



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

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

Beilagen

WST1-UF-289/001-2026
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.wst1@noel.gv.at Bürgerservice: 02742/9005-9005 Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

02742/9005-

-	Bezug	Bearbeitung	Durchwahl	Datum
		Mag. Michael Lackenbacher, LL.M.	15166	16. April 2026

Betrifft

Flughafen Wien AG, Vorhaben „Terminalerweiterung Pier Nord“, „Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost“ sowie „Dauerhafte Auflassung von 7 B-Busgates“, Standort: Stadtgemeinde Fischamend (BL), KG Fischamend Dorf; Gemeinde Schwechat (BL), KG Mannswörth; Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000

Bescheid

Die Flughafen Wien AG, vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, hat mit Schreiben vom 02. März 2026 einen Antrag gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 gestellt, die NÖ Landesregierung möge feststellen, dass die Vorhaben „Terminalerweiterung Pier Nord“, „Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost“ sowie „Dauerhafte Auflassung von 7 B-Busgates“ keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllen und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

Spruch

I Feststellung

Es wird festgestellt, dass die am Flughafen Wien geplanten Vorhaben, nämlich die „Terminalerweiterung Pier Nord“, die „Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost“ sowie die „Dauerhafte Auflassung von 7 B-Busgates“ der Flughafen Wien AG, vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, konkret

- a) die Errichtung und der Betrieb einer baulichen Erweiterung des Pier Nord in Richtung Osten (Bauteil 118a) mit 19 Flugsteigen in der Katastralgemeinde 5203 Fischamend Dorf (Gemeinde Fischamend),
- b) die Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost (Bauteil 108) in der Katastralgemeinde 5211 Mannswörth (Gemeinde Schwechat) und
- c) die dauerhafte Auflassung der Gates B25, B26, B27, B29, B30, B31 und B32 (Bauteil 103) in der Katastralgemeinde 5211 Mannswörth (Gemeinde Schwechat),

wobei die neu geschaffenen 19 Flugsteige des Pier Nord ausschließlich einer Qualitätsverbesserung der Passagierabfertigung dienen und weder eine Erhöhung der Passagierzahlen noch eine Erhöhung der Flugbewegungen bedingen, **keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllen** und damit **nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung** unterliegen.

Rechtsgrundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 35/2025, insbesondere § 3 Abs 7 iVm Z 14 lit d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 82/2025, insbesondere §§ 37ff

Hinweis:

Die Kosten (Gebühren) -vorschreibung erfolgt gesondert.

Begründung

1 Sachverhalt

1.1 Allgemeines

1.1.1 Die Abfertigung der Passagiere am Flughafen Wien erstreckt sich derzeit auf folgende Gebäude:

	Bauteil (BT)
Terminal 1	BT 105
Terminal 1A	BT 113
Terminal 2	BT 102
Terminal 3	BT 155, BT 116
A-Trakt mit WBN (Pier West Busankunft Nicht-Schengen inkl Grenzkontrolle)	BT 103, BT 110
Pier West	BT 109, BT 838
Pier Ost	BT 108
Pier Nord	BT 118
Süderweiterung Terminal 3	BT 119 (derzeit in Bau)

1.1.2 Die NÖ Landesregierung hat in den Jahren 2018 und 2019 zwei UVP-Feststellungsverfahren zu mehreren Terminalprojekten am Flughafen Wien durchgeführt. Mit Bescheiden vom 17.04.2018, RU4-UF-4/001-2018, und vom 15.07.2019, WST1-UF-60/001-2019, wurde rechtskräftig festgestellt, dass die Projekte "Süderweiterung Terminal 3", "Sanierung Pier Ost", "Umbau Busgates Pier West" und "Neue Busgates Pier Nord, Ebene 0, Modul 9 und 10" keiner UVP-Pflicht unterliegen. Mit diesen Projekten sollte die Summe der Gates um insgesamt 18 Gates erhöht werden. Für diese Projekte wurden in der Folge die materienrechtlichen Bewilligungen nach Luftfahrtgesetz rechtskräftig erteilt. Im Unterschied zur UVP-Feststellung wurde die Summe der Gates insgesamt um lediglich 15 Gates erhöht.

Im Einzelnen:

- Süderweiterung Terminal 3 (LFG-Errichtungsbewilligung vom 23.05.2019, BMVIT-60.688/0008-IV/L3/2019; derzeit in Bau:
 - Erweiterung um 18 Gates
 - Reduktion um 2 Gates im Pier Nord (F01 und G01) sowie um 1 B-Busgate (B28)
- Sanierung Pier Ost (LFG-Errichtungsbewilligung vom 21.06.2019, BMVIT-60.711/0006-IV/L3/2018:
 - Reduktion um 7 Gates
- Umbau Busgates Pier West (LFG-Errichtungsbewilligung vom 13.03.2019, BMVIT-60.679/0002-IV/L3/2019 Benützungsbewilligung vom 11.03.2020, GZ 2020-0.163.669):
 - Reduktion um 3 Gates (C35, C38, C41)
- Neue Busgates Pier Nord, Ebene 0, Modul 9 und 10 (LFG-Errichtungsbewilligung vom 19.12.2018, BMVIT-60.688/0029-IV/L3/2018 und vom 05.12.2019, BMVIT-60.688/0017-IV/L3/2019; LFG-Benützungsbewilligungen vom 27.03.2019, GZ BMVIT-60.688-0006-IV/L3/2019 und vom 25.03.2022, GZ 2022-0.164.185):

- -Erweiterung um in Summe 10 Busgates

Daraus ergibt sich:

	Basiswert bis 2018	UVP-Feststellung 2018 und 2019¹	Ist-Situation genehmigte Gates²
B-Gates (B-Busgates)	19	18	18
C-Gates (Pier West)	24	21	21
D-Gates (Pier Ost)	25	18	18
F&G-Gates (Pier Nord)	48	58	56
Süderweiterung Terminal 3	--	19	18
GAC-Gates (GAC)	02	02	02
Summe	118	136	133

¹ Summe der Flugsteige (=Gates) auf Basis der seinerzeit geplanten Terminalprojekte laut UVP-Feststellungsbescheiden vom 17.04.2018, RU4-UF-4/001-2018 und vom 15.07.2019, WST1-UF-60/001-2019.

² Größte Summe der genehmigten Flugsteige (=Gates) der letzten 5 Jahre.

1.2 Vorhabensbeschreibung

1.2.1 Erweiterung Pier Nord

1.2.1.1 Zur nachhaltigen Verbesserung der Abfertigungsqualität und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Wien beabsichtigen die Antragstellerin den bestehenden Pier Nord durch einen Zubau in Richtung Osten zu erweitern. In dieser baulichen Erweiterung (Bauteil 118a) werden in Summe 19 neue Flugsteige (Gates) geschaffen.

1.2.1.2 Das Projekt liegt ausschließlich in der KG 5203 Fischamend Dorf (Gemeinde Fischamend).

1.2.1.3 Übersichtsplan / Erweiterung Pier Nord (grün strichliert)



1.2.2 Wiedereinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost

1.2.2.1 Mit der (nach Luftfahrtgesetz bewilligten) Sanierung des Pier Ost (Bauteil 108) sind 7 Gates entfallen. Diese sollen nun wieder in Betrieb genommen werden.

1.2.2.2 Das Projekt liegt ausschließlich in der KG 5211 Mannswörth (Gemeinde Schwechat).

1.2.3 Dauerhafte Auflassung von 7 B-Busgates

1.2.3.1 Im Jahr 2021 wurde der als „B-Busgates“ bezeichnete Gatebereich im Bauteil 103 temporär in eine Grenzkontrolle für Einreisende umgewidmet. Die Gates B25, B26, B27, B29, B30, B31 und B32 werden nun dauerhaft aufgelassen und kommt es zu einer Reduktion um 7 Gates.

1.2.3.2 Das Projekt liegt ausschließlich in der KG 5211 Mannswörth (Gemeinde Schwechat).

1.2.4 Änderung der Gate-Situation

1.2.4.1 Im Zuge der Erweiterung des Pier Nord entstehen 19 neue Gates. Aufgrund der geplanten Maßnahmen im Pier Ost sind 7 Gates hinzuzurechnen. Gleichzeitig

entfallen im Bauteil 103 7 B-Busgates. Insgesamt führt dies zu einer Erhöhung der Gate-Gesamtzahl am Flughafen Wien um 19 Gates.

1.2.4.2 Gesamtsituation der Gates vor und nach Umsetzung der Projekte

	Ist-Situation genehmigte Gates¹ (vgl Kap I.2)	Zielwert 2026/27²
B-Gates (B-Busgates)	18	11
C-Gates (Pier West)	21	21
D-Gates (Pier Ost)	18	25
F&G-Gates (Pier Nord)	56	56
Pier Nord Erweiterung (Bauteil 118a)	--	19
Süderweiterung Terminal 3	18	18
GAC-Gates (GAC)	02	02
Summe	133	152

¹ Größte Summe der genehmigten Flugsteige (=Gates) der letzten 5 Jahre.

² Summe der Flugsteige (=Gates) nach Umsetzung der nunmehr gegenständlichen Maßnahmen.

2 Antrag auf Feststellung gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 bei der NÖ Landesregierung als UVP-Behörde

2.1 Die Flughafen Wien AG, vertreten durch Schönherr Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, hat mit Schreiben vom 02. März 2026 den Antrag gestellt, die NÖ Landesregierung möge gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 feststellen, dass die Vorhaben „Terminalerweiterung Pier Nord“, „Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost“ sowie „Dauerhafte Auflassung von 7 B-Busgates“ in den Gemeinden Fischamend und Schwechat keinen Tatbestand im Sinn des § 3 und § 3a iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllen und daher nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

2.2 Aufgrund dieses Antrages wurde von der NÖ Landesregierung als UVP-Behörde, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht, ein Feststellungsverfahren eingeleitet.

3 Erhobene Beweise

3.1 Der erhobene Sachverhalt basiert auf dem Feststellungsantrag, den von der Antragstellerin beigelegten Unterlagen und den eingelangten Stellungnahmen im Zuge des Parteiengehör sowie der Verwendung von Kartendiensten.

4 Beweiswürdigung

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

4.2 Im Zuge des Ermittlungsverfahrens holte die UVP-Behörde eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ein. In dieser Stellungnahme stellt die Oberste Luftfahrtbehörde fest, dass die antragsgegenständliche Errichtung von 19 (weiteren) Flugsteigen nicht dazu geeignet ist, eine Kapazitätserhöhung am Flughafen Wien zu generieren. Für die UVP-Behörde steht damit fest, dass es vorhabensbedingt weder zu einer Erhöhung der Passagierzahlen noch der Flugbewegungen kommt.

5 Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

Der Entscheidung wird folgender, sich aus dem Ermittlungsverfahren ergebender, Sachverhalt zugrunde gelegt:

5.1 Bei Flughafen Wien handelt es sich um einen Flugplatz iSd Fußnote 1b) und einen Großflughafen iSd Fußnote 1e) Anhang 1 UVP-G 2000.

5.2 Vorhabensgegenständlich ist die Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost (Bauteil 108), zeitgleich die dauerhafte Auflassung der B-Busgates B25, B26, B27, B29, B30, B31 und B32 (Bauteil 103), sowie die Erweiterung des Flughafens Wien im Pier Nord (Bauteil 118a) um 19 Flugsteige iSd Fußnote 1c) Anhang 1 UVP-G 2000.

5.3 Vorhabensbedingt kommt es zu keiner Erweiterung des Flughafens Wien um mindestens 50 % der Flugsteige.

5.4 Das Vorhaben betrifft kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A (besonderes Schutzgebiet) oder E (Siedlungsgebiet) iSd Anhang 2 UVP-G 2000.

5.5 Die Umsetzung der antragsgegenständlichen Vorhaben bedingt keine Erhöhung der Kapazitäten zur Passagierabfertigung oder Erhöhung der Flugbewegungen.

5.6 Die Summe der Abstellflächen iSd Fußnote 1d Anhang 1 UVP-G 2000 wird vorhabensbedingt nicht erhöht.

6 Parteiengehör/Stellungnahmen

6.1 Allgemeine Ausführungen

6.1.1 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 UVP-G 2000 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutz und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden sowie das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören (§ 3 Abs 7 UVP-G 2000).

6.1.2 Die Parteien sowie die Beteiligten des Verfahrens hatten die Möglichkeit, sich zu der Frage zu äußern, ob für das konkrete Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs 1 bis 3 UVP-G 2000 durch das Vorhaben verwirklicht wird.

6.2 Im Verfahren wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

6.2.1 Stellungnahme der Stadtgemeinde Fischamend vom 24.03.2026

[...]

1. Zur Durchführung einer Grobprüfung ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen von Vorhaben die schutzbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu

prüfenden Vorhaben stehen mit erheblichen schädlichen belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Die Gemeinde unterstützt die rechtliche Beurteilung der Behörde, dass diese "in Form einer Grobprüfung zu beurteilen (hat), ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist".

Die Antragstellerin Flughafen Wien AG (in der Folge kurz Antragstellerin) argumentiert zur Frage der Kumulation in ihrem Feststellungsantrag, dass nach dem Gesetzeswortlaut bei der Zusammenrechnung der Schwellenwerte nur andere gleichartige Vorhaben zu berücksichtigen wären. Eine Zusammenrechnung wäre hinsichtlich der Schwellenwerte für Flughäfen nur mit einem Flughafen möglich - wobei kein anderer Flughafen in der Umgebung vorhanden sei, mit dem die Zahl der Flugsteige kumuliert werden könnte.

Die Behörde geht richtig davon aus, dass dieser Betrachtung der Antragstellerin im Lichte der UVP- Richtlinie, der jüngsten Judikatur oder dem zitierten Rundschreiben des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft, zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (Stand März 2025, Seite 43) nicht zu folgen ist: Der Verwaltungsgerichtshof hat klargestellt, dass die Einzelfallprüfung nicht auf "gleichartige" Projekte im Sinne des Anhangs I UVP-G 2000 eingeschränkt werden dürfe. Der VwGH hielt dazu fest, dass es ausschließlich darum gehe, ob sich Umweltauswirkungen unterschiedlicher Projekte überlagern können. Damit wurde eine Zeitenwende beim Kumulationsverständnis eingeleitet. (Planitzer/Haidvogel, UVP-Kumulierung wird zunehmend zur Blackbox im anlagenrechtlichen Genehmigungsverfahren, ÖZW 2025, 32).

Der VwGH betont, dass grundsätzlich alle Vorhaben zu berücksichtigen sind, die insofern schutzgutbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen, als Wechselwirkungen ihrer Auswirkungen mit den Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf einzelne Schutzgüter im für die Umwelt erheblichen Ausmaß nicht von vornherein ausgeschlossen werden können (Planitzer/Haidvogel aaO.).

2. Auch die Antragstellerin beschäftigt sich in ihrem Antrag mit dieser Rechtsfrage: "Auch wenn man unterstellt, dass entgegen dem Gesetzeswortlaut nicht nur die Kapazitäten gleichartiger, sondern alle anderen (geplanten oder bestehenden) Vorhaben in der Umgebung zusammenzurechnen (wären) (also z.B. der A4 Ostautobahn, der sonstigen Straßen, der Eisenbahnlinien, der Parkgaragen usw.)... wäre die Rechtsfolge eine Prüfung der Frage, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen wäre, wobei lediglich eine Grobprüfung vorzunehmen" sei.

Die Antragstellerin verneint diese Frage in ihrem Antrag mit der Behauptung, dass das Projekt "mit keinen relevanten Umweltauswirkungen verbunden (wäre), weshalb kumulative Wirkungen ausscheiden" würden.

3. Wie bereits einleitend festgehalten, begrüßt die Gemeinde die Prüfung der Frage ob

- durch das Projekt und
- durch die gesetzlich vorgesehene Kumulierung der Auswirkungen von Vorhaben, die schutzbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen,
- mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Zu schützen sind aus Sicht der Gemeinde ihre Bürgerinnen und Bürger vor Belastungen und Belästigungen durch Lärm und alle Umweltbelastungen, die im Zusammenhang mit dem Flugverkehr stehen (insbesondere Luftqualität). Der Gesetzgeber ist bei Festlegung der Schwellenwerte für die Durchführung einer UVP (14 lit. d Anhang I UVP-G 2000) von einer möglichen Belastung der Umwelt durch zusätzliche Flugsteige ausgegangen. Die Gemeinde regt daher an, dass im Zuge des Verfahrens folgende Fragen geprüft werden:

- Ermöglichen die neuen Flugsteige eine raschere Abfertigung?
- Ermöglichen die neuen Flugsteige ein rascheres Umsteigen von Passagieren (und damit den künftigen Erhalt und Ausbau der, für den Flughafen Wien bedeutenden "Hubfunktion")?

- *Ermöglichen die neuen Flugsteige damit eine - gegenüber dem aktuellen Bestand an Flugsteigen - höhere Kapazität?*

Wird die, von der Antragstellerin zu Recht in den Vordergrund gestellte Frage, ob durch das Projekt mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, bejaht - insbesondere durch eine Erhöhung der Kapazität gegenüber dem Bestand an Flugsteigen -, sind diese Belastungen bei Prüfung der UVP-Pflicht - aufgrund der Kumulierung im Sinne der Judikatur gemeinsam mit allen anderen geplanten oder bestehenden Vorhaben in der Umgebung zusammenzurechnen.

Die Gemeinde weiß aus langjähriger Erfahrung, dass die Frage der Kumulation – sowohl im Hinblick auf Erweiterungen eines Vorhabens („Salamitaktik“), als auch auf Berücksichtigung von gleichartigen Belastungen in der Region von großer Bedeutung beim Schutz der Umwelt ist. Sie betont daher, dass die Frage der Kumulation zumindest einer „Grobprüfung“ zu unterziehen ist.

Die Gemeinde macht dazu geltend, dass es in Österreich wenige Regionen gibt, die in so hohem Ausmaß von künftigen Umweltbelastungen betroffen sind, wie die Umgebung der Gemeinde Fischamend. Die Gemeinde verweist lediglich bspw auf folgende Genehmigungsverfahren, die bereits verhandelt sind, werden oder die aktuell in der "Pipeline" sind:

- *"Hochleistungsstrecke Flughafenspange" (mit Baumaßnahmen im gesamten Gemeindegebiet, sowohl an der Hochleistungsstrecke selbst, als auch durch Maßnahmen an der "S7") - UVP Verfahren derzeit anhängig*
- *geplante Errichtung einer Schnellstraße in der gesamten Airportregion (B 260) - Projektstatus laut Homepage der NÖ Landesregierung: "Das Vorprojekt zur Trassenauswahl (Variantenuntersuchung) wurde 2018 abgeschlossen. Derzeit werden die Projektunterlagen im Zuge des Einreichprojekts für die UVP erstellt."*
- *"Betrieb für Vermietung von 733 PKW-Abstellplätzen" für die Flughafen Parken GmbH - WST1-UF-281/001-2025, Feststellungsverfahren derzeit anhängig*

- *"Errichtung zusätzlicher PKW Stellplätze" für die Flughafen Parken GmbH - Feststellungsbescheid WST1-UF-275/001-2025 vom 11. 12. 2025, dass keine UVP-Pflicht besteht*
- *"Enteisungspositionen sowie Vorfelderweiterung Block K und Block J" für die Flughafen Wien AG - Feststellungsbescheid WST1-UF-267/001-2025 vom 11.08.2025, dass keine UVP-Pflicht besteht*
- *"Errichtung Logistikzentrum" für die Helios PropCo - Feststellungsbescheid WST1-UF-156/001-2022 vom 31.05.2022, dass keine UVP-Pflicht besteht*
- *"Sky Log Park Vienna" für die DLH Real Estate Austria GmbH – Feststellungsbescheid WST1-UF-146/001-2022 vom 23. 02. 2022, dass keine UVP-Pflicht besteht*
- *HABAU Fischamend Nord Erweiterung der Bodenaushubdeponie, Verhandlung vom 13. 11. 2025, Zahl WST1-K. 92/062-2024*
- *Betriebsstättenerweiterung Altlastensanierung und Abraumdeponie Langes Feld GmbH und Ing. Rudolf Rotter Gesellschaft mbH -zu WST1-UG-86/002-2025 wurde seitens der Stadtgemeinde Fischamend eine Stellungnahme abgegeben -Verfahren anhängig*

Die Gemeinde beantragt daher die oben gestellten Fragen im Ermittlungsverfahren zu prüfen.

[...]

6.2.2 Stellungnahme des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vom 18.03.2026

[...]

Es darf festgehalten werden, dass das gegenständliche Vorhaben (Errichtung von 19 Gates) aus Sicht des BMIMI nicht dazu geeignet ist, eine Kapazitätserhöhung für den Flughafen Wien zu generieren. Die Maßnahme führt weder zu einer Erhöhung der Anzahl an Passagieren noch zu einer Erhöhung der Flugbewegungen. Das Vorhaben dient dazu, den Passagierkomfort dahingehend zu steigern, dass Luftfahrzeuge ver-

mehrt direkt über die Flugsteige (Fluggastbrücken) bedient werden können. Insofern kann der Auffassung der Flughafen Wien AG, dass es sich lediglich um Qualitätsverbesserung der Passagierabfertigung handelt, gefolgt werden.

Nur der Vollständigkeit halber darf angemerkt werden, dass die Berücksichtigung aller Kapazitäten von (geplanten oder bestehenden) Vorhaben in der Umgebung des Flughafens (also zB der A4 Ostautobahn, der sonstigen Straßen, der Eisenbahnlinien, der Parkgaragen usw) bei der Feststellung einer etwaigen UVP-Pflicht ein Aufweichen der bestehenden Schwellenwerte und auch Unsicherheit für künftige Vorhaben auf dem Flughafen bedeutet.

[...]

6.2.3 Stellungnahme des Bundesministeriums für Landesverteidigung vom 19.03.2026

[...]

Bezugnehmend auf die do. Note vom 05. März 2026, GZ WST1-UF-289/001-2026, teilt die Bundesministerin für Landesverteidigung mit, dass der Realisierung der Vorhaben „Terminalerweiterung "Pier Nord“, „Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost“ sowie „Dauerhafte Auflassung von 7 B-Busgates“ keine Interessen der Militärlufffahrt entgegenstehen.

[...]

6.2.4 Stellungnahme der NÖ Umweltschutzkommission vom 20.03.2026

[...]

Die NÖ UA gibt zum gegenständlichen Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 folgende Stellungnahme ab:

1) Kumulative Wirkung NICHT ausgeschlossen

Der Antragsteller führt an, dass die zusätzlichen Flugsteige am Terminal lediglich der Qualitätsverbesserung für die Passagierabfertigung dienen, da die Fluglinien zu größeren Luftfahrzeugen wechseln, und dies daher mit keinen relevanten Umweltauswirkungen verbunden ist.

Diese Argumentationslinie ist für die NÖ UA nicht nachvollziehbar, da laut eigenen Aussagen der Flughafen Wien AG es bis 2035 geplant ist die Passagierzahlen massiv zu erhöhen, einhergehend mit einer Qualitätsverbesserung in der Passagierabfertigung.

Die NÖ UA legt hierzu die „Präsentation zu den vorläufigen Jahresergebnissen 2025“ des Head of Capital Markets der Flughafen Wien AG (*) vom 2. März 2026 vor, diese ist der Stellungnahme angehängt (Anlage 1) und unter folgendem Link abrufbar: https://viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2026/FY_2025_DE.pdf

Auf Powerpoint Seite 22 und 23 sind folgende Informationen zu finden:



Auszug: Präsentationen zu Quartalsergebnissen & Jahresverkehrszahlen an Investoren, Seite 22, der Flughafen Wien AG vom 2.3.2026

Auf Powerpoint Seite 22 und 23 wird dargestellt, dass es geplant ist die Kapazitäten des Flughafens Wien bis 2035 von derzeit rund 30 Mio. Passagiere auf 40 Mio. Passagiere zu erhöhen. Da die dritte Piste nicht umgesetzt wird, erfolgen innerhalb des Flughafens Investitionen in die Qualität und Kapazität (siehe Powerpoint S 23).

Blick in die Zukunft: Ziel 40 Mio. Passagiere in 2035 Aber, bessere Rahmenbedingungen notwendig – etwa Abschaffung der Flugabgabe

Luftfahrt wächst langfristig weiter

- In Europa 2-3% pro Jahr, weltweit 4-5% pro Jahr auf 19 Mrd. Passagiere bis 2045 (ACI)

VIE investiert daher in Qualität und Kapazität

- **Modernisierung der Sicherheitskontrollen:** Roll-out gestartet – flächendeckende Umstellung aller Sicherheitskontrollen auf neue CT-Scanner bis Sommer 2026
- **Terminal 3 Süderweiterung:** Inbetriebnahme 2. Quartal 2027 – zusätzlich 70.000 m² Fläche
- **Zentrallogistikzentrum** effiziente Warenversorgung der Terminals mit direktem Anschluss an das Vorfeld
- **Sukzessive Erneuerung Fluggastbrücken** (Pier Ost, Pier West) ab 2028
- **Pier Nord Verlängerung:** 9 zusätzliche Gates – geplante Inbetriebnahme 2031

Gemeinsame Wachstumsstrategie mit Austrian Airlines und allen Systempartnern für Hub Wien

- **Schwerpunkte:** Rahmenbedingungen, Strategie und Operations mit dem gemeinsamen Ziel, die Konkurrenzfähigkeit und Qualität des Hubs Wien weiter zu verbessern

23



Auszug: Präsentationen zu Quartalsergebnissen & Jahresverkehrszahlen an Investoren, Seite 23, der Flughafen Wien AG vom 2.3.2026

*Eine der zentralen Maßnahmen für die angestrebte Passagierkapazitätserhöhung ist die „**Die sukzessive Erneuerung der Fluggastbrücken (Pier Ost, Pier West) ab 2028 und die Pier Nord Verlängerung (9 zusätzliche Gates) geplante Inbetriebnahme 2031**“.*

Der vorgelegte Antrag vom 2.3.2026 beinhaltet diese und weitere Maßnahmen, nämlich in Summe 19 neue Gates am Pier Nord und die Erneuerung von Fluggastbrücken Pier Ost und West (in Summe 7 neue Gates) und das Auflassen von 7 Busgates.

Eine Erhöhung von 30 Mio. Passagiere (Jahr 2025) auf 40 Mio. Passagiere (Jahr 2035) bedeutet einen Anstieg der Passagierkapazität von 33%. Diese beachtliche Erhöhung kann nur mittels einer Erhöhung an Flugfahrtfrequenzen und einer Vergrößerung von Luftfahrzeugen erreicht werden. Dies führt denklogisch zu einem Anstieg von Lärm, Luftemissionen, Abrieb und anderen Emissionen.

Die Aussage des Antragstellers, dass das Projekt nur zur Qualitätsverbesserung dient, ist aufgrund der oben angeführten Begründung (Kapazitätserhöhung der Flugpassagiere um 33% bis 2035) nicht nachvollziehbar. Das Vorhaben ist sehr wohl mit relevanten Umweltauswirkungen verbunden, weshalb kumulative Wirkungen NICHT ausschneiden.

Es ist daher seitens der UVP-Behörde in Form einer Grobprüfung zu beurteilen, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Folgende Vorhaben sind der NÖ UA bekannt und sind bei der Grobprüfung zu berücksichtigen:

Betrieb Enteisungsanlage Flughafen

Im Jahr 2025 wurde für die Errichtung einer Enteisungspositionen sowie Vorfelderweiterung "Block K" und "Block J" ein UVP Feststellungsverfahren geführt. Das Feststellungsverfahren kam zum Schluss (Bescheid vom 11.8.2025, WST1-UF-267/001-2025), dass das Vorhaben keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Die Enteisungsanlage ist im östlichen Bereich – nahe Fischamend und Schwechat verortet, ebenso die neuen Fluggates Pier Nord. Diese kumulierenden Auswirkungen sind im Rahmen der Grobprüfung zu berücksichtigen.

Betrieb Parkplätze von Flughafen Parken GmbH

Die Flughafen Parken GmbH betreibt in Summe 2800 PKW-Plätze in Fischamend, zu diesen hinzu wurden weitere 733 Parkplätze im Jahr 2025/26 beantragt. Für diese Erweiterung wird derzeit ein UVP Feststellungsverfahren (WST1-UF-281/001-2025) durchgeführt.

Abgeschlossene UVP Feststellungsverfahren von Logistikzentren angrenzend zum Flughafen:

-) "Errichtung Logistikzentrum" für die Helios PropCo - WST1-U F-156/001-2022, (keine UVP Pflicht)*
-) "Sky Log Park Vienna" für die DLH Real Estate Austria GmbH - WST1-UF-146/001-2022 (keine UVP Pflicht)*

Der NÖ UA sind andere Verfahren im Nahbereich (zwischen Flughafen und Stadtgemeinde Fischamend) bekannt:

-) Laufendes UVP Verfahren (WST1-UG-86/002-2025): Betriebsstättenerweiterung Altlastensanierung und Abraumdeponie Langes Feld GmbH und Ing. Rudolf Rotter GmbH, Fischamend

-) Laufendes AWG Verfahren (WST1-K. 92/062-2024): HABAU Fischamend Nord Erweiterung der Bodenaushubdeponie,

-) Laufendes UVP Verfahren: ÖBB Flughafenspange Hochleistungsstrecke

-) In Planung befindliches UVP Verfahren: Errichtung einer Schnellstraße in der gesamten Airportregion (B 260)

2) Gegenrechnen Busgate – Flugsteig nicht zulässig

Es wird festgestellt, dass im gegenständlichen Antrag der Entfall von Busgates und die Neuerrichtung von Fluggastbrücken/Flugsteige 1:1 gegengerechnet werden:

„Projektgegenständlich ist die Erweiterung des Großflughafens Wien um 19 Flugsteige (Pier Nord, + 19 Gates; Pier Ost, + 7 Gates; B-Busgates, – 7 Gates)“. Ein 1:1 Gegenrechnen von B-Busgates mit Fluggates/Flugsteigen ist aus der Sicht der NÖ UA nicht plausibel. Die NÖ UA gibt zu bedenken, dass an einem Fluggate mehr Passagiere und eine höhere Frequenz an größeren Flugzeugen abgefertigt werden kann, als im Rahmen des Betriebes eines Busgates. Dies hat der Vertreter der Flughafen AG in der Powerpoint vom 2.3.2026 ebenfalls dargelegt: Die Erneuerung der Fluggates (West u Ost) und die Neuerrichtung von Fluggates werden als Maßnahmen genannt, welche seitens der Flughafen AG ergriffen werden, um die Passagierzahlen um 33% bis 2035 zu erhöhen. Im gegenständlichen Antrag wird klar dargelegt, dass keine neuen Busgates errichtet werden, sondern diese mit leistungsfähigeren Fluggates ersetzt werden. Dies bedingt, dass davon auszugehen ist, dass von einem Fluggate mehr Passagiere abgefertigt werden können, als von einem Busgate, was wiederum zu einer höheren Frequenz von Flugzahlen und den Betrieb von größeren Flugzeugen führt. Es ist daher denklogisch, dass die Umweltauswirkungen vom Betrieb eines Fluggates unterschiedlicher – höchstwahrscheinlich höher sind, als jene, die vom Betrieb eines Busgates ausgehen. Diese Annahme muss von einem Sachverständigen geprüft werden.

Da dieser Sachverhalt fachlich derzeit nicht näher dargelegt und nicht mit einer Berechnung der Umweltauswirkungen nachvollziehbar begründet wurde, sind aus der Sicht der NÖ UA, die 26 neuen Flugsteige (Pier Nord, + 19 Gates; Pier Ost, + 7 Gates) für die Bestimmung des UVP Tatbestand Anhang 1 Z14 lit d (Spalte 1) heranzuziehen. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Tatbestand Anhang 1, Z14, lit d, erfüllt und es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Antrag

Da durch das gegenständliche Vorhaben maßgeblich dazu beigetragen wird, die Fluggastzahlen von 30 Mio. auf 40 Mio. zu erhöhen, ist den Aussagen des Antragstellers nicht zu folgen, welcher die Flugsteigerweiterung mit einer reinen Qualitätssteigerung argumentiert, die mit keinen relevanten Umweltauswirkungen verbunden ist und weshalb kumulative Wirkungen ausscheiden.

Die vom Betriebswechsel (Busgates auf Fluggates) und Ausbau der Fluggates ausgehenden Umweltauswirkungen sind darzustellen und von einem Sachverständigen für Luftfahrt, welcher über Erfahrung mit der Bewertung von Emissionen aus der Luftfahrt verfügt und unter Beiziehung eines ASV für Lärmtechnik und ASV für Luftreinhalte-technik zu prüfen. Es ist darzulegen, ob ein 1:1 Gegenrechnen von Busgates und Fluggates/Flugsteigen im Rahmen des UVP Feststellungsverfahrens fachlich nachvollziehbar begründet ist.

Der Ausgang dieser fachlichen Prüfung bedingt den weiteren Verlauf des Verfahrens: Umweltverträglichkeitsprüfung oder Einzelfallprüfung/Grobprüfung.

() Beilage*

*Präsentation zu den vorläufigen Jahresergebnissen 2025
https://viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2026/FY_2025_DE.pdf*

[...]

7 Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen

7.1 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG

Anbringen

§ 13. (1) Soweit in den Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmt ist, können Anträge, Gesuche, Anzeigen, Beschwerden und sonstige Mitteilungen bei der Behörde schriftlich, mündlich oder telefonisch eingebracht werden. Rechtsmittel und Anbringen, die an eine Frist gebunden sind oder durch die der Lauf einer Frist bestimmt wird, sind schriftlich einzubringen. Erscheint die telefonische Einbringung eines Anbringens der Natur der Sache nach nicht tunlich, so kann die Behörde dem Einschreiter auftragen, es innerhalb einer angemessenen Frist schriftlich oder mündlich einzubringen.

(2) Schriftliche Anbringen können der Behörde in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr zwischen der Behörde und den Beteiligten nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Etwaige technische Voraussetzungen oder organisatorische Beschränkungen des elektronischen Verkehrs zwischen der Behörde und den Beteiligten sind im Internet bekanntzumachen.

(3) Mängel schriftlicher Anbringen ermächtigen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels innerhalb einer angemessenen Frist mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

...

7.2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000

Begriffsbestimmungen

§ 2. [...]

(2) Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

[...]

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

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, § 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 und § 12a 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. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, die Abs. 7 und 8 sind 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). Ausgenommen davon sind Vorhaben der Z 18 lit. a bis d und f des Anhanges 1.

(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. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. 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. Bei Vorhaben der Z 18 lit. f, 19 lit. d, 19 lit. f und 21 lit. c des Anhanges 1 hat sich diese Prüfung darauf zu beschränken, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden 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) Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien, soweit relevant, zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),

2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen einschließlich des Bodens, der Fläche, des Wassers und der biologischen Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),

3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Bei Vorhaben der Z 18 lit. f, 19 lit. d, 19 lit. f und 21 lit. c des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf die Schutzgüter Fläche und Boden maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

(6) Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß Abs. 1, 2, 4 oder 4a 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, im Fall einer Einzelfallprüfung ist hierfür Abs. 8 anzuwenden. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung unter Verweis auf die in Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt 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 Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(8) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde für die Zwecke einer Einzelfallprüfung Angaben zu folgenden Aspekten vorzulegen:

1. Beschreibung des Vorhabens:

a) Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, von Abbrucharbeiten,

b) Beschreibung des Vorhabensstandortes, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit der geografischen Räume, die durch das Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigt werden,

2. Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinträchtigten Umwelt, wobei Schutzgüter, bei denen nachvollziehbar begründet werden kann, dass mit keiner nachteiligen Umweltauswirkung zu rechnen ist, nicht beschrieben werden müssen, sowie

3. Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen, infolge der erwarteten Rückstände und Emissionen und gegebenenfalls der Abfallerzeugung und der Nutzung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Boden, Flächen, Wasser und biologische Vielfalt.

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 hat sich die Beschreibung auf die voraussichtliche wesentliche Beeinträchtigung des schützenswerten Lebensraums (Kategorie B des Anhanges 2) oder des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, zu beziehen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann hierbei verfügbare Ergebnisse anderer einschlägiger Bewertungen der Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann darüber hinaus eine Beschreibung aller Aspekte des Vorhabens oder aller Maßnahmen zur Verfügung stellen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden oder verhindert werden sollen.

(9) 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.

(10) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung jene Gebiete (Katego-

rie 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. 5 Z 1 bis 3 angeführten Kriterien zu berücksichtigen. § 3 Abs. 7 und 8 sind 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 we-

niger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des § 3 Abs. 5 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.

	UVP	UVP im vereinfachten Verfahren	
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3
[...]			

	<i>UVP</i>	<i>UVP im vereinfachten Verfahren</i>	
	<i>Spalte 1</i>	<i>Spalte 2</i>	<i>Spalte 3</i>
<i>Z 14</i>	<p><i>a) Neubau von Flugplätzen^{1b)}, ausgenommen Segelflugfelder und Flugplätze^{1b)} für Hubschrauber;</i></p> <p><i>b) Neuerrichtung von Pisten mit einer Grundlänge von mindestens 2 100 m;</i></p> <p><i>c) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)} durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn durch die Neuerrichtung oder Verlängerung die Gesamtpistenlänge um mindestens 25 % erweitert wird;</i></p> <p><i>d) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)}, wenn dadurch die Summe der Flugsteige^{1c)} um mindestens 50 % oder um mindestens 10 Stück – auf Groß-</i></p>		<p><i>f) Neuerrichtung von Pisten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E mit einer Grundlänge von mindestens 1 050 m;</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>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</i></p>

	<i>UVP</i>	<i>UVP im vereinfachten Verfahren</i>	
	<i>Spalte 1</i>	<i>Spalte 2</i>	<i>Spalte 3</i>
	<p><i>flughäfen^{1e)} um mindestens 20 Stück – erhöht wird;</i></p> <p><i>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;</i></p>		<p><i>10 Stück – erhöht wird;</i></p> <p><i>i) Erweiterungen von Flugplätzen^{1b)} in 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;</i></p> <p><i>j) Neubau von Flugplätzen^{1b)} für Hubschrauber, ausgenommen Segelflugfelder und Flugplätze^{1b)} für Hubschrauber, die überwiegend Rettungs- und Ambulanzflügen im Sinne des § 2 der ZARV 1985, Einsät-</i></p>

	<i>UVP</i>	<i>UVP im vereinfachten Verfahren</i>	
	<i>Spalte 1</i>	<i>Spalte 2</i>	<i>Spalte 3</i>
			<p><i>zen der Sicherheitsverwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüberwachung mit Hubschraubern dienen, nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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</i></p>

	<i>UVP</i>	<i>UVP im vereinfachten Verfahren</i>	
	<i>Spalte 1</i>	<i>Spalte 2</i>	<i>Spalte 3</i>
			<i>Militärluftfahrt genützt werden.</i> <i>Von lit. c und g ausgenommen sind weiters Vorhaben, die ausschließlich der Erhöhung der Flugsicherheit dienen.</i>
<i>[...]</i>			

[...]

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 Zivillflugplatz-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:

<i>Kategorie</i>	<i>schutzwürdiges Gebiet</i>	<i>1. Anwendungsbereich</i>
<i>A</i>	<i>besonderes Schutzgebiet</i>	<i>nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU,</i>

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	1. Anwendungsbereich
		<p>ABI. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABI. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABI. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; 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</p>
B	Alpinregion	<p>Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)</p>
C	Wasserschutz- und Schongebiet	<p>Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959</p>
D	belastetes Gebiet (Luft)	<p>gemäß § 3 Abs 8 festgelegte Gebiete</p>

<i>Kategorie</i>	<i>schutzwürdiges Gebiet</i>	<i>1. Anwendungsbereich</i>
<i>E</i>	<i>Siedlungsgebiet</i>	<p><i>in oder nahe Siedlungsgebieten.</i></p> <p><i>Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:</i></p> <p><i>1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),</i></p> <p><i>2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibeckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.</i></p>

1) Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.

8 Subsumtion

8.1 Allgemeine Ausführungen

8.1.1 Ein Vorhaben unterliegt dann der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn ein Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt wird.

8.1.2 Zunächst ist daher abzugrenzen, ob es sich bei dem Vorhaben der Antragstellerin um eine Änderung oder eine Neuerrichtung handelt. Dabei hat eine umfassende Beurteilung des Zusammenhangs zwischen Bestand und neuem Projekt zu erfolgen. In diesem Zusammenhang ist unter anderem relevant, ob ein gemeinsamer Betreiber

handelt, ob ein (wirtschaftliches) Gesamtkonzept und ein gemeinsamer Betriebszweck vorliegt, wobei der klar deklarierte Wille der Antragstellerin zu berücksichtigen ist (vergleiche US 04.07.2002, 5B/2002/1-20 *Ansfelden II*).

8.1.3 Bei den Vorhaben „Terminalerweiterung Pier Nord“, bestehend aus einer baulichen Erweiterung des Pier Nord um 19 Gates, „Wiederinbetriebnahme von 7 Gates im Pier Ost“ sowie der „Dauerhaften Auflassung von 7 B-Busgates“ handelt es sich um eine Änderung der Gate-Situation (damit des Betriebsstandortes Flughafen Wien durch dessen Betreiberin) und liegt im UVP-rechtlichen Zusammenhang ein Änderungsvorhaben vor. Dies entspricht auch dem Willen der Antragstellerin.

8.2 Zu den Tatbeständen der Z 14 Anhang 1 zum UVP-G 2000

8.2.1 Der Neubau und die Erweiterung von Flugplätzen fallen unter den UVP-Tatbestand der Z 14 Anhang 1 UVP-G 2000. Im vorliegenden Fall geht es weder um den Neubau eines Flugplatzes noch um die Neuerrichtung oder die Verlängerung einer Piste. Die lit a, b, c (Spalte 1) sowie f und g (Spalte 3) scheiden daher von vornherein aus.

8.2.2 Allenfalls in Betracht können nur die sonstigen Änderungstatbestände kommen. Da die Abstellflächen für Luftfahrzeuge nicht erhöht werden, scheiden auch die lit e (Spalte 1) und lit i (Spalte 3) aus. Da durch die Projekte die Anzahl der Flugsteige ("Gates") erhöht wird, sind die lit d (Spalte 1) und lit h (Spalte 3) maßgeblich. Die Spalte 3 wäre dann maßgeblich, wenn es sich um ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A (Naturschutz) oder E (Siedlungsgebiet) handelte. Die Projekte liegen in keinem derartigen Gebiet. Maßgeblich ist daher ausschließlich Z 14 lit d (Spalte 1) Anhang 1 UVP-G 2000.

8.3 Zum Tatbestand der Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000

8.3.1 Gemäß § 3a Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 sind Änderungen von Vorhaben, für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt iSd § 1 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zu rechnen ist.

8.3.2 Im vorliegenden Fall ist in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt, nämlich die Erweiterung von Flugplätzen, wenn dadurch die Summe der Flugsteige erhöht wird.

8.3.3 Der Tatbestand der Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 normiert die Erweiterung von Flugplätzen, wenn dadurch die Summe der Flugsteige um mindestens 50 % oder um mindestens 10 Stück – auf Großflughäfen um mindestens 20 Stück – erhöht wird.

8.3.4 Projektgegenständlich ist die Erweiterung des Großflughafens Wien im Pier Nord um 19 Gates, im Pier Ost um 7 Gates sowie die zeitgleiche Auflassung von 7 bestehenden Busgates im Bauteil 103.

8.3.5 Aus den Antragsunterlagen ergibt sich, dass mit der Erweiterung keine Erhöhung der Passagierzahlen, Flugbewegungen oder Abstellflächen verbunden ist. Gemäß der einschlägigen Judikatur orientiert sich die Projektgröße nicht an der größten technisch nutzbaren Größe, sondern am Antrag des Projektwerbers (VwGH 21.07.2005, 2004/05/0156) und hat die UVP-Behörde das Vorhaben in seiner eingereichten Form (keine vorhabensbedingte Erhöhung von Passagierzahlen, Flugbewegungen oder Abstellflächen) zu prüfen.

8.3.6 Aus dem Wortlaut der Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 ergibt sich, dass es auf die Summe der Flugsteige ankommt und daher eine Gegenrechnung neuer mit aufgelassenen Flugsteigen zulässig ist. Maßgebliche Ausgangszahl ist nach Fußnote 1c Anhang 1 UVP-G 2000 die größte Summe der genehmigten Flugsteige der letzten 5 Jahre. Damit ist auch eine vorausseilende Reduktion von Flugsteigen zulässig; ein späteres „Wiederauffüllen“ binnen 5 Jahren löst keine EFP-Pflicht aus (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G² (2024) Anh 1 Z 14 Rz 35 mit Hinweis auf ErläutRV 1456 BlgNR 25. GP zu Anhang 1 Z 14). Eine Pflicht zur UVP- bzw Einzelfallprüfung (auf dieser Ebene) bestünde daher nur dann, wenn sich die Summe der Flugsteige durch das Vorhaben um mindestens 20 Stück erhöht.

8.3.7 Projektgegenständlich ist die Erweiterung des Großflughafens Wien um 19 Flugsteige (Pier Nord, + 19 Gates; Pier Ost, + 7 Gates; B-Busgates, – 7 Gates: → Nettoerweiterung 19 Gates).

8.3.8 Durch eine Erweiterung um 19 Gates wird weder die Summe der Flugsteige um mindestens 50 % erhöht noch der Schwellenwert für Großflughäfen (20 Gates) erreicht.

8.3.9 Der Tatbestand der Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 ist daher nicht erfüllt.

8.4 Zur Summationsregel (5-Jahres Regel)

8.4.1 Gemäß § 3a Abs 5 UVP-G 2000 ist bei Änderungsvorhaben zur Beurteilung der UVP- bzw Einzelfallprüfungspflicht nicht nur die jeweils aktuell geplante/beantragte Kapazitätserweiterung, sondern die Summe der Kapazitätserweiterungen der letzten 5 Jahre maßgeblich. Dies gilt jedoch nur insoweit, als nicht – wie im vorliegenden Fall - eine abweichende Regelung in Anhang 1 getroffen wurde. Damit entfällt eine Zusammenrechnung von Änderungen der letzten 5 Jahre und ist vielmehr die größte Summe der genehmigten Flugsteige der letzten 5 Jahre maßgeblich.

8.5 Zu den Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

8.5.1 § 3a Abs 6 UVP-G enthält einen Tatbestand zur Zusammenrechnung von Schwellenwerten für Änderungsvorhaben. Bei Änderungen von Vorhaben des Anhangs 1, die – wie im antragsgegenständlichen Fall – die in § 3a Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen (geplanten oder bestehenden) Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine UVP für die geplante Änderung durchzuführen ist.

8.5.2 Die **Antragstellerin** argumentiert, dass nach dem Gesetzeswortlaut bei der Zusammenrechnung der Schwellenwerte nur andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende (geplante oder bestehende) Vorhaben zu berücksichtigen seien. Eine solche Zusammenrechnung der Schwellenwerte scheidet im vorliegenden Fall aus: Zusammenzurechnen wären die Schwellenwerte für Flughäfen (hier: Flugsteige).

„Eine Zusammenrechnung mit dem eigenen Vorhaben (dh dem Flughafen Wien) ist denklogisch ausgeschlossen; eine Zusammenrechnung ist immer nur mit einem an-

deren Vorhaben möglich. Im vorliegenden Fall wäre dies die Zusammenrechnung mit einem anderen Flugplatz. (Für das eigene Vorhaben gilt eben die Summationsregel, dh die 5-Jahres-Regel.) Es ist kein anderer Flugplatz in der Umgebung vorhanden, mit dem die Zahl der Flugsteige kumuliert werden könnte.

Auch wenn man unterstellt, dass entgegen dem Gesetzeswortlaut nicht nur die Kapazitäten gleichartiger, sondern aller anderen (geplanten oder bestehenden) Vorhaben in der Umgebung zusammenrechnen seien, ergäbe sich nichts anderes: Zunächst sei unterstellt, dass bei einer fiktiven "Zusammenrechnung" aller Kapazitäten aller bestehenden und geplanten Vorhaben in der Umgebung (also zB der A 4 Ostautobahn, der sonstigen Straßen, der Eisenbahnlinien, der Parkgaragen usw) der Schwellenwert erreicht wird. Die Rechtsfolge wäre eine Prüfung der Frage, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen wäre, wobei lediglich ein Grobprüfung vorzunehmen ist. Diese Frage ist klar zu verneinen: Die zusätzlichen Flugsteige im Terminal dienen lediglich der Qualitätsverbesserung der Passagierabfertigung. Bekanntermaßen wechseln die Fluglinien zunehmend auf größere Luftfahrzeuge. Diese werden tendenziell eher über Flugsteige am Terminal mit direkter Anbindung an das Luftfahrzeug als per Bus-Transfer auf dem Vorfeld bedient. Hinzu kommt das generelle Bestreben des Flughafens, die Qualität der Passagierabfertigung in allen Teilaspekten zu erhöhen. Das Projekt ist daher mit keinen relevanten Umweltauswirkungen verbunden, weshalb kumulative Wirkungen ausscheiden.“

8.5.3 Der jüngsten Judikatur des VwGH folgend geht die UVP-Behörde davon aus, dass die Kumulationsprüfung nicht auf gleichartige Vorhaben zu beschränken ist. Vielmehr sind grundsätzlich alle Vorhaben zu berücksichtigen, die insofern schutzgutbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen, als Wechselwirkungen ihrer Auswirkungen mit den Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf einzelne Schutzgüter im für die Umwelt relevanten Ausmaß nicht von vornherein ausgeschlossen werden können. Dass diese Vorhaben unterschiedliche Mengenschwellenwerte in unterschiedlichen Messeinheiten vorsehen, soll dabei ebenfalls nicht zwingend eine Ausschlussgrund für die Kumulationsprüfung sein.

8.5.4 Nach dem Rundschreiben des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft, zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (Stand März 2025, Seite 43) wäre grundsätzlich auch eine prozen-

tuelle Betrachtung vorstellbar, womit eine, alle Schwellenwerte umfassende Zusammenrechnungsmethode vorhanden wäre.

8.5.5 Im räumlichen Nahebereich des antragsgegenständlichen Vorhabens liegt eine Vielzahl weiterer (potenziell) UVP-pflichtiger Vorhaben wie insbesondere die A4 Ostautobahn, sonstige Straßen, Eisenbahnlinien, Parkgaragen, Freiflächenparkplätze etc und können Wechselwirkungen auf einzelne Schutzgüter (im für die Umwelt relevanten Ausmaß) ohne weitere Prüfung nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

8.5.6 Bei einer prozentuellen Betrachtung (mit in Summe 19 Flugsteigen erreicht das Vorhaben 95 % des Schwellenwertes von 20 Flugsteigen und überschreitet damit die Bagatellschwelle) des antragsgegenständlichen Vorhabens mit den im räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben ist von einer Überschreitung des Schwellenwertes der Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 auszugehen.

8.5.7 Im Ergebnis hat die UVP-Behörde in Form einer Grobprüfung zu beurteilen, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen des antragsgegenständlichen Vorhabens mit den Auswirkungen anderer, im räumlichen Nahebereich situierter Vorhaben, mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

8.5.8 Nach Aussage der Antragstellerin (Projektbestandteil) dienen die 19 zusätzlichen Flugsteige jedoch lediglich einer Qualitätsverbesserung der Passagierabfertigung und ist das Vorhaben mit keinen relevanten Umweltauswirkungen verbunden, weshalb kumulative Wirkungen ausscheiden.

8.5.9 In ihrer Stellungnahme weist die **Stadtgemeinde Fischamend** darauf hin, dass im Rahmen einer Kumulationsprüfung alle Vorhaben zur berücksichtigen seien, die insofern schutzgutbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen, als Wechselwirkungen ihrer Auswirkungen mit den Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf einzelne Schutzgüter im für die Umwelt relevanten Ausmaß nicht von vornherein ausgeschlossen werden können. Sie regt an, zu prüfen, ob das Vorhaben (lediglich) eine raschere Passagierabfertigung und Beschleunigung des Umsteigens, oder doch eine höhere Kapazität ermögliche. Weiters listet die Stadtgemeinde Vorhaben auf, welche aufgrund ihrer Lage für eine Kumulierung

zu berücksichtigen seien und stellt den Antrag, die Behörde möge die von ihr gestellten Fragen im Ermittlungsverfahren prüfen.

8.5.10 Wie bereits ausgeführt, geht die UVP-Behörde davon aus, dass die Kumulationsprüfung nicht auf gleichartige Vorhaben zu beschränken ist. Vielmehr sind grundsätzlich alle Vorhaben zu berücksichtigen, die insofern schutzgutbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen, als Wechselwirkungen ihrer Auswirkungen mit den Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf einzelne Schutzgüter im für die Umwelt relevanten Ausmaß nicht von vornherein ausgeschlossen werden können. Dies trifft nicht nur auf jene Vorhaben zu, welche die Stadtgemeinde Fischamend in ihrer Stellungnahme vom 24.03.2026 anführt.

8.5.11 Zur Frage, ob vorhabensbedingt mit einer Kapazitätsausweitung der Passagierzahl zu rechnen ist, hält das **Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)** als Oberste Zivilluftfahrtbehörde in seiner Stellungnahme vom 18.03.2026 fest, dass die Errichtung von 19 Gates nicht dazu geeignet sei, eine Kapazitätserhöhung für den Flughafen Wien zu generieren. Die Maßnahme führe weder zu einer Erhöhung der Anzahl an Passagieren noch zu einer Erhöhung der Flugbewegungen. Das Vorhaben diene lediglich dazu, den Passagierkomfort dahingehend zu steigern, dass Luftfahrzeuge vermehrt direkt über die Flugsteige (Fluggastbrücken) bedient werden können. Insofern könne der Auffassung der Flughafen Wien AG, dass es sich lediglich um Qualitätsverbesserung der Passagierabfertigung handelt, gefolgt werden.

8.5.12 Ausgehend von der Feststellung, dass die Errichtung von 19 weiteren Gates keine Erhöhung der Passagierzahl oder Flugbewegungen bewirkt, ist vorhabensbedingt mit keinen zusätzlichen Umweltbelastungen im relevanten Ausmaß zu rechnen. Vielmehr führt der Entfall der Bustransfers zwischen den Gates und Luftfahrzeugen zum Wegfall damit verbundener Umweltbelastungen. **Mangels relevanter Umweltauswirkungen scheiden kumulative Wirkungen aus.**

8.5.13 Die **NÖ Umweltschutzbehörde** kann das Argument, nach welcher es sich beim Vorhaben um eine (reine) Qualitätsverbesserung ohne (massiver) Erhöhung der Passagierzahlen handle, nicht nachvollziehen und legt unterstützend die „Präsentation zu den vorläufigen Jahresergebnissen 2025“ des Head of Capital Markets der Flughafen Wien AG vor. In dieser werde dargestellt, die Antragstellerin plane die Ka-

pazitäten des Flughafens Wien bis zum Jahr 2035 von derzeit rund 30 Millionen auf 40 Millionen Passagiere zu erhöhen. Dies führe zu höheren Flugfrequenzen und größeren Luftfahrzeugen mit einer damit verbundenen Steigerung von Lärm, Luftemissionen, Abrieb und weiteren Emissionen, weshalb kumulative Wirkungen nicht auszuschließen seien.

8.5.14 Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 stellt einen spezifischen Änderungstatbestand für Erweiterungen von Flughäfen durch eine Erhöhung der Summe an Flugsteigen dar. Die Annahme, die antragsgegenständlichen Vorhaben führten zu höheren Passagierzahlen und Flugfrequenzen entspricht weder dem Feststellungsantrag noch ist sie geeignet, die gegenteilige Ansicht des fachlich einschlägig befassen Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu widerlegen.

8.5.15 Die NÖ Umweltschutzbehörde führt weiters aus, dass eine Gegenrechnung von (entfallenden) Busgates und Flugsteigen nicht zulässig und der Tatbestand der Z14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 daher erfüllt sei.

8.5.16 Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 normiert zwei Tatbestände, nämlich einerseits die Erweiterung von Flugplätzen um mindestens 50% der bestehenden Flugsteige und andererseits (bei Großflugplätzen) die Erweiterung um mindestens 20 Flugsteige.

8.5.17 Fußnote 1c Anhang 1 UVP-G 2000 definiert, was unter einem Flugsteig zu verstehen ist. Der Flugsteig (Passenger Gate) bezeichnet den für die Passagiere im Abfertigungsgebäude zum Besteigen des Luftfahrzeuges bestimmten Abrufraum. Dabei macht es keinen Unterschied, wie die Passagiere vom Abrufraum zum Luftfahrzeug gelangen (Pier, Bus, usw). Ebenso wie Pier-Gates sind daher auch Bus-Gates „Flugsteige“ (Gates).

8.5.18 Vorhabensbedingt soll der Flughafen Wien um weniger als 50% der bestehenden Flugsteige erweitert werden und ist der erstgenannte Tatbestand daher nicht einschlägig (19 zusätzliche Flugsteige bei 133 bewilligten entsprechen 14,29%).

8.5.19 Gemäß Fußnote 1c leg cit ist für die Summe der maßgeblichen Flugsteige die größte Summe der genehmigten Flugsteige der letzten 5 Jahre maßgeblich. Hinsichtlich des zweitgenannten Tatbestandes der Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 ist eine „Gegenrechnung“ daher nicht nur zulässig, sondern gesetzlich geboten. Dies ent-

spricht auch der einschlägigen Judikatur (zB BVwG 7.11.2016, W102 2134866-1). Maßgeblich ist ausschließlich die Gesamtsumme der Flugsteige (Gates). Mit 19 relevanten Gates (Pier Nord, + 19 Gates; Pier Ost, + 7 Gates; B-Busgates, - 7 Gates: → Nettoerweiterung 19 Gates) ist der Tatbestand der Z 14 lit d Anhang 1 UVP-G 2000 nicht erfüllt.

8.5.20 Die NÖ-Umweltanwaltschaft fordert weiters, dass die aus dem Wechsel von Bus- zu Fluggates resultierenden Umweltauswirkungen von einem sachverständigen Luftfahrt-Experten bewertet werden.

8.5.21 Ausgehend von der Feststellung, dass der Betrieb von 19 weiteren Gates keine Erhöhung der Passagierzahlen oder Flugbewegungen bewirkt, ist es für die UVP-Behörde offenkundig, dass vorhabendbedingt mit keinen zusätzlichen Umweltbelastungen im relevanten Ausmaß zu rechnen ist. Damit scheidet eine Kumulationsprüfung aus. Im Übrigen führt der Entfall von Bustransfers zwischen den Gates und Luftfahrzeugen zum Wegfall damit verbundener (insbesondere auf das Schutzgut Luft wirkender) Umweltbelastungen. Eine detaillierte rechnerische belegte Darstellung und sachverständige Bewertung dazu ist im Rahmen eines Feststellungsverfahrens ohne Kumulationsprüfung nicht erforderlich.

8.5.22 Die Stellungnahme des **Bundesministeriums für Landesverteidigung** befasst sich ausschließlich mit der im gegenständlichen Feststellungsverfahren nicht relevanten Frage, ob dem Projekt Terminalerweiterung „Pier Nord“ Interessen der Militärluftfahrt entgegenstehen und verneint diese Frage.

9 Rechtliche Würdigung

9.1 Ein Vorhaben unterliegt dann der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn ein Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt wird.

9.2 Durch das gegenständliche Vorhaben wird nun gerade kein Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt.

9.3 Wäre ein Kumulationstatbestand erfüllt, hätte die Behörde im Rahmen einer Einzelfallprüfung in der Form einer Grobprüfung zu beurteilen, ob aufgrund einer

Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

9.4 Gestützt auf die Antragsunterlagen und die Stellungnahme des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als Oberste Luftfahrtbehörde steht für die UVP-Behörde fest, dass die Errichtung der 19 (weiteren) Gates nicht dazu geeignet ist, eine Kapazitätserhöhung für den Flughafen Wien zu generieren. Diese Maßnahme führt somit weder zu einer Erhöhung der Anzahl an Passagieren noch zu einer Erhöhung der Flugbewegungen. Damit werden durch das Vorhaben auch keine anderen oder zusätzliche Umweltauswirkungen verursacht.

9.5 Da durch das Änderungsvorhaben keine zusätzlichen Umweltauswirkungen verursacht werden, kann keine Kumulierung von Auswirkungen der Änderung mit Auswirkungen anderer Vorhaben im Sinn des § 3a Abs 6 UVP-G 2000 vorliegen. Ein Kumulationstatbestand wird somit nicht erfüllt. In diesem Zusammenhang ist zu den Vorbringen anzuführen, dass eine Kumulation mit dem eigenen Vorhaben (ie alle Maßnahmen am Flughafen Wien) rechtlich nicht vorgesehen ist, da immer nur mit anderen Vorhaben zu kumulieren ist.

10 Zusammenfassung

10.1 Von der Behörde war zu prüfen, ob durch das geplante Vorhaben ein Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt wird. Dies ist nicht der Fall.

10.2 Da vorhabensbedingt mit keinen zusätzlichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, wird kein Kumulationstatbestand erfüllt und entfiel die Einzelfallprüfung.

10.3 Aufgrund des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens und dessen rechtlicher Beurteilung war die im Spruch angeführte Feststellung zu treffen.

10.4 Die Kosten (Gebühren-) -vorschreibung erfolgt zulässigerweise gesondert.

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 50 Euro.

Hinweise:

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes Österreich (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 Österreich (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 Fischamend, z. H. des Bürgermeisters, Gregerstraße 1, 2401 Fischamend
2. Stadtgemeinde Schwechat, z.H. der Bürgermeisterin, Rathausplatz 9, 2320 Schwechat
3. NÖ Umweltschutzbehörde, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten
4. Landeshauptfrau von NÖ, als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
5. Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha, Fischamender Straße 10, 2460 Bruck an der Leitha
6. Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Abteilung IV/L 3 - Luftfahrt-Infrastruktur, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

als Luftfahrtbehörde

7. Bundesministerium für Landesverteidigung, Roßauer Lände 1, 1090 Wien
8. Austro Control GmbH international, Schnirchgasse 17, 1030 Wien
9. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK), Anlagenbezogener Umweltschutz, Umweltbewertung und Luftreinhaltung, Abteilung VI/5, Stubenring 1, 1010 Wien zur Kenntnis

NÖ Landesregierung

Im Auftrag

Mag. L a c k e n b u c h e r, LL.M.

