

Bürgerinitiative „Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien“,
zH Mag Brigitte Krenn
Herbert Hofer

An den
Verfassungsgerichtshof
Freyung 8
1010 Wien

Wien, am 18. Mai 2017

Äußerung

- der Bürgerinitiative „Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien“,
vertreten durch Mag Brigitte Krenn und
- des Herbert Hofer
Nachbar des geplanten Vorhabens

zur Beschwerde gemäß Art 144 Abs 1 B-VG

- der Flughafen Wien AG, 1300 Wien-Flughafen, Postfach 1 und
- des Landes Niederösterreich (Abt. Landesstraßenplanung), 3109 St. Pölten,
Landhausplatz 1

gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts zum Vorhaben „Flughafen Wien: Vorhaben
Parallelpiste 11/R/29L (3. Piste) samt Verlegung der Landesstraße B 10 vom 2. Feber 2017, Z W 109
2000179-1/291E

übermittelt vom Verfassungsgerichtshof unter ZI E 875/2017-9, E 886/2017-8 am 4. April 2017,
eingelangt am 6. April 2017.

Die umseits genannten mitbeteiligten Verfahrensparteien danken für die Übermittlung der genannten Verfassungsgerichtshofbeschwerde der Flughafen AG und des Landes Niederösterreich und erstatten dazu folgende Äußerung innerhalb der gesetzten Frist von 6 Wochen:

Inhaltsverzeichnis

A. Zum Vorwurf der denkunmöglichen Anwendung des § 71 LuftfahrtG bzw Verfassungswidrigkeit des LuftfahrtG sowie der Überschreitung der Entscheidungsbefugnisse durch das BVwG	2
B. Zum Vorwurf der unzulässigen, unrichtigen und unvollständigen Heranziehung internationaler Abkommen.....	5
C. Zum Vorwurf der denkunmöglichen Mitanwendung des KlimaschutzG bzw dessen Verfassungswidrigkeit sowie zum Vorwurf der Außerachtlassung des Europäischen Emissionshandels-Systems bzw des EmissionszertifikateG	7
D. Zum Vorwurf der unrichtigen Heranziehung der GRC, des BVG Nachhaltigkeit und der NÖ Landesverfassung.....	9
E. Zum Vorwurf der fehlerhaften und begründungslosen Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme.....	9
F. Zum Vorwurf gehäufter wesentlicher Verfahrensmängel.....	10
G. Zum Vorwurf der begründungslosen Abweisung der Straßenverlegung	11
H. Schlussfolgerung und Anregung	12
I. Zu den Vorbemerkungen der Beschwerde	12

A. Zum Vorwurf der denkunmöglichen Anwendung des § 71 LuftfahrtG bzw Verfassungswidrigkeit des LuftfahrtG sowie der Überschreitung der Entscheidungsbefugnisse durch das BVwG (Punkte 7 und 8 der Beschwerde)

Die Beschwerdeführer behaupten, dass der vom BVwG für seine Abweisung des Ansuchens zentral herangezogene § 71 LFG (Kriterien für die Bewilligung eines Zivilflugplatzes) kein Ermessen einräume und keine Interessensabwägung vorsehe. Im Übrigen könne der Klimaschutz nicht unter die „sonstigen öffentlichen Interessen“ iSd § 71 Abs 1 lit d LFG subsumiert werden. Das BVwG hätte also diese Bestimmung denkunmöglich angewendet. Könnte § 71 LFG dieser Inhalt unterstellt werden, so würde er nicht dem Legalitätsprinzip (Art 18 B-VG) entsprechen. Ein derartiger Entscheidungsspielraum komme in einer demokratischen Staatsorganisation weder der Verwaltung „- oder gar den Gerichten – „ zu.

Dem ist entgegen zu halten:

Das BVwG hat § 71 LFG völlig richtig im Sinne langjähriger Judikatur und Lehre gelesen. Von einer denkunmöglichen Anwendung kann keine Rede sein.

Auch wenn im Gesetzestext nicht von einem „Überwiegen“ eines Interesses die Rede ist, ist doch unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eine Interessensabwägung durchzuführen. Ansonsten wäre jedes noch so geringe „sonstige“ öffentliche Interesse (nach § 71 Abs 1 lit d)

geeignet, einen Flugplatz oder dessen Erweiterung zu verhindern. Das Entscheidende ist, dass derartige Abwägungen nicht willkürlich sein dürfen, sondern auf Sachverhaltsfeststellungen fußen und nachvollziehbar sein müssen.

Schon Halbmayr/Wiesenwasser führten zu den „sonstige(n) öffentliche(n) Interessen“ nach § 71 Abs 1 lit d unter Berufung auf VwGH 1820/69-7 vom 11.20.1970 aus, dass „dem Wort ‚sonstige‘ zu entnehmen (ist), dass die in den lit a bis c des § 71 Abs 1 LFG angeführten Interessen nicht darunter fallen. Es seien daher alle anderen öffentlichen Interessen zu berücksichtigen, die nach dem LFG wahrzunehmen sind. Als solche öffentliche Interessen sind beispielweise anzusehen: der Schutz der Allgemeinheit (§§92, 96 und 124 LFG), ...die Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum (§ 133), die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde (§ 128), die Fernhaltung störender Einwirkungen auf Personen und Sachen (§ 5)...“¹ Auf diese Entscheidung beruft sich ja auch – völlig zu Recht – das BVwG.

Grundlegend ist auch die Rechtsprechung des VwGH zu § 9 Abs 2 LFG, wonach auch vergleichbar zu § 71 LFG zu prüfen ist, ob einer Bewilligung (von Außenabflügen und Außenlandungen) nicht „öffentliche Interessen entgegenstehen“. In seiner Entscheidung vom 3.7.1991 befand der VwGH (VwGH 91/03/0064): Es kann der belangten Behörde aber kein rechtswidriges Vorgehen angelastet werden, wenn sie das – durch ihre Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes konkretisierte (..) Umweltschutzinteresse im vorliegenden Fall als ein solches qualifizierte, welches im Sinne des § 9 Abs 2 zweiter Satz des Luftfahrtgesetzes als ein entgegenstehendes öffentliches Interesse anzusehen ist. In dem durch § 9 Abs 2 des Luftfahrtgesetzes in Verbindung mit dem Bundesverfassungsgesetz über den umfassenden Umweltschutz gegebenen normativen Gefüge liegt die tragende Rechtsgrundlage für den angefochtenen Bescheid. Der Verwaltungsgerichtshof vermag nicht zu erkennen, daß die Ausführungen der belangten Behörde über den Wertewandel und über die durch die landesgesetzlichen Regelungen gestaltete Rechtslage auf dem Gebiet des Naturschutzes zu einem dieser tragenden Rechtsgrundlage widersprechenden Ergebnis geführt hätten.“

Beachtet also schon das LFG aus dem Jahre 1957 einen breit angelegten Fächer von öffentlichen Interessen, strahlt das BVG Umweltschutz in den Begriff der öffentlichen Interessen des LFG hinein und nimmt dergestalt auch die in einschlägigen einfachen Gesetzen zum Ausdruck kommenden Werte mit hinein. Siehe zu den weiteren Nachweisen zu dieser Judikaturlinie, die immer wieder betont, dass es auf das „ganze Spektrum“ der öffentlichen Interessen ankäme, und den Schlussfolgerungen BVwG 02.02.2017, W109 2000179-1, mit Anmerkung von *Kirchengast/Madner/Schulev-Steindl/Steininger/Hollaus/Karl*, RdU - Recht der Umwelt (in Druck).

Es steht völlig außer Zweifel dass das geltende Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, BGBl. I Nr. 111/2013, demgemäß „zukünftigen Generationen bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten ist“ und die „natürliche(n) Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen“ zu bewahren ist, auch den Klimaschutz inkludiert.

¹ Karl Halbmayr/Eduard Wiesenwasser, Das österreichische Luftfahrtrecht, II/1/1, Anm 6 zu § 71 LFG (letzte Ergänzungslieferung 1986). Die relevanten Schutzgüter sind nach wie vor im geltenden Luftfahrtgesetz genannt.

Das BVwG hat das LFG im Rahmen des UVP-Verfahrens als mitanzuwendendes Materiensgesetz gem § 17 Abs 1 UVP-G herangezogen.

Die Beachtung des Klimaschutzes in der öffentlichen Interessensabwägung, ist auch nichts Neues selbst wenn in einem Materiensgesetz der Schutz des Klimas bzw die Verhinderung eines unbeherrschbaren Klimawandels nicht gesondert angeführt ist. So kann gemäß § 104a WRG selbst ein Vorhaben, das zu einer Verschlechterung des Gewässerzustands führt, genehmigt werden, wenn die Gründe für die Änderungen (also die Vorhabensverwirklichung) von übergeordnetem öffentlichem Interesse sind. Zu den Murkraftwerken Gössendorf/Kalsdorf hielt der Umweltsenat fest: „Die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien an der Gesamtenergieerzeugung und die Verminderung der CO₂-Emissionen stellen in Hinblick auf die Bekämpfung der Ursachen des Klimawandels wesentliche nationale und europäische Ziele dar. (...) Das ggst Vorhaben liegt nach Beurteilung des Umweltsenats in einem übergeordneten öffentlichen Interesse.“ Das Interesse an der Erhaltung des ‚guten ökologischen Zustands‘ der Mur werde deshalb „durch den Nutzen des geplanten Vorhabens für die nachhaltige Entwicklung und die menschliche Gesundheit übertroffen“ (US 8A/2008/15-54 vom 23.12.2008). Diese Entscheidung wurde vom Verwaltungsgerichtshof bestätigt (unter Würdigung der schon von der Erstbehörde durchgeführten ausführlichen Auseinandersetzung „mit dem öffentlichen Interesse an der Errichtung der ‚CO₂-freien‘ Energieerzeugungsanlagen wie Wasserkraftwerke und dem vorhandenen Strombedarf als auch mit den gegenläufigen Interessen“ (VwGH 28.01.2010 2009/07/0038).

Im Fall des Kleinwasserkraftwerks an der Schwarzen Sulm (unter 5 MW Leistung) wurde das Klimaschutzargument in einem allein nach dem WRG geführten Verfahren schlagend: Der EuGH bestätigte 2016 die Interessensabwägung des Landeshauptmanns der Stmk in der Causa ‚Schwarze Sulm‘ aus 2007, die pauschal den „positive(n) Beitrag des Projektes zur Reduktion des Tempos der Klimaerwärmung durch Substitution von fossiler CO₂-ausstoßender Stromerzeugung“ auf die Waagschale gelegt hatte (C-346/14 vom 4. 5. 2016). Dies obwohl der BMLFUW noch in seiner Berufungsentscheidung das Projekt abgewiesen hatte, weil die Menge der erzeugten elektrischen Energie in keinem Verhältnis zum ökologischen Schaden stehe.² Es ist einfach schwer nachvollziehbar, dass einerseits eine vergleichsweise völlig marginale CO₂-Einsparung die Zerstörung eines intakten Flusses rechtfertigt andererseits ein Projekt, dessen Treibhausgasemissionen mehr als 2% der österr. Treibhausgasemissionen ausmachen würde, ohne Wenn und Aber zugelassen werden soll.

Das UVP-G sieht darüber hinaus in § 17 Abs 2 allgemeine Genehmigungsvoraussetzungen vor. Gehen trotz Anwendung dieser Vorgaben wie dem Gebot der best verfügbaren Technik, des Minimierungsgebots usw noch „schwerwiegende Umweltbelastungen“ mit der Projektverwirklichung einher, so kann auch nach § 17 Abs 5 UVP-G nach Abwägung aller Interessen ein Genehmigungsantrag abgewiesen werden. Wie das Rundschreiben zum UVP-G des BMLFUW zu § 17 deutlich macht, sind unter Luftschadstoffen auch Treibhausgase zu verstehen und können selbst bei

² „Der Sachverständige für Wasserbautechnik hat schlüssig dargelegt, dass das KW ca. 2 Promille der Erzeugung elektrischer Energie aus Wasserkraft in der Steiermark bzw 0,4 Promille dieser Erzeugung in Österreich bzw 0,264 Promille des Verbrauchs in Österreich abdecken könnte.“ ...Eine Abwägung der öffentlichen Interessen lässt nur den Schluss zu, dass die Inbetriebnahme des Kraftwerks Schwarze Sulm nicht im übergeordneten öffentlichen Interesse ist, da die gegenständliche Anlage einerseits dem öffentlichen Interesse der Sicherstellung ausreichender elektrischer Energie und der Vermeidung von klimarelevantem CO₂ aufgrund der geringen produzierten Menge an Strom nur sehr beschränkt dienen kann, da der positive Effekt kaum bemerkbar ist, auf der anderen Seite zweifelsohne eine Zustandsverschlechterung an einer ökologisch wertvollen und einzigartigen Gewässerstrecke zu erwarten ist, die auch als Naturdenkmal ausgewiesen ist, wobei nicht das volle Potential an der Energieerzeugung, bei gleichem Eingriff in die Ökologie, ausgeschöpft wird“ (BMLFUW-UW.4.1.12/0186-I/6/2009 vom 30.11.2009).

Anlagen, die zur Gänze dem Emissionshandel unterliegen, zu Auflagen führen.³ Sind jedoch Auflagen nicht zielführend oder möglich, so ist damit uE auch eine Projektabweisung aus Klimaschutzgründen gerechtfertigt. So ist festzuhalten, dass mit dem vom BVwG angeführten Erkenntnis des VfGH zur A 5 Nordautobahn Abschnitt Schrick-Poysdorf (VwGH 2010/06/002 vom 24.8.2011) mit einer Länge von 24,73 km ein Projekt zur Beurteilung anstand, das 0,05% der österr. Treibhausgase gemäß Sachverständigen-Aussagen verursacht, während die durch das Projekt 3. Piste verursachten Emissionen mehr 2% der österr. Treibhausgase ausmachen würden. Die 3. Piste allein entspricht damit vergleichsweise mindestens 40 Autobahnprojekten dieser Art (40 mal 24,73 km ergeben 989,2 km. Das österr. Autobahnnetz umfasste zum 1. Jänner 2010 1719 km.).

Diese Ausführungen zeigen, dass die Beachtung des Klimaschutzes im Rahmen der öffentlichen Interessen gemäß § 17 Abs 2 UVP-G iVm § 71 LFG geboten ist, gerade im Rahmen eines UVP-Verfahrens, und daher niemals als denkunmöglich angesehen werden kann.

Was nun den Vorwurf anbelangt, § 71 LFG sei dann nicht hinreichend im Sinne Art 18 B-VG determiniert: Auch dieser Vorwurf trifft nicht zu. Ergänzend zu den vom BVwG angeführten VfGH-Entscheidungen zum DenkmalschutzG: Der Verfassungsgerichtshof beschäftigte sich schon öfter mit derartigen Bedenken gegenüber den Bestimmungen des LuftfahrtG. Vergleichbar mit dem ggst § 71 LFG ist § 130 LFG. Er behandelt Luftbildaufnahmen aus Zivilluftfahrtfahrzeugen im Fluge sowie deren Verbreitung, die nur mit Bewilligung des BMLV (im Einvernehmen mit dem BMI) erfolgen dürfen. § 130 Abs 3 LFG lautete zum Zeitpunkt der Entscheidung: „Bewilligungen nach Abs 1 und 2 sind zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen und zur Hintanhaltung von Schädigungen Dritter erforderlich ist.“⁴ VfGH 30.9. 1976, B 444/75, VfSlg 7879 erachtete diese Bestimmung als ausreichend determiniert. „Dem Begriff ‚öffentliche Interessen‘ kommt je nach dem Zusammenhang, in dem er gebraucht wird, eine verschiedene Bedeutung zu; er ist daher je nach diesem Zusammenhang auch verfassungsrechtlich verschieden zu werten. .. Er ist nach der Meinung des VfGH in dem durch das LuftfahrtG gegebenen Zusammenhang nicht so unbestimmt, daß sein Sinn nicht ermittelt werden könnte.“ Der Begriff finde sich auch in vielen anderen Bestimmungen des LFG (der VfGH zählt auch § 71 Abs 1 lit d auf) und werde so „auslegbar“.

B. Zum Vorwurf der unzulässigen, unrichtigen und unvollständigen Heranziehung internationaler Abkommen

(Punkt 10 der Beschwerde)

Die Beschwerdeführer behaupten, dass das BVwG das Kyoto-Protokoll und das Übereinkommen von Paris unmittelbar angewandt hätte. Diese seien jedoch nicht unmittelbar anwendbar, zudem sei die „internationale Luftfahrt“ von der Anwendbarkeit des Kyoto-Protokolls ausdrücklich ausgenommen. Auch im Pariser Abkommen sei die Luftfahrt nicht erwähnt. Weiters würden spezifische Normen wie die TEN-V-VO gelten, die den Flughafen Wien-Schwechat zum Hauptflughafen erklärt habe.

Dem ist entgegenzuhalten:

³ BMLFUW, Rundschreiben zur Durchführung des UVP-G 2000 vom 10.7.2015, Erläuterungen zu § 17 Abs 2 (98), siehe auch Erläuterungen zum Klima- und Energiekonzept bei § 6 (74):

https://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/betriebl_umweltschutz_uvp/uvp/materialien/berichte_rundschr.html

⁴ Halbmayr/Wiesenwasser, Das österr. Luftfahrtrecht, II/1/1, § 130, 3.Erg.Lfg.

Die Beschwerde versucht in weit ausholenden Ausführungen zu internationalen und europäischen Strategien und Programmen für die Luftfahrt zu belegen, dass die Emissionen der Luftfahrt nicht von den internationalen Klimaschutzabkommen erfasst seien und führt aus, das BVwG habe diese, noch dazu nicht unmittelbar anwendbaren, internationalen Abkommen daher fälschlich auf die Luftfahrt angewendet. Dazu ist festzuhalten, dass das BVwG die genannten Abkommen nicht angewendet hat. Das BVwG hat vielmehr aufgezeigt, dass Österreich mit dem Kyoto-Protokoll und dem Pariser Vertrag internationale Verpflichtungen im Klimaschutz übernommen hat und es hat den Klimaschutz auch im Lichte dieser Abkommen als besonders wichtiges öffentliches Interesse identifiziert, welches in der Interessenabwägung nach § 71 LFG zu beachten ist.

Nur der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass es im Übrigen irreführend ist, wenn die Beschwerde den Eindruck erweckt, die Klimaauswirkungen des internationalen Luftverkehrs dürften zulässigerweise nur von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Betracht gezogen werden. Art 2 Abs 2 des Kyoto-Protokolls verpflichtet die Vertragsstaaten dazu, ihre Bemühungen um eine Begrenzung oder Reduktion der Emissionen aus dem Luftverkehr im Rahmen der ICAO fortzusetzen, weil im Rahmen des Kyoto-Protokolls keine Einigung über globale Mechanismen erzielt werden konnte.⁵ Das schließt aber den internationalen Luftverkehr nicht von weiteren Klimaschutzbemühungen der Vertragsstaaten aus. Gerade die Klimapolitik der EU verdeutlicht das. Die EU hat mit der RL 2008/101/EG die Emissionen der internationalen Luftfahrt in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen und dazu in den Begründungserwägungen auf die Notwendigkeit hingewiesen, auch diese Emissionen in der Klimapolitik zu berücksichtigen: „Auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft sollten in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft Strategien und Maßnahmen durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen herbeizuführen. Wenn die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs weiterhin im bisherigen Tempo zunehmen, würde dies die in anderen Sektoren erzielten Reduktionen zur Bekämpfung des Klimawandels spürbar untergraben.“

Was das Pariser Abkommen anbelangt, so erfassen die Ziele dieses Klimaschutzabkommens auch den Flugverkehr und seine Emissionen.⁶ Die gegenteiligen Ausführungen in der Beschwerde sind unzutreffend. Die Ziele des Pariser Übereinkommens können nur erreicht werden, wenn die Treibhausgasemissionen aus allen Sektoren einbezogen werden. Im Pariser Abkommen ist kein Emissionssektor speziell genannt; aus der Nichterwähnung der Luftfahrt kann daher auch nicht abgeleitet werden, dass diese nicht von den Zielen des Abkommens erfasst ist.

Im Rahmen der ICAO wurde mittlerweile ein freiwilliger marktbasierter Kompensationsmechanismus (CORSIA) ausgearbeitet, mit dem künftig die Airlines zur „Reduktion“ von Treibhausgasemissionen beitragen sollen. Dieses Instrument besagt aber gerade nicht, wie die Beschwerde nahelegt, dass die Reduktion von Emissionen aus dem Flugverkehr keinen Beitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele leisten soll.⁷ Im Übrigen ist der Kompensationsmechanismus für Airlines im vorliegenden Fall, wo es

⁵ Die Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr werden auch gemeldet. Nach den Richtlinien des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) werden diese Emissionen aus methodologischen Gründen jedoch nicht in die nationalen Gesamtsummen der Treibhausgasinventuren einbezogen, sondern separat gemeldet; siehe Decision 2/CP.3, Methodological issues related to the Kyoto Protocol (UN Doc.FCCC/CP/1997/7/Add.1, 25 March 1998), paragraph 4.

⁶ Das stellen auch Kirchengast et al (Entscheidungsbesprechung, RdU in Druck) ausführlich dar, die zusammenfassend festhalten, dass „Luftverkehrsemissionen jedenfalls insgesamt in keiner Weise von den Ambitionen der Pariser Vertragsparteien aus[genommen sind].“

⁷ Ob CORSIA einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz leisten wird, steht auf einem anderen Blatt und ist stark zu hinterfragen. CORSIA sieht lediglich vor, den (bis dahin noch steigenden) Stand der Treibhausgasemissionen

um die Genehmigung eines Flughafens geht, nicht einschlägig. Das BVwG prüfte im gegenständlichen Verfahren die Genehmigungsfähigkeit eines Flughafens und stellt dabei auf das Gewicht des (internationalen) Klimaschutzes ab. Es bleibt daher unklar, wieso die Beschwerde meint, das BVwG hätte im Zuge seiner Entscheidung insbesondere CORSIA heranziehen sollen.

Entgegen den Ausführungen in der Beschwerde kann also zusammengefasst nicht die Rede davon sein, dass das BVwG internationale Rechtsgrundlagen unrichtig und unvollständig herangezogen hat. Das BVwG hat internationale Klimaschutzabkommen nicht angewendet. Es hat auf die Ziele der internationalen und europäischen Klimapolitik verwiesen, die – wie insb das 2 Grad Ziel des Pariser Vertrags – auch auf die Luftfahrt und ihre Emissionen abzielen. Das BVwG hat damit aufgezeigt, dass der Klimaschutz ein wichtiges öffentliches Interesse darstellt, welches im Rahmen der Entscheidung über die Genehmigungsfähigkeit gem § 71 LFG zu berücksichtigen ist. Die von der Beschwerde behauptete unmittelbare Anwendung internationaler Abkommen ist daher nicht erfolgt und der Vorwurf, das Gericht habe denkmöglich entschieden, ist dementsprechend verfehlt.

Die Beschwerde führt auch an, dass BVwG lasse die TEN-V-VO völlig außer Acht, aus der die Bedeutung des Flughafen Wien als europäischer Verkehrsknoten hervorgeht. Auch weitere verkehrspolitische Strategiedokumente (Weißbuch Verkehr, Luftfahrtstrategie für Europa) mit denen die Rolle der EU als Luftverkehrsknotenpunkt angesprochen werden, seien völlig außer Betracht geblieben. Dazu ist festzuhalten, dass die Beschwerde nicht darlegt, zu welchem anderen Ergebnis das BVwG bei ausdrücklicher Nennung dieser Dokumente gekommen wäre. Das BVwG hat in seiner Interessenabwägung das Interesse am Ausbau der dritten Piste ausdrücklich angesprochen und gewürdigt.

C. Zum Vorwurf der denkmöglichen Mitnennung des KlimaschutzG bzw dessen Verfassungswidrigkeit sowie zum Vorwurf der Außerachtlassung des Europäischen Emissionshandels-Systems bzw des EmissionszertifikateG
(Punkt 11 der Beschwerde)

Die Beschwerdeführer bringen vor, dass das BVwG das KlimaschutzG zu Unrecht anwende. Dieses sei nur ein Programmgesetz ohne Außenwirkung, außerdem sei es „auf die CO₂-Emissionen des zivilen Flugverkehrs gar nicht anwendbar.“ Hier sei das Europäische Emissionszertifikatesystem (RL 2008/101/EG) maßgeblich. Dieses habe 2012 die Luftfahrt generell einbezogen, es gelte jetzt aber nur für Flüge innerhalb des EWR-Raums. Es sei in Ö durch das EmissionszertifikateG umgesetzt, das sich nur an Luftfahrzeugbetreiber richte. Die CO₂-Emissionen der Luftfahrzeuge dürften daher nicht als CO₂-Emissionen des Flughafens gewertet werden und es wäre mit Blick auf das EZG unzulässig für Flughäfen in einem Anlagengenehmigungsverfahren überhaupt irgendwelche Vorschriften zu machen.

Dem ist entgegenzuhalten:

von 2020 als Basislinie festzulegen und danach mittels ‚Offsetting‘ (der Finanzierung von Klimaschutz und Emissionsvermeidung anderswo auf der Welt) rechnerisch auf diesem Niveau zu halten. Ob diese rechnerische Kompensation der *zusätzlichen* Emissionen überhaupt erfolgen wird, ist mangels ausgearbeiteter Kriterien für die Kompensation, operative Umsetzung und Überwachung sowie auf Basis der bisherigen Erfahrungen mit freiwilligen, marktbasieren Kompensationsmechanismen zweifelhaft.

Das BVwG hat das KlimaschutzG in seiner Entscheidung nicht angewendet. Das BVwG beschreibt den Inhalt und Geltungsbereich des KSG und es hält dabei auch fest, dass das KlimaschutzG den Luftverkehr nicht betrifft.⁸ Es erwähnt das KlimaschutzG in seiner Begründung, wenn es aufzeigt, dass Österreich Anstrengungen zur Reduktion von THG-Emissionen plant und es führt das KlimaschutzG auch an, um zu untermauern, dass der Klimaschutz in Österreich ein wichtiges öffentliches Interesse darstellt. Das BVwG veranschaulicht außerdem, dass die Erhöhung der CO₂-Emissionen, die mit der Verwirklichung der geplanten 3.Piste verbunden ist, ganz beträchtlich ist, wenn man sie in Relation zu den österreichischen Gesamtemissionen setzt. Es mag sein, dass nicht alle Vergleiche, die das BVwG dazu anstellt, überzeugend sind. Das macht die Erwägungen des BVwG über die Bedeutung des Klimaschutzes als öffentliches Interesse aber nicht falsch⁹ und es führt auch nicht zur Anwendung des KlimaschutzG als Entscheidungsgrundlage. Es kann daher der Beschwerde nicht darin gefolgt werden, das BVwG habe das KlimaschutzG angewendet und sei dabei in denkunmöglicher Weise von einer Außenwirksamkeit des KlimaschutzG ausgegangen.

Nicht nachvollziehbar ist jedoch, weshalb die Beschwerde dem BVwG vorwirft, es habe das EmissionszertifikateG (EZG) nicht berücksichtigt. Wie die Beschwerde zutreffend festhält, erfolgte die Umsetzung der EU-Emissionshandels-RL in Österreich im Emissionszertifikatengesetz (EZG). Wie die Beschwerde ebenfalls zutreffend festhält, richtet sich die Verpflichtung im EZG, die vorsieht, dass Emissionen aus dem Luftverkehr zu überwachen sind und gegebenenfalls Zertifikate abzugeben sind, an die Airlines und nicht an die Betreiber von Flughäfen¹⁰. Flughäfen zählen nicht zu den vom Emissionshandel erfassten Anlagen.¹¹ Dementsprechend finden auch die Genehmigungsbestimmungen für die vom Emissionshandel betroffenen Anlagen (§§ 4-6 EZG) auf die Genehmigung von Flughäfen keine Anwendung.

Es bleibt vor diesem Hintergrund unverständlich, weshalb die Beschwerde die Außerachtlassung des EZG moniert. Dies lässt sich allenfalls damit erklären, dass die Beschwerde das Verhältnis des Emissionshandelssystems (dh konkret: des EZG) zu den hier relevanten Bestimmungen des LFG über die Interessenabwägung unzutreffend beurteilt. Die Beschwerde führt nämlich (S 27) aus, die Regeln des EZG seien hinsichtlich der Treibhausgasemissionen von Anlagen abschließend und es sei mit Blick auf das EZG daher unzulässig „für Flughäfen in einem Anlagengenehmigungsverfahren überhaupt irgendwelche Vorschriften zu machen“. Das EZG sieht tatsächlich in Umsetzung der Emissionshandelsrichtlinie vor, dass für Anlagen, die dem Emissionshandel unterliegen nicht zugleich direkte Emissionsgrenzwerte für Treibhausgase vorgeschrieben werden dürfen.¹² Diese Regelung soll sicherstellen, dass Anlageninhaber, deren Anlagen dem Emissionshandel unterliegen, die notwendige Flexibilität haben darüber zu entscheiden, ob Emissionen von Treibhausgasen hintangehalten werden oder ob gegen Abgabe von Zertifikaten Treibhausgase emittiert werden. Eine andere, indirekte Art der Begrenzung der Emission von Treibhausgasen – zB durch Vorgaben betreffend die Energieeffizienz - ist jedoch selbst für diejenigen Anlagen zulässig, die dem Emissionshandel unterliegen.¹³ Selbst in Bezug auf Anlagen, die dem Emissionshandel unterliegen, ist es also demnach

⁸ Siehe auf S 91 des Erk.

⁹ Auch *Kirchengast et al* (Entscheidungsbesprechung, RdU in Druck), weisen auf missglückte Vergleiche hin und halten fest: „der Befund des BVwG zur Steigerung der THG-Emissionen und die Begründung der Interessenabwägung sind damit jedoch nicht in Frage gestellt“

¹⁰ Die Überwachung der Emissionen der Luftfahrzeugbetreiber ist in § 8 EZG geregelt. Die Pflicht zur Abgabe von Emissionszertifikaten regelt § 33 EZG.

¹¹ Das ergibt sich aus § 2 Abs 1 EZG iVm Anhang 1, 2 und 3.

¹² § 46 EZG.

¹³ Vgl *Kohlbach/Wollansky*, Kommentar zum EZG, § 46 Rz 5 sowie das Rundschreiben zum UVP-G 2000 zu § 17 Abs 2.

keineswegs so, dass für diese Anlagen im Genehmigungsverfahren keine Vorschriften getroffen werden dürften, welche Auswirkungen auf die Emissionen von Treibhausgasen haben. Im vorliegenden Fall geht es mit dem Flughafen jedoch gar nicht um eine Anlage, die dem Emissionshandel unterliegt. Das BVwG hat den Flughafen auch nicht zum Adressaten von Vorschriften hinsichtlich der THG Emissionen der Airlines gemacht; es hat vielmehr die durch den Ausbau des Flughafens zu erwartenden Treibhausgasemissionen in der Interessenabwägung nach dem Luftfahrtgesetz berücksichtigt.

Der Emissionshandel ist ein wichtiges Instrument der europäischen Klimapolitik. Die Emissionshandelsrichtlinie und das sie umsetzende EZG schließen es aber nicht aus, dass Klimaschutzabwägungen in anderen Rechtsmaterien Berücksichtigung finden. Der Vorwurf der Beschwerde, das BVwG habe das EU-Emissionshandels-System und das EZG außer Acht gelassen bzw. die §§ 4 bis 6 EZG „umgangen“ ist daher unbegründet und verfehlt.

D. Zum Vorwurf der unrichtigen Heranziehung der GRC, des BVG Nachhaltigkeit und der NÖ Landesverfassung

(Punkt 12 der Beschwerde)

Gemäß Beschwerdeführer wende das BVwG Art 37 GRC, das BVG Nachhaltigkeit und Art 4 Abs 2 NÖ Landesverfassung zu Unrecht im Anlagengenehmigungsverfahren an.

Dem ist entgegen zu halten:

Die genannten Normen dokumentieren das Gewicht des Klimaschutzes als öffentliches Interesse und das in Verfassungsrang. Die Beachtung des BVG Nachhaltigkeit (vormals BVG Umfassender Umweltschutz) in der Anlagengenehmigung ist alles andere als denkunmöglich und kann auch zur Abweisung von Genehmigungsansuchen führen. Siehe dazu etwa das schon unter Punkt A zitierte Erkenntnis VwGH 91/03/0064, welches die Abweisung der beantragten Außenlandungen und Außenabflüge für Helicopter-Skiing bestätigte.

E. Zum Vorwurf der fehlerhaften und begründungslosen Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme

(Punkt 13 der Beschwerde)

Wie schon in Punkt 7 der Beschwerde rügen die Beschwerdeführer in einem eigenem Punkt 13 „Bodeninanspruchnahme“, dass das BVwG die Abweisung auch mit der hohen Bodeninanspruchnahme der 3. Piste begründe ohne dass es dafür ausreichende Rechtsgrundlagen noch dahingehende Ermittlungsergebnisse gebe.

Dem ist entgegen zu halten:

Die hohe Bodeninanspruchnahme durch die dritte Piste ist ein Zusatzargument des Bundesverwaltungsgerichts, dem freilich nicht annähernd dasselbe Gewicht wie dem Klimaschutz zukommt, aber eben nicht unerwähnt bleiben konnte. Liegen beim Klimaschutz internationale Verträge mit konkreten quantifizierten Zielen und Zeitplan vor, so fehlt Vergleichbares beim Bodenschutz. Die Europäische Bodenschutzstrategie (KOM (2006 231) trägt auf, die

Landinanspruchnahme und Bodenversiegelung so weit wie möglich zu begrenzen.¹⁴ Die besondere Erwähnung der Bodeninanspruchnahme durch den Bau der 3. Piste ist zudem schon naheliegend als die Folgen des Temperaturanstiegs umso gravierender sind je mehr Fläche versiegelt wird. Die Erwähnung des Bodenschutzes in der Interessensabwägung macht die Entscheidung deshalb nicht unrichtig, schon gar nicht aus verfassungsrechtlicher Sicht. Die unterschiedliche Gewichtung von Klimaschutz und Bodenschutz in rechtlicher Hinsicht durch das BVwG ist unschwer zu erkennen.

F. Zum Vorwurf gehäufter wesentlicher Verfahrensmängel (Punkt 14 der Beschwerde)

Die Beschwerdeführer rügen die Sachverhaltsannahme des BVwG, dass mit der Nichtrealisierung der 3. Piste am Flughafen Wien auch die durch sie verursachten CO₂-Emissionen nicht anfallen würden. Dies sei denkunmöglich. Da es den Bedarf nach Flugbewegungen gebe, würden diese eben über andere nahe liegende Flughäfen abgewickelt werden. Es käme zu einer bloßen Verlagerung der Emissionen. Der globale CO₂-Ausstoß bliebe mit oder ohne 3. Piste derselbe. Das BVwG hätte diese Annahme durch keinerlei Ermittlungen erhärtet.

Dem ist entgegenzuhalten:

Dieses Verlagerungsargument übersieht im Wesentlichen zwei Aspekte:

Auch die anderen Mitgliedstaaten des Pariser Übereinkommens sind an das Zwei Grad-Ziel gebunden und haben Anstrengungen zu unternehmen, ihre Treibhausgas-Emissionen zu drosseln. Die Emissionen des Flugverkehrs werden von den Mitgliedstaaten im Rahmen der United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)¹⁵ anhand des im jeweiligen Mitgliedstaat getankten Kraftstoffs gemeldet, diese umfassen demnach auch internationale Flüge. Der internationale Luftverkehr ist also nicht „exterritorial“ sondern wird den einzelnen Nationen zugerechnet.¹⁶ Alle 195 Staaten des Pariser Übereinkommens haben mit Flughafen-Erweiterungen restriktiv umzugehen, wollen sie ihre Verpflichtungen ernst nehmen. Das Verlagerungsargument zieht also nur dann wenn davon ausgegangen wird, dass andere Mitgliedsstaaten das Pariser Übereinkommen ignorieren. Eine solche Denkweise widerspricht dem Völkerrecht. Dies gilt noch viel mehr innerhalb der Europäischen Union, welche eine Rechtsgemeinschaft ist. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Ausbau des Verkehrsnetzes nur unter Beachtung des Umweltschutzes zu erfolgen hat. Die VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU bekennt sich in ihren Zielsetzungen klar zu einer erheblichen Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2050¹⁷ und macht in Art 36 deutlich, dass Verkehrsprojekte natürlich an das Europäische

¹⁴ Siehe im Übrigen Umweltbundesamt, Elfter Umweltkontrollbericht, 139.

¹⁵ <http://unfccc.int/2860.php>

¹⁶ Siehe näher Umweltbundesamt, Austria's Inventory Report 2016:
<http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REPO565.pdf>

¹⁷ Art 4 lit c TEN-V-VO: Nachhaltigkeit durch

- i) den Aufbau aller Verkehrsträger in einer Weise, die auf lange Sicht ein nachhaltiges und wirtschaftlich effizientes Verkehrswesen sicherstellt;
- ii) die Leistung eines Beitrags zu den Zielen niedriger Ausstoß von Treibhausgasen, umweltfreundlicher Verkehr mit geringen CO₂-Emissionen, Kraftstoffversorgungssicherheit, Reduzierung der externen Kosten und Umweltschutz;
- iii) die Förderung eines CO₂-armen Verkehrs mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen im Einklang mit den CO₂-Reduzierungszielen der Union bis 2050 erheblich zu senken;

Umweltrecht gebunden sind, dabei ist auch die UVP-RL genannt. Weitergedacht würde nämlich das vorgebrachte Verlagerungsargument jegliches Genehmigungsverfahren zu Anlagen mit grenzüberschreitenden Emissionen hinfällig machen. Die Argumentation würde dann lauten: „Achten wir nicht auf die Feinstaubemissionen einer Anlage, denn wenn sie nicht bei uns gebaut wird, dann wird die Anlage in einem östlichen Nachbarstaaten gebaut werden und wir haben erst recht wieder die Feinstaubemissionen hier.“

Zweitens kann es schon als Stehsatz betrachtet werden, dass Angebot Nachfrage schafft. *Kirchengast et al* (Entscheidungsbesprechung, RdU in Druck) führen dafür (in FN 16) die Studie Button, KJ, Transport Economics³ aus dem Jahre 2010 an und folgern, dass „somit Bau und Betrieb der dritten Piste die THG-Emissionen jedenfalls – und zwar auch netto global – erhöhen würden.“

Weiters bringen die Beschwerdeführer vor, dass das BVwG die Beschwerdeführer mit dem Abstellen auf die CO₂-Emissionen in einer Interessensabwägung „überrascht“ hätte. In der Verhandlung seien zB die CO₂-Emissionen im Themenblock „Luftschadstoffe“ und nicht im Themenblock „öffentliche Interessen“ abgehandelt worden. Auch wären die letzten Privatgutachten der BI AFLG und der BI gegen Fluglärm West nicht mehr zu Gehör gebracht worden.

Dem ist entgegen zu halten:

Das Ermittlungsverfahren dient der Erhebung des Sachverhalts und nicht der Erörterung von Rechtsfragen. Insofern sind „Überraschungen“ nie ausgeschlossen, da die rechtliche Beurteilung des aufgenommenen Sachverhalts letztlich erst mit der Entscheidung der Behörde/des Verwaltungsgerichts vollends zu Tage tritt. Die behauptete Verletzung des Parteigehörs ist jedenfalls keine denkbare Anwendung von Verfahrensvorschriften sodass keine Verletzung verfassungsgerichtlich gewährleisteter Rechte vorliegt. Ob eine bloße Gesetzesverletzung vorliegt hat der Verwaltungsgerichtshof zu prüfen, welcher ohnehin von der Flughafen Wien AG parallel angerufen wurde.

G. Zum Vorwurf der begründungslosen Abweisung der Straßenverlegung

(Punkt 15 der Beschwerde)

Die Beschwerdeführer rügen, dass mit der Abweisung von Bau und Betrieb der 3. Piste auch die Straßenverlegung B 10 abgelehnt wurde ohne dass in der Begründung auf die Straßenverlegung spezifisch eingegangen werde. Dies komme einem willkürlichen Vorgehen gleich.

Dem ist entgegenzuhalten:

Jede Straßenverlegung bedarf eines rechtmäßigen Zwecks. Die Straßenverlegung ist nur durch den Bau der 3. Piste gerechtfertigt. Wenn die 3. Piste nicht verwirklicht werden darf, ist es in Folge zwingend, dass auch die beantragte Straßenverlegung abgelehnt werden muss. Die Ablehnung ist daher sachlich begründet und in keiner Weise willkürlich.

H. Schlussfolgerung und Anregung

(Äußerung zu den Punkten 4, 5 und 16 der Beschwerde)

Wie dargelegt

- ist § 71 LFG nicht denkunmöglich angewendet worden, noch ist § 71 LFG verfassungswidrig,
- wurden vom BVwG die internationalen Klimaschutzabkommen nicht unmittelbar angewendet sondern dienten im Sinne des § 71 LFG der Gewichtung des öffentlichen Interesses am Klimaschutz ,
- dies gilt ebenso für Art 37 GRC, das BVG Nachhaltigkeit und Art 4 Abs 2 NÖ Landesverfassung,
- wurde das KlimaschutzG nicht angewendet sondern diente lediglich zur Veranschaulichung der besonderen Größenordnung der vom Betrieb der 3. Piste zu erwartenden Treibhausgas-Emissionen,
- ist der Vorwurf der Beschwerde, das BVwG habe das EU-Emissionshandels-System und das EZG Außeracht gelassen bzw „umgangen“, verfehlt,
- diene die hohe Flächeninanspruchnahme durch die 3. Piste lediglich als Zusatzargument,
- zieht der Vorwurf gravierender Verfahrensmängel nicht,

sodass die Entscheidung des BVwG keine Verletzung des Grundrechts auf Eigentum, des Grundrechts auf Erwerbsfreiheit und des Gleichheitsgrundsatzes darstellt. Die Beschwerdeführer sind nicht in ihren verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten verletzt.

Es wird daher angeregt, dass der Verfassungsgerichtshof die Beschwerde abweist oder gem Art 144 Abs 3 B-VG die Behandlung der Beschwerde ablehnt, da sie weder hinreichende Aussicht auf Erfolg haben wird noch von ihr die Klärung einer verfassungsrechtlichen Frage abhängt.

I. Zu den Vorbemerkungen der Beschwerde

(Punkt 1 der Beschwerde)

Auch wenn nicht für den Verfassungsgerichtshof entscheidungsrelevant können bestimmte Behauptungen in den Vorbemerkungen der Beschwerde nicht unwidersprochen bzw unkommentiert stehen gelassen werden.

Die Beschwerdeführer behaupten, dass es mit der ggst Entscheidung des BVwG weltweit erstmals zu einer Versagung einer Projektgenehmigung aus Klimaschutzgründen gekommen sei.

Dem ist zu widersprechen. So stoppte zB der High Court of Justice/Administrative Court mit seiner Entscheidung vom 26. März 2010 die Ausbaupläne der britischen Regierung für den Flughafen Heathrow in London – und zwar aus Klimaschutzgründen.¹⁸

Die Beschwerdeführer beklagen sich über die lange Verfahrensdauer des Genehmigungsverfahrens zur 3. Piste und geben diese inklusive Mediation mit mehr als 16 Jahren an.

- a) Ein Genehmigungsverfahren startet mit der Antragstellung, das BMLFUW weist im 6. UVP-Bericht (2015, III-208dBeil) auch die Verfahrensdauer ab Vorliegen der vollständigen

¹⁸ Siehe näher die Erläuterungen mit Nachweisen im Newflash des Ökobüros vom Juni 2010: <http://www.oekobuero.at/3-ausbau-des-flughafens-heathrow-london-aus-klimaschutzgruenden-gekippt> und weitere Hinweise in *Kirchengast et al*, FN 4.

Einreichunterlagen aus, weil erst dann mit der eigentlichen Prüfung des Vorhabens begonnen werden kann. Die Einreichung des Vorhabens 3. Piste erfolgte mit Antrag bei der Behörde am 13.3.2007. Die Vollständigkeit der Unterlagen ist – nach drei aufgetragenen Ergänzungen der vom Projektbetreiber vorzulegenden UVE - frühestens mit 22.8.2011 anzunehmen.¹⁹ Das ergibt bis zur Entscheidung des BVwG eine Verfahrensdauer von rd fünfeinhalb Jahren. Es kann also keine Rede davon sein, dass das Verfahren schon mehr als 16 Jahre laufe.

- b) Die intensive Beteiligung von acht Bürgerinitiativen und vielen Einzelpersonen ist unter anderem darauf zurückzuführen,
- dass in den Genehmigungsbescheiden nach dem LuftfahrtG zum Flughafen Wien nahezu keine Auflagen zum Schutz vor Lärm enthalten sind (siehe Anfragebeantwortungen zu Nr 4407/J aus dem Jahre 2006 und zu 256/J aus dem Jahre 2007);
 - dass zum von der FWAG freiwillig in den Jahren 2000 – 2005 durchgeführten Mediationsverfahren²⁰ nur eine beschränkte Auswahl von Teilnehmenden geladen war. Tatsächlich wurden bei der Mediation auch bei weitem nicht alle betroffenen Nachbarn und Nachbarinnen des Flughafens erfasst, insbesondere waren die Bewohner/innen weiter Teile von betroffenen Wiener Gebieten nicht im Verfahren vertreten. Ein Gesamtkonsens aller Teilnehmer/innen konnte nicht erzielt werden, wie die Abschlussdokumente des Mediationsvertrags bezeugen²¹. Insbesondere enttäuschte, dass kein Nachtflugverbot, keine Deckelung der Flugbewegungen und keine Festlegung der Flugkorridore erzielt werden konnte. Nicht jede/r der Teilnehmer/innen konnte sich zum „ungehemmten Wachstum“ des Flughafens und zu einem von der FWAG geforderten Rechtsmittelverzicht im UVP-Verfahren der 3. Piste bekennen;
 - dass noch während der Mediation von der FWAG wesentliche Ausbauschritte des Flughafens gesetzt wurden, die aufgrund der Kapazitätserweiterung UVP-pflichtig gewesen wären, was von den österreichischen Behörden europarechtswidrig negiert wurde. Eine von 29 Bürgerinitiativen unter Federführung der BI gegen Fluglärm Wien West am 16.10.2006 bei der Europäischen Kommission eingebrachte Beschwerde bewirkte, dass ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet²² wurde und letztlich für diese Ausbauten ein „Ex Post-Umweltverträglichkeitsbericht“ nachträglich erstellt werden musste, ein frei „verhandelter“ Kompromiss zwischen der Republik Österreich und der Kommission. Da kein rechtsförmliches Verfahren abgeführt wurde, gab es dabei kein Parteiengehör und auch zum Ergebnis keine gerichtliche Überprüfung und
 - dass ein nach der Mediation gegründeter und von der FWAG finanzierter Verein namens „Dialogforum“ für sich beansprucht, die Interessen betroffener Nachbarn und Nachbarinnen zu wahren, aber eine Mitgliedschaft nur solcher juristischer Personen oder rechtsfähiger Personengesellschaften zulässt, die sich zum Geist und den Ergebnissen des

¹⁹ Die Verfahrensdaten sind der Einfachheit halber der online-UVP-Datenbank des Umweltbundesamtes entnommen.

²⁰ Mediation ist ein privatrechtliches, nicht öffentliches Verfahren der Konfliktregelung, bei dem die Parteien eines Konflikts mit Unterstützung eines Mediators einvernehmliche Regelungen suchen, die ihren Bedürfnissen und Interessen dienen. Das heißt, alle Vereinbarungen sind nur für die Vertragsparteien bindend und gelten nicht für alle anderen Betroffenen.

²¹ http://www.dialogforum.at/jart/prj3/dialog_forum/uploads/data-uploads/Mediationsvertraege_Oldwebsite/Zusammenfassung_der_Ergebnisse.pdf

²² Vertragsverletzungsverfahren Nr 2006/4959.

Mediationsverfahrens bekennen²³. Damit ist keine Mitsprache jener Bürgerinitiativen gegeben, die gegenüber dem ungehemmten Wachstum des Flughafens kritisch eingestellt sind. Dennoch soll dieser private Verein die künftige Aufteilung der Flugrouten in Zusammenarbeit mit der Austro Control auch für alle betroffenen Nichtmitglieder des Vereins festlegen!

Brigitte Krenn
BI Plattform gegen die 3. Piste des
Flughafens Wien

Herbert Hofer
Nachbar, Hennersdorf

1 Beilage

²³ http://www.dialogforum.at/jart/prj3/dialog_forum/uploads/data-uploads/Mediationsvertraege_Oldwebsite/Vereinsstatuten_DF_111215.pdf