

TE Umse Bescheid 2000/5/16 US 9/2000/2-21

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 16.05.2000

Index

83/01

Norm

§1 Abs1 UVP-G

§3 Abs1 UVP-G

§3 Abs3 UVP-G

§3 Abs4 UVP-G

§3 Abs6 UVP-G

Anhang 1 Z16 UVP-G

UVP-RL 85/337 EWG idF 97/11/EG

§64 LFG

§65 LFG

§1 ZFV 1972

§13 ZFV 1972

§21 ZFV 1972

1. LFG § 64 heute
2. LFG § 64 gültig ab 27.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
3. LFG § 64 gültig von 01.01.1958 bis 26.06.2008

1. LFG § 65 heute
2. LFG § 65 gültig ab 27.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
3. LFG § 65 gültig von 01.01.1958 bis 26.06.2008

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

1. ZFV 1972 § 13 heute
2. ZFV 1972 § 13 gültig ab 01.09.1972

1. ZFV 1972 § 21 heute
2. ZFV 1972 § 21 gültig ab 01.09.1972

Text

Betrifft: Diamond Aircraft Industries GesmbH; Motor- und Segelfluggelände Wr. Neustadt-Ost, Pistenänderung mit Stoppflächen; Feststellungsverfahren gem. § 3 Abs. 6 UVP-G, Betrifft: Diamond Aircraft Industries GesmbH; Motor- und

Segelflugfeld Wr. Neustadt-Ost, Pistenänderung mit Stoppflächen; Feststellungsverfahren gem. Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G,

Berufung

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Wolfgang Catharin als Vorsitzenden sowie Dr. Heinrich Tettinek als Bericht und Dr. Harald Wendl als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung der Stadt Wr. Neustadt gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 30.11.1999, RU4-U- 030/012, betreffend die Feststellung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) für die Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Motor- und Segelflugfeld Wr. Neustadt-Ost zu Recht erkannt:

Spruch

I. Der Berufung wird insofern Folge gegeben, als in Abänderung des angefochtenen Bescheides festgestellt wird, dass für das Vorhaben der Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Flugfeld Wiener Neustadt Ost, für das mit mündlichem Bescheid vom 10. Juli 1998, Zl. RU6-L-W-215/235, die luftfahrtrechtliche Genehmigung erteilt wurde, eine UVP nach dem 2. Abschnitt des UVP-G durchzuführen ist. Rechtsgrundlagen: §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1, 3, 4 und 6, 40 Abs. 1 sowie Anhang 1 Z 16 UVP-G, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. Nr. 73/1996; römisch eins. Der Berufung wird insofern Folge gegeben, als in Abänderung des angefochtenen Bescheides festgestellt wird, dass für das Vorhaben der Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Flugfeld Wiener Neustadt Ost, für das mit mündlichem Bescheid vom 10. Juli 1998, Zl. RU6-L-W-215/235, die luftfahrtrechtliche Genehmigung erteilt wurde, eine UVP nach dem 2. Abschnitt des UVP-G durchzuführen ist. Rechtsgrundlagen: §§ 1 Absatz eins, 3, Absatz eins, 3, 4 und 6, 40 Absatz eins, sowie Anhang 1 Ziffer 16, UVP-G, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Nr. 73 aus 1996,;

§§ 10 Abs. 1 und 12 USG, BGBl. Nr. 698/1993; Paragraphen 10, Absatz eins 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

§§ 64 und 65 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 idF §§ 1, 13 und 21 Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV 1972) Paragraphen 64 und 65 Luftfahrtgesetz (LFG), Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957, idgF Paragraphen eins, 13 und 21 Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV 1972)

II. Die in der Berufung unter C) bis F) gestellten Anträge betreffend die Änderung bzw. Erweiterung der Zivilflugplatzbewilligung von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Nacht-Sichtflugbetrieb bzw. die Errichtung einer Flugsicherungsanlage auf dem Grundstück Nr. 787/1, EZ 2070, KG Obereggendorf, werden als unzulässig zurückgewiesen. römisch zwei. Die in der Berufung unter C) bis F) gestellten Anträge betreffend die Änderung bzw. Erweiterung der Zivilflugplatzbewilligung von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Nacht-Sichtflugbetrieb bzw. die Errichtung einer Flugsicherungsanlage auf dem Grundstück Nr. 787/1, EZ 2070, KG Obereggendorf, werden als unzulässig zurückgewiesen.

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

Begründung

Zu Spruchabschnitt I Zu Spruchabschnitt römisch eins

1. Verfahrensgang

1.1. Mit mündlichem Bescheid der Luftfahrtbehörde vom 10. Juli 1998 wurde dem Sportfliegerclub Austria die Errichtungsbewilligung für die Verschiebung der bestehenden Piste 10/28 einschließlich Errichtung der zugehörigen Stoppflächen auf dem Motor- und Segelflugfeld Wr. Neustadt-Ost erteilt. Die Verschiebung der Piste sollte projektsgemäß derart erfolgen, dass der westliche Pistenrand um 225 m nach Osten versetzt wird und gleichzeitig am östlichen Pistenrand in Richtung Osten 225 m Piste angebaut werden. Insgesamt sollte durch diese Maßnahme die ursprünglich genehmigte Pistenlänge weder verlängert noch verkürzt werden. An den beiden Enden der verschobenen Piste sollten so genannte Stoppflächen angeschlossen werden.

1.2. Aus Anlass dieses Bescheides beantragte die NÖ Umweltanwaltschaft mit Schreiben vom 4. Oktober 1999 die Feststellung, dass für die bewilligten Maßnahmen ein Verfahren gemäß dem 2. Abschnitt des UVP-G durchzuführen sei.

1.3. Daraufhin leitete die NÖ Landesregierung das Feststellungsverfahren nach § 3 Abs. 6 UVP-G ein und gab neben dem Antragsteller dem Anlagenbetreiber, der Fa. Diamond Aircraft Industries GesmbH., dem Landeshauptmann von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde und mitwirkende Behörde und dem Magistrat der Stadt Wiener Neustadt als Standortgemeinde die Gelegenheit zur Stellungnahme. Von dieser Möglichkeit machten die Fa. Diamond Aircraft Industries GesmbH, die Luftfahrtbehörde und die nunmehrige Berufungswerberin, die Stadt Wiener Neustadt, Gebrauch. 1.3. Daraufhin leitete die NÖ Landesregierung das Feststellungsverfahren nach Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G ein und gab neben dem Antragsteller dem Anlagenbetreiber, der Fa. Diamond Aircraft Industries GesmbH., dem Landeshauptmann von Niederösterreich als Luftfahrtbehörde und mitwirkende Behörde und dem Magistrat der Stadt Wiener Neustadt als Standortgemeinde die Gelegenheit zur Stellungnahme. Von dieser Möglichkeit machten die Fa. Diamond Aircraft Industries GesmbH, die Luftfahrtbehörde und die nunmehrige Berufungswerberin, die Stadt Wiener Neustadt, Gebrauch.

Die Stadt Wiener Neustadt nahm in ihrer Stellungnahme auf § 3 Abs. 4 Z 1 lit. a UVP-G Bezug und vertrat den Standpunkt, es handle sich bei der Verlegung der derzeitigen Piste um eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage um mindestens 50 %. Dabei seien vor allem die Flugbewegungen, Flugzeiten, Personenfrequenzen, usw. zu berücksichtigen. Auch sei zu befürchten, dass die vorliegende Pistenverschiebung unter Anfügung von Stoppflächen lediglich eine verdeckte Erweiterung der Piste darstelle, was als UVP-pflichtige Anlage zu qualifizieren wäre. Die Durchführung einer UVP sei notwendig. Die Stadt Wiener Neustadt nahm in ihrer Stellungnahme auf Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer eins, Litera a, UVP-G Bezug und vertrat den Standpunkt, es handle sich bei der Verlegung der derzeitigen Piste um eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage um mindestens 50 %. Dabei seien vor allem die Flugbewegungen, Flugzeiten, Personenfrequenzen, usw. zu berücksichtigen. Auch sei zu befürchten, dass die vorliegende Pistenverschiebung unter Anfügung von Stoppflächen lediglich eine verdeckte Erweiterung der Piste darstelle, was als UVP-pflichtige Anlage zu qualifizieren wäre. Die Durchführung einer UVP sei notwendig.

1.4. Die NÖ Landesregierung erließ sodann den Bescheid vom 30. November 1999, RU 4-U-030/012. Sie sprach aus, dass eine UVP nach dem UVP-G hinsichtlich der Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Flugfeld Wr. Neustadt-Ost nicht durchzuführen sei.

Dieser Bescheid wurde im Wesentlichen damit begründet, dass der Rechtsmeinung des Magistrates der Stadt Wr. Neustadt und des NÖ Umweltanwaltes als Antragsteller nicht beigetreten werden könne. Sofern in den Stellungnahmen auf andere (genehmigte) Maßnahmen, wie Änderung der Flugplatzwidmung, Verlängerung der Betriebszeiten, Errichtung eines Mittelwellensenders, Pisten- und Anflugbefeuerung, Gleitwinkelbefeuerung oder Rollwegbezeichnung Bezug genommen werde, könne eine diesbezügliche Auseinandersetzung in diesem Feststellungsverfahren nicht erfolgen. Sie seien nämlich nicht Gegenstand des verfahrenseinleitenden Antrages vom 4. Oktober 1999. Andererseits sei es nicht richtig, wenn die Vertretung der Diamond Aircraft Industries GesmbH ausführe, dass für rechtskräftig genehmigte Vorhaben grundsätzlich keine UVP durchgeführt werden könne. Es könne daher auch der Antrag nicht wegen rechtskräftiger Erledigung zurückgewiesen werden. Da nach ständiger Spruchpraxis auf den ermittelten Willen des Konsenswerbers abzustellen sei, der der luftfahrtbehördlichen Bewilligung vom 10. Juli 1998 zu Grunde gelegen ist, könne eine in der Wirklichkeit möglicherweise dem erteilten Konsens zuwiderlaufende Durchführung des Vorhabens nicht ins Kalkül gezogen werden. Auszugehen sei vielmehr davon, dass die Stoppflächen nach den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen nicht den selben Zweck wie Pisten haben und daher auch nicht als Piste im eigentlichen Sinn gelten können. Die Errichtung der ggstl. Stoppflächen könne daher nicht als Erweiterung der Piste 10/28 angesehen werden, obwohl diese Stoppflächen in einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dieser Piste stünden. Die Errichtung der Stoppflächen sei als ein selbstständig zu betrachtendes Bauvorhaben auf der Gesamtanlage Flugfeld Wr. Neustadt-Ost anzusehen, und insofern als Änderung des Flugfeldes an sich zu verstehen. Die bloße Änderung eines Flugfeldes sei jedoch kein Vorhaben, das im Anhang 1 Z 16 des UVP-G genannt sei. Eine Erweiterung des Flugfeldes liege nicht vor. Dieser Bescheid wurde im Wesentlichen damit begründet, dass der Rechtsmeinung des Magistrates der Stadt Wr. Neustadt und des NÖ Umweltanwaltes als Antragsteller nicht beigetreten werden könne. Sofern in den Stellungnahmen auf andere (genehmigte) Maßnahmen, wie Änderung der Flugplatzwidmung, Verlängerung der Betriebszeiten, Errichtung eines Mittelwellensenders, Pisten- und

Anflugbefeuerung, Gleitwinkelbefeuerung oder Rollwegbezeichnung Bezug genommen werde, könne eine diesbezügliche Auseinandersetzung in diesem Feststellungsverfahren nicht erfolgen. Sie seien nämlich nicht Gegenstand des verfahrenseinleitenden Antrages vom 4. Oktober 1999. Andererseits sei es nicht richtig, wenn die Vertretung der Diamond Aircraft Industries GesmbH ausführe, dass für rechtskräftig genehmigte Vorhaben grundsätzlich keine UVP durchgeführt werden könne. Es könne daher auch der Antrag nicht wegen rechtskräftiger Erledigung zurückgewiesen werden. Da nach ständiger Spruchpraxis auf den ermittelten Willen des Konsenswerbers abzustellen sei, der der luftfahrtbehördlichen Bewilligung vom 10. Juli 1998 zu Grunde gelegen ist, könne eine in der Wirklichkeit möglicherweise dem erteilten Konsens zuwiderlaufende Durchführung des Vorhabens nicht ins Kalkül gezogen werden. Auszugehen sei vielmehr davon, dass die Stoppflächen nach den luftfahrtrechtlichen Bestimmungen nicht den selben Zweck wie Pisten haben und daher auch nicht als Piste im eigentlichen Sinn gelten können. Die Errichtung der ggstl. Stoppflächen könne daher nicht als Erweiterung der Piste 10/28 angesehen werden, obwohl diese Stoppflächen in einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dieser Piste stünden. Die Errichtung der Stoppflächen sei als ein selbstständig zu betrachtendes Bauvorhaben auf der Gesamtanlage Flugfeld Wr. Neustadt-Ost" anzusehen, und insofern als Änderung des Flugfeldes an sich zu verstehen. Die bloße Änderung eines Flugfeldes sei jedoch kein Vorhaben, das im Anhang 1 Ziffer 16, des UVP-G genannt sei. Eine Erweiterung des Flugfeldes liege nicht vor.

2. Gegen diesen Bescheid erhob die Stadt Wiener Neustadt Berufung.

2.1. Begründend führte sie aus, dass gem. § 3 Abs. 4 Z 1 lit. a UVP-G für die Änderung einer im Anhang 1 des Gesetzes angeführten bestehenden Anlage, sofern nicht Abs. 3 anzuwenden ist, eine UVP durchzuführen sei, wenn durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage um mindestens 50 % erfolge. Dies liege auf Grund des Bescheides der Luftfahrtbehörde 1. Instanz, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. RU 6 vom 11. Dezember 1998, RU 6-L-W- 215/215-56, vor. Es sei nämlich eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage erfolgt, da die Flugbetriebszeit von Montag bis Freitag täglich um ca. 1 Stunde und 30 Minuten überschritten werde, am Samstagen um ca. 4 Stunden und an Sonn- und Feiertagen um ca. 15 Stunden überschritten werde. Durch die Überschreitung sei jedenfalls eine Zunahme der Lärmemissionen um mehr als 50 % gegeben und unter der Voraussetzung, dass der Flugplatzbetreiber bis zur bescheidmäßigen Genehmigung der Änderung der Flugbetriebszeiten am 11. Dezember 1998 gesetzes- und verordnungskonform gehandelt habe, müsse jedenfalls seit diesem Zeitpunkt eine Zunahme der Flugbewegungen von 20.000 pro Jahr auf 30.000 oder mehr pro Jahr stattgefunden haben. Weiters ergebe sich aus dem Bescheid, dass Luftfahrzeuge bis zu 20 t in unbeschränkter Flugbewegungsanzahl den Flugplatz Wr. Neustadt-Ost frequentieren könnten, was einerseits im Widerspruch zur Verordnung stehe, andererseits aber auch Rückschlüsse darauf zulasse, warum die Anzahl der Flugbewegungen und somit der Lärmemissionen gestiegen sein muss. Das Problem der Lärmemissionen sei dadurch virulent und unter Umständen gesundheitsgefährdend, dass Luftfahrzeuge bis zu 20 t in unbeschränkter Flugbewegungsanzahl und Luftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 30 t in einer Flugbewegungsanzahl von 100 pro Jahr den gegenständlichen Flugplatz frequentieren könnten, wobei es auf der Hand läge, dass derartige Luftfahrzeuge einen wesentlich längeren Rollweg bis zum Erreichen der Abfluggeschwindigkeit benötigten. Hierdurch erhöhe sich jedenfalls die Dauer des Fluglärms in Bodenniveau und auf Grund der erforderlichen Motorenstärke auch die Dezibel-Frequenz, was wiederum als Kapazitätsausweitung zu qualifizieren wäre. Die Errichtung der Stoppflächen diene lediglich dazu, die Piste verdeckt zu erweitern. Sie gebe nämlich die Möglichkeit, dass schwerere Flugzeuge den Flughafen benützten, weil nunmehr eine längere Start- und Landebahn zur Verfügung stehe. Die luftfahrtbehördlich genehmigte Pistenverschiebung mit Stoppflächen müsste ebenfalls den Änderungstatbestand der Z 16 Anhang 1 wie zitiert erfüllen, da in diesem Zusammenhang jedenfalls die Errichtung einer neuen baulichen Anlage oder die Erweiterung einer bestehenden baulichen Anlage im Sinne der Richtlinie des Rates der Europäischen Union vom 27. Juni 1985, Zl. 85/337/EWG, über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vorliege. Parallel zur Landebahn werde eine befestigte Rollbahn errichtet, die es ermögliche, die Zahl der Flugbewegungen zu verdoppeln, da die Landebahn nicht mehr als Rollweg benutzt werden muss. Dieser Rollweg stehe jedoch in unmittelbarem Zusammenhang mit der Piste und müsste somit als Teil der selben qualifiziert werden, was wiederum einer Pistenerweiterung im Sinne des Änderungstatbestandes der Z 16 wie zitiert entspreche. 2.1. Begründend führte sie aus, dass gem. Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer eins, Litera a, UVP-G für die Änderung einer im Anhang 1 des Gesetzes angeführten bestehenden Anlage, sofern nicht Absatz 3, anzuwenden ist, eine UVP durchzuführen sei, wenn durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage um mindestens 50 % erfolge. Dies liege auf Grund des

Bescheides der Luftfahrtbehörde 1. Instanz, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. RU 6 vom 11. Dezember 1998, RU 6-L-W- 215/215-56, vor. Es sei nämlich eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage erfolgt, da die Flugbetriebszeit von Montag bis Freitag täglich um ca. 1 Stunde und 30 Minuten überschritten werde, am Samstagen um ca. 4 Stunden und an Sonn- und Feiertagen um ca. 15 Stunden überschritten werde. Durch die Überschreitung sei jedenfalls eine Zunahme der Lärmemissionen um mehr als 50 % gegeben und unter der Voraussetzung, dass der Flugplatzbetreiber bis zur bescheidmäßigen Genehmigung der Änderung der Flugbetriebszeiten am 11. Dezember 1998 gesetzes- und verordnungskonform gehandelt habe, müsse jedenfalls seit diesem Zeitpunkt eine Zunahme der Flugbewegungen von 20.000 pro Jahr auf 30.000 oder mehr pro Jahr stattgefunden haben. Weiters ergebe sich aus dem Bescheid, dass Luftfahrzeuge bis zu 20 t in unbeschränkter Flugbewegungsanzahl den Flugplatz Wr. Neustadt-Ost frequentieren könnten, was einerseits im Widerspruch zur Verordnung stehe, andererseits aber auch Rückschlüsse darauf zulasse, warum die Anzahl der Flugbewegungen und somit der Lärmemissionen gestiegen sein muss. Das Problem der Lärmemissionen sei dadurch virulent und unter Umständen gesundheitsgefährdend, dass Luftfahrzeuge bis zu 20 t in unbeschränkter Flugbewegungsanzahl und Luftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 30 t in einer Flugbewegungsanzahl von 100 pro Jahr den gegenständlichen Flugplatz frequentieren könnten, wobei es auf der Hand läge, dass derartige Luftfahrzeuge einen wesentlich längeren Rollweg bis zum Erreichen der Abfluggeschwindigkeit benötigten. Hierdurch erhöhe sich jedenfalls die Dauer des Fluglärms in Bodenniveau und auf Grund der erforderlichen Motorenstärke auch die Dezibel-Frequenz, was wiederum als Kapazitätsausweitung zu qualifizieren wäre. Die Errichtung der Stoppflächen diene lediglich dazu, die Piste verdeckt zu erweitern. Sie gebe nämlich die Möglichkeit, dass schwerere Flugzeuge den Flughafen benützten, weil nunmehr eine längere Start- und Landebahn zur Verfügung stehe. Die luftfahrtbehördlich genehmigte Pistenverschiebung mit Stoppflächen müsste ebenfalls den Änderungstatbestand der Ziffer 16, Anhang 1 wie zitiert erfüllen, da in diesem Zusammenhang jedenfalls die Errichtung einer neuen baulichen Anlage oder die Erweiterung einer bestehenden baulichen Anlage im Sinne der Richtlinie des Rates der Europäischen Union vom 27. Juni 1985, Zl. 85/337/EWG, über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vorliege. Parallel zur Landebahn werde eine befestigte Rollbahn errichtet, die es ermögliche, die Zahl der Flugbewegungen zu verdoppeln, da die Landebahn nicht mehr als Rollweg benutzt werden muss. Dieser Rollweg stehe jedoch in unmittelbarem Zusammenhang mit der Piste und müsste somit als Teil der selben qualifiziert werden, was wiederum einer Pistenerweiterung im Sinne des Änderungstatbestandes der Ziffer 16, wie zitiert entspreche.

In der Berufung wird daher beantragt, die Berufungsbehörde möge den angefochtenen Bescheid des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung dahin abändern, dass für die mit mündlichem Bescheid der Luftfahrtbehörde vom 10. Juli 1998 verkündete Genehmigung zur Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Flugfeld Wr. Neustadt-Ost eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei. In eventu möge die Berufungsbehörde den angefochtenen Bescheid beheben und gem. § 3 Abs. 6 UVP-G feststellen, dass für die mit mündlichen Bescheid der Luftfahrtbehörde verkündete Genehmigung zur Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Flugfeld Wr. Neustadt-Ost eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei; in eventu möge die Berufungsbehörde den angefochtenen Bescheid beheben und zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die Behörde 1. Instanz zurückzuweisen. Überdies möge die Berufungsbehörde gem. § 3 Abs. 6 UVP-G feststellen, dass für die mit Bescheid der Luftfahrtbehörde vom 11. Dezember 1998 genehmigte Änderung beziehungsweise Erweiterung der Zivilflugplatzbewilligung von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Nacht-Sichtflugbetrieb mit einer Betriebszeit bis spätestens 21.00 Uhr UTC höchstens jedoch bis 22.00 Uhr Ortszeit, für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost, eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei. In eventu möge die Berufungsbehörde als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des § 40 Abs. 1 UVP-G die Unterinstanz anweisen für die mit Bescheid der Luftfahrtbehörde vom 11. Dezember 1998 genehmigte Änderung bzw. Erweiterung der Zivilflugplatzbewilligung von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Nachtsichtflugbetrieb mit einer Betriebszeit bis spätestens 21.00 Uhr UTC höchstens jedoch bis 22.00 Uhr Ortszeit, für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost, eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen. In der Berufung wird daher beantragt, die Berufungsbehörde möge den angefochtenen Bescheid des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung dahin abändern, dass für die mit mündlichem Bescheid der Luftfahrtbehörde vom 10. Juli 1998 verkündete Genehmigung zur Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Flugfeld Wr. Neustadt-Ost eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei. In eventu möge die Berufungsbehörde den angefochtenen Bescheid beheben und gem. Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G feststellen, dass für die mit mündlichen Bescheid der Luftfahrtbehörde verkündete Genehmigung zur Pistenänderung mit Stoppflächen auf dem Flugfeld Wr. Neustadt-Ost eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei; in eventu möge die Berufungsbehörde den angefochtenen

Bescheid beheben und zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die Behörde 1. Instanz zurückzuweisen. Überdies möge die Berufungsbehörde gem. Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G feststellen, dass für die mit Bescheid der Luftfahrtbehörde vom 11. Dezember 1998 genehmigte Änderung beziehungsweise Erweiterung der Zivilflugplatzbewilligung von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Nacht-Sichtflugbetrieb mit einer Betriebszeit bis spätestens 21.00 Uhr UTC höchstens jedoch bis 22.00 Uhr Ortszeit, für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost, eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei. In eventu möge die Berufungsbehörde als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Paragraph 40, Absatz eins, UVP-G die Unterinstanz anweisen für die mit Bescheid der Luftfahrtbehörde vom 11. Dezember 1998 genehmigte Änderung bzw. Erweiterung der Zivilflugplatzbewilligung von Sichtflugbetrieb bei Tag auf Nachtsichtflugbetrieb mit einer Betriebszeit bis spätestens 21.00 Uhr UTC höchstens jedoch bis 22.00 Uhr Ortszeit, für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost, eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen.

Überdies möge die Berufungsbehörde gem. § 3 Abs. 6 UVP-G feststellen, dass für die mit Bescheid der obersten Zivilluftfahrtbehörde vom 19. August 1999 genehmigte Errichtungsbewilligung für die auf dem Grundstück Nr. 787/1, EZ 2070 KG Obereggendorf, in 2492 Eggendorf projektierte Flugsicherungsanlage für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost, eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei. In eventu möge die Berufungsbehörde als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des § 40 Abs. 1 UVP-G die Unterinstanz anweisen, für die mit Bescheid der obersten Zivilluftfahrtbehörde vom 19. August 1999 genehmigte Errichtungsbewilligung für die auf dem Grundstück wie oben genannt projektierte Flugsicherungsanlage für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen. Überdies möge die Berufungsbehörde gem. Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G feststellen, dass für die mit Bescheid der obersten Zivilluftfahrtbehörde vom 19. August 1999 genehmigte Errichtungsbewilligung für die auf dem Grundstück Nr. 787/1, EZ 2070 KG Obereggendorf, in 2492 Eggendorf projektierte Flugsicherungsanlage für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost, eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen sei. In eventu möge die Berufungsbehörde als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des Paragraph 40, Absatz eins, UVP-G die Unterinstanz anweisen, für die mit Bescheid der obersten Zivilluftfahrtbehörde vom 19. August 1999 genehmigte Errichtungsbewilligung für die auf dem Grundstück wie oben genannt projektierte Flugsicherungsanlage für das Flugfeld Wr. Neustadt-Ost eine UVP nach dem UVP-G durchzuführen.

2.2. Zur Berufung nahm die Diamond Aircraft Industries GesmbH in der Richtung Stellung, dass weder eine Kapazitätserweiterung noch die Neuerrichtung oder Erweiterung eines Flughafens bzw. einer Piste vorliege und deshalb die Abweisung der Berufung beantragt werde.

2.3. Gem. § 10 USG wurde am 16.5.2000 eine öffentliche mündliche Verhandlung über die Berufung der Stadt Wiener Neustadt durchgeführt. 2.3. Gem. Paragraph 10, USG wurde am 16.5.2000 eine öffentliche mündliche Verhandlung über die Berufung der Stadt Wiener Neustadt durchgeführt.

In der mündlichen Verhandlung wurde über die bisherigen Vorbringen im Verfahren hinaus von der Berufungswerberin eine Stellungnahme vorgelegt und mündlich vorgetragen. Im Übrigen blieb von allen anwesenden Parteien unbestritten, dass die Piste, wie im erstinstanzlichen Verfahren festgestellt, verschoben wurde und Änderungen bei Situierung von Stoppflächen und Rollweg durchgeführt wurden.

3. Der Umweltsenat hat über die innerhalb offener Frist erhobene Berufung erwogen:

3.1. Der Umweltsenat stellt folgenden entscheidungswesentlichen Sachverhalt fest:

Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist der Antrag der NÖ Umweltsenatschafft vom 4. Oktober 1999 mit ausdrücklicher Bezugnahme auf den in der Verhandlung vom 10. Juli 1998 mündlich verkündeten Bescheid RU 6-L-W-215/235, mit dem der Landeshauptmann von Niederösterreich dem Sportfliegerclub Austria die luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung für die Verschiebung der bestehenden Piste einschließlich Errichtung der zugehörigen Stoppflächen auf den Motor- und Segelflugfeld Wr. Neustadt-Ost erteilte. Die NÖ Umweltsenatschafft ersuchte gem. § 3 Abs. 6 UVP-G um Einleitung eines Feststellungsverfahrens, um zu prüfen, ob es sich bei den bescheidmäßig genehmigten Anlagen" um solche handelt, die zum damaligen Zeitpunkt einer UVP gem. Anhang 1 Z 16 zum UVP-G zu unterziehen gewesen wären. Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist der Antrag der NÖ Umweltsenatschafft vom 4. Oktober 1999 mit ausdrücklicher Bezugnahme auf den in der Verhandlung vom 10. Juli 1998 mündlich verkündeten Bescheid RU 6-L-W-215/235, mit dem der Landeshauptmann von Niederösterreich dem Sportfliegerclub Austria die luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung für die Verschiebung der bestehenden Piste einschließlich Errichtung der zugehörigen Stoppflächen auf den Motor- und Segelflugfeld Wr. Neustadt-Ost erteilte. Die NÖ Umweltsenatschafft

ersuchte gem. Paragraph 3, Absatz 6, UVP-G um Einleitung eines Feststellungsverfahrens, um zu prüfen, ob es sich bei den bescheidmäßig genehmigten Anlagen" um solche handelt, die zum damaligen Zeitpunkt einer UVP gem. Anhang 1 Ziffer 16, zum UVP-G zu unterziehen gewesen wären.

Der mündlich verkündete Bescheid, auf den im Antrag der Umweltschutzkommission Bezug genommen wird, wurde in der Verhandlungsschrift des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung vom 10. Juli 1998 über eine Verhandlung an Ort und Stelle am Flugplatz Wr. Neustadt-Ost wie folgt beurkundet:

Namens des Landeshauptmannes von Niederösterreich wird wie folgt entschieden:

I.römisch eins.

Dem Sportfliegerclub Austria wird die luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung für die Verschiebung der bestehenden Piste einschließlich Errichtung der zugehörigen Stoppflächen auf dem Motor- und Segelfluggelände Wr. Neustadt-Ost erteilt.

Rechtsgrundlage: § 78 Abs. 1 und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/157
Rechtsgrundlage: Paragraph 78, Absatz eins und 3 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/157.

II.römisch zwei.

Diese Bewilligung wird unter den nachstehenden Voraussetzungen erteilt:

1. Die Ausführung hat entsprechend der in der Verhandlungsschrift festgehaltenen Beschreibung und den der Verhandlung zu Grunde liegenden Unterlagen zu erfolgen. Sofern sich jedoch aus den Vorschriften gemäß Punkt 2.

Abänderungen des Projektes ergeben, sind diese vorzunehmen.

2. Den im Zug der Verhandlung gemachten Vorschriften (Abschnitte B bis D sowie der Forderung in der Erklärung, Abschnitt E der Verhandlungsschrift) ist zu entsprechen.

Rechtsgrundlage: § 79 Abs. 2 LFG.
Rechtsgrundlage: Paragraph 79, Absatz 2, LFG.

..."

Begehrt wurde im dortigen Verfahren von den Antragstellern die Verschiebung der bestehenden Piste in Richtung Osten und Anordnung von Stoppflächen an den Pistenenden. Auf Grund des Gutachtens des Amtssachverständigen für technische Luftfahrtangelegenheiten in dortiger Verhandlung steht fest, dass die Neusituierung der Piste (Verschiebung in bestehender Achse nach Osten) und Situierung zusätzlicher Bewegungsflächen weder die Pistengrundlänge noch die tatsächliche Pistenlänge verändert. Die tatsächliche Pistenlänge von 1067 m bleibt unverändert und reduziert sich durch Anwendung von Höhen- und Temperaturfaktoren auf eine Pistengrundlänge von 899m. Damit bleibt die Piste 10/28 auch weiterhin eine Piste der Klasse D. Um diese Baumaßnahme zu effektuieren, ist es jedoch notwendig, am Ostteil der bestehenden Pistenanlage neue Betonflächen zu errichten, welche östlich der bestehenden Anlage Teile der Piste aufnehmen werden, woran sich wieder nach Osten verlängert die östliche Stoppfläche anschließt. Im Bereich der vorher bestehenden westlichen Pistenteile, welche als Piste aufgelassen werden, werden die westlichen Stoppflächen errichtet.

Der verfahrenseinleitende Antrag bezog sich daher ausschließlich auf die Bewilligung der Verschiebung der bestehenden Piste einschließlich Errichtung der zugehörigen Stoppflächen auf dem Motor- und Segelfluggelände Wr. Neustadt-Ost.

Weitere Feststellungen erachtet der Umweltsenat nicht notwendig im Sinne der rechtlichen Begründung. Die Feststellungen ergeben sich aus den unbestrittenen vorliegenden Anträgen, dem Verhandlungsprotokoll und dem vorliegendem Plan, der der Verhandlung zu Grunde lag.

3.2. Die anzuwendenden Bestimmungen des UVP-G haben folgenden Wortlaut:

§ 1 Abs. 1: Paragraph eins, Absatz eins :

(1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Bürger/innen auf fachlicher Grundlage 1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

1. a) Litera a
auf Menschen, Tiere und Pflanzen,
2. b) Litera b
auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
3. c) Litera c
auf Biotope und Ökosysteme,
4. d) Litera d
auf die Landschaft und
5. e) Litera e
auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,"

§ 3 Abs. 1, 3 und 6: Paragraph 3, Absatz eins, 3 und 6 :

(1) Vorhaben, bei denen auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und die im Anhang 1 angeführt sind, sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen....

(3) Für die im Anhang 1 angeführten Vorhaben und die dort festgelegten Änderungen dieser Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

...

(6) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder eines Umweltanwaltes innerhalb von drei Monaten mit Bescheid festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkende Behörde, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde."

Aus dem Anhang 1:

UVP-PFLICHTIGE ANLAGEN

...

16. Der Neubau von Flughäfen und Flugfeldern, ausgenommen Hubschrauberlandeplätzen im öffentlichen Interesse, sowie die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten ausgenommen die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten für Zwecke der Militärluftfahrt aus Anlass eines Einsatzes des Bundesheeres gem. § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes 1990 (WG), BGBl. Nr. 305; 16. Der Neubau von Flughäfen und Flugfeldern, ausgenommen Hubschrauberlandeplätzen im öffentlichen Interesse, sowie die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten ausgenommen die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten für Zwecke der Militärluftfahrt aus Anlass eines Einsatzes des Bundesheeres gem. Paragraph 2, Absatz eins, des Wehrgesetzes 1990 (WG), Bundesgesetzblatt Nr. 305;

..."

Aus der Zivilflugplatz-Verordnung-ZFV 1972:

§ 1 Begriffserläuterungen Paragraph eins, Begriffserläuterungen

Im Sinne dieser Verordnung gilt bzw. gelten, soweit sich auch einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung nichts anderes ergibt, als:

...

Pisten: Auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen. Rollwege (Fahrrinnen): Auf Flugplätzen für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden

(Wasser) ausgenommen Start und Landung festgelegte

Flächen...

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..."

§ 21. StoppflächenParagraph 21, Stoppflächen

(1) Stoppflächen müssen ebenso breit sein wie die Piste, zu der sie gehören. Die Länge einer Stoppfläche darf mit höchstens 15 % der tatsächlichen Pistenlänge festgelegt werden.

(2) Die Bestimmung über Längsneigung, Änderung der Längsneigung und Querneigung von Pisten (§§ 18 20) finden auf Stoppflächen sinngemäß Anwendung.(2) Die Bestimmung über Längsneigung, Änderung der Längsneigung und Querneigung von Pisten (Paragraphen 18, 20) finden auf Stoppflächen sinngemäß Anwendung.

(3) Stoppflächen sind so herzustellen, dass ihre Tragfähigkeit ein Überrollen mit Luftfahrzeugen zulässt, für welche die zugehörige Piste bestimmt ist."

3.3. Bei der taxativen Aufzählung der UVP-pflichtigen Vorhaben im Anhang 1 des UVP-G ging der Gesetzgeber von der unwiderleglichen Vermutung aus, dass es sich dabei um Vorhaben handelt, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Die Prüfung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen ist daher nicht selbstständiges Tatbestandelement für die UVP-Pflicht. Zu prüfen ist vielmehr nur, ob ein Vorhaben im Anhang 1 angeführt ist. Trifft dies zu, dann ist für das Vorhaben gem. § 3 Abs. 1 und 3 UVP-G eine UVP nach dem 2. Abschnitt des UVP-G durchzuführen (so bereits der Umweltsenat in den Bescheiden vom 23. November 1999, Zl. US 6/1999/8-21, vom 16. Dezember 1999, Zl. US 9/1999/4-39, und vom 12. April 2000, Zl. US 9/1999/7-31).3.3. Bei der taxativen Aufzählung der UVP-pflichtigen Vorhaben im Anhang 1 des UVP-G ging der Gesetzgeber von der unwiderleglichen Vermutung aus, dass es sich dabei um Vorhaben handelt, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Die Prüfung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen ist daher nicht selbstständiges Tatbestandelement für die UVP-Pflicht. Zu prüfen ist vielmehr nur, ob ein Vorhaben im Anhang 1 angeführt ist. Trifft dies zu, dann ist für das Vorhaben gem. Paragraph 3, Absatz eins und 3 UVP-G eine UVP nach dem 2. Abschnitt des UVP-G durchzuführen (so bereits der Umweltsenat in den Bescheiden vom 23. November 1999, Zl. US 6/1999/8-21, vom 16. Dezember 1999, Zl. US 9/1999/4-39, und vom 12. April 2000, Zl. US 9/1999/7-31).

3.4. Der für den vorliegenden Fall daher maßgebliche und unter

3.2. zitierte Tatbestand der Z 16 des Anhanges 1 normiert die UVP-Pflicht im Zusammenhang mit Flughäfen und deren Einrichtungen ausschließlich für den Neubau von Flughäfen und Flugfeldern (mit Einschränkung bei Hubschrauberlandeplätzen), sowie für die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten (ausgenommen für Zwecke der Militärluftfahrt). Sonstige bauliche Maßnahmen und sonstige Genehmigungen, wie Flugfrequenzen usw., die nicht in Z 16 des 1. Anhanges aufgezählt sind, sind nicht Gegenstand der UVP-Pflicht. Der Gesetzgeber geht hier bewusst selektiv vor und greift nur bestimmte Maßnahmen aus einer Reihe möglicherweise umweltbelastender Tätigkeiten im Zusammenhang mit Flughäfen heraus und nur diese bestimmten Baumaßnahmen lösen eine UVP-Pflicht aus. Unter der in Z 16 erfassten Erweiterung von Pisten von Flughäfen oder Flugfeldern sind bauliche Erweiterungen gemeint, nicht jedoch die Veränderung der Pistenqualität bzw. Pistenkategorie, d. h., dass z. B. die Installation von zusätzlichen Funknavigationseinrichtungen oder Befeuerungsanlagen nicht von dieser Formulierung erfasst ist (Bericht des Umweltausschusses zum UVP-G, 1179 der Beilagen zu den sten. Prot. des NR XVIII GP). Auch die Errichtung bloß von weiteren Hangars, Betriebsgebäuden oder Sicherungseinrichtungen ist von Z 16 nicht umfasst.3.2. zitierte Tatbestand der Ziffer 16, des Anhanges 1 normiert die UVP-Pflicht im Zusammenhang mit Flughäfen und deren Einrichtungen ausschließlich für den Neubau von Flughäfen und Flugfeldern (mit Einschränkung bei Hubschrauberlandeplätzen), sowie für die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten (ausgenommen für Zwecke der Militärluftfahrt). Sonstige bauliche Maßnahmen und sonstige Genehmigungen, wie Flugfrequenzen usw., die nicht in Ziffer 16, des 1. Anhanges aufgezählt sind, sind nicht Gegenstand der UVP-Pflicht. Der Gesetzgeber geht hier bewusst selektiv vor und greift nur bestimmte Maßnahmen aus einer Reihe möglicherweise umweltbelastender Tätigkeiten im Zusammenhang mit Flughäfen heraus und nur diese bestimmten Baumaßnahmen lösen eine UVP-Pflicht aus. Unter der in Ziffer 16, erfassten Erweiterung von Pisten von Flughäfen oder Flugfeldern sind bauliche Erweiterungen gemeint, nicht jedoch die Veränderung der Pistenqualität bzw. Pistenkategorie, d. h., dass z. B. die Installation von zusätzlichen Funknavigationseinrichtungen oder Befeuerungsanlagen nicht von dieser Formulierung erfasst ist (Bericht des

Umweltausschusses zum UVP-G, 1179 der Beilagen zu den sten. Prot. des NR römisch achtzehn Gesetzgebungsperiode Auch die Errichtung bloß von weiteren Hangars, Betriebsgebäuden oder Sicherungseinrichtungen ist von Ziffer 16, nicht umfasst.

Sofern das UVP-G an materiengesetzliche Begriffe anknüpft, sind diese zur Interpretation heranzuziehen (vgl. US 7/1997/4- 13, Pkt. 2.2, US 9/1999/1-35, Pkt. 2.3). Die Begriffe Flughafen und Flugfeld sind daher nach §§ 64 und 65 LFG auszulegen (vgl. Raschauer, Kommentar zum UVP-G, zu Anhang 1 Z 16). Sofern das UVP-G an materiengesetzliche Begriffe anknüpft, sind diese zur Interpretation heranzuziehen vergleiche US 7/1997/4- 13, Pkt. 2.2, US 9/1999/1-35, Pkt. 2.3). Die Begriffe Flughafen und Flugfeld sind daher nach Paragraphen 64 und 65 LFG auszulegen vergleiche Raschauer, Kommentar zum UVP-G, zu Anhang 1 Ziffer 16.).

3.5. Der Änderungstatbestand des § 3 Abs. 4 UVP-G ist nicht anzuwenden 3.5. Der Änderungstatbestand des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G ist nicht anzuwenden:

Nach dem zitierten Gesetzestext sind die Kriterien dieses Absatzes nur anwendbar, wenn nicht Abs. 3 anzuwenden ist. Nach dem zitierten Gesetzestext sind die Kriterien dieses Absatzes nur anwendbar, wenn nicht Absatz 3, anzuwenden ist.

Gemäß Abs. 3 der zitierten Gesetzesstelle wird die UVP unabhängig von den Kriterien des Abs. 4 für alle im Anhang 1 definierten Vorhaben und auch die dort festgelegten Änderungen dieser Vorhaben angeordnet. Schon der Ausschussbericht zu Abs.

3 führt aus: Die UVP-pflichtigen Vorhaben sind im Anhang 1 angeführt. Soweit im Anhang 1 auch Änderungstatbestände angeführt sind, sind diese für die UVP-Pflicht maßgebend, ansonsten die Regelungen des Absatz 4 ..." In diesem Sinn meint auch Raschauer: Zunächst ist gem. § 3 Abs. 3 ... zu ermitteln, ob die in Anhang 1 angeführten Tatbestände selbst

‘Änderungen’ ansprechen (... z.B. ‘Erweiterung von Pisten’ in

Z 16, ...) in diesem Fall kommen die Regeln des § 3 Abs. 4 nicht zur Anwendung, die UVP-Pflicht der Änderung ist autonom aus dem betreffenden Tatbestand zu ermitteln." (Raschauer, Kommentar zum UVP-G, RZ 8 zu § 3). Da in der Z 16 Änderungstatbestände ausdrücklich definiert werden, ist somit die Anwendung des § 3 Abs. 4 ausgeschlossen. Ziffer 16,, ...) in diesem Fall kommen die Regeln des Paragraph 3, Absatz 4, nicht zur Anwendung, die UVP-Pflicht der Änderung ist autonom aus dem betreffenden Tatbestand zu ermitteln." (Raschauer, Kommentar zum UVP-G, RZ 8 zu Paragraph 3.). Da in der Ziffer 16, Änderungstatbestände ausdrücklich definiert werden, ist somit die Anwendung des Paragraph 3, Absatz 4, ausgeschlossen.

3.6. Zum Neubau von Flughäfen und Flugfeldern":

Der Tatbestand des Neubaus von Flughäfen liegt nicht vor, wie sich aus dem Verfahren ergibt: Der Flughafen Wr. Neustadt besteht bereits. Er wird lediglich nach Meinung der Berufungswerber ausgeweitet. Während gem. § 64 LFG Flughäfen öffentliche Flugplätze sind, die für den internationalen Luftverkehr bestimmt sind und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügen, sind Flugfelder gem. § 65 Abs. 1 LFG Zivilflugplätze, die nicht Flughäfen sind. Auch ein Neubau von Flugfeldern liegt nur vor, wenn die Gesamtanlage neu errichtet wird, sodass schon aus diesem Grund an diesen Tatbestand nicht angeknüpft werden kann. Der Tatbestand des Neubaus von Flughäfen liegt nicht vor, wie sich aus dem Verfahren ergibt: Der Flughafen Wr. Neustadt besteht bereits. Er wird lediglich nach Meinung der Berufungswerber ausgeweitet. Während gem. Paragraph 64, LFG Flughäfen öffentliche Flugplätze sind, die für den internationalen Luftverkehr bestimmt sind und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügen, sind Flugfelder gem. Paragraph 65, Absatz eins, LFG Zivilflugplätze, die nicht Flughäfen sind. Auch ein Neubau von Flugfeldern liegt nur vor, wenn die Gesamtanlage neu errichtet wird, sodass schon aus diesem Grund an diesen Tatbestand nicht angeknüpft werden kann.

3.7. Zur Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten":

Zu prüfen ist daher, ob eine Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten vorliegt, welche ebenfalls der UVP unterliegen. Pisten sind nach § 1 ZFV 1972 auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen. Diese sind ausdrücklich von Rollwegen unterschieden, die nach der gleichen Gesetzesstelle auf Flugplätzen für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Wasser) ausgenommen Start und Landung festgelegte Flächen sind, und ebenfalls unterschieden von Stoppflächen, welche auf Landflugplätzen in Startrichtung an Pisten angrenzend festgelegte, rechteckige Flächen sind, die so hergestellt sind, dass darauf ein Luftfahrzeug im Falle eines abgebrochenen Starts zum Halten gebracht werden kann. Auch wenn sich daher diese Flächen in der bautechnischen Asphaltausführung nicht unterscheiden mögen, handelt es sich doch um Flächen, die der Luftfahrt in ganz unterschiedlicher Weise gewidmet sind. Das Gesetz unterstellt der UVP nur die Neuerrichtung und Erweiterung von Pisten, nicht sonstiger Flächen im Zusammenhang mit Flughäfen und Flugplätzen. Zu prüfen ist daher, ob eine Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten vorliegt, welche ebenfalls der UVP unterliegen. Pisten sind nach Paragraph eins, ZFV 1972 auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen. Diese sind ausdrücklich von Rollwegen unterschieden, die nach der gleichen Gesetzesstelle auf Flugplätzen für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Wasser) ausgenommen Start und Landung festgelegte Flächen sind, und ebenfalls unterschieden von Stoppflächen, welche auf Landflugplätzen in Startrichtung an Pisten angrenzend festgelegte, rechteckige Flächen sind, die so hergestellt sind, dass darauf ein Luftfahrzeug im Falle eines abgebrochenen Starts zum Halten gebracht werden kann. Auch wenn sich daher diese Flächen in der bautechnischen Asphaltausführung nicht unterscheiden mögen, handelt es sich doch um Flächen, die der Luftfahrt in ganz unterschiedlicher Weise gewidmet sind. Das Gesetz unterstellt der UVP nur die Neuerrichtung und Erweiterung von Pisten, nicht sonstiger Flächen im Zusammenhang mit Flughäfen und Flugplätzen.

Von der Neuerrichtung einer Piste kann im vorliegenden Fall nicht gesprochen werden, weil diese schon begrifflich eine neue Errichtung dort, wo bisher keine Piste bestand, voraussetzt. Zu den vorhandenen Pisten müsste daher räumlich getrennt eine völlig neue Piste errichtet werden, oder eine bestehende Piste dergestalt verlegt werden, dass sie an einem anderen Ort neu errichtet und die alte Piste aufgelassen wird. Davon ist hier nicht die Rede, weil tatsächlich bestehende Pistenteile für die vorliegende Piste mit verwendet werden. Es wird lediglich in östlicher Richtung ein Asphaltband angefügt, das teilweise für Pistenzwecke verwendet wird, teilweise für angrenzende Stoppflächen. Die Gesamtlänge der Piste wird nach wie vor in einem wesentlichen Ausmaß durch bereits vorher bestehende Pistenflächen erreicht.

Es ist daher zu prüfen, ob die Erweiterung einer Piste vorliegt.

Mit dem Begriff der Erweiterung werden nicht alle Änderungen einer Piste erfasst. Die UVP-pflichtigen Änderungen" bei Flughäfen unterscheiden sich somit vom Begriff der Änderung" in § 3 Abs. 4. Eine Änderung kann auch in einer qualitativen Änderung der bestehenden Flächen bestehen, z.B. einer Verstärkung der Betonbahn einer bestehenden Piste. Mit dem Begriff der Erweiterung werden nicht alle Änderungen einer Piste erfasst. Die UVP-pflichtigen Änderungen" bei Flughäfen unterscheiden sich somit vom Begriff der Änderung" in Paragraph 3, Absatz 4, Eine Änderung kann auch in einer qualitativen Änderung der bestehenden Flächen bestehen, z.B. einer Verstärkung der Betonbahn einer bestehenden Piste.

Erweiterungen hingegen sind nur räumliche Veränderungen. Erweiterung ist daher eine nicht vollkommen unerhebliche Veränderung der Situierung der Piste, ein Heraustreten aus ihrer bisherigen räumlichen Begrenzung, und zwar auch dann, wenn keine Mehrflächen gegenüber der alten Piste entstehen, die Gesamtflächenbilanz daher nicht verändert wird.

Eine solche Erweiterung, nämlich eine Veränderung der Situierung über die bisherigen räumlichen Grenzen der Piste hinaus, liegt hier vor: Wenn auch große Teile des bisherigen Pistenbandes weiterhin als Piste gewidmet sind, wird sie doch nach Osten hin aus den bisherigen Grenzen verschoben, sodass ein neues Betonband an die bestehenden Pistenflächen angefügt werden muss.

Die Neuerrichtung bzw. Verlegung der Stoppflächen an beiden Ende der Piste bleibt dabei irrelevant, weil Stoppflächen nicht Piste sind, und nur Pistenerweiterungen der UVP unterliegen.

Eine solche - auf Grund des Wortlautes mögliche, über die engen Grenzen einer Vergrößerung der reinen Flächenbilanz jedoch hinausweisende - Interpretation des Begriffes der Erweiterung gebietet auch § 3 Abs. 1 UVP-G:

Lässt der Wortlaut eines Tatbestandes im Anhang 1 mehrere Interpretationen zu, so ist jener der Vorzug zu geben, durch die Vorhaben, bei denen auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, erfasst werden. § 3 Abs. 1 hat nämlich für die Tatbestände des Anhanges 1 interpretationsleitende Bedeutung (vgl. US 6/1999/8-21, Pkt. 2.3, und die dort zitierte Literatur). Eine solche - auf Grund des Wortlautes mögliche, über die engen Grenzen einer Vergrößerung der reinen Flächenbilanz jedoch hinausweisende - Interpretation des Begriffes der Erweiterung gebietet auch Paragraph 3, Absatz eins, UVP-G: Lässt der Wortlaut eines Tatbestandes im Anhang 1 mehrere Interpretationen zu, so ist jener der Vorzug zu geben, durch die Vorhaben, bei denen auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, erfasst werden. Paragraph 3, Absatz eins, hat nämlich für die Tatbestände des Anhanges 1 interpretationsleitende Bedeutung vergleiche US 6/1999/8-21, Pkt. 2.3, und die dort zitierte Literatur).

Die Änderung der Situierung einer Piste kann ganz erhebliche Auswirkungen auf die Lärm- und Abgassituation in der Umgebung eines Flughafens und daher erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben und ist deshalb in den Begriff der Erweiterung einzubeziehen (Ob solche erhebliche Auswirkungen tatsächlich vorhanden sind, ist in dem über das Vorhaben durchzuführenden UVP-Verfahren zu prüfen).

Diese Rechtslage entspricht auch der Richtlinie 85/337/EWG über die UVP bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, die durch das UVP-G in Österreich umgesetzt wurde:

Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie räumt den Mitgliedstaaten in Bezug auf die UVP-Pflicht von Projekten des Anhanges II der Richtlinie Ermessen ein, das u.a. in Form der Festlegung von Schwellenwerten genutzt werden kann. Dieses Ermessen ist jedoch durch die in Art. 2 Abs. 1 dieser Richtlinie festgelegte Pflicht begrenzt, jene Projekte einer UVP zu unterziehen, bei denen insbesondere auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Das gilt nach der Judikatur des EuGH auch für Änderungen derartiger Vorhaben (siehe Urteile in den Rechtssachen C-435/97-Flughafen Bozen, Rz 36, 39, 40 und C-72/95-Kraaijeveld, Rz 39, 40, 50). Es war daher spruchgemäß zu entscheiden. Artikel 4, Absatz 2, der Richtlinie räumt den Mitgliedstaaten in Bezug auf die UVP-Pflicht von Projekten des Anhanges römisch zwei der Richtlinie Ermessen ein, das u.a. in Form der Festlegung von Schwellenwerten genutzt werden kann. Dieses Ermessen ist jedoch durch die in Artikel 2, Absatz eins, dieser Richtlinie festgelegte Pflicht begrenzt, jene Projekte einer UVP zu unterziehen, bei denen insbesondere auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Das gilt nach der Judikatur des EuGH auch für Änderungen derartiger Vorhaben (siehe Urteile in den Rechtssachen C-435/97-Flughafen Bozen, Rz 36, 39, 40 und C-72/95-Kraaijeveld, Rz 39, 40, 50). Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Auf die Nichtigkeitsfolgen des § 3 Abs. 7 UVP-G für bereits erteilte Genehmigungen wird hingewiesen. Auf die Nichtigkeitsfolgen des Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G für bereits erteilte Genehmigungen wird hingewiesen.

Zu Spruchabschnitt II Zu Spruchabschnitt römisch zwei

Der bekämpfte Bescheid spricht über die Notwendigkeit der Durchführung einer UVP nach dem UVP-G nur hinsichtlich der Verschiebung der Piste 10/28 um 225 m Richtung Osten ab. Nach der zitierten Begründung des Bescheides wurde auf die weiteren Einwände des Magistrates der Stadt Wiener Neustadt und des NÖ Umweltanwaltes in seiner Stellungnahme vom 17. November 1999 nicht weiter eingegangen, weil diese Maßnahmen nicht Gegenstand des verfahrenseinleitenden Antrages vom 4. Oktober 1999 gewesen seien. Die Berufungswerberin greift in der Berufung ihren bisherigen Rechtsstandpunkt auf und referiert über die gesamten belastenden Einwirkungen der gesamten Baumaßnahmen am gegenständlichen Flugplatz.

Da sich der verfahrenseinleitende Feststellungsantrag des Umweltanwaltes nur auf die Pistenverlegung erstreckt, und nicht auch auf die im Verfahren von den Parteien weiters aufgeworfenen Fragen über Flugfrequenzen, Lärmbelästigung, Einrichtung eines Nachtflugbetriebes, usw., geht daher der bekämpfte Bescheid davon aus, dass für die Prüfung dieser weiteren Anlagen im Feststellungsverfahren keine Rechtsgrundlage besteht, und beschränkt sich auf die Klärung der Frage eines allfälligen Pistenneubaues oder einer Pistenerweiterung.

Gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G hat die Behörde auf Antrag wie vorliegend unter anderem des Umweltanwaltes mit Bescheid festzustellen, ob für das Vorhaben eine UVP nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist. Wohl kann eine solche Feststellung auch von Amts wegen in 1. Instanz erfolgen, doch ist dies nicht erfolgt. Gemäß Paragraph 3, Absatz 6, UVP-

G hat die Behörde auf Antrag wie vorliegend unter anderem des Umweltanwaltes mit Bescheid festzustellen, ob für das Vorhaben eine UVP nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist. Wohl kann eine solche Feststellung auch von Amts wegen in 1. Instanz erfolgen, doch ist dies nicht erfolgt.

Gemäß § 42 Abs. 1 UVP-G ist soweit in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften oder in diesem Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen über das Verwaltungsverfahren getroffen werden bei der Durchführung dieses Bundesgesetzes das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) anzuwenden. Gemäß § 66 Abs. 4, 1. Satz AVG hat die Berufungsbehörde (außer im nicht vorliegenden Fall des Absatzes 2) immer in der Sache selbst zu entscheiden. Nach ständiger Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist Sache" im Sinn des § 66 Abs. 4, Gemäß Paragraph 42, Absatz eins, UVP-G ist soweit in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften oder in diesem Bundesgesetz nicht besondere Bestimmungen über das Verwaltungsverfahren getroffen werden bei der Durchführung dieses Bundesgesetzes das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) anzuwenden. Gemäß Paragraph 66, Absatz 4, eins, Satz AVG hat die Berufungsbehörde (außer im nicht vorliegenden Fall des Absatzes 2) immer in der Sache selbst zu entscheiden. Nach ständiger Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist Sache" im Sinn des Paragraph 66, Absatz 4,,

1. Satz AVG nur die Angelegenheit, die den Inhalt des Spruches des Bescheides der Unterbehörde gebildet hat und nicht das was der Berufungswerber zum Inhalt seiner Berufungsschrift gemacht hat (vgl. u.a. VwGH 11.11.1991, 90/19/0505). Die Behörde 1. Instanz konnte nur über die Verlegung der Piste entscheiden, weil nur diese Gegenstand des Antrages des Umweltanwaltes war. Andernfalls wäre sie über den Antrag hinausgegangen. Die Anträge C) bis F) der Berufung waren nicht Gegenstand des Verfahrens 1. Instanz und können daher im vorliegenden Verfahren nicht aufgegriffen werden. Maßnahmen im Sinne des § 40 Abs. 1 UVP-G, wie von der Berufungswerberin angeregt, sind nicht Gegenstand des vorliegenden Berufungsverfahrens. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Umweltsenat gemäß Art. 11 Abs. 7 B-VG sachlich in Betracht kommende Oberbehörde nur im Sinne der das Verwaltungsverfahren regelnden Vorschriften und gegenüber der Landesregierung nicht weisungsbefugt im Sinn von § 20 Abs. 1 B-VG ist (vgl. Raschauer, Kommentar zum UVP-G, Rz 2 zu § 40 UVP-G und Rz 3 zu § 1 USG). 1. Satz AVG nur die Angelegenheit, die den Inhalt des Spruches des Bescheides der Unterbehörde gebildet hat und nicht das was der Berufungswerber zum Inhalt seiner Berufungsschrift gemacht hat vergleiche u.a. VwGH 11.11.1991, 90/19/0505). Die Behörde 1. Instanz konnte nur über die Verlegung der Piste entscheiden, weil nur diese Gegenstand des Antrages des Umweltanwaltes war. Andernfalls wäre sie über den Antrag hinausgegangen. Die Anträge C) bis F) der Berufung waren nicht Gegenstand des Verfahrens 1. Instanz und können daher im vorliegenden Verfahren nicht aufgegriffen werden. Maßnahmen im Sinne des Paragraph 40, Absatz eins, UVP-G, wie von der Berufungswerberin angeregt, sind nicht Gegenstand des vorliegenden Berufungsverfahrens. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Umweltsenat gemäß Artikel 11, Absatz 7, B-VG sachlich in Betracht kommende Oberbehörde nur im Sinne der das Verwaltungsverfahren regelnden Vorschriften und gegenüber der Landesregierung nicht weisungsbefugt im Sinn von Paragraph 20, Absatz eins, B-VG ist vergleiche Raschauer, Kommentar zum UVP-G, Rz 2 zu Paragraph 40, UVP-G und Rz 3 zu Paragraph eins, USG).

Schlagworte

Anhang, Interpretation; Anhang, Interpretation, Materiengesetze; Änderung, im Anhang definierte; Flughäfen, Flugfelder, Neubau; Pisten; Pisten, Neuerrichtung, Erweiterung; Vorhaben, UVP-pflichtige

Zuletzt aktualisiert am

07.06.2010

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