



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Flughafen Wien Aktiengesellschaft
vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH
Schottenring 19
1010 Wien

RU4-UF-21/001-2018

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Beilagen

E-Mail: post.ru4@noel.gv.at	
Fax: 02742/9005-15280	Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at	- www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug

BearbeiterIn
Mag. Manuel Reiter,
LL.M. MBA

(0 27 42) 9005

Durchwahl
15247

Datum
03. Juli 2018

Betrifft

Flughafen Wien AG - Erweiterung Vorfeld West (zusätzliche Abstellflächen und Hangars) - Standort: Stadtgemeinde Schwechat (BL); Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000; Bescheid

Bescheid

Die Flughafen Wien AG, vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, hat mit Schreiben vom 03. Juni 2018 einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Feststellung der UVP-Pflicht betreffend die geplante Erweiterung der Abstellflächen und die Errichtung zweier neuer Hangars am Flughafen Wien, kurz „Erweiterung Vorfeld West“, gestellt.

Spruch

I Feststellung

Es wird festgestellt, dass das Vorhaben „Erweiterung Vorfeld West“ der Flughafen Wien AG, vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, nämlich die Errichtung und der Betrieb von zusätzlichen Abstellflächen im Ausmaß von 13.753m² („Erweiterung GAC West“), zweier Hangars (Hangar 8 und 9) im Ausmaß von 21.016 m² sowie von zusätzlichen Abstellflächen im Ausmaß von 31.592 m² („Erweiterung Block B“) keinen Tatbestand im Sinn des § 3a UVP-G 2000 iVm Z 14 und Z 70 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

II Kostenentscheidung

Die Flughafen Wien AG, vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, wird verpflichtet, Landesverwaltungsabgaben in Höhe von **€ 9,05** innerhalb von zwei Wochen ab Bescheidzustellung zu entrichten.

(Hinweis: Die Überweisung möge auf das Konto bei der HYPO NÖ Landesbank Empfänger LAND NÖ, IBAN: **AT375310001152991602** erfolgen. Bei der Überweisung ist die Kostennote GF-NR laut Beilage, sowie das Aktenkennzeichen **RU4-UF21/001-2018** als Verwendungszweck anzuführen.

Sollte ein Zahlschein benötigt werden, ersuchen wir um diesbezügliche Mitteilung.)

Rechtsgrundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, insbesondere §§ 3 Abs 7, 3a iVm Z 14, Z 70 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, insbesondere § 37ff

§ 1 NÖ Landes- und Gemeinde Verwaltungsabgabengesetz

Tarif A, Tarifpost 2 NÖ Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2001 idF NÖ Landes-Verwaltungsabgabentarif 2018

Begründung

1 Sachverhalt

1.1 Die Flughafen Wien AG, vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, hat mit Schreiben vom 03. Juni 2018 einen Antrag gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 auf Feststellung der UVP-Pflicht betreffend die geplante Erweiterung der Abstellflächen und die Errichtung zweier neuer Hangars am Flughafen Wien, kurz „Erweiterung Vorfeld West“, gestellt.

1.2 Ist-Situation

1.2.1 Die derzeit bestehenden Flächen lassen sich anhand des Markierungsbescheids des BMVIT vom 15.03.2018, GZ BMVIT-60.622/0001-IV/L3/2018 und anhand des diesem Bescheid zugrunde liegenden Plans VIE-AMA-280917-04 darstellen und ermitteln.

1.2.2 Im Bestand ergibt sich folgende Flächenaufstellung:

• Positionsflächen	361.815 m ²
• Geräteabstellflächen	54.468 m ²
• Rollgassen	321.245 m ²
• Hangars	37.682 m ²
• Flugzeugabstellflächen bei Hangars	94.156 m ²
• Straßen	80.219 m ²
• SUMME	949.585 m ²

1.2.3 In dieser Summe enthalten sind auch die Ausbauprojekte der letzten 5 Jahre, nämlich

- die "Erweiterung Abstellflächen (Vorfeld Fracht)" mit Positionsflächen, Geräteabstellflächen und Straßen im Gesamtausmaß von 28.883 m², sowie

- "Hangar 7 und Hangar-Vorfeld" mit Hangarflächen und Flugzeugabstellflächen beim Hangar im Gesamtausmaß von 8.815 m².

2 Geplantes Vorhaben

2.1 Vorhabensbeschreibung

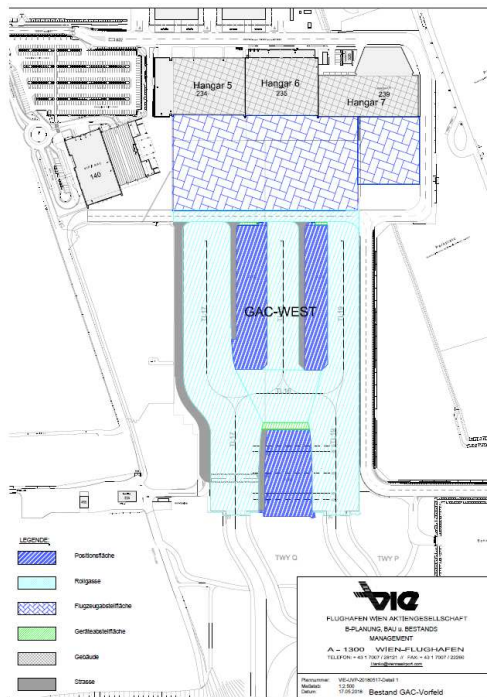
2.1.1 GAC West Erweiterung

2.1.1.1 Auf dem nachstehenden Übersichtsplan des Flughafens Wiens ist der antragsgegenständliche Bereich des GAC West ersichtlich:



2.1.1.2 Im Bereich der General Aviation (im GAC West) sollen vier neue Abstellpositionen westlich der Taxilane 17 errichtet werden. Die bestehenden Positionsblöcke (A60, A70 und A80) sollen durch Ummarkierung verschoben bzw erweitert werden.

2.1.1.3 Der genehmigte Bestand ist im folgenden Plan ersichtlich:



2.1.1.4 Der geplante Zustand ist im folgenden Plan dargestellt:



2.1.1.5 Die Flächenausmaße vor und nach Umsetzung des Projekts sind wie folgt:

Vorher		Nachher	
GAC West gemäß Markierungsbescheid vom 15.03.2018	m ²	GAC West Erweiterung	m ²
Positionsflächen	12.944	Positionsflächen	22.277
Geräteabstellflächen	480	Geräteabstellflächen	2.357
Rollgassen	39.346	Rollgassen	41.815
Hangars	0	Hangars	0
Flugzeugabstellflächen bei Hangars	0	Flugzeugabstellflächen bei Hangars	0
Straßen	4.684	Straßen	4.758
Summe	57.454	Summe	71.207

Flächen nach Projektumsetzung 71.207 m²

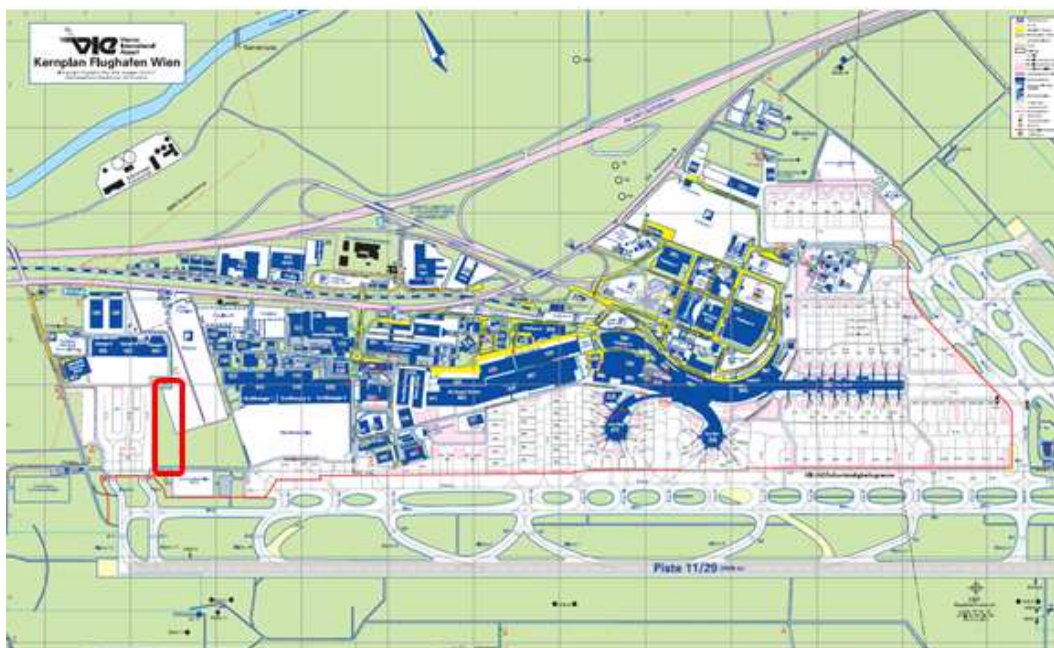
Bestehende Flächen -57.454 m²

Differenz +13.753 m²

2.1.1.6 Dadurch ergibt sich eine Erweiterung der Flächen im Ausmaß von 13.753 m².

2.1.2 Neue Hangars 8 und 9

2.1.2.1 Auf dem nachstehenden Übersichtsplan des Flughafens Wien ist der antragsgegenständliche Bereich für die geplanten Hangars 8 und 9 – ebenfalls im Bereich des GAC West – ersichtlich:

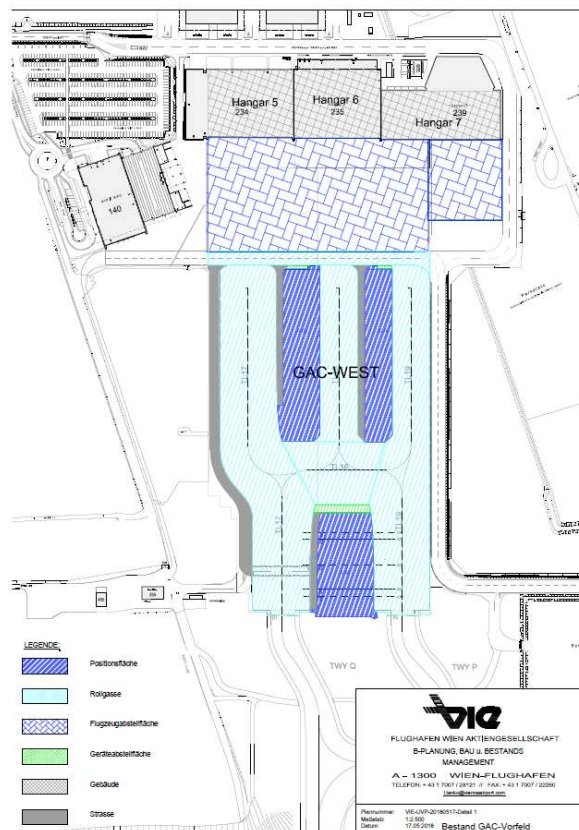


2.1.2.2 In diesem Bereich des GAC-West – östlich der Taxilane 19, südlich des Vorfelds Hangar 7 und nördlich der Betriebsstraße – sollen die neuen Hangars 8 und 9 errichtet werden.

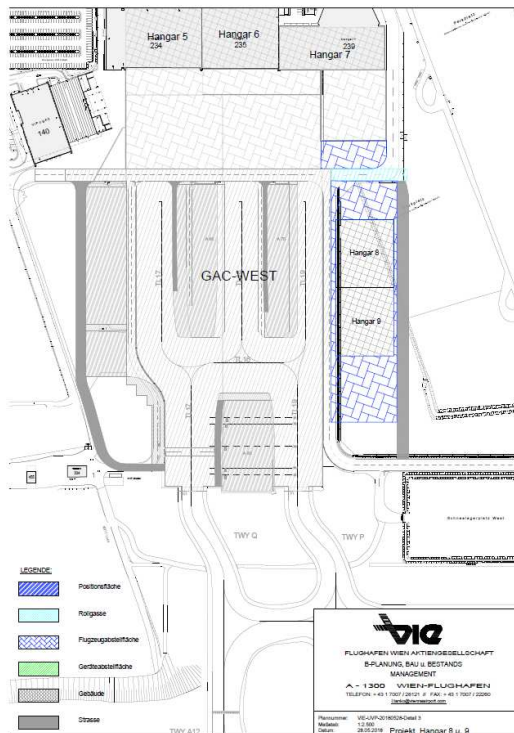
2.1.2.3 Zusätzlich werden Flugzeugabstellflächen bei den Hangars und die dazu notwendigen infrastrukturellen Anbindungen (Außenanlagen mit Straßenanbindung) errichtet. Die parallel zur Taxilane 19 verlaufende Betriebsstraße samt Sicherheitsumzäunung wird östlich der neu zu errichtenden Hangars verlegt.

2.1.2.4 Die neu zu errichtenden Hangars werden zum Einstellen von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) verwendet. Es werden lediglich Leistungen für die Flugvorbereitung am / im Luftfahrzeug sowie zB Softwareupdates der Bordelektronik durchgeführt; eine Instandsetzung (oder gar ein Bau) von Luftfahrzeugen findet nicht statt.

2.1.2.5 Der genehmigte Bestand ist auf Plan ersichtlich:



Der geplante Zustand ist im folgenden Plan dargestellt:



2.1.2.6 Die geplanten Hangars 8 und 9 werden jeweils eine Nettonutzfläche von 3.575 m² und eine Bruttofläche von 3.819 m² aufweisen.

2.1.2.7 Die Außendimensionen bei den Hangars 8 und 9 betragen jeweils:

- Breite ca 57 m
- Tiefe ca 67 m
- lichte Einfahrtshöhe ca 10 m
- Gebäudehöhe ca 17 m.

Die geplante lichte Toröffnung beträgt ca 45 m.

2.1.2.8 Jeweils davor befinden sich die erforderlichen Flugzeugabstellflächen bei den Hangars. Diese Flugzeugabstellflächen werden analog zu den bestehenden Flugzeugabstellflächen bei den Hangars im Bereich des GAC West als befestigte Fläche mit einem Flächenausmaß von gesamt 14.220 m² ausgeführt.

2.1.2.9 Diese Flächen dienen ausschließlich dem Parken und Rangieren von Luftfahrzeugen (Ein- und Ausrollen von Lfz in bzw aus dem Hangar). Es findet keine Abfertigung (kein Ein- und Aussteigen, kein Be- und Entladen, kein Be- und Enttanken) auf diesen Flächen statt. Für diese Tätigkeiten sind für Lfz, die diesen Bereich nutzen, die Positionsflächen Block A60 (und zukünftig A50) bis A80 weiter westlich vorgesehen. Auf den Flugzeugabstellflächen bei den Hangars sind auch keine Markierungen zur Parkierung (Rolleitlinien, Abstellplätze oä) vorgesehen.

2.1.2.10 Die Betriebsstraße wird östlich der neuen Hangars geführt und weist eine Fläche von 3.240 m² auf.

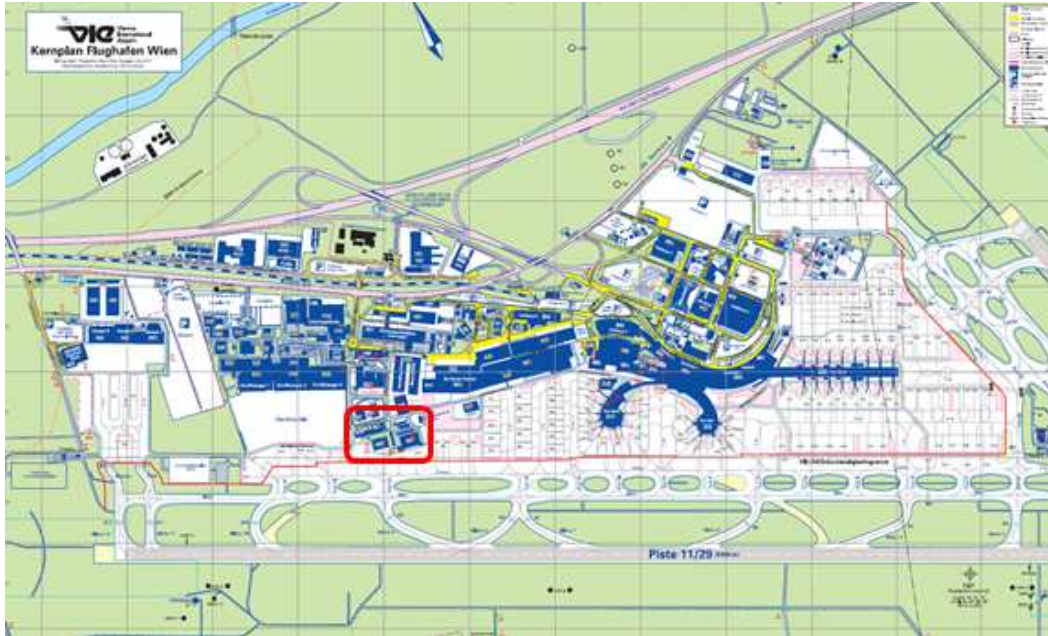
2.1.2.11 Die Flächenausmaße vor und nach Umsetzung des Projekts sind wie folgt:

Vorher		Nachher	
Bestand gemäß Markierungsbescheid vom 15.03.2018	m²	Hangar -Erweiterung	m²
Positionsflächen	0	Positionsflächen	0
Geräteabstellflächen	0	Geräteabstellflächen	0
Rollgassen	0	Rollgassen	0
Hangars	0	Hangars	7.638
Flugzeugabstellflächen bei Hangars	0	Flugzeugabstellflächen bei Hangars	14.220
Straßen	4.082	Straßen	3.240
Summe	4.082	Summe	25.098

Flächen nach Projektumsetzung	25.098 m ²
<u>Bestehende Flächen</u>	<u>-4.082 m²</u>
Differenz	+21.016 m ²

2.1.3 Erweiterung Block B (ehemals GAC alt)

2.1.3.1 Auf dem nachstehenden Übersichtsplan ist der antragsgegenständliche Bereich für die geplante Erweiterung des Block B mit einem Rechteck ersichtlich:



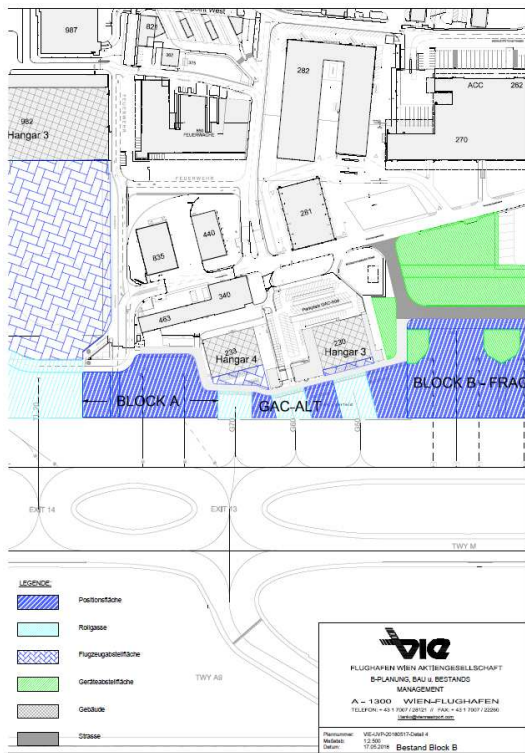
2.1.3.2 Beim Projekt Block B werden westlich der Position B51 sieben Codeletter C- bzw. alternierend drei Codeletter F-Abstellpositionen sowie eine Codeletter C-Abstellposition errichtet.

2.1.3.3 Die in diesem Bereich bestehenden und genehmigten Positionsflächen (Block 40, 50 und 60 "GAC Ost", sowie A97, A98 und A99) sowie die Hangars 3 (Objekt 230) und 4 (Objekt 233) werden beseitigt (abgerissen).

2.1.3.4 Gleiches gilt für die bestehenden und genehmigten Objekte 340 (Werkstätte Versorgung), 463 (Werkshof Süd), 440 (Lagerhalle 440) und 835 (Einstellhalle 835) sowie für den Parkplatz GAC Süd.

2.1.3.5 Nördlich anschließend an die geplanten Lfz-Positionsflächen ist geplant – analog zu den östlich anschließenden, bereits bestehenden Positionsflächen – eine Geräteabstellfläche, die der temporären Aufstellung von Gerätschaften zur Abfertigung von Luftfahrzeugen dient, zu errichten. Westlich davon wird eine neue Flugzeugabstellfläche bei Hangar 3 errichtet.

Der genehmigte Bestand ist im folgenden Plan ersichtlich:



2.1.3.6 Der geplante Zustand ist im folgenden Plan ersichtlich:



Die Flächenausmaße vor und nach Umsetzung des Projekts sind wie folgt:

Vorher		Nachher	
GAC Alt gemäß Markierungsbescheid vom 15.03.2018	m ²	Block B (ehemals GAC Alt) - Erweiterung	m ²
Positionsflächen	9.591	Positionsflächen	25.311
Geräteabstellflächen	934	Geräteabstellflächen	12.380
Rollgassen	3.042	Rollgassen	0
Hangars	3.388	Hangars	0
Flugzeugabstellflächen bei Hangars	1.007	Flugzeugabstellflächen bei Hangars	7.661
Straßen	1.046	Straßen	5.248
Summe	19.008	Summe	50.600

Flächen nach Projektumsetzung	50.600 m ²
<u>Bestehende Flächen</u>	<u>-19.008 m²</u>
Differenz	+31.592 m ²

2.2 Zusammenfassung der Flächenerweiterungen:

GAC West Erweiterung	13.753 m ²
Hangar 8/9 Erweiterung	21.016 m ²
Block B (ehem. GAC-Alt) Erweiterung	31.592 m ²
Summe	66.361 m ²

2.2.1 Auf Basis des genehmigten Markierungsplans ergeben sich damit folgende Änderungen bei Umsetzung aller Projekte zum Gesamtplan:

Bestand:	949.585 m ²
Die neu zu errichtenden Flächen haben eine Summe von:	66.361 m ²
Neue Flächensumme	1.015.946 m ²

2.2.2 Damit ergibt sich zusammengefasst eine Flächenmehrung von 66.361 m² und entspricht einer Mehrung von 6,988 % der Gesamtfläche.

3 Erhobene Beweise

3.1 Der erhobene Sachverhalt basiert auf dem Feststellungsantrag, den von der Konsenswerberin beigelegten Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen.

4 Parteiengehör/Stellungnahmen

4.1 Parteistellung haben die Projektwerberin, der Umwelthanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind das wasserwirtschaftliche Planungsorgan und die mitwirkenden Behörden zu hören (§ 3 Abs 7 UVP-G).

4.2 Die Beteiligten hatten die Möglichkeit, zum dargelegten Vorhaben bzw. der Frage nach der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine Stellungnahme abzugeben.

4.3 Nachfolgende Stellungnahmen wurde abgegeben:

4.3.1 Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 06.06.2018:

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen bei Einhaltung der allgemeinen Reinhaltspflicht gemäß § 30 WRG keine prinzipiellen Bedenken gegen die geplante Erweiterung Vorfeld West (zusätzliche Abstellflächen und 2 Hangars).

4.3.2 Auszug aus der Stellungnahme des BMLV als mitwirkende Behörde vom 11.06.2018:

Bezug nehmend auf do. Note vom 5. Juni 2018, GZ RU4-UF-21/001-2018, teilt der Bundesminister für Landesverteidigung mit, dass gegen die Umsetzung der gegenständlichen Vorhaben keine Interessen der Militärluftfahrt entgegenstehen.

4.3.3 Stellungnahme der NÖ Umwelthanwaltschaft vom 19.06.2018:

Mit Schreiben, datiert vom 5. Juni 2018, wurde der Feststellungsantrag der rechtsfreundlichen Vertretung zur Stellungnahme übermittelt. Dieser ist bei der NÖ Umwelthanwaltschaft am 8. Juni 2018 eingelangt.

Es handelt sich bei dem Vorhaben um Erweiterungen im Bereich der Abstellflächen und die Errichtung zweier neuer Hangars am Flughafen Wien, kurz „Erweiterung Vorfeld West“, genannt.

Aus dem, dem Antrag beiliegenden Übersichtsplan zeigt sich, dass vier neue Abstellpositionen westlich der Taxilane 17 errichtet werden sollen. Die bestehenden Positionsblöcke (A60, A70 und A80) sollen durch Umnummerierung verschoben bzw. erweitert werden. Insgesamt ergibt sich eine Erweiterung der Positionsflächen von 12.944

auf 22.277 m² und der Geräteabstellflächen von 480 auf 2.357 m². Insgesamt kommt es zu einer Flächenerweiterung von 13.753 m².

Weiters sollen im gleichen Bereich zwei weitere Hangars (8+9) errichtet werden. Die beiden Hangars weisen eine Gesamtfläche von 7.638 m² und die zugehörigen Flugzeugabstellflächen 14.220 m² auf. Insgesamt kommt es zu Erweiterungsflächen für die beiden Hangars von 21.016 m².

Der dritte Bereich der geändert und erweitert werden soll ist im Bereich von Block B. Hier werden die Hangars 3 und 4, und weitere Objekte abgerissen. Es ist geplant neue Geräteabstellflächen und Flugzeugabstellflächen zu errichten.

Insgesamt kommt es zu einer Erweiterung der Flächen im Bereich Block B im Ausmaß von 31.592 m².

Die Gesamterweiterung aller drei genannten Flächen beträgt 69.070 m². Dies ist eine Erweiterung der gesamten Fläche des Flughafens von 7,27 %.

Wenn man sich diese Maßnahmen jedoch näher betrachtet kommt man zu folgendem Schluss:

Der Neubau und die Erweiterung von Flugplätzen fallen unter die Ziffer 14 des Anhang 1 UVP-G 2000.

Es werden die Summe der Abstellflächen für die allgemeine Luftfahrt erweitert, somit ist Lit e in Spalte 1 heranzuziehen,

- da sich der Flughafen nicht in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A (Naturschutz) und
- in keinem Nahbereich zum Siedlungsgebiet (Kategorie E) befindet.

Bei der zutreffenden Kategorie Großflughafen ist somit die auslösende Schwelle eine Erhöhung um mind. 25 %, da die Erweiterung der Abstellflächen um mindestens 32.000 m² als auslösender Faktor nur bei Flugplätze, nicht jedoch für Großflughäfen gilt.

Nach Fußnote 1e ist ein Großflughafen bereits ab 150.000 Bewegungen (Starts und Landungen) pro Jahr definiert. Der Flughafen Wien weist seit vielen Jahren beständig

mehr als 200.000 Flugbewegungen auf und ist somit zweifelsfrei als Großflughafen einzustufen.

Die Erweiterungsflächen betragen unter Einbeziehung der Summationsregel nur 7,7 % statt der auslösenden 25 %. Lässt man die Summationsregel beiseite und berücksichtigt die abzubrechenden Flächen nicht, kommt man auf 146.905 m². Dies ist eine Erweiterung von 15,47 %. Auch diese Erweiterung ohne Berücksichtigung des abzutragenden Bestandes löst keine UVP-Schwelle von 25 % aus.

Nach Durchsicht und Prüfung der zur Verfügung stehenden Unterlagen, besteht aus der Sicht der NÖ Umweltanwaltschaft keine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP oder EFP.

4.3.4 Stellungnahme der Stadtgemeinde Schwechat vom 20.06.2018:

Für die Stadtgemeinde Schwechat stellt sich hinsichtlich der Erweiterung des Vorfeldes West sowie der Errichtung der Hangar 8 und 9 nur die Frage, ob die von diesen Bauwerken ausgehenden Umweltbelastungen auf dem geringsten möglichen Niveau sind. Dabei ist einerseits der Stand der Technik die anzuwendende Messlatte andererseits darf der Immissionsraum Schwechat nicht mit Schadstoffen überfrachtet werden. In welchem Verfahren – ob innerhalb einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder innerhalb eines herkömmlichen Verfahrens – diese Eckpunkte abgehandelt werden, ist für die Stadt letztlich eine Nebensache.

Im gegenständlichen Fall kommt es durch den Bau zweier Wartungshangars, sowie der Erweiterung von Abstellflächen zu einer Kapazitätsausweitung des Flughafens, die aus unserer Sicht, wie auch im Feststellungsantrag angeführt, als gering einzustufen sind. Da die hauptsächlichen Umweltbelastungen des Flughafens von den Flugbewegungen und vom Bodenverkehr bestimmt sind, ist davon auszugehen, dass eine geringe Kapazitätsausweitung zu geringen Zuwächsen bei den Umweltbelastungen führen wird.

Aus dieser Sicht ist seitens der Stadtgemeinde Schwechat die Durchführung einer UVP nicht notwendig. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass seitens der Europäischen Kommission bereits in Vergangenheit ein „Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht“ verlangt wurde, obwohl diverse Einzelprojekte nicht UVP-pflichtig waren. Daher stellt sich der Stadtgemeinde Schwechat noch die Frage wie viele Projekte, die im Einzelnen zwar nicht

der UVP-Pflicht unterliegen, in nächster Zeit noch geplant sind und ob diese in Summe eventuell einer UVP unterzogen werden müssten.

4.3.5 Stellungnahme der Antragstellerin vom 02.07.2018 (Auszug):

Zusammenfassung der Flächenerweiterungen:

<i>GAC West Erweiterung</i>	<i>13.753 m²</i>
<i>Hangar 8/9 Erweiterung</i>	<i>21.016 m²</i>
<i>Block B (ehem. GAC-Alt) Erweiterung</i>	<i>31.592 m²</i>
<i>Summe</i>	<i>66.361 m²</i>

Auf Basis des genehmigten Markierungsplans ergeben sich damit folgende Änderungen bei Umsetzung aller Projekte zum Gesamtplan:

<i>Bestand:</i>	<i>949.585 m²</i>
<i>Die neu errichteten Flächen haben eine Summe von:</i>	<i>66.361 m²</i>
<i>Neue Flächensumme</i>	<i>1.015.946 m²</i>

Damit ergibt sich eine Flächenmehrung von 66.361 m² und entspricht einer Mehrung von 6,988 % der Gesamtfläche.

4.4 Weitere Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

5 Beweiswürdigung

5.1 Die Entscheidung gründet sich auf den Angaben der Projektwerberin zum Sachverhalt, den vorgelegten Unterlagen und den eingeholten Stellungnahmen.

5.2 Den von der Projektwerberin gemachten Angaben konnte insofern gefolgt werden, als sie nachvollziehbar und nicht widersprüchlich waren. Im Übrigen wurde von Verfahrensbeteiligten nicht behauptet, dass die Angaben nicht das tatsächlich geplante Vorhaben beschreiben.

5.3 Die Art und Weise, wie die Beweise von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes.

6 Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

6.1 Die Antragstellerin beabsichtigt am Standort des Flughafens Wien Schwechat die Errichtung und den Betrieb von zusätzlichen Abstellflächen im Ausmaß von 13.753m² („Erweiterung GAC West“), zweier Hangars (Hangar 8 und 9) im Ausmaß von 21.016 m² sowie von zusätzlichen Abstellflächen im Ausmaß von 31.592 m² („Erweiterung Block B“).

6.2 Die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien liegt seit vielen Jahren beständig deutlich über 200.000 pro Jahr.

6.3 Es erhöht sich die Summe der Abstellflächen um 6,988 % (zur Berechnung siehe Punkt 2.2.)

6.4 Eine Neuerrichtung von Flugplätzen, Pisten oder Flugsteigen ist nicht Gegenstand des Projekts.

6.5 In den Hangars soll projektgemäß weder eine Instandsetzung noch gar ein Bau von Luftfahrzeugen stattfinden.

6.6 Der Standort liegt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000.

7 Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen

7.1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 3. (1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d und f, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

(2) Bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen

oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das geplante Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 4 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur, historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsame Landschaften),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(4a) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 andere als in Abs. 4 genannte besondere Voraussetzungen festgelegt sind, hat die Behörde bei Zutreffen dieser Voraussetzungen unter Anwendung des Abs. 7 im Einzelfall festzustellen, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Stellt sie solche fest, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(5) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung gemäß Abs. 4 und gemäß § 3a Abs. 1 Z 2 sowie Abs. 2 und 3 regeln.

(6) Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß Abs. 1, 2 oder 4 unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der gemäß § 39 Abs. 3 zuständigen Behörde innerhalb einer Frist von drei Jahren als nichtig erklärt werden.

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfungsumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutzes und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Revision an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltschutzes und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(7a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 7 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt

zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

(8) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann durch Verordnung jene Gebiete (Kategorie D des Anhanges 2) des jeweiligen Bundeslandes festlegen, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, in der jeweils geltenden Fassung wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden.

Änderungen

§ 3a. (1) Änderungen von Vorhaben,

1. die eine Kapazitätsausweitung von mindestens 100% des in Spalte 1 oder 2 des Anhanges 1 festgelegten Schwellenwertes, sofern ein solcher festgelegt wurde, erreichen, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen; dies gilt nicht für Schwellenwerte in spezifischen Änderungstatbeständen;

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

(2) Für Änderungen sonstiger in Spalte 1 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

1. der Schwellenwert in Spalte 1 durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder bei Verwirklichung der Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder

2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 1 des Anhanges 1 kein Schwellenwert angeführt ist,

und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

(3) Für Änderungen sonstiger in Spalte 2 oder 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn

1. der in Spalte 2 oder 3 festgelegte Schwellenwert durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder durch die Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder

2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 2 oder 3 kein Schwellenwert festgelegt ist,

und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

(4) Bei der Feststellung im Einzelfall hat die Behörde die in § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 angeführten Kriterien zu berücksichtigen. § 3 Abs. 7 ist anzuwenden. Die Einzelfallprüfung gemäß Abs. 1 Z 2, Abs. 2, 3 und 6

entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(5) Soweit nicht eine abweichende Regelung in Anhang 1 getroffen wurde, ist für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes gemäß Abs. 1 Z 2 sowie Abs. 2 und 3 die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt wurden einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25% des Schwellenwertes oder, wenn kein Schwellenwert festgelegt ist, der bisher genehmigten Kapazität erreichen muss.

(6) Bei Änderungen von Vorhaben des Anhanges 1, die die in Abs. 1 bis 5 angeführten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert oder das Kriterium des Anhanges 1 erreichen oder erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Änderung durchzuführen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das geplante Änderungsvorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, § 3 Abs. 7 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

(7) Die Genehmigung der Änderung hat auch das bereits genehmigte Vorhaben soweit zu umfassen, als es wegen der Änderung zur Wahrung der in § 17 Abs. 1 bis 5 angeführten Interessen erforderlich ist.

(Anm.: Abs. 8 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 95/2013)

Anhang 1

Der Anhang enthält die gemäß § 3 UVP-pflichtigen Vorhaben.

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVP-pflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen; sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die „Neuerrichtung“, der „Neubau“ oder die „Neuerschließung“ erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.

Z 14	<p>a) Neubau von Flugplätzen^{1b)}, ausgenommen Segelflugfelder und Flugplätze^{1b)} für Hubschrauber, die überwiegend Rettungs- und Ambulanzflügen im Sinn des § 2 der ZARV 1985, Einsätzen der Sicherheitsverwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüberwachung mit Hubschraubern dienen;</p> <p>b) Neuerrichtung von Pisten mit einer Grundlänge von mindestens 2 100 m;</p> <p>c) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)} durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn durch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtpistenlänge um mindestens 25 % erweitert wird;</p> <p>d) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)}, wenn</p>		<p>f) Neuerrichtung von Pisten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E mit einer Grundlänge von mindestens 1 050 m;</p> <p>g) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)} durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn durch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtpistenlänge um mindestens 12,5 % erweitert wird;</p> <p>h) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)} in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder E, wenn dadurch die Summe der Flugsteige^{1c)} um mindestens 5 Stück – auf Großflughäfen^{1e)} um mindestens 10 Stück – erhöht wird;</p> <p>i) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)} in</p>
------	--	--	--

	<p>dadurch die Summe der Flugsteige^{1c)} um mindestens 50 % oder um mindestens 10 Stück – auf Großflughäfen^{1e)} um mindestens 20 Stück – erhöht wird;</p> <p>e) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)}, wenn dadurch die Summe der Abstellflächen^{1d)} um mindestens 32 000 m² erhöht oder die Summe der Abstellflächen^{1d)} für die Allgemeine Luftfahrt um mindestens 50 % erweitert werden; im Fall von Großflughäfen^{1e)} Erweiterungen, wenn dadurch die Summe der Abstellflächen^{1d)} um mindestens 25 % erhöht wird;</p>		<p>schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder E, wenn dadurch die Summe der Abstellflächen^{1d)} um mindestens 16 000 m² erhöht oder die Summe der Abstellflächen^{1d)} für die Allgemeine Luftfahrt um mindestens 25 % erweitert werden; im Fall von Großflughäfen^{1e)} Erweiterungen, wenn dadurch die Summe der Abstellflächen^{1d)} um mindestens 12,5 % erhöht wird;</p> <p>Von lit. b, c, f und g ausgenommen ist die Errichtung von Pisten für Zwecke der Militärluftfahrt aus Anlass eines Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes 2001 (WG 2001), BGBl. I Nr. 146.</p> <p>Von lit. b, c, e, f, g und i ausgenommen ist die Errichtung und Verlängerung von Pisten sowie sonstige Änderungen von Flugplätzen^{1b)}, die im überwiegenden Ausmaß für Zwecke der</p>
--	--	--	--

			<p><i>Militärluftfahrt genützt werden.</i></p> <p><i>Von lit. c und g ausgenommen sind weiters Vorhaben, die ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen.</i></p>
Z 70		<p><i>a) Anlagen für den Bau von Luftfahrzeugen mit einem maximal zulässigen Abfluggewicht von mindestens 50 t;</i></p>	<p><i>b) Anlagen für die Instandsetzung von Luftfahrzeugen mit einem maximal zulässigen Abfluggewicht von mindestens 50 t in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien D oder E.</i></p> <p><i>Berechnungsgrundlage (§ 3a Abs. 3) für Änderungen ist die bescheidmäßig genehmigte Hangarfläche in ha.</i></p>

1b) Ein Flugplatz ist ein festgelegtes Gebiet zu Land oder zu Wasser (einschließlich der Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen), das entweder ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug oder die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist.

1c) Der Flugsteig (Passenger Gate) auf Flughäfen bezeichnet den für die Passagiere im Abfertigungsgebäude zum Besteigen des Luftfahrzeuges bestimmten Abrufraum. Für die Summe der Flugsteige ist die größte Summe der genehmigten Flugsteige der letzten 5 Jahre maßgeblich.

1d) Abstellflächen gemäß § 1 Zivilflugplatz-Verordnung 1972, BGBl. Nr. 313/1972. Für die Summe der Abstellflächen ist die größte Summe der genehmigten Abstellflächen der letzten 5 Jahre maßgeblich.

1e) Großflughafen bezeichnet einen Flughafen, auf welchem es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als 150.000 Bewegungen (Start oder Landung) pro Kalenderjahr kommt. Hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen.

Anhang 2

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der RL 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 103/1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/24/EG des Rates vom 8. Juni 1994, ABl. Nr. L 164/9, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206/7, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 ForstG; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark 1) oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete
E	Siedlungsgebiet	in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind: 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
		<i>(ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibebckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.</i>
¹⁾ Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.		

8 Subsumtion

8.1 Allgemeines

8.1.1 Vorhabensgegenstand ist die Errichtung von zusätzlichen Abstellflächen und Hangars auf einem Flughafen.

8.1.2 Allenfalls einschlägig könnten damit die Tatbestände der Z 14 und Z 70 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 sein.

8.1.3 Zunächst ist jedoch abzugrenzen, ob es sich bei dem Vorhaben der Projektwerberin um eine Änderung oder ein Neuerrichtung handelt. Dabei hat eine umfassende Beurteilung des Zusammenhangs zwischen Bestand und neuem Projekt zu erfolgen (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 95 f). IdZ relevant ist unter anderem, ob ein gemeinsamer Betreiber handelt, ob ein wirtschaftliches Gesamtkonzept vorliegt und ein gemeinsamer Betriebszweck vorliegt, wobei der klar deklarierte Wille der Projektwerberin zu berücksichtigen ist (vgl US 4.7.2002, 5B/2002/1-20 *Ansfelden II*).

8.1.4 Projektsgemäß sollen zusätzliche Abstellflächen im Ausmaß von 13.753m² („Erweiterung GAC West“), zwei Hangars (Hangar 8 und 9) im Ausmaß von 21.016 m² sowie zusätzliche Abstellflächen im Ausmaß von 31.592 m² („Erweiterung Block B“) auf einem bestehenden Flughafen errichtet und betrieben werden.

8.1.5 Daher ist aus Sicht der UVP-Behörde beim gegenständlichen Vorhaben antragsgemäß von einem Änderungsvorhaben im Sinn des § 3a UVP-G 2000 auszugehen.

8.2 Zu den Tatbeständen der Z 14 lit a, b, c, d, f, g, h und i des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.2.1 Z 14 lit a des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.2.1.1 Die Erfüllung des Tatbestandes der lit a leg cit verlangt den Neubau von Flugplätzen (ausgenommen sind hierbei Segelflugfelder und Flugplätze für Hubschrauber, die überwiegend Rettungs- und Ambulanzflügen im Sinn des § 2 der ZARV 1985, Einsätzen der Sicherheitsverwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüberwachung mit Hubschraubern dienen).

8.2.1.2 Ein Flugplatz ist ein festgelegtes Gebiet zu Land oder zu Wasser (einschließlich der Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen), das entweder ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug oder die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist (Definition in FN 1b zum Anhang 1 des UVP-G 2000).

8.2.1.3 Der Neubau eines Flugplatzes ist nicht Gegenstand des Projekts.

8.2.1.4 Der Tatbestand ist daher nicht erfüllt.

8.2.2 Z 14 lit b des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.2.2.1 Die Erfüllung des Tatbestandes der lit b leg cit verlangt die Neuerrichtung von Pisten mit einer Grundlänge von mindestens 2 100 m.

8.2.2.2 Die Neuerrichtung einer Piste ist nicht Gegenstand des Projekts.

8.2.2.3 Der Tatbestand ist daher nicht erfüllt.

8.2.3 Z 14 lit c des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.2.3.1 Die Erfüllung des Tatbestandes der lit c leg cit verlangt Erweiterungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn durch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtpistenlänge um mindestens 25 % erweitert wird.

8.2.3.2 Die Verlängerung einer Piste ist nicht Gegenstand des Projekts.

8.2.3.3 Der Tatbestand ist daher nicht erfüllt.

8.2.4 Z 14 lit d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.2.4.1 Die Erfüllung des Tatbestandes der lit d leg cit verlangt Erweiterungen von Flugplätzen, wenn dadurch die Summe der Flugsteige um mindestens 50 % oder um mindestens 10 Stück – auf Großflughäfen um mindestens 20 Stück – erhöht wird.

8.2.4.2 Ein Flugsteig (Passenger Gate) ist nach der Definition in FN 1c zum Anhang 1 des UVP-G 2000 der für die Passagiere im Abfertigungsgebäude zum Besteigen des Luftfahrzeuges bestimmten Abrufraum. Für die Summe der Flugsteige ist dabei die größte Summe der genehmigten Flugsteige der letzten 5 Jahre maßgeblich.

8.2.4.3 Die Anzahl der Flugsteige wird durch das Projekt jedoch nicht berührt, womit auf die Qualifikation als Großflughafen an dieser Stelle nicht weiter einzugehen ist.

8.2.4.4 Der Tatbestand ist daher nicht erfüllt.

8.2.5 Z 14 lit f,g,h, und i des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.2.5.1 Z 14 lit f, g, h und i des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 verlangen die Neuerrichtung von Pisten (lit f), die Erweiterung von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten (lit g), die Erweiterung von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Flugsteigen (lit h) oder die Erweiterung von Flugplätzen durch Erhöhung der Summe der Abstellflächen (lit h) – jeweils in einem bestimmten schutzwürdigen Gebiet iSd Anhanges 2 zum UVP-G 2000.

8.2.5.2 Solche Neuerrichtungen sind nicht Projektgegenstand (lit f, g und h) bzw liegt das Projekt in keinem der tatbestandsmäßig geforderten Gebiete (lit h).

8.2.5.3 Die Tatbestände sind daher nicht erfüllt.

8.2.6 Damit ist im Ergebnis keiner der angeführten Tatbestände verwirklicht.

8.3 Zum Tatbestand der Z 14 lit e des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.3.1 Die Erfüllung dieses Tatbestandes verlangt bei Großflughäfen Erweiterungen, bei denen die Summe der Abstellflächen um mindestens 25 % erhöht wird.

8.3.2 Der Flughafen Wien Schwechat (VIE) fällt unter die Definition eines Flugplatzes – es liegt ein festgelegtes Gebiet zu Land vor, das entweder ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug oder die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist (Definition in FN 1b zum Anhang 1 des UVP-G 2000).

8.3.3 Ein Großflughafen (Definition in FN 1e zum Anhang 1 des UVP-G 2000) bezeichnet einen Flughafen, auf welchem es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als 150.000 Bewegungen (Start oder Landung) pro Kalenderjahr kommt (ausgenommen ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen).

8.3.4 Die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien liegt seit vielen Jahren beständig deutlich über 200.000 pro Jahr und liegt damit ein solcher Großflughafen vor.

8.3.5 Gemeint sind nach der Definition in FN 1d zum Anhang 1 des UVP-G 2000 Abstellflächen gemäß § 1 Zivilflugplatz-Verordnung 1972, BGBl. Nr. 313/1972. Für die Summe der Abstellflächen ist dabei die größte Summe der genehmigten Abstellflächen der letzten 5 Jahre maßgeblich.

8.3.6 Demnach sind Abstellflächen die auf Landflugplätzen zum Abstellen von Luftfahrzeugen zwecks Ein- und Aussteigen, Be- und Entladen, Be- und Enttanken, Durchführung von Wartungsarbeiten und zum Parken bestimmten Flächen.

8.3.7 Da durch die Projekte die Abstellflächen für Luftfahrzeuge erhöht werden, ist dieser Tatbestand angesprochen und weiter zu prüfen.

8.3.8 Im vorliegenden Fall eines Großflughafens, dessen Abstellflächen um 6,988% erweitert werden, wird der tatbestandsbezogene Schwellenwert jedoch nicht erreicht – hierfür wären 25% Erweiterung notwendig.

8.3.9 Zur Kumulation gem § 3a Abs 6 UVP-G 2000 ist auszuführen, dass eine solche mangels gleichartiger Anlagen im Umkreis von Vornherein ausscheidet.

8.3.10 Zur Zusammenrechnung gem § 3a Abs 5 UVP-G 2000 ist auszuführen, dass eine solche im Bereich der Abstellflächen nach dem Gesetzeswortlaut nicht zur Anwendung gelangt, da stets die größte Summe der genehmigten Abstellflächen der letzten 5 Jahre maßgeblich ist – doch auch wenn man die letzten Erweiterungen (Erweiterung Vorfeld

Fracht mit 28.883 m² und Erweiterung Hangar 7 mit 8.815 m²) hinzuzählt, wird der Schwellenwert von 25% bei weitem nicht erreicht.

8.3.11 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.4 Zum Tatbestand der Z 70 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.4.1 Die Erfüllung dieser Tatbestände bedingt Anlagen für den Bau von Luftfahrzeugen mit einem maximal zulässigen Abfluggewicht von mindestens 50 t (lit a leg cit) bzw Anlagen für die Instandsetzung von Luftfahrzeugen mit einem maximal zulässigen Abfluggewicht von mindestens 50 t in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien D oder E (lit b leg cit).

8.4.2 Dieser Tatbestand könnte allenfalls wegen der geplanten Hangars 8 und 9 in Betracht kommen.

8.4.3 In den Hangars soll projektgemäß jedoch weder eine Instandsetzung noch gar ein Bau von Luftfahrzeugen stattfinden.

8.4.4 Geplant sind vielmehr im Wesentlichen das bloße Einstellen (Parken) und die Wartung von Luftfahrzeugen.

8.4.5 Solche Tätigkeiten fallen aber nicht unter Z 70 leg cit – vgl *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 Z 70 UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at):

„Anlagen zum Bau und zur Instandsetzung von Luftfahrzeugen werden – ähnlich wie solche von Schiffen (vgl Z 69) – auch als „Werften“ bezeichnet; sie sind von bloßen „Hangars“ zu unterscheiden, in denen keine Bau- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden

Werden bloße Inspektionen, Pflege- und Kontrollarbeiten oder Wartungsarbeiten durchgeführt, liegt keine „Instandsetzung“ und kein „Bau“ von Luftfahrzeugen vor; diesfalls besteht weder EFP-, noch UVP-Pflicht (vgl bereits Begründung IA 168/A 21. GP).“

8.4.6 Somit ist auch die Lage des Projekts in Bezug auf schutzwürdigen Gebiete nicht weiter zu prüfen.

8.4.7 Die Tatbestände sind daher **nicht erfüllt**.

9 Rechtliche Würdigung

9.1 Von der Behörde war zu prüfen, ob durch das geplante Vorhaben ein Tatbestand des § 3a UVP-G 2000 iVm Z 14 und Z 70 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt wird.

9.2 Durch das Vorhaben wird kein Tatbestand iSd Anhang 1 zum UVP-G 2000 verwirklicht.

9.3 Es war daher die im Spruch angeführte Feststellung zu treffen.

9.4 Die Kostenvorschreibung beruht auf den zitierten Rechtsbestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich oder in jeder anderen technisch möglichen Weise bei uns einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt € 30,00.

Hinweise:

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Beschwerdeverfahren (Geschäftszahl des Bescheides) anzugeben.

Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtszahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernummer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE - Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.

Der Eingabe ist - als Nachweis der Entrichtung der Gebühr - der Zahlungsbeleg oder ein Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung anzuschließen. Für jede gebührenpflichtige Eingabe ist vom Beschwerdeführer (Antragsteller) ein gesonderter Beleg vorzulegen.

Ergeht an:

1. Stadtgemeinde Schwechat, z. H. der Frau Bürgermeister, Rathausplatz 9, 2320 Schwechat
2. NÖ Umweltschutzbehörde, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten
3. Landeshauptfrau von NÖ, als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
4. Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha, Fischamender Straße 10, 2460 Bruck an der Leitha
5. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
6. Bundesministerium für Landesverteidigung, Roßauer Lände 1, 1090 Wien
7. Austro Control, Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung, Wagramer Straße 19, 1220 Wien
8. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Stubenbastei 5, 1010 Wien zur Kenntnis

NÖ Landesregierung

Im Auftrag

Mag. R e i t e r, LL.M. MBA

