.

1.3. Gegen diesen Bescheid richtet sich die innerhalb offener Frist von der Stadt Wr. Neustadt eingebrachte Berufung, mit dem Antrag, den Bescheid zu beheben und festzustellen, dass eine UVP durchzuführen ist, in eventu an die erste Instanz zurückzuverweisen. Es wird zunächst das Rechtshindernis der entschiedenen Sache eingewendet, weil die Parteien einen Rechtsanspruch auf Beachtung der eingetretenen Rechtskraft des ersten Feststellungsbescheides hätten. Sodann wird eine unrichtige rechtliche Beurteilung anhand des UVP-G 2000 gerügt. Der Wortlaut in Anhang 1 Ziffer 14, Litera c,) lasse mehrere Interpretationen zu, und müsse unter Heranziehung von Paragraph 3 a, Absatz eins, im Hinblick auf erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Umweltauswirkungen so interpretiert werden, dass auch die Verschiebung der Piste unter die Verlängerung im Sinn des Gesetzes falle. Weiters sei unrichtig, dass Litera c,) lex specialis zu Litera d,) sei; und bei der Prüfung, ob der Tatbestand nach Litera d,) vorliege, habe die erstinstanzliche Behörde überdies das notwendige Ermittlungsverfahren über zu erwartende zusätzliche Flugbewegungen, und das anhand bestehender Daten für die schon abgelaufenen Jahre, verabsäumt.

1.4. Der Umweltsenat hat den Verfahrensparteien zunächst Gelegenheit zur Stellungnahme zur Berufung gegeben. Dabei hat der Umweltsenat ein amtsbekanntes Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen Ing. Ludwig

Pichler vom 13. September 2000 angeschlossen, das dieser im Rahmen des Berufungsverfahrens zur Feststellung der UVP-Pflicht für den Instrumentenflugbetrieb auf diesem Flugplatz erstattete (vgl. Entscheidung des Umweltsenates US 3/2000/10-12). Darin führte der Amtssachverständige zur Situation dieses Flugplatzes zunächst allgemein aus: 1.4. Der Umweltsenat hat den Verfahrensparteien zunächst Gelegenheit zur Stellungnahme zur Berufung gegeben. Dabei hat der Umweltsenat ein amtsbekanntes Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen Ing. Ludwig Pichler vom 13. September 2000 angeschlossen, das dieser im Rahmen des Berufungsverfahrens zur Feststellung der UVP-Pflicht für den Instrumentenflugbetrieb auf diesem Flugplatz erstattete (vgl. Entscheidung des Umweltsenates US 3/2000/10-12). Darin führte der Amtssachverständige zur Situation dieses Flugplatzes zunächst allgemein aus:

"Die Höhe der Zahl der Flugbewegungen betrug in den Jahren 1988 bis 1998 beim gewerblichen, nichtplanmäßigen sowie beim nichtgewerbsmäßigen Flugbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchschnittlich bei 30.000/Jahr. Der Segelflugbetrieb lag bei durchschnittlich 5.000 Flugbewegungen pro Jahr. (Flugbewegung = 1 Landung oder 1 Start, eine Platzrunde ergibt daher 2 Flugbewegungen). Im Jahr 1999 sprang die Bewegungszahl auf ca. 85.000 (bei ca. gleichbleibendem Segelflugbetrieb). Als Grund für diesen Anstieg sind unmittelbare und mittelbare Auswirkungen durch den Wechsel des Flugplatzhalters ausschlaggebend. Der neuen Halterschaft durch Diamond Aircraft folgte der Vollausbau eines Flugzeugwerkes mit Reparaturwerft, ein Ausbau der Piste ohne Pistenverlängerung, eine Erweiterung auf Sichtflugbetrieb bei Nacht sowie eine professionelle, wirtschaftliche Betriebsführung, welche die Ansiedlung von Betrieben und Flugschulen zur Folge hatte. Der wirtschaftliche Erfolg der Flugzeugproduktion bedingte eine erhöhte Nachfrage und ein gesteigertes Interesse bei potentiellen Kunden, was zur Folge hatte, dass Interessenten nach Wr. Neustadt reisten, um dieses LFZ-Modell selbst zu erproben. Die Neuentwicklung eines neuen viersitzigen LFZ-Modelles erforderte zahlreiche Testflüge für die Zulassung durch die österreichische und internationale Luftfahrtbehörden. Es wird geschätzt, dass allein auf das Flugzeugwerk und die angeschlossene Werft ein Zusatzaufkommen von 35.000 bis 40.000 Bewegungen im Jahr 1999 zurückzuführen ist. Die für die Zulassung des neuen LFZ-Typs erforderlichen Testflüge werden zahlenmäßig bereits heuer wieder in Abzug gebracht werden können, sodass mit einer Reduktion von ca. 20.000 bis 25.000 Bewegungen gerechnet werden kann."

Daran anschließend zog er explizit auch folgende gutachtliche Schlussfolgerung:

"Der Pistenausbau wurde einerseits zur Erhöhung der Flugsicherheit, andererseits, bedingt durch geänderte internationale rechtliche Bestimmungen (JAR-OPS der JAA) zu dem Zweck durchgeführt, um gewerblich geführte LFZ, welche bisher den Flugplatz benutzen konnten, auch weiterhin gewerblich nutzen zu können. Eine Flugbewegungssteigerung, bedingt durch Pistenausbau, fand nicht statt, wenn auch im selben Jahr eine enorme Steigerung insgesamt zu verzeichnen gewesen ist. Diese sind auf die o.a. Ursachen zurückzuführen."

Die Stadt Wr. Neustadt gab eine schriftliche Stellungnahme vom 25. Jänner 2001 ab. Darin wurde insbesondere vorgebracht, dass nicht nur Schätz- sondern genaue Zahlen für die Flugbewegungssteigerungen herangezogen werden sollten, dass die im Gutachten für den Pistenausbau ins Treffen geführten internationalen Bestimmungen noch keine Rechtsverbindlichkeit in Österreich erlangt haben, und dass bei der rechtlichen Bewertung des Vorhabens im Hinblick auf die mit anderen Bescheiden bewilligten Änderungen auf diesem Flugplatz (Rollwege, Hangarbaumaßnahmen, Flugzeugbetankungsanlage, Sichtflugbetrieb bei Nacht, Pistenbefeuerung) die Kumulierungsbestimmungen des UVP-G 2000 anzuwenden seien. In einer Stellungnahme der Marktgemeinde Theresienfeld vom 24. Jänner 2001 wurde überdies bemängelt, dass im Gutachten auf die geänderte Organisation des Flugbetriebes mit eigenen Rollflächen und die möglicherweise damit verbundene Frequenzsteigerung nicht eingegangen wurde. Eine ähnlich gerichtete Äußerung, mit Schreiben vom 24. Jänner 2001, gab auch der NÖ Umweltanwalt ab.

1.5. Am 30. Jänner 2001 hat der Umweltsenat eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Zur schriftlich vorgebrachten und hier weiter ausgeführten Argumentation der Stadt Wr. Neustadt replizierte der Vertreter der Projektwerberin insbesondere unter Verweis darauf, dass die Erhöhung der Flugbewegungsanzahl nicht auf die Pistenverschiebung sondern auf die professionelle Nutzung zurückgehe (eventualiter, nur für den Fall einer anderen Beurteilung, wurde die Heranziehung der Start- und Landelisten beantragt).

Der Amtssachverständige Ing. Pichler ergänzte seine oben zitierten Ausführungen auf Grund der Fragen im gegenständlichen Berufungsverfahren, indem er zunächst klarstellte, für die vergangenen Jahre nicht Angaben der Projektwerberin, sondern die veröffentlichten statistischen Daten des (vormaligen) Statistischen Zentralamtes

verwendet zu haben. Zahlen über zu erwartende Flugbewegungen sind naturgemäß Schätzungen. Zur Verbindlichkeit der JAR-OPS der JAA erläuterte er, dass sie schon vor ihrer Erlassung als Rechtsvorschrift über entsprechende Bescheidaufgaben der Aufsichtsbehörde verbindlich sind. Und weiters führte er aus:

"Die verwirklichten Änderungen (Errichtung von Stoppflächen, Errichtung von Hangars, Verschiebung von Rollwegen) tragen im Wesentlichen zu einer Verbesserung der Randbedingungen und einer Erhöhung des Komforts der Kunden bei. Speziell zur Verschiebung der Piste samt Errichtung von Stoppflächen ist festzuhalten, dass die Pistenlänge gleich geblieben ist. Auf Grund der Empfehlungen der JAA, nach denen sich die Aufsichtsbehörden der Mitgliedsstaaten und damit die Betreiber der Beförderungsmittel richten, kann nur ein sehr begrenztes Segment von Luftfahrzeugtypen die Piste zusätzlich nutzen. Dieses Potential wird realistischer Weise auf 50 Bewegungen im Jahr geschätzt. Die Veränderung im Rollwegesystem - Befestigung und Neuerrichtung im Süden - ermöglicht keine Kapazitätserweiterung."

2. Der Umweltsenat hat sodann über die Berufung erwogen:

2.1. Zu den Ausführungen der Berufungswerberin in der Richtung, dass dem angefochtenen Bescheid die Rechtskraft der entschiedenen Sache entgegenstehe, ist festzuhalten, dass es zu einer für die Sachentscheidung relevanten Änderung der Gesetzeslage im UVP-G kam, die nach der Inkrafttretensbestimmung im UVP-G 2000 mit 11. August 2000, also nach der Entscheidung im ersten und vor der Einleitung des neuerlichen Feststellungsverfahrens, in Kraft trat und anzuwenden ist. Zur Antragstellung auf Einleitung eines solchen Verfahrens waren nach § 3 Abs. 6 des UVP-G 1993 und sind nach § 3 Abs. 7 des geltenden UVP-G 2000 der Projektwerber, die mitwirkende Behörde und der Umweltanwalt gleichermaßen berechtigt; weiters kann auch die Behörde ein solches Feststellungsverfahren von Amts wegen einleiten. Die (UVP)Behörde, der eine auf Grund der zitierten Feststellung vor Gesetzesänderung eingebrachte Umweltverträglichkeitserklärung des Projektwerbers vorlag, hat nach der Änderung des Gesetzes ein neuerliches Feststellungsverfahren von Amts wegen eingeleitet. Daraus kann der Umweltsenat keine Rechtswidrigkeit und Unzulässigkeit des Rechtsweges erkennen.

2.1. Zu den Ausführungen der Berufungswerberin in der Richtung, dass dem angefochtenen Bescheid die Rechtskraft der entschiedenen Sache entgegenstehe, ist festzuhalten, dass es zu einer für die Sachentscheidung relevanten Änderung der Gesetzeslage im UVP-G kam, die nach der Inkrafttretensbestimmung im UVP-G 2000 mit 11. August 2000, also nach der Entscheidung im ersten und vor der Einleitung des neuerlichen Feststellungsverfahrens, in Kraft trat und anzuwenden ist. Zur Antragstellung auf Einleitung eines solchen Verfahrens waren nach Paragraph 3, Absatz 6, des UVP-G 1993 und sind nach Paragraph 3, Absatz 7, des geltenden UVP-G 2000 der Projektwerber, die mitwirkende Behörde und der Umweltanwalt gleichermaßen berechtigt; weiters kann auch die Behörde ein solches Feststellungsverfahren von Amts wegen einleiten. Die (UVP)Behörde, der eine auf Grund der zitierten Feststellung vor Gesetzesänderung eingebrachte Umweltverträglichkeitserklärung des Projektwerbers vorlag, hat nach der Änderung des Gesetzes ein neuerliches Feststellungsverfahren von Amts wegen eingeleitet. Daraus kann der Umweltsenat keine Rechtswidrigkeit und Unzulässigkeit des Rechtsweges erkennen.

Ausserdem hat die Projektwerberin (Diamond SFCA FlugbetriebsgmbH und Sportfliegerclub Austria) mit der ausdrücklichen Bezeichnung als Antrag begehrt festzustellen, dass keine UVP-Pflicht vorliegt. Wenn auch die erstinstanzliche Behörde mit der amtswegigen Feststellung dem Begehren inhaltlich entsprochen hat, ist eine Absprache über diesen Parteienantrag nicht erkennbar.

2.2. Da das Areal des Flugplatzes Wr. Neustadt Ost nicht nur im Gebiet der Stadtgemeinde Wr. Neustadt liegt, sondern auch das Gebiet der Marktgemeinde Theresienfeld berührt, wurde vom Umweltsenat auch letzterer die Parteistellung als Standortgemeinde nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 eingeräumt.

2.2. Da das Areal des Flugplatzes Wr. Neustadt Ost nicht nur im Gebiet der Stadtgemeinde Wr. Neustadt liegt, sondern auch das Gebiet der Marktgemeinde Theresienfeld berührt, wurde vom Umweltsenat auch letzterer die Parteistellung als Standortgemeinde nach Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 eingeräumt.

2.3. Als für entscheidungsrelevant erachteter Sachverhalt ist zusammenzufassen, dass nach dem Projekt, wie es dem gegenständlichen Verfahren zugrundeliegt, die Änderung der bestehenden Piste 10/28 derart erfolgen sollte, dass der westliche Pistenrand um 225 m nach Osten versetzt wird und gleichzeitig am östlichen Pistenrand in Richtung Osten 225m angebaut werden, insgesamt aber die ursprünglich genehmigte Pistenlänge weder verlängert noch verkürzt wird. Weiters war die Errichtung von Stoppflächen an beiden Enden der so verschobenen Piste vorgesehen. Die Pistenlänge beträgt 1067 m. Diese Maßnahmen wurden dann auch tatsächlich ausgeführt.

Umstritten blieb im gegenständlichen Verfahren, inwieweit aus Änderungen am Flugplatz ein Anstieg der Flugbewegungen resultiert und inwieweit demgemäß eine Einordnung unter die Tatbestände des UVP-G 2000 zu erfolgen hat.

2.4. Für die rechtliche Beurteilung des Sachverhaltes geht der Umweltsenat insbesondere von folgenden Bestimmungen des UVP-G 2000 aus, welches auf dieses gegenständliche nach seinem Inkrafttreten eingeleitete Feststellungsverfahren anzuwenden ist:

§ 3a Abs. 1 lautet: Paragraph 3 a, Absatz eins, lautet:

"Änderungen von Vorhaben, für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Z 1 zu rechnen ist." "Änderungen von Vorhaben, für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des Paragraph eins, Ziffer eins, zu rechnen ist."

Im Anhang 1 lautet Z 14: Im Anhang 1 lautet Ziffer 14 :

"a) Neubau von Flugplätzen, ausgenommen Segelfluggfelder und

Flugplätze für Hubschrauber.....;

b) Neuerrichtung von Pisten mit einer Grundlänge von mindestens 2

100 m;

c) Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder

Verlängerung von Pisten, wenn durch die Neuerrichtung oder

Verlängerung die Gesamtpistelänge um mindestens 25% erweitert wird;

d) Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der

Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mindestens 20 000 im Jahr oder mehr zu erwarten ist.

Von lit. b, c und d ausgenommen ist die Errichtung von Pisten für

Zwecke der Militärluftfahrt.....

Von lit. c ausgenommen sind weiters Vorhaben, die ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen. Von Litera c, ausgenommen sind weiters Vorhaben, die ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen."

Es geht also zunächst um die Prüfung von im Gesetz in einzelnen Tatbeständen umschriebenen und auch umgrenzten Änderungen eines Vorhabens, hier des Flugplatzes Wr. Neustadt Ost. Bei dieser Prüfung wird, wie auf Grund des UVP-G 1993 und der bisherigen Judikatur des Umweltsenates, vom Grundsatz ausgegangen, dass Gegenstand des Feststellungsverfahrens das Änderungsprojekt ist und die im UVP-G verwendeten Begriffe grundsätzlich nach den Rechtsvorschriften der Verwaltungsmaterie, 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 BlgNR 21. GP). Es geht also zunächst um die Prüfung von im Gesetz in einzelnen Tatbeständen umschriebenen und auch umgrenzten Änderungen eines Vorhabens, hier des Flugplatzes Wr. Neustadt Ost. Bei dieser Prüfung wird, wie auf Grund des UVP-G 1993 und der bisherigen Judikatur des Umweltsenates, vom Grundsatz ausgegangen, dass Gegenstand des Feststellungsverfahrens das Änderungsprojekt ist und die im UVP-G verwendeten Begriffe grundsätzlich nach den Rechtsvorschriften der Verwaltungsmaterie, 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 BlgNR 21. GP).

Es sind insbesondere die einschlägigen Begriffsbestimmungen in § 1 ZFV 1972 heranzuziehen (vgl. dazu auch die Ausführungen in der vorigen Entscheidung US 9/2000/2-21). In § 1 ZFV lauten die entsprechenden Definitionen: Es sind insbesondere die einschlägigen Begriffsbestimmungen in Paragraph eins, ZFV 1972 heranzuziehen vergleiche dazu auch die Ausführungen in der vorigen Entscheidung US 9/2000/2-21). In Paragraph eins, ZFV lauten die entsprechenden Definitionen:

"Pisten: Auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen.

.....

Stoppflächen: Auf Landflugplätzen in Startrichtung an Pisten angrenzend festgelegte, rechteckige Flächen die so hergestellt sind, dass darauf ein Luftfahrzeug im Falle eines abgebrochenen Starts zum Halten gebracht werden kann."

2.5. Beim gegenständlichen Sachverhalt kommen die UVP-Tatbestände nach lit. a) und b) von Z. 14 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 nicht in Betracht. Was eine Änderung des Flugplatzes nach lit. c) anlangt, trifft der Fall der Neuerrichtung einer Piste schon deshalb nicht zu, weil es hier um die Verschiebung einer bereits davor vorhandenen Piste geht, die jedenfalls im Kernbereich auch baulich bestehen blieb. Es ist aber auch keine Verlängerung der Piste im oben dargestellten luftfahrtrechtlichen Sinn erfolgt, und damit auch keine Erweiterung der Gesamtpistenlänge. Die vom Umweltsenat in der vorzitierten Entscheidung getroffene Auslegung zu dem im UVP-G 1993 verwendeten Begriff der Erweiterung der Piste selbst, welche im Rahmen des Wortlautes den vorliegenden Sachverhalt darunter einordnete, nämlich im Sinn einer Erweiterung durch Veränderung der Situierung über die räumlichen Grenzen der Piste hinaus, kann hier nicht Platz greifen, weil eine solche Auslegung aus der vom Gesetzgeber klar und ausdrücklich geänderten und einschränkenden Wortwahl nicht mehr abgeleitet werden kann. 2.5. Beim gegenständlichen Sachverhalt kommen die UVP-Tatbestände nach Litera a.) und b) von Ziffer 14, des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 nicht in Betracht. Was eine Änderung des Flugplatzes nach Litera c,) anlangt, trifft der Fall der Neuerrichtung einer Piste schon deshalb nicht zu, weil es hier um die Verschiebung einer bereits davor vorhandenen Piste geht, die jedenfalls im Kernbereich auch baulich bestehen blieb. Es ist aber auch keine Verlängerung der Piste im oben dargestellten luftfahrtrechtlichen Sinn erfolgt, und damit auch keine Erweiterung der Gesamtpistenlänge. Die vom Umweltsenat in der vorzitierten Entscheidung getroffene Auslegung zu dem im UVP-G 1993 verwendeten Begriff der Erweiterung der Piste selbst, welche im Rahmen des Wortlautes den vorliegenden Sachverhalt darunter einordnete, nämlich im Sinn einer Erweiterung durch Veränderung der Situierung über die räumlichen Grenzen der Piste hinaus, kann hier nicht Platz greifen, weil eine solche Auslegung aus der vom Gesetzgeber klar und ausdrücklich geänderten und einschränkenden Wortwahl nicht mehr abgeleitet werden kann.

Die Einrichtung von Stoppflächen an beiden Enden der Piste kann keine Verlängerung der Piste im Rechtssinn darstellen, weil Stoppflächen definitionsgemäß eben nicht Piste sind, sondern daran angrenzend zu einem anderen Zweck hergestellt werden (vgl. auch VwSlg. 10.379 A/1981). Und weil die Einrichtung der Stoppflächen bzw. die verfahrensgegenständliche Änderung der Piste nicht unter eine Verlängerung der Piste fällt, also der Tatbestand nach lit. c) nicht zutrifft, stellt sich die Frage eines Zutreffens der Ausnahmeklausel im letzten Satzteil von Anhang 1 Z 14 nicht mehr, nämlich über die Ausnahme von Vorhaben ausschließlich zur Erhöhung der Flugsicherheit. Hiezu ist anmerkungsweise festzustellen, dass in den Erläuterungen zum vorzitierten Initiativantrag sich ein Hinweis findet, dass von der UVP-Pflicht Maßnahmen ausgenommen sein sollen, die im Bereich der Piste ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen, wie z.B. Verlängerung von Stoppflächen. Dabei dürfte mit im Bereich der Piste (wenn auch unscharf formuliert) eher eine Bekräftigung dessen gemeint gewesen sein, dass eine Verlängerung von Stoppflächen nicht unter eine Verlängerung der Piste fällt, weil Stoppflächen nicht Piste selbst sind, und weiters dann, dass die Stoppflächen selbst als Beispiel für eine Maßnahme ausschließlich zur Erhöhung der Flugsicherheit verstanden wurden - die Maßnahme fiele also quasi aus zweierlei Gründen nicht unter den Tatbestand. Die Einrichtung von Stoppflächen an beiden Enden der Piste kann keine Verlängerung der Piste im Rechtssinn darstellen, weil Stoppflächen definitionsgemäß eben nicht Piste sind, sondern daran angrenzend zu einem anderen Zweck hergestellt werden vergleiche auch VwSlg. 10.379 A/1981). Und weil die Einrichtung der Stoppflächen bzw. die verfahrensgegenständliche Änderung der Piste nicht unter eine Verlängerung der Piste fällt, also der Tatbestand nach Litera c,) nicht zutrifft, stellt

sich die Frage eines Zutreffens der Ausnahmeklausel im letzten Satzteil von Anhang 1 Ziffer 14, nicht mehr, nämlich über die Ausnahme von Vorhaben ausschließlich zur Erhöhung der Flugsicherheit. Hiezu ist anmerkungsweise festzustellen, dass in den Erläuterungen zum vorzitierten Initiativantrag sich ein Hinweis findet, dass von der UVP-Pflicht Maßnahmen ausgenommen sein sollen, die im Bereich der Piste ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen, wie z.B. Verlängerung von Stoppflächen. Dabei dürfte mit im Bereich der Piste (wenn auch unscharf formuliert) eher eine Bekräftigung dessen gemeint gewesen sein, dass eine Verlängerung von Stoppflächen nicht unter eine Verlängerung der Piste fällt, weil Stoppflächen nicht Piste selbst sind, und weiters dann, dass die Stoppflächen selbst als Beispiel für eine Maßnahme ausschließlich zur Erhöhung der Flugsicherheit verstanden wurden - die Maßnahme fiel also quasi aus zweierlei Gründen nicht unter den Tatbestand.

2.6. Wenn also der Tatbestand nach Anhang 1 Z 14 lit. c) ausscheidet, stellt sich weiter die Frage des von der erstinstanzlichen Behörde angenommenen Vorrangs dieses Tatbestandes als spezieller Norm gegenüber Änderungen nach lit. d). Dass lit. d) daneben überhaupt nicht anwendbar ist, kann jedoch der Umweltsenat aus dem Gesetzeswortlaut und seinem Zusammenhang nicht erkennen (es lautet dort nicht etwa sonstige Änderungen). Eine allfällige Erfüllung dieses Tatbestandes in Z 14 lit. d), der gleichrangig neben denen in lit. a) bis c) aufgezählt ist, ist hier also zu prüfen. 2.6. Wenn also der Tatbestand nach Anhang 1 Ziffer 14, Litera c,) ausscheidet, stellt sich weiter die Frage des von der erstinstanzlichen Behörde angenommenen Vorrangs dieses Tatbestandes als spezieller Norm gegenüber Änderungen nach Litera d,). Dass Litera d,) daneben überhaupt nicht anwendbar ist, kann jedoch der Umweltsenat aus dem Gesetzeswortlaut und seinem Zusammenhang nicht erkennen (es lautet dort nicht etwa sonstige Änderungen). Eine allfällige Erfüllung dieses Tatbestandes in Ziffer 14, Litera d,), der gleichrangig neben denen in Litera a,) bis c) aufgezählt ist, ist hier also zu prüfen.

Dem Wortlaut des Einleitungssatzteiles nach scheinen zunächst jegliche Änderungen eines Flugplatzes in Frage zu kommen. Hier ist aber vom verfahrensgegenständlichen Änderungsprojekt auszugehen, zumal eine Berücksichtigung verschiedener auch über das Projekt hinausgehender Maßnahmen, wie an anderer Stelle im UVP-G 2000 ausdrücklich angeordnet, nach der vorliegenden Bestimmung nicht vorzunehmen ist. Die Änderungen im Projekt sind dann maßgeblich, wenn dadurch die bezeichnete Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen zu erwarten ist. Diese Formulierung kann nach Auffassung des Umweltsenates nur so verstanden werden, dass die Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen aus der Verwirklichung der gegenständlichen, dem Feststellungsverfahren unterzogenen Änderungen resultieren muss.

Zur Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen verwies die erstinstanzliche Behörde bloß auf die Stellungnahme des Flugplatzbetreibers, und die Berufungswerberin rügt das als Mangel an behördlichen Ermittlungen. Dazu ist festzustellen, dass es die erstinstanzliche Behörde in der Begründung ihres Bescheides unterließ anzugeben, ob sie tatsächlich nur vom Vorbringen des Flugplatzbetreibers ausging, oder von anderen der Behörde vorliegenden Unterlagen. Auch wenn nach der Neufassung in § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 nun eine behördliche Entscheidung im Feststellungsverfahren innerhalb der sehr knappen Frist von sechs Wochen verlangt wird und damit der Gesetzgeber offenbar davon ausgeht, dass in einem solchen Verfahren in der Regel keine weit reichenden Ermittlungen nötig sein werden, hat die Behörde dennoch die aus dem AVG herrührende Verpflichtung, den Sachverhalt zur Beurteilung des fraglichen Tatbestandes nach UVP-G im dazu notwendigen Umfang zu ermitteln und in der Entscheidung darstellen, worauf sie gestützt ist. Zur Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen verwies die erstinstanzliche Behörde bloß auf die Stellungnahme des Flugplatzbetreibers, und die Berufungswerberin rügt das als Mangel an behördlichen Ermittlungen. Dazu ist festzustellen, dass es die erstinstanzliche Behörde in der Begründung ihres Bescheides unterließ anzugeben, ob sie tatsächlich nur vom Vorbringen des Flugplatzbetreibers ausging, oder von anderen der Behörde vorliegenden Unterlagen. Auch wenn nach der Neufassung in Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 nun eine behördliche Entscheidung im Feststellungsverfahren innerhalb der sehr knappen Frist von sechs Wochen verlangt wird und damit der Gesetzgeber offenbar davon ausgeht, dass in einem solchen Verfahren in der Regel keine weit reichenden Ermittlungen nötig sein werden, hat die Behörde dennoch die aus dem AVG herrührende Verpflichtung, den Sachverhalt zur Beurteilung des fraglichen Tatbestandes nach UVP-G im dazu notwendigen Umfang zu ermitteln und in der Entscheidung darstellen, worauf sie gestützt ist.

Aus dem amtsbekannten Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen vom 13. September 2000 ergibt sich, dass nach dem realisierten Pistenausbau durch Verschiebung der Piste und Einrichtung von Stoppflächen für das folgende Jahr 1999 nicht nur die zu erwartende, sondern die erfolgte Steigerung der Zahl der Flugbewegungen vorliegt.

Aus der gutächtlichen Analyse der möglichen Ursachen folgt, dass zwar insgesamt eine beträchtliche Steigerung der Flugbewegungen auf diesem Flugplatz zu verzeichnen war, die teils einem anderen Änderungsprojekt, großteils aber überhaupt anderen Umständen zugeordnet werden. Sie wurden nicht durch die gegenständlichen Pistenausbaumaßnahmen ausgelöst, die der Sicherheit dienen und zu berücksichtigenden internationalen Empfehlungen für die Sicherheit nachkommen. Selbst unter der in der mündlichen Verhandlung am 30. Jänner 2001 ergänzend erfolgten Betrachtung der daraus möglicherweise zu erwartenden zusätzlichen Flugbewegungen werden diese vom Amtssachverständigen realistischerweise auf nur 50 Flugbewegungen pro Jahr geschätzt. Ausgehend von diesen schlüssigen gutächtlichen Aussagen kam der Umweltsenat zur Auffassung, dass durch das gegenständliche Änderungsprojekt jedenfalls keine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen von mehr als 20.000 zu erwarten ist, sodass auch der Tatbestand nach Anhang 1 Z 14 lit. d) nicht erfüllt wird. Aus dem amtsbekannten Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen vom 13. September 2000 ergibt sich, dass nach dem realisierten Pistenausbau durch Verschiebung der Piste und Einrichtung von Stoppflächen für das folgende Jahr 1999 nicht nur die zu erwartende, sondern die erfolgte Steigerung der Zahl der Flugbewegungen vorliegt. Aus der gutächtlichen Analyse der möglichen Ursachen folgt, dass zwar insgesamt eine beträchtliche Steigerung der Flugbewegungen auf diesem Flugplatz zu verzeichnen war, die teils einem anderen Änderungsprojekt, großteils aber überhaupt anderen Umständen zugeordnet werden. Sie wurden nicht durch die gegenständlichen Pistenausbaumaßnahmen ausgelöst, die der Sicherheit dienen und zu berücksichtigenden internationalen Empfehlungen für die Sicherheit nachkommen. Selbst unter der in der mündlichen Verhandlung am 30. Jänner 2001 ergänzend erfolgten Betrachtung der daraus möglicherweise zu erwartenden zusätzlichen Flugbewegungen werden diese vom Amtssachverständigen realistischerweise auf nur 50 Flugbewegungen pro Jahr geschätzt. Ausgehend von diesen schlüssigen gutächtlichen Aussagen kam der Umweltsenat zur Auffassung, dass durch das gegenständliche Änderungsprojekt jedenfalls keine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen von mehr als 20.000 zu erwarten ist, sodass auch der Tatbestand nach Anhang 1 Ziffer 14, Litera d,) nicht erfüllt wird.

2.7. Im Hinblick auf das angesprochene Zusammentreffen mehrerer Änderungen am Flugplatz Wr. Neustadt-Ost in den vergangenen Jahren wurde weiters geprüft, ob die für Änderungsprojekte vorgesehene Bestimmung mit einer kumulierenden Gesamtbeurteilung von sonstigen kapazitätserweiternden Änderungen hier anwendbar ist. Diese Bestimmung in § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 lautet: 2.7. Im Hinblick auf das angesprochene Zusammentreffen mehrerer Änderungen am Flugplatz Wr. Neustadt-Ost in den vergangenen Jahren wurde weiters geprüft, ob die für Änderungsprojekte vorgesehene Bestimmung mit einer kumulierenden Gesamtbeurteilung von sonstigen kapazitätserweiternden Änderungen hier anwendbar ist. Diese Bestimmung in Paragraph 3 a, Absatz 5, UVP-G 2000 lautet:

"Soweit nicht eine abweichende Regelung in Anhang 1 getroffen wurde, ist für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes gemäß Abs. 1 bis 3 die Summe der innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25% des Schwellenwertes oder, wenn kein Schwellenwert festgelegt ist, der bisher So weitgenehmigten Kapazität erreichen muss." "Soweit nicht eine abweichende Regelung in Anhang 1 getroffen wurde, ist für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes gemäß Absatz eins bis 3 die Summe der innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigten kapazitätserweiternden Änderungen einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25% des Schwellenwertes oder, wenn kein Schwellenwert festgelegt ist, der bisher So weitgenehmigten Kapazität erreichen muss."

Der Einleitungsteil dieser Bestimmung ist zunächst nicht so zu verstehen, dass jede abweichende Regelung in Anhang 1 ihre Anwendung ausschließt, sondern, wie der ausdrückliche Wortlaut in anderen Tatbeständen des Anhanges 1 zeigt, nur so, dass sie nicht anzuwenden ist, wenn die Einrechnungsmethode zur Beurteilung der Kapazitätsänderung im betreffenden Tatbestand des Anhanges 1 abweichend von § 3a Abs. 5 geregelt wurde. Das ist bei Z 14 nicht der Fall, woraus folgt, dass für die Beurteilung der UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens auch eine Prüfung im Sinne des § 3a Abs. 5 zu erfolgen hat. Der Einleitungsteil dieser Bestimmung ist zunächst nicht so zu verstehen, dass jede abweichende Regelung in Anhang 1 ihre Anwendung ausschließt, sondern, wie der ausdrückliche Wortlaut in anderen Tatbeständen des Anhanges 1 zeigt, nur so, dass sie nicht anzuwenden ist, wenn die Einrechnungsmethode zur

Beurteilung der Kapazitätsänderung im betreffenden Tatbestand des Anhanges 1 abweichend von Paragraph 3 a, Absatz 5, geregelt wurde. Das ist bei Ziffer 14, nicht der Fall, woraus folgt, dass für die Beurteilung der UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens auch eine Prüfung im Sinne des Paragraph 3 a, Absatz 5, zu erfolgen hat.

Die Beurteilung hat nun von der beantragten Kapazitätsausweitung auszugehen, um dann auf Erweiterungen der Kapazität sowohl aus der beantragten Änderung als auch aus anderen Änderungen eingehen zu können. Diese Prämisse hinsichtlich der beantragten Kapazitätsausweitung ist hier auf das verfahrensgegenständliche Änderungsprojekt, also die Pistenverschiebung mit der Errichtung von Stoppflächen, zu beziehen. Da in Z 14 ein Schwellenwert für die Kapazitätsausweitung in Form der maßgeblichen Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr vorliegt, müssten 25% davon, also 5000 Flugbewegungen mehr aus dem verfahrensgegenständlichen Änderungsprojekt zu erwarten sein. Auch ein Anstieg um diese Zahl ist nach den schlüssigen gutächtlichen Ergebnissen für das verfahrensgegenständliche Änderungsprojekt allerdings nicht zu erwarten, sodass keine Möglichkeit bestand, aus der Bestimmung des § 3a Abs. 5 eine UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens abzuleiten. Die Beurteilung hat nun von der beantragten Kapazitätsausweitung auszugehen, um dann auf Erweiterungen der Kapazität sowohl aus der beantragten Änderung als auch aus anderen Änderungen eingehen zu können. Diese Prämisse hinsichtlich der beantragten Kapazitätsausweitung ist hier auf das verfahrensgegenständliche Änderungsprojekt, also die Pistenverschiebung mit der Errichtung von Stoppflächen, zu beziehen. Da in Ziffer 14, ein Schwellenwert für die Kapazitätsausweitung in Form der maßgeblichen Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 20.000 pro Jahr vorliegt, müssten 25% davon, also 5000 Flugbewegungen mehr aus dem verfahrensgegenständlichen Änderungsprojekt zu erwarten sein. Auch ein Anstieg um diese Zahl ist nach den schlüssigen gutächtlichen Ergebnissen für das verfahrensgegenständliche Änderungsprojekt allerdings nicht zu erwarten, sodass keine Möglichkeit bestand, aus der Bestimmung des Paragraph 3 a, Absatz 5, eine UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens abzuleiten.

2.8. Zusammenfassend gelangte der Umweltsenat somit zunächst zum Ergebnis, dass er die Klärung des Sachverhaltes selbst vornehmen konnte und eine Behebung und Verweisung zur neuerlichen Verhandlung an die Behörde erster Instanz nicht notwendig ist, und sodann dazu, dass nach dem UVP-G 2000 keine UVP-Pflicht für die gegenständliche Verschiebung der Piste und Errichtung von Stoppflächen besteht, sodass die Berufung abzuweisen und der erstinstanzliche Bescheid damit zu bestätigen war.

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 je S 2.500,- (Euro 181,68) zu vergewühren (§ 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 je S 2.500,- (Euro 181,68) zu vergewühren (Paragraph 17 a, VfGG bzw. Paragraph 25, Absatz 5, VwGG).

Schlagworte

Änderung, kapazitätserweiternde, Einrechnung; Feststellungsverfahren, Einleitung von Amts wegen, Zulässigkeit; Feststellungsverfahren, Änderung der Rechtslage, Zulässigkeit; Pisten; Flugplätze, Änderungen;

Zuletzt aktualisiert am

10.06.2009

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