

TE Umse Bescheid 2000/11/10 US 9/2000/9-23

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 10.11.2000

Index

83/01

Norm

UVP-G §3 Abs6

UVP-G Anhang 1 Z16

UVP-G 2000 §46 Abs9

UVP-G 2000 Anhang 1 Z14

UVP-RL 85/337/EWG

i.d.F. 97/11/EG

1. UVP-G 2000 § 46 heute
2. UVP-G 2000 § 46 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 46 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 46 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 46 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 46 gültig von 13.03.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2014
8. UVP-G 2000 § 46 gültig von 18.06.2013 bis 12.03.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
9. UVP-G 2000 § 46 gültig von 03.08.2012 bis 17.06.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
10. UVP-G 2000 § 46 gültig von 06.06.2012 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
11. UVP-G 2000 § 46 gültig von 29.12.2011 bis 05.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 144/2011
12. UVP-G 2000 § 46 gültig von 19.08.2009 bis 28.12.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
13. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.01.2008 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
14. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.04.2005 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
15. UVP-G 2000 § 46 gültig von 31.12.2004 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
16. UVP-G 2000 § 46 gültig von 30.03.2002 bis 30.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2002
17. UVP-G 2000 § 46 gültig von 22.12.2001 bis 29.03.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2001
18. UVP-G 2000 § 46 gültig von 11.08.2001 bis 21.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2001
19. UVP-G 2000 § 46 gültig von 11.08.2000 bis 10.08.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
20. UVP-G 2000 § 46 gültig von 31.12.1996 bis 10.08.2000 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 773/1996
21. UVP-G 2000 § 46 gültig von 01.07.1994 bis 30.12.1996

Text

Der Umweltsenat hat durch Dr. Philipp Bauer als Vorsitzenden sowie

Dr. Harald Wendl als Berichterstatter und Dr. Wolfgang Catharin als weiteres Mitglied über die Berufungen der Stadt Wiener Neustadt und der Marktgemeinde Theresienfeld gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 8.3.2000, Zl. RU 4-U-064/009, mit dem festgestellt wurde, dass für das oben bezeichnete Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, zu Recht erkannt:

Spruch:

Den Berufungen wird keine Folge gegeben und wird der angefochtene Bescheid nach Maßgabe der nachfolgend angeführten Rechtsgrundlagen bestätigt.

Rechtsgrundlagen: § 46 Abs. 9 UVP-G, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 89/2000; Rechtsgrundlagen: Paragraph 46, Absatz 9, UVP-G, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 89 aus 2000,;

§§ 3 Abs. 3 und 6 sowie Anhang 1 Z.16 UVP-G, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. Nr. 773/1996; Paragraphen 3, Absatz 3 und 6 sowie Anhang 1 Ziffer 16, UVP-G, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 773 aus 1996,;

Art. 4 Abs. 2 iVm Art. 2 sowie Anhang II Z. 10 lit. d und Z. 12 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. Nr. L 175/40 vom 5. Juli 1985; Artikel 4, Absatz 2, in Verbindung mit Artikel 2, sowie Anhang römisch zwei Ziffer 10, Litera d und Ziffer 12, der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. Nr. L 175/40 vom 5. Juli 1985;

§§ 10 Abs. 2 und 12 USG, BGBl. Nr. 698/1993; Paragraphen 10, Absatz 2 und 12 USG, Bundesgesetzblatt Nr. 698 aus 1993,;

§ 66 Abs. 4 AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF. Paragraph 66, Absatz 4, AVG, Bundesgesetzblatt Nr. 51 aus 1991, idgF.

Begründung:

1. Verfahrensgang:

1.1. Am 8.5.1998 beantragte der Sportfliegerclub Austria (im Rahmen einer mündlichen Verhandlung betreffend Verlängerung der Betriebszeiten des Flugfeldes bei Sichtflug) beim Landeshauptmann von Niederösterreich die Änderung der bestehenden Zivilflugplatzbewilligung für das Motor- und Segelflugfeld Wiener Neustadt/Ost durch Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb; diesem Antrag wurde am 27.8.1998 ein inhaltlich gleichlautender schriftlicher Antrag durch den Geschäftsführer der Diamond SFCA FlugplatzbetriebsGesmbH als bevollmächtigten Vertreter des Sportfliegerclubs Austria nachgereicht.

1.2. Der unter 1.1. zitierte Antrag wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 21.12.1998, Zl. RU 6-L-W-215/215-73, abgewiesen. Aufgrund einer dagegen erhobenen Berufung hob das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr den Bescheid des Landeshauptmannes hinsichtlich dieses Abspruches auf und verwies die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die erste Instanz zurück.

1.3. Die Abteilung Verkehrsrecht der Gruppe Raumordnung und Umwelt des Amtes der NÖ Landesregierung stellte daraufhin am 13.12.1999 namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich als mitwirkende Behörde an die NÖ Landesregierung einen Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G in der damals geltenden Fassung. 1.3. Die Abteilung Verkehrsrecht der Gruppe Raumordnung und Umwelt des Amtes der NÖ Landesregierung stellte daraufhin am 13.12.1999 namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich als mitwirkende Behörde an die NÖ Landesregierung einen Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens gemäß Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G in der damals geltenden Fassung.

1.4. Im Zuge des von der NÖ Landesregierung eingeleiteten Ermittlungsverfahrens betreffend Feststellung der UVP-Pflicht wurden Stellungnahmen von der Stadtgemeinde Wiener Neustadt, der NÖ-Umweltanwaltschaft (die im Rahmen dieser Stellungnahme ebenfalls eine bescheidmäßige Feststellung nach § 3 Abs. 6 UVP-G beantragte), der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung und der Diamond SFCA erstattet. 1.4. Im Zuge des von der NÖ Landesregierung eingeleiteten Ermittlungsverfahrens betreffend Feststellung der UVP-Pflicht wurden

Stellungnahmen von der Stadtgemeinde Wiener Neustadt, der NÖ-Umweltanwaltschaft (die im Rahmen dieser Stellungnahme ebenfalls eine bescheidmäßige Feststellung nach Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G beantragte), der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung und der Diamond SFCA erstattet.

1.5. Mit Bescheid vom 8.3.2000, Zl. RU 4-U-064/009, stellte die NÖ Landesregierung unter Bezugnahme auf den Antrag der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung (richtig: des Landeshauptmannes von Niederösterreich) als Luftfahrtbehörde gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G fest, dass „für das Vorhaben der Umgestaltung des bereits bestehenden Zivilflugplatzes Motor- und Segelfluggelände Wiener Neustadt/Ost, sodass auf diesem Flugplatz auch ein Instrumentenflugbetrieb möglich ist, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist.“ 1.5. Mit Bescheid vom 8.3.2000, Zl. RU 4-U-064/009, stellte die NÖ Landesregierung unter Bezugnahme auf den Antrag der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung (richtig: des Landeshauptmannes von Niederösterreich) als Luftfahrtbehörde gemäß Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G fest, dass „für das Vorhaben der Umgestaltung des bereits bestehenden Zivilflugplatzes Motor- und Segelfluggelände Wiener Neustadt/Ost, sodass auf diesem Flugplatz auch ein Instrumentenflugbetrieb möglich ist, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist.“

In der Begründung dieses Bescheides wird nach einer wörtlichen Wiedergabe des Antrages der Luftfahrtbehörde auf Feststellung der UVP Pflicht und der Stellungnahmen der Stadtgemeinde Wiener Neustadt, der NÖ Umweltanwaltschaft und der Abteilung Verkehrsrecht des Amtes der NÖ Landesregierung sowie der abschließenden Stellungnahme der Diamond SFCA FlugplatzbetriebsGmbH im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Das Motor- und Segelfluggelände Wiener Neustadt/Ost sei jedenfalls dem Begriff Flugfeld im Sinne des Anhanges 1 Z. 16 zum UVP-G zuzuordnen. Wie sich aus dem Begriff Neubau ergäbe, stelle dieser auf eine erstmalige Errichtung eines Flugfeldes ab. Bei der geplanten Umstellung von Sichtflugbetrieb auf Instrumentenflugbetrieb handle es sich daher nicht um den Neubau eines Flugfeldes; die beabsichtigte Umstellung der Betriebsweise bei einem bereits bestehenden Flugfeld könne auch einem Neubau nicht gleichgehalten werden. Es handle sich auch nicht um die Neuerrichtung bzw. Erweiterung einer „Piste“ im Sinne der Z. 16 des Anhanges 1 zum UVP-G. Denn bei Pisten handle es sich nach der Zivilflugplatz-Verordnung um auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung für Luftfahrzeugen. Im vorliegenden Fall der Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb sollen die Flächen für den Start und die Landungen baulich nicht verändert werden. Das beim bestehenden Motor- und Segelfluggelände Wiener Neustadt/Ost geplante Vorhaben könne somit keinem Tatbestand aus Z. 16 des Anhanges 1 zum UVP-G zugeordnet werden. Geprüft wurde weiters von der Behörde erster Instanz die Frage, ob es sich bei der geplanten Erweiterung auf Instrumentenflugbetrieb um eine „Änderung zu einem Neubau“ eines Flugfeldes handle. Dazu wird im angefochtenen Bescheid nach einer Zitierung des Wortlautes des § 3 Abs. 4 Z. 3 UVP-G ausgeführt, dass zu einem Neubau kein Änderungstatbestand existieren könne, und daher auch die Frage nach einer allenfalls erhöhten Kapazität hinfällig sei. Bei jenen Tatbeständen aus dem Anhang 1 zum UVP-G, die ausschließlich auf einen Neubau oder auf eine Neuerrichtung abstellen, seien daher Änderungen oder Erweiterungen nicht denkbar und daher auch nicht UVPpflichtig. Würde man dieser Ansicht nicht folgen, wäre auch kaum ein taugliches Kapazitätskriterium denkbar, das eine dem Sinne des Gesetzes entsprechende Berechnung ermöglichen würde. Es könne daher davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber in jenen Fällen, in denen z.B. von einem Neubau gesprochen wird, auch nur die erstmalige Errichtung eines Flugfeldes ab. Bei der geplanten Umstellung von Sichtflugbetrieb auf Instrumentenflugbetrieb handle es sich daher nicht um den Neubau eines Flugfeldes; die beabsichtigte Umstellung der Betriebsweise bei einem bereits bestehenden Flugfeld könne auch einem Neubau nicht gleichgehalten werden. Es handle sich auch nicht um die Neuerrichtung bzw. Erweiterung einer „Piste“ im Sinne der Ziffer 16, des Anhanges 1 zum UVP-G. Denn bei Pisten handle es sich nach der Zivilflugplatz-Verordnung um auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung für Luftfahrzeugen. Im vorliegenden Fall der Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb sollen die Flächen für den Start und die Landungen baulich nicht verändert werden. Das beim bestehenden Motor- und Segelfluggelände Wiener Neustadt/Ost geplante Vorhaben könne somit keinem Tatbestand aus Ziffer 16, des Anhanges 1 zum UVP-G zugeordnet werden. Geprüft wurde weiters von der Behörde erster Instanz die Frage, ob es sich bei der geplanten Erweiterung auf Instrumentenflugbetrieb um eine „Änderung zu einem Neubau“ eines Flugfeldes handle. Dazu wird im angefochtenen Bescheid nach einer Zitierung des Wortlautes des Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 3, UVP-G ausgeführt, dass zu einem Neubau kein Änderungstatbestand existieren könne, und daher auch die

Frage nach einer allenfalls erhöhten Kapazität hinfällig sei. Bei jenen Tatbeständen aus dem Anhang 1 zum UVP-G, die ausschließlich auf einen Neubau oder auf eine Neuerrichtung abstellen, seien daher Änderungen oder Erweiterungen nicht denkbar und daher auch nicht UVPpflichtig. Würde man dieser Ansicht nicht folgen, wäre auch kaum ein taugliches Kapazitätskriterium denkbar, das eine dem Sinne des Gesetzes entsprechende Berechnung ermöglichen würde. Es könne daher davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber in jenen Fällen, in denen z.B. von einem Neubau gesprochen wird, auch nur die erstmalige

Errichtung, nicht aber eine Erweiterung bzw. Änderung einer bereits bestehenden

Anlage, d.h. nicht eine Kapazitätserweiterung, als UVPpflichtigen Tatbestand festlegen wollte. Für das gegenständliche Vorhaben sei sohin keine UVP nach dem UVP-G durchzuführen, da es weder der Z. 16 des Anhanges 1 zu diesem Gesetz noch einem Änderungstatbestand unterliege. Anlage, d.h. nicht eine Kapazitätserweiterung, als UVPpflichtigen Tatbestand festlegen wollte. Für das gegenständliche Vorhaben sei sohin keine UVP nach dem UVP-G durchzuführen, da es weder der Ziffer 16, des Anhanges 1 zu diesem Gesetz noch einem Änderungstatbestand unterliege.

1.6. Gegen diesen (in 1.5. zitierten) Bescheid erhoben die Stadtgemeinde Wiener Neustadt (sowie der dieser Stadtgemeinde zuzurechnende Magistrat) und die Marktgemeinde Theresienfeld im Wesentlichen gleichlautende Berufungen. Darin wird beantragt, den angefochtenen Bescheid abzuändern (bzw. aufzuheben) und festzustellen, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei, in eventu den angefochtenen Bescheid zu beheben und zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die Behörde erster Instanz zurückzuverweisen.

Als wesentliche Berufsungsgründe werden vorgebracht:

Im konkreten Fall sei aufgrund des Ausbaues des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt/Ost und der projektierten Änderung auch für Instrumentenflugbetrieb, unter Einrechnung der kapazitätserweiternden Änderungen innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Antragstellung, jedenfalls von einer kapazitätserweiternden Änderung um 50% des ursprünglichen Umfanges auszugehen. Es sei besonders hervorzuheben, dass laut Auskunft des österreichischen statistischen Zentralamtes im Jahr 1998 insgesamt 36.197 Flugbewegungen am gegenständlichen Flugplatz stattgefunden hätten und im krassen Gegensatz dazu im Jahr 1999 insgesamt 85.249 Flugbewegungen. Verwiesen wird auf einen Bescheid der Luftfahrtbehörde erster Instanz vom 11.12.1998 betreffend Änderung der Betriebsart von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Sichtflugbetrieb bei Nacht bis höchstens 21.00 Uhr UTC, höchstens jedoch 22. 00 Uhr Ortszeit. Diese Genehmigung könnte im Widerspruch zu den in § 45 Abs. 1 der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeits-Verordnung stehen. Abgesehen von der Tatsache, dass die Genehmigung der Luftfahrtbehörde vom 11.12.1998 fragwürdig erscheine, könne letztlich geschlossen werden, dass hierdurch zusätzlich eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage erfolgt sei, die als Kapazitätsausweitung im Sinne des UVP-G gewertet werden müsse. Das Problem der Lärmemissionen werde dadurch virulent und unter Umständen gesundheitsgefährdend, da Luftfahrzeuge bis zu 20 Tonnen in unbeschränkter Flugbewegungsanzahl und Luftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 30 Tonnen in einer Flugbewegungsanzahl von 100 pro Jahr den gegenständlichen Flugplatz frequentierten könnten. Die Erteilung einer Bewilligung für Instrumentenflugbetrieb bedeute jedenfalls eine permanente Verfügbarkeit des Flugplatzes und gerade in Jahren oder Jahreszeiten mit schlechten oder gar keinen Sichtverhältnissen eine ununterbrochene Nutzung dieses Flugplatzes durch Luftfahrzeuge bis zu 65.000 KG. Daher müsse die zuständige Behörde im Sinne des UVP-G zum Ergebnis kommen, dass auf jeden Fall eine kapazitätserweiternde Änderung um mindestens 50% durch einen Instrumentenflugbetrieb eintreten müsse, und das bei einer bereits vorhandenen Erhöhung der Flugbewegungen um ca. 50.000 innerhalb nur eines Jahres. Als Beweis für das Vorliegen unzumutbarer, allenfalls gesundheitsgefährdender Lärmemission wurde ein amtsärztliches Lärmgutachten zusammen mit anderen Beilagen vorgelegt. Verwiesen wird auf den Kommentar zu § 3 UVP-G von Prof. Raschauer betreffend den Begriff der Änderung einer bestehenden Anlage. Es müsse auch erwähnt werden, dass die Worte „Änderung einer in Anhang 1 angeführten bestehenden Anlage“ nur so interpretiert werden könnten, dass beispielsweise unter die in Z. 16 des Anhanges 1 UVP-G angeführten Anlagen auch ein Flugfeld bzw. Flugplatz falle. Jedenfalls seien im Sinne des § 3 Abs. 4 UVP-G die Änderungen des Betriebsumfanges der letzten fünf Jahre zu berücksichtigen, wobei beispielhaft einige der kapazitätsändernden Umstände angeführt werden. Im konkreten Fall sei aufgrund des Ausbaues des Zivilflugplatzes Wiener Neustadt/Ost und der projektierten Änderung auch für Instrumentenflugbetrieb, unter Einrechnung der kapazitätserweiternden Änderungen innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Antragstellung, jedenfalls von einer kapazitätserweiternden Änderung um 50% des ursprünglichen Umfanges auszugehen. Es sei besonders hervorzuheben, dass laut Auskunft des

österreichischen statistischen Zentralamtes im Jahr 1998 insgesamt 36.197 Flugbewegungen am gegenständlichen Flugplatz stattgefunden hätten und im krassen Gegensatz dazu im Jahr 1999 insgesamt 85.249 Flugbewegungen. Verwiesen wird auf einen Bescheid der Luftfahrtbehörde erster Instanz vom 11.12.1998 betreffend Änderung der Betriebsart von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Sichtflugbetrieb bei Nacht bis höchstens 21.00 Uhr UTC, höchstens jedoch 22. 00 Uhr Ortszeit. Diese Genehmigung könnte im Widerspruch zu den in Paragraph 45, Absatz eins, der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeits-Verordnung stehen. Abgesehen von der Tatsache, dass die Genehmigung der Luftfahrtbehörde vom 11.12.1998 fragwürdig erscheine, könne letztlich geschlossen werden, dass hierdurch zusätzlich eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage erfolgt sei, die als Kapazitätsausweitung im Sinne des UVP-G gewertet werden müsse. Das Problem der Lärmemissionen werde dadurch virulent und unter Umständen gesundheitsgefährdend, da Luftfahrzeuge bis zu 20 Tonnen in unbeschränkter Flugbewegungsanzahl und Luftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 30 Tonnen in einer Flugbewegungsanzahl von 100 pro Jahr den gegenständlichen Flugplatz frequentierten könnten. Die Erteilung einer Bewilligung für Instrumentenflugbetrieb bedeute jedenfalls eine permanente Verfügbarkeit des Flugplatzes und gerade in Jahren oder Jahreszeiten mit schlechten oder gar keinen Sichtverhältnissen eine ununterbrochene Nutzung dieses Flugplatzes durch Luftfahrzeuge bis zu 65.000 KG. Daher müsse die zuständige Behörde im Sinne des UVP-G zum Ergebnis kommen, dass auf jeden Fall eine kapazitätserweiternde Änderung um mindestens 50% durch einen Instrumentenflugbetrieb eintreten müsse, und das bei einer bereits vorhandenen Erhöhung der Flugbewegungen um ca. 50.000 innerhalb nur eines Jahres. Als Beweis für das Vorliegen unzumutbarer, allenfalls gesundheitsgefährdender Lärmemission wurde ein amtsärztliches Lärmgutachten zusammen mit anderen Beilagen vorgelegt. Verwiesen wird auf den Kommentar zu Paragraph 3, UVP-G von Prof. Raschauer betreffend den Begriff der Änderung einer bestehenden Anlage. Es müsse auch erwähnt werden, dass die Worte „Änderung einer in Anhang 1 angeführten bestehenden Anlage" nur so interpretiert werden könnten, dass beispielsweise unter die in Ziffer 16, des Anhanges 1 UVP-G angeführten Anlagen auch ein Flugfeld bzw. Flugplatz falle. Jedenfalls seien im Sinne des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G die Änderungen des Betriebsumfanges der letzten fünf Jahre zu berücksichtigen, wobei beispielhaft einige der kapazitätsändernden Umstände angeführt werden.

Gemäß § 3 Abs. 3 UVP-G sei für die im Anhang 1 angeführten Vorhaben und die dort festgelegten Änderungen dieser Vorhaben eine UVP durchzuführen. Laut Z. 16 des Anhanges 1 sei als UVPpflichtige Anlage der Neubau von Flughäfen und Flugfeldern sowie die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten zu qualifizieren. Eine genaue Interpretation des Begriffes „Erweiterung von Pisten" könne auch aus dem Ausschussbericht des Nationalrates 1179, 18. GGP, nicht abgeleitet werden, vielmehr müsse auf die Richtlinie 85/337/EWG verwiesen werden. Daraus sei ersichtlich, dass die Errichtung von Anlagen für Instrumentenflugbetrieb jedenfalls als bauliche oder sonstige Anlagen zu qualifizieren seien, deren fachgerechte Herstellung ein wesentliches Maß an technischen Kenntnissen erfordere, und überdies von sonstigen Eingriffen in Natur, Landschaft und Umwelt auszugehen sei, wodurch es auch zu Strahlenemissionen bei Betrieb der Anlagen für Instrumentenflug kommen könne. Jedenfalls sei der Antrag auf Erteilung der Bewilligung für Instrumentenflugbetrieb als Grundstein für den gesamten Ausbau des Flugplatzes zu betrachten. Dies alles führe zu massiven, negativen Auswirkungen auf die Umwelt, was jedenfalls die Durchführung eines UVP-Verfahrens bedinge. Gemäß Paragraph 3, Absatz 3, UVP-G sei für die im Anhang 1 angeführten Vorhaben und die dort festgelegten Änderungen dieser Vorhaben eine UVP durchzuführen. Laut Ziffer 16, des Anhanges 1 sei als UVPpflichtige Anlage der Neubau von Flughäfen und Flugfeldern sowie die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten zu qualifizieren. Eine genaue Interpretation des Begriffes „Erweiterung von Pisten" könne auch aus dem Ausschussbericht des Nationalrates 1179, 18. GGP, nicht abgeleitet werden, vielmehr müsse auf die Richtlinie 85/337/EWG verwiesen werden. Daraus sei ersichtlich, dass die Errichtung von Anlagen für Instrumentenflugbetrieb jedenfalls als bauliche oder sonstige Anlagen zu qualifizieren seien, deren fachgerechte Herstellung ein wesentliches Maß an technischen Kenntnissen erfordere, und überdies von sonstigen Eingriffen in Natur, Landschaft und Umwelt auszugehen sei, wodurch es auch zu Strahlenemissionen bei Betrieb der Anlagen für Instrumentenflug kommen könne. Jedenfalls sei der Antrag auf Erteilung der Bewilligung für Instrumentenflugbetrieb als Grundstein für den gesamten Ausbau des Flugplatzes zu betrachten. Dies alles führe zu massiven, negativen Auswirkungen auf die Umwelt, was jedenfalls die Durchführung eines UVP-Verfahrens bedinge.

1.7. Der Umweltsenat als Berufsbehörde bestellte im Rahmen seines Ermittlungsverfahrens Herrn Ing. Ludwig Pichler zum luftfahrttechnischen Amtssachverständigen und ersuchte ihn, zu konkret formulierten Fragen ein schriftliches Gutachten zu erstellen.

1.8. Herr Ing. Ludwig Pichler legte in der Folge sein Gutachten vom 13.9.2000 dem Umweltsenat vor. Auf den Inhalt dieses Sachverständigengutachtens wird im Rahmen der Erwägungen des Umweltsenates näher eingegangen.

1.9. Das Gutachten des Herrn Ing. Ludwig Pichler wurde allen Parteien des Verfahrens mit Schreiben des Umweltsenates vom 16.10.2000 zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme binnen zwei Wochen übermittelt.

1.10. Stellungnahmen zum vorzitierten Gutachten wurden nicht erstattet.

1.11. Am 10.11.2000 fand mit den Parteien des Feststellungsverfahrens eine öffentliche mündliche Verhandlung statt. Hierbei wurden von den Vertretern der erschienenen Parteien (berufungswerbende Marktgemeinde Theresienfeld, Umweltanwalt, mitwirkende Behörde Landeshauptmann von NÖ und Projektwerber) Stellungnahmen – teils in Wiederholung schon im Verfahren bzw. in der Berufung abgegebener Äußerung – abgegeben.

Weiters wurden von den Parteienvertretern eine Reihe von Fragen an den anwesenden luftfahrttechnischen Amtsachverständigen gestellt. Von diesem wurden die Fragen (insbesondere Verlagerungspotential für kleinere Flugzeuge vom Flughafen Schwechat nach Wr. Neustadt, Linienflugbetrieb, Verlagerung von Schulungs- und Trainingsflügen nach Wr. Neustadt, Bündelungswirkung des Instrumentenanflugs) eingehend beantwortet, und zwar größtenteils in näherer Ausführung seines schriftlichen Gutachtens vom 13.9.2000. Zusammenfassend stellte der Amtsachverständige fest, dass sich aus der Beantwortung dieser Fragen keinerlei Änderung seiner gutachtlichen Schlussfolgerungen vom 13.9.2000 ergebe.

Von den erschienenen Parteienvertretern wurden diese ergänzenden Ausführungen des Amtsachverständigen zur Kenntnis genommen.

2. Der Umweltsenat hat erwogen:

2.1. Im Zeitpunkt der Vorlage der Berufungen an den Umweltsenat im Mai 2000 war bereits abzusehen, dass eine in parlamentarischer Behandlung stehende umfangreiche Novelle zum UVP-G, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. Nr. 773/1996 (in der Folge: UVP-G 1993), in Anpassung an die Änderungsrichtlinie Nr. 97/11/EG vom 3. März 1997 demnächst erlassen würde. 2.1. Im Zeitpunkt der Vorlage der Berufungen an den Umweltsenat im Mai 2000 war bereits abzusehen, dass eine in parlamentarischer Behandlung stehende umfangreiche Novelle zum UVP-G, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 773 aus 1996, (in der Folge: UVP-G 1993), in Anpassung an die Änderungsrichtlinie Nr. 97/11/EG vom 3. März 1997 demnächst erlassen würde.

Im Hinblick auf beabsichtigte Übergangsregelungen in dieser bevorstehenden Novelle schien es dem Umweltsenat zweckmäßig, vor Erlassung seiner Entscheidung das Inkrafttreten der neuen Bestimmungen abzuwarten.

2.2. Die Änderungen des UVP-G 1993 durch BGBl. I Nr. 89/2000 sind gemäß § 46 Abs. 8 dieses Gesetzes am 11.8.2000 in Kraft getreten. 2.2. Die Änderungen des UVP-G 1993 durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 89 aus 2000, sind gemäß Paragraph 46, Absatz 8, dieses Gesetzes am 11.8.2000 in Kraft getreten.

Die für die Beurteilung des gegenständlichen Falles relevante Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 9 dieses Gesetzes lautet: Die für die Beurteilung des gegenständlichen Falles relevante Übergangsbestimmung des Paragraph 46, Absatz 9, dieses Gesetzes lautet:

„Auf Vorhaben, die vor dem in Abs. 8 bezeichneten Zeitpunkt

nicht vom zweiten..... Abschnitt dieses Bundesgesetzes in

der Fassung BGBl. Nr. 773/1996 erfasst waren und für die ein

nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches

Genehmigungsverfahren..... vor dem in Abs. 8

bezeichneten Zeitpunkt eingeleitet wurde, ist dieses

Bundesgesetz nicht anzuwenden,..... wenn keine

gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand.“

Aus dieser Übergangsbestimmung ergibt sich sohin, dass grundsätzlich ab dem 11.8.2000 die Bestimmungen des UVP-G idF BGBl. I Nr. 89/2000 (in der Folge: UVP-G 2000) auf Vorhaben anzuwenden sind, es sei denn, dass folgende kumulative Voraussetzungen - im Hinblick auf Vorhaben wie dem gegenständlichen - vorliegen: Aus dieser

Übergangsbestimmung ergibt sich sohin, dass grundsätzlich ab dem 11.8.2000 die Bestimmungen des UVP-G in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 89 aus 2000, (in der Folge: UVP-G 2000) auf Vorhaben anzuwenden sind, es sei denn, dass folgende kumulative Voraussetzungen - im Hinblick auf Vorhaben wie dem gegenständlichen - vorliegen:

1. Das Vorhaben war vor dem 11.8.2000 nicht vom zweiten Abschnitt des UVP-G 1993 erfasst,
2. für das Vorhaben wurde vor dem 11.8.2000 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren eingeleitet, und
3. es bestand keine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer UVP.

2.3. Für das gegenständliche Vorhaben der Änderung der Zivilflugplatzbewilligung durch Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb ergibt sich nach Auffassung des Umweltsenates in Beurteilung der vorgenannten Voraussetzungen (2.2.) folgende Rechts- und Sachlage:

2.3.1. Zu der in 2.2 unter 1. genannten Voraussetzung:

Der Umweltsenat folgt der Auffassung der NÖ Landesregierung im angefochtenen Bescheid, dass das gegenständliche Vorhaben - im Sinne der hier zu prüfenden Tatbestände der Z. 16 des Anhanges 1 des UVP-G 1993 - weder einen „Neubau von Flugfeldern“ noch eine „Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten“ darstellt, und damit keinem Tatbestand der Z. 16 zugeordnet werden kann. (Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Begründungen im Bescheid der NÖ Landesregierung verwiesen). Der Umweltsenat folgt der Auffassung der NÖ Landesregierung im angefochtenen Bescheid, dass das gegenständliche Vorhaben - im Sinne der hier zu prüfenden Tatbestände der Ziffer 16, des Anhanges 1 des UVP-G 1993 - weder einen „Neubau von Flugfeldern“ noch eine „Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten“ darstellt, und damit keinem Tatbestand der Ziffer 16, zugeordnet werden kann. (Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die diesbezüglichen Begründungen im Bescheid der NÖ Landesregierung verwiesen).

Die NÖ Landesregierung prüfte in ihrem Bescheid weiters die Rechtsfrage, ob es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben der Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb um eine „Änderung“ im Sinne des § 3 Abs. 4 UVP-G 1993 zum „Neubau eines Flugfeldes“ handelt. (Die Prüfung der Frage, ob es sich um die Änderung der Neuerrichtung oder die Erweiterung von „Pisten“ handelt, konnte zu Recht unterlassen werden). Die Behörde erster Instanz kam zum Ergebnis, dass der Gesetzgeber des UVP-G 1993 in jenen Fällen, in denen im Anhang 1 z.B. von einem Neubau gesprochen wird, auch nur die erstmalige Errichtung, nicht aber eine Erweiterung bzw. Änderung einer bestehenden Anlage als UVP-pflichtigen Tatbestand festlegen wollte, zu einem Neubau sohin schon begrifflich kein Änderungstatbestand existieren könne. Die NÖ Landesregierung prüfte in ihrem Bescheid weiters die Rechtsfrage, ob es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben der Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb um eine „Änderung“ im Sinne des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 1993 zum „Neubau eines Flugfeldes“ handelt. (Die Prüfung der Frage, ob es sich um die Änderung der Neuerrichtung oder die Erweiterung von „Pisten“ handelt, konnte zu Recht unterlassen werden). Die Behörde erster Instanz kam zum Ergebnis, dass der Gesetzgeber des UVP-G 1993 in jenen Fällen, in denen im Anhang 1 z.B. von einem Neubau gesprochen wird, auch nur die erstmalige Errichtung, nicht aber eine Erweiterung bzw. Änderung einer bestehenden Anlage als UVP-pflichtigen Tatbestand festlegen wollte, zu einem Neubau sohin schon begrifflich kein Änderungstatbestand existieren könne.

Der Umweltsenat teilt auch diese im angefochtenen Bescheid näher begründete Auffassung. Im nunmehr in Kraft getretenen UVP-G 2000 wird sogar in dessen Anhang 1, zweiter Absatz der Präambel, besonders geregelt, dass - sofern nicht im Anhang selbst Änderungstatbestände angeführt sind - die Änderungsregelungen des § 3 a Abs. 2 und 3 gelten, außer es wird ausdrücklich nur die „Neuerrichtung“, der „Neubau“ oder die „Neuerschließung“ erfasst. Der Umweltsenat teilt auch diese im angefochtenen Bescheid näher begründete Auffassung. Im nunmehr in Kraft getretenen UVP-G 2000 wird sogar in dessen Anhang 1, zweiter Absatz der Präambel, besonders geregelt, dass - sofern nicht im Anhang selbst Änderungstatbestände angeführt sind - die Änderungsregelungen des Paragraph 3, a Absatz 2 und 3 gelten, außer es wird ausdrücklich nur die „Neuerrichtung“, der „Neubau“ oder die „Neuerschließung“ erfasst.

Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass auch die Bestimmungen des § 3 Abs. 4 UVP-G 1993 über die allfällige UVP-Pflicht von Änderungen nicht zur Anwendung kommen und sohin festgestellt werden kann, dass das gegenständliche Vorhaben vor dem 11.8.2000 nicht vom zweiten Abschnitt des UVP-G 1993 erfasst war. Für den

vorliegenden Fall bedeutet dies, dass auch die Bestimmungen des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 1993 über die allfällige UVP-Pflicht von Änderungen nicht zur Anwendung kommen und sohin festgestellt werden kann, dass das gegenständliche Vorhaben vor dem 11.8.2000 nicht vom zweiten Abschnitt des UVP-G 1993 erfasst war.

Die unter 1.6. dieses Bescheides angeführten Berufungsgründe gehen daher ins Leere. Mangels Anwendbarkeit des § 3 Abs. 4 Z. 3 UVP-G 1993 erübrigt sich eine nähere Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen. Auch der Hinweis auf § 3 Abs. 3 UVP-G 1993 in den Berufungen ist rechtlich nicht relevant, denn in Z. 16 des Anhanges 1 sind Änderungen betreffend den hier zu untersuchenden Begriff des Neubaus von Flughäfen bzw. Flugfeldern nicht festgelegt. Dass es sich aber im gegenständlichen Fall um keine – in der Z. 16 angeführte – „Erweiterung“ von Pisten handelt, wurde bereits oben erwähnt. Die unter 1.6. dieses Bescheides angeführten Berufungsgründe gehen daher ins Leere. Mangels Anwendbarkeit des Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 3, UVP-G 1993 erübrigt sich eine nähere Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen. Auch der Hinweis auf Paragraph 3, Absatz 3, UVP-G 1993 in den Berufungen ist rechtlich nicht relevant, denn in Ziffer 16, des Anhanges 1 sind Änderungen betreffend den hier zu untersuchenden Begriff des Neubaus von Flughäfen bzw. Flugfeldern nicht festgelegt. Dass es sich aber im gegenständlichen Fall um keine – in der Ziffer 16, angeführte – „Erweiterung“ von Pisten handelt, wurde bereits oben erwähnt.

2.3.2. Zu der in 2.2 unter 2. genannten Voraussetzung:

Für das gegenständliche Vorhaben wurde am 8.5.1998 (siehe 1.1) ein Antrag auf Erteilung einer Zivilflugplatzbewilligung durch Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb beim Landeshauptmann von Niederösterreich gestellt und sohin jedenfalls vor dem 11.8.2000 ein nach Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren eingeleitet.

2.3.3. Zu der in 2.2. unter 3. genannten Voraussetzung:

Im Zusammenhang mit der Prüfung der Frage, ob eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das gegenständliche Vorhaben bestand, ist zunächst auf Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 97/11/EG vom 3.3.1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten hinzuweisen. Nach dieser Übergangsbestimmung findet dann, wenn vor Ablauf des 14.3.1999 ein Genehmigungsantrag für ein Vorhaben bei der zuständigen Behörde eingereicht wurde, die Richtlinie 85/337/EWG in der vor dieser Änderung geltenden Fassung Anwendung. Im Zusammenhang mit der Prüfung der Frage, ob eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das gegenständliche Vorhaben bestand, ist zunächst auf Artikel 3, Absatz 2, der Richtlinie 97/11/EG vom 3.3.1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten hinzuweisen. Nach dieser Übergangsbestimmung findet dann, wenn vor Ablauf des 14.3.1999 ein Genehmigungsantrag für ein Vorhaben bei der zuständigen Behörde eingereicht wurde, die Richtlinie 85/337/EWG in der vor dieser Änderung geltenden Fassung Anwendung.

Wie schon zu 2.3.2. ausgeführt, wurde für das gegenständliche Vorhaben bereits am 8.5.1998 ein Genehmigungsantrag für das gegenständliche Vorhaben eingereicht. Die Prüfung der Frage einer allfälligen gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung zur Durchführung einer UVP für das gegenständliche Vorhaben hat daher auf der Grundlage der Richtlinie 85/337/EWG zu erfolgen.

Nach Art. 2 Abs. 1 dieser Richtlinie treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit vor der Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden. Diese Projekte sind in Art. 4 definiert. Nach Artikel 2, Absatz eins, dieser Richtlinie treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit vor der Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden. Diese Projekte sind in Artikel 4, definiert.

Nach Art. 4 Abs. 1 dieser Richtlinie werden Projekte der in Nach Artikel 4, Absatz eins, dieser Richtlinie werden Projekte der in

Anhang I aufgeführten Klassen einer Prüfung gemäß den Anhang römisch eins aufgeführten Klassen einer Prüfung gemäß den

Art. 5 bis 10 unterzogen. Nach Art. 4 Abs. 2 werden Projekte der in Anhang II aufgezählten Klassen einer Prüfung

gemäß den Art. 5 bis 10 unterzogen, wenn ihre Merkmale nach Auffassung der Mitgliedstaaten dies erfordern. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten insbesondere bestimmte Arten von Projekten, die einer Prüfung zu unterziehen sind, bestimmen oder Kriterien und/oder Schwellenwerte aufstellen, anhand deren bestimmt werden kann, welche von den Projekten der in Anhang II aufgezählten Klassen einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden sollen. Artikel 5, bis 10 unterzogen. Nach Artikel 4, Absatz 2, werden Projekte der in Anhang römisch zwei aufgezählten Klassen einer Prüfung gemäß den Artikel 5 bis 10 unterzogen, wenn ihre Merkmale nach Auffassung der Mitgliedstaaten dies erfordern. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten insbesondere bestimmte Arten von Projekten, die einer Prüfung zu unterziehen sind, bestimmen oder Kriterien und/oder Schwellenwerte aufstellen, anhand deren bestimmt werden kann, welche von den Projekten der in Anhang römisch zwei aufgezählten Klassen einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden sollen.

Unter den Projekten des Anhangs I ist unter Z. 7 (u.a.) der „Bau von Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2100 m und mehr“ angeführt. Unter den Projekten des Anhangs II sind unter Z. 10 lit. d (u.a.) der „Bau von Flugplätzen (nicht unter Anhang I fallende Projekte)“ sowie unter Z. 12 die „Änderung von Projekten des Anhangs I“ angeführt. Aus der Judikatur des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften ergibt sich überdies, dass auch Änderungen von Projekten des Anhangs II in den Anwendungsbereich der gegenständlichen Richtlinie fallen (vgl. u. a. das Urteil des EuGH vom 24.10.1996, C-72/95, Randnr. 38 ff - Fall Kraaijeveld). Unter den Projekten des Anhangs römisch eins ist unter Ziffer 7, (u.a.) der „Bau von Flugplätzen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2100 m und mehr“ angeführt. Unter den Projekten des Anhangs römisch zwei sind unter Ziffer 10, Litera d, (u.a.) der „Bau von Flugplätzen (nicht unter Anhang römisch eins fallende Projekte)“ sowie unter Ziffer 12, die „Änderung von Projekten des Anhangs I“ angeführt. Aus der Judikatur des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften ergibt sich überdies, dass auch Änderungen von Projekten des Anhangs römisch zwei in den Anwendungsbereich der gegenständlichen Richtlinie fallen vergleiche u. a. das Urteil des EuGH vom 24.10.1996, C-72/95, Randnr. 38 ff - Fall Kraaijeveld).

Zur Beantwortung der Frage, ob eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer UVP bestand, ist daher weiters zu prüfen, ob die oben zitierte UVP-Richtlinie 85/337/EWG für eine wie im gegenständlichen Fall vorgesehene Änderung einer Anlage, die unter Z. 10 lit d iVm Z. 12 des Anhangs II dieser Richtlinie fällt, innerstaatlich vor dem 11.8.2000 direkt anzuwenden war. Zur Beantwortung der Frage, ob eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer UVP bestand, ist daher weiters zu prüfen, ob die oben zitierte UVP-Richtlinie 85/337/EWG für eine wie im gegenständlichen Fall vorgesehene Änderung einer Anlage, die unter Ziffer 10, Litera d, in Verbindung mit Ziffer 12, des Anhangs römisch zwei dieser Richtlinie fällt, innerstaatlich vor dem 11.8.2000 direkt anzuwenden war.

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist eine Richtlinie dann innerstaatlich direkt anzuwenden, wenn sie eine hinreichende Bestimmtheit aufweist, die inhaltliche Unbedingtheit gegeben ist und eine mangelhafte Umsetzung der Richtlinie im Mitgliedstaat vorliegt. Weiters ist aufgrund der nunmehr bereits ständigen Rechtsprechung des EuGH davon auszugehen, dass der Anhang II der UVP-Richtlinie eine ausreichende Unbedingtheit und inhaltliche Bestimmtheit aufweist, sodass bei einer mangelhaften Umsetzung des Anhangs II die UVP-Richtlinie auf die in ihr aufgezählten Vorhaben direkt anzuwenden ist (so auch der Umweltsenat im Bescheid vom 6.11.2000, ZI. US 3/2000/10-12, unter Zitierung u.a. der Urteile des EuGH vom 24.10.1996, C-72/95, und vom 16.9.1999, C-435/97). Nach der Rechtsprechung des EuGH ist eine Richtlinie dann innerstaatlich direkt anzuwenden, wenn sie eine hinreichende Bestimmtheit aufweist, die inhaltliche Unbedingtheit gegeben ist und eine mangelhafte Umsetzung der Richtlinie im Mitgliedstaat vorliegt. Weiters ist aufgrund der nunmehr bereits ständigen Rechtsprechung des EuGH davon auszugehen, dass der Anhang römisch zwei der UVP-Richtlinie eine ausreichende Unbedingtheit und inhaltliche Bestimmtheit aufweist, sodass bei einer mangelhaften Umsetzung des Anhangs römisch zwei die UVP-Richtlinie auf die in ihr aufgezählten Vorhaben direkt anzuwenden ist (so auch der Umweltsenat im Bescheid vom 6.11.2000, ZI. US 3/2000/10-12, unter Zitierung u.a. der Urteile des EuGH vom 24.10.1996, C-72/95, und vom 16.9.1999, C-435/97).

Zur Problematik der allfälligen mangelhaften Umsetzung der aus Art. 4 Abs. 2 iVm Anhang II der zitierten Richtlinie sich ergebenden Verpflichtungen der Mitgliedstaaten ist auf folgende Aussagen des EuGH in seinem Urteil vom 24.10.1996, C- 72/95 zu verweisen: Zur Problematik der allfälligen mangelhaften Umsetzung der aus Artikel 4, Absatz 2, in Verbindung mit Anhang römisch zwei der zitierten Richtlinie sich ergebenden Verpflichtungen der Mitgliedstaaten ist auf folgende Aussagen des EuGH in seinem Urteil vom 24.10.1996, C- 72/95 zu verweisen:

„Die von der Kommission vorgeschlagene Auslegung, nach der das Vorhandensein von Bestimmungen, Kriterien und

Schwellenwerten nicht davon entbinde, bei jedem Projekt konkret zu prüfen, ob es die Kriterien des Art. 2 Abs. 1 erfülle, würde Art. 4 Abs. 2 jede Bedeutung nehmen. Ein Mitgliedstaat hätte nämlich kein Interesse an der Festlegung von Bestimmungen, Schwellenwerten und Kriterien, wenn jedes Projekt unabhängig davon dennoch einer individuellen Prüfung im Hinblick auf die in Art. 2 Abs. 1 genannten Kriterien unterzogen werden müsste (Randnr. 49). „Die von der Kommission vorgeschlagene Auslegung, nach der das Vorhandensein von Bestimmungen, Kriterien und Schwellenwerten nicht davon entbinde, bei jedem Projekt konkret zu prüfen, ob es die Kriterien des Artikel 2, Absatz eins, erfülle, würde Artikel 4, Absatz 2, jede Bedeutung nehmen. Ein Mitgliedstaat hätte nämlich kein Interesse an der Festlegung von Bestimmungen, Schwellenwerten und Kriterien, wenn jedes Projekt unabhängig davon dennoch einer individuellen Prüfung im Hinblick auf die in Artikel 2, Absatz eins, genannten Kriterien unterzogen werden müsste (Randnr. 49).“

„Der den Mitgliedstaaten durch Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie eingeräumte Ermessensspielraum, um bestimmte Arten von Projekten, die einer Prüfung zu unterziehen sind, zu bestimmen oder einschlägige Kriterien und/oder Schwellenwerte aufzustellen, wird jedoch durch die in Art. 2 Abs. 1 festgelegte Pflicht begrenzt, die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Untersuchung ihrer Auswirkungen zu unterziehen (Randnr. 50).“ „Der den Mitgliedstaaten durch Artikel 4, Absatz 2, Unterabsatz 2 der Richtlinie eingeräumte Ermessensspielraum, um bestimmte Arten von Projekten, die einer Prüfung zu unterziehen sind, zu bestimmen oder einschlägige Kriterien und/oder Schwellenwerte aufzustellen, wird jedoch durch die in Artikel 2, Absatz eins, festgelegte Pflicht begrenzt, die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Untersuchung ihrer Auswirkungen zu unterziehen (Randnr. 50).“

„Ist dieser Ermessensspielraum überschritten und haben daher die nationalen Bestimmungen insoweit außer Betracht zu bleiben, so ist es Sache der Träger öffentlicher Gewalt des Mitgliedstaates, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten alle erforderlichen allgemeinen oder besonderen Maßnahmen zu treffen, damit die Projekte im Hinblick darauf geprüft werden, ob bei ihnen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, und, wenn dies der Fall ist, einer Untersuchung ihrer Auswirkungen unterzogen werden (Randnr. 61).“

Bei Prüfung des vorliegenden Falles im Sinne der zitierten Rechtsprechung des EuGH ist nunmehr festzustellen, dass der Gesetzgeber des UVP-G 1993 – wie zu 2.3.1. dieses Bescheides näher dargestellt – für den Fall der Änderung von Flughäfen und Flugfeldern keine UVP-Pflicht vorgesehen hat, zumal auch § 3 Abs. 4 Z. 3 nicht Anwendung findet. Es wurden daher für Vorhabensänderungen dieser Art auch keine Kriterien oder Schwellenwerte im UVP-G 1993 festgelegt. Bei Prüfung des vorliegenden Falles im Sinne der zitierten Rechtsprechung des EuGH ist nunmehr festzustellen, dass der Gesetzgeber des UVP-G 1993 – wie zu 2.3.1. dieses Bescheides näher dargestellt – für den Fall der Änderung von Flughäfen und Flugfeldern keine UVP-Pflicht vorgesehen hat, zumal auch Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 3, nicht Anwendung findet. Es wurden daher für Vorhabensänderungen dieser Art auch keine Kriterien oder Schwellenwerte im UVP-G 1993 festgelegt.

Nach Meinung des Umweltsenates hatte daher im vorliegenden Fall eine individuelle Prüfung im Hinblick auf die in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie genannten Kriterien stattzufinden, weshalb der vom Umweltsenat bestellte luftfahrttechnische Amtssachverständige beauftragt wurde, sich gutachtlich zur Frage zu äußern, ob bei dem gegenständlichen Vorhaben insbesondere aufgrund seiner Art, seiner Größe oder seines Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Nach Meinung des Umweltsenates hatte daher im vorliegenden Fall eine individuelle Prüfung im Hinblick auf die in Artikel 2, Absatz eins, der Richtlinie genannten Kriterien stattzufinden, weshalb der vom Umweltsenat bestellte luftfahrttechnische Amtssachverständige beauftragt wurde, sich gutachtlich zur Frage zu äußern, ob bei dem gegenständlichen Vorhaben insbesondere aufgrund seiner Art, seiner Größe oder seines Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Befund und Gutachten des Sachverständigen zu dieser Frage lauten:

„Die Höhe der Zahl an Flugbewegungen betrug in den Jahren 1988 bis 1998 beim gewerblichen, nichtplanmäßigen sowie beim nichtgewerbsmäßigen Flugbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen durchschnittlich bei 30.000 /Jahr. Der Segelflugausbetrieb 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 Bewegungsanzahl auf ca. 85.000 (bei ca. gleich bleibende Segelflugausbetrieb). 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 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 der angeschlossenen Werft ein Zusatzaufkommen von 35.000 bis 40.000 Bewegungen im Jahr 1999 zurückzuführen ist. Die für die Zulassung des neuen LFZ-Typen erforderlichen Testflüge werden zahlenmäßig bereits ab heuer wieder in Abzug gebracht werden können, sodass mit einer Reduktion von ca. 20.000 bis 25.000 Bewegungen gerechnet werden kann. 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.

Zur Frage der An- und Abflugrichtung, Anflug- und Abflughöhe sowie der tages- und jahreszeitliche Verteilung wird mitgeteilt:

Die Anflugrichtungen und -höhen bei IFR-Anflügen sind durch die Pistenrichtung und dem Anflugfunkfeuer vorgegeben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Endanflugteil richtungsmäßig jedenfalls in der verlängerten Pistenachse liegen muss. Flugrichtungen und -höhen werden mit dem IFR-Anflugverfahren in der luftfahrtüblichen Weise kundgetan und müssen von Piloten berücksichtigt werden (Pilot ist verpflichtet, über aktuelles Kartenmaterial sowie aktuelle Informationen über den Zielflugplatz zu verfügen). Damit verbunden ist ein relativ präzises Einhalten von Flugroute und -höhe im Endteil des Fluges vor der Landung. Bei der Festlegung des IFR-Anflugverfahrens verfügt die zulassende Behörde (Verkehrsministerium/Austro Control GmbH.) über wenig Spielraum, da eben Richtung und Sinkrate vorgegeben sind. Obwohl es sich bei einem NDB – Anflugverfahren um ein „Nichtpräzisions-Anflugverfahren“ handelt, ist durch das Vorhandensein eines „PAPI“ (Precision Approach Path Indicator entspricht einer präzisen Anflugpfad-Anzeige auf optischem Weg) ein genauerer Endanflug möglich, insbesondere betr. die Sinkrate. Der Erhebungswinkel des PAPI muss mit dem NDB-Anflugverfahren natürlich übereinstimmen. Die Einstellung des PAPI liegt bei 3,5°, daraus ergibt sich eine Neigung der Anflugfläche von ca. 7,8%. Unter Beibehaltung der derzeitigen Luftraumkategorie „G“ wird der Sinkflug zur Piste „28“ in gedachter Verlängerung der Piste bis zu einer derzeitigen Höhe von 2380 Fuß MSL geführt (Flugplatzhöhe ca. 900 Fuß MSL). Ab Erreichen dieser wird die Flughöhe beibehalten, bis das PAPI erkennbar ist bzw. die PAPI-Anflugfläche die Fläche des Horizontalfluges schneidet. Die 2380 Fuß entsprechen ca. 500 Meter über Grund, die PAPI-Anflugfläche schneidet daher in ca. 6,3 km Entfernung die Flughöhe des Horizontalflugsegmentes. Das Anflugverfahren entspricht daher dem zur Zeit bereits installierten und aktivierten System, sodass sich für IFR-Anflüge keine Änderung zur derzeitigen Situation ergibt. Der IFR-Abflug kann dagegen die LFZ in Bereichen des Steigfluges weniger präzise bündeln. Hier wird es auf die jeweilige LFZ-performance, wie Art, Größe, Beladung des LFZ aber auch der Lufttemperatur (geht in die Motorleistung ein und bestimmt daher das Steigvermögen des LFZ) ankommen. Es wird also ein IFR-Abflugverfahren festzulegen sein, das von den unterschiedlichen LFZ-Typen unter allen möglichen Bedingungen sicher erfolgen werden kann. Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass dieses Abflugverfahren einfach nachvollziehbar ist, da gerade zu dieser Zeit der Pilot zahlreiche Tätigkeiten zur sicheren Flugdurchführung auszuführen hat.

Im Nahbereich von IFR-Flugplätzen können sich die IFR – An- und Abflugverfahren ausschließlich an den flugtechnischen Erfordernissen orientieren. Da die Navigation ausschließlich über Funkfeuer erfolgt, ist ein kleinräumiges Ausweichen, um z. B. einen Ortsteil nicht zu überfliegen, nicht möglich. Dem Piloten wäre es auch nicht möglich, die Lage dieses Ortsteiles exakt zu bestimmen.

Für den Nahbereich vorteilhaft ist der Wegfall der Platzrunden, da diese von IFR-Flügen nicht durchgeführt werden können. Sollte einem ankommenden LFZ eine Verzögerung der Landung erwarten, könnte er spätestens beim letzten zu überfliegenden Funkfeuer, also vor Beginn des Landeanfluges und in der vorgeschriebenen Mindesthöhe sein Warterundenverfahren durchführen.

Flughöhen werden im IFR-Flugbetrieb exakt eingehalten, da sie einerseits durch die Flugsicherung zugewiesen und jederzeit überprüft werden, andererseits die Mindestflughöhen bzw. Flugflächen auf Grund der Hindernissituation festgelegt werden. In jedem Fall ist immer zu berücksichtigen, dass IFR-Flüge unter IMC (Instrument Meteorological Conditions = Instrumentenflug -Wetter-bedingungen) durchgeführt werden können, dass heißt, der Pilot hat weder Sichtkontakt zur Erdoberfläche noch eine ausreichende Flugsicht, um andere LFZ zu erkennen und darf daher seine Flugroute und -höhe nur über Anweisung der örtlich zuständigen Flugverkehrskontrollstelle befliegen.

Bei der tages- und jahreszeitlichen Verteilung wird mit keinem signifikanten Abweichen zum derartigen Verlauf gerechnet, da, wie bereits ausgeführt, ein überwiegender Anteil aus Schul- und Trainingsflügen bestehen wird. Die Gewichtung auf „arbeitsfreie Tage und Tageszeiten“ sowie günstige Wetterbedingungen, wie sie ab Frühjahr bis Herbst vorzufinden sind, wird bleiben. Das Entstehen von regelmäßigen gewerblichen Personentransportflügen (ähnlich Linienflügen) mit LFZ der Gewichtsklassen A,B,C ist nicht auszuschließen, würde sich in relativ geringem Umfang bewegen und ist nicht in jedem Fall mit der Erweiterung des Flugplatzes zu verknüpfen.

Gutachtliche Schlußfolgerung:

Die Erweiterung des Flugplatzes Wr. Neustadt/Ost auf Instrumentenflugbetrieb wird keine signifikanten Änderungen ergeben. Die zu erwartenden IFR-Flüge werden sich in einer Größenordnung von 1.500 pro Jahr bewegen. Davon wird ein entsprechender Anteil an Flügen feststellbar sein, welche dann IFR statt VFR anfliegen, also die Gesamtbewegungszahl nicht erhöhen. An- und Abflugrouten können nur auf Grund der bestehenden Navigationshilfen, wie Funkfeuer, festgelegt werden. Kleinräumige Ausweichmanöver, wie sie z.B. derzeit beim Sichtflugverfahren eingebaut sind, können daher nahezu keine Berücksichtigung finden. Besonders IFR-Anflüge können in ihrer Route und Höhe durch die funktechnische Unterstützung präziser geführt werden, auf die IFR-Abflüge trifft dies nicht in diesem Ausmaß zu. Platzrunden können von IFR-Flügen nicht genutzt werden und fallen daher für diese Flugbetriebsart gänzlich weg. Da IFR-Anflüge (keine IFR-Landungen!) bereits derzeit mit dem gleichen System durchgeführt werden, ergibt sich keine Änderung beim Überfliegen in Höhe oder Richtung von nahegelegenen Ortschaften, als dies bereits jetzt bei IFR-Anflügen der Fall ist."

Von den Parteien des Verfahrens wurden zum Gutachten des Sachverständigen keine schriftlichen Stellungnahmen erstattet.

Hiezu hat der Umweltsenat erwogen:

Aufgabe der hier vorzunehmenden Einzelfallprüfung kann eine nur sehr allgemeine Feststellung sein, ob mit „erheblichen“ Auswirkungen auf die Umwelt zu „rechnen“ ist. Für eine solche Feststellung ist die aufgrund des in sich schlüssigen Befundes und Gutachtens des Sachverständigen getroffene Schlussfolgerung ausreichend. Eine darüber hinausgehende Befassung immissionsschutztechnischer und ärztlicher Sachverständiger mit dieser Frage war daher nicht erforderlich. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen des Änderungsvorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten.

Der Umweltsenat geht sohin aufgrund des schlüssigen Gutachtens des luftfahrttechnischen Sachverständigen, wonach sich durch das gegenständliche Vorhaben der Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb keine signifikanten Änderungen in den Auswirkungen des Flugplatzbetriebes auf die Umwelt ergeben werden, davon aus, dass jedenfalls in Sinne der zitierten Bestimmungen der Richtlinie 85/335/EWG keine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das gegenständliche Vorhaben bestand.

2.3.4.Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Hinblick auf das Zutreffen aller drei unter 2.2. angeführten Voraussetzungen der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 9 das UVP-G 2000 nicht anzuwenden ist.2.3.4.Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Hinblick auf das Zutreffen aller drei unter 2.2. angeführten Voraussetzungen der Übergangsbestimmung des Paragraph 46, Absatz 9, das UVP-G 2000 nicht anzuwenden ist.

2.4. Da sohin weder nach dem UVP-G 1993 bzw. der Richtlinie 85/337/EWG noch nach dem UVP-G 2000 eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP für das gegenständliche Vorhaben bestand bzw. besteht, waren die Berufungen abzuweisen und der angefochtene Bescheid unter Zitierung der nunmehr maßgeblichen Rechtsgrundlagen zu bestätigen.

Lediglich ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass selbst bei Annahme einer UVP-Pflicht nach dem UVP-G 1993 –

z.B. im Falle einer Beantwortung der zu 2.3.1 geprüften Frage dahingehend, dass der Änderungstatbestand des § 3 Abs. 4 Z. 3 UVP 1993 zutreffen würde - und dem dann im Hinblick auf dessen Übergangsbestimmung in § 46 Abs. 9 gegebenen Erfordernis der Anwendung des UVP-G 2000 vom Ergebnis her ebenfalls keine UVP-Pflicht für das gegenständliche Vorhaben nach der nunmehrigen Rechtslage gegeben wäre. Denn der Umweltsenat hat im Sinne einer umfassenden Prüfung des vorliegenden Falles den luftfahrttechnischen Amtssachverständigen auch mit der Beantwortung der Frage beauftragt, ob das gegenständliche Vorhaben unter den Tatbestand des Anhanges 1 Z. 14 lit. d des UVP-G 2000 fallen würde („Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen

Lediglich ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass selbst bei Annahme einer UVP-Pflicht nach dem UVP-G 1993 – z.B. im Falle einer Beantwortung der zu 2.3.1 geprüften Frage dahingehend, dass der Änderungstatbestand des Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 3, UVP 1993 zutreffen würde - und dem dann im Hinblick auf dessen Übergangsbestimmung in Paragraph 46, Absatz 9, gegebenen Erfordernis der Anwendung des UVP-G 2000 vom Ergebnis her ebenfalls keine UVP-Pflicht für das gegenständliche Vorhaben nach der nunmehrigen Rechtslage gegeben wäre. Denn der Umweltsenat hat im Sinne einer umfassenden Prüfung des vorliegenden Falles den luftfahrttechnischen Amtssachverständigen auch mit der Beantwortung der Frage beauftragt, ob das gegenständliche Vorhaben unter den Tatbestand des Anhanges 1 Ziffer 14, Litera d, des UVP-G 2000 fallen würde („Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen

..... um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu

erwarten ist"). Der Amtssachverständige erstellte auch zu dieser Frage einen ausführlichen Befund und kam in seiner gutachtlichen Schlussfolgerung zur Abschätzung, dass die gegenständliche Umstellung auf Instrumentenflugbetrieb eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um ca. 1.000 bis 1.500 erwarten lässt, jedenfalls aber eine Erhöhung um 20.000 oder mehr Flugbewegungen auszuschließen ist.

2.5. Über den zu 1.4. erwähnten, im Rahmen einer Stellungnahme zu dem von der NÖ Landesregierung eingeleiteten Ermittlungsverfahren gestellten Antrag der NÖ Umweltsenatschäft auf Feststellung der UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens wurde im angefochtenen Bescheid nicht abgesprochen. Dieser Antrag stellt daher auch keinen Gegenstand des Berufungsverfahrens dar.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Schlagworte

Änderung, Neubau; Einzelfallprüfung; UVP-Richtlinie, Anwendung, direkte; Übergangsbestimmungen, gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, Flughäfen, Flugfelder;

Zuletzt aktualisiert am

12.06.2012

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at