Bürgerinitiative „Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien“,
*zH Mag Brigitte Krenn,*
Bürgerinitiative „Lärmschutz Laaerberg“
*zH Dr Johann Hinteregger,*
*Herbert Hofer,*

An den
Verwaltungsgerichtshof

Judenplatz 11
1010 Wien

Wien, am 6. Juni 2017

# Äußerung

- der Bürgerinitiative „Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien“,

vertreten durch Mag Brigitte Krenn,

- der Bürgerinitiative „Lärmschutz Laaerberg“,

vertreten Dr Johann Hinteregger,

und

- des Herbert Hofer,

Nachbar des geplanten Vorhabens

**zur ao Revision**

- 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 Verwaltungsgerichtshof** unter Ra 2017/03/0032 bis 0033-22017, eingelangt am 25. April 2017.

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

Inhaltsverzeichnis


1. Zur Behauptung, eine ao Revision sei zulässig 2
2. Zum Vorwurf der unrichtigen Auslegung des § 71 LuftfahrtG 3
3. Zum Vorwurf der falschen Interpretation der Klimawandel-Instrumente 5
4. Zum Vorwurf der unrichtigen Heranziehung der GRC, des BVG Nachhaltigkeit und der NÖ Landesverfassung 9
5. Zum Vorwurf der fehlerhaften und begründungslosen Berücksichtigung der Bodeninanspruchnahme 10
6. Zum Vorwurf der fehlenden Differenzierung zwischen subjektiven und öffentlichen Interessen 10
7. Zum Vorwurf der rechtswidrigen und begründungslosen Mitabweisung der Straßenverlegung 11
8. Zur Behauptung, die THG-Emissionen der 3. Piste seien für das Klima irrelevant und der Entfall der 3. Piste führe zum Verschwinden der Flugbewegungen 11
9. Zum Vorwurf sonstiger Verfahrensfehler 12
10. Anregung 14
11. Zur Verfahrensdauer und behaupteten „weltweit erstmalig(en)" Versagung einer Genehmigung aus Klimaschutzgründen 14


## 1. Zur Behauptung, eine ao Revision sei zulässig

Das BVwG folgt mit seiner Entscheidung der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichthofs zur Interessensabwägung gleichgelagerter Vorschriften im Luftfahrtgesetz, dem Wasserrechtsgesetz und den Naturschutzgesetzen der Länder. Insbesondere sind unter den „öffentlichen Interessen" nach dem Luftfahrtgesetz das ganze Spektrum der öffentlichen Interessen zu beachten. Darunter fällt auch das Interesse am Umweltschutz, welcher den Klimaschutz inkludiert. Dies bestätigt die Judikatur zu § 104 a WRG und zu Ausnahmegenehmigungen nach dem Naturschutzgesetzen. Letzteres anerkennen selbst die Revisionswerber, wenden diesbezüglich jedoch ein, dass das öffentliche Interesse am Klimaschutz immer nur projektlegitimierend wirken könne und nicht projektverhindernd: „Eine solche Versagung bedürfte in Anbetracht der grundrechtlichen Eingriffswirkung sowie in Anbetracht des für das Verwaltungsrecht maßgeblichen Legalitätsprinzips auch einer entsprechend bestimmten und für Antragsteller vorhersehbaren gesetzlichen Grundlage." Die Grundrechte wirken aber nicht nur für den Projektwerber sondern auch für die von einem Projekt bzw hier von den negativen Folgen des Klimawandels betroffenen Grundstückseigentümern und Erwerbstätigen. Sie sind zwar nicht direkt am Verfahren beteiligt jedoch mediatisiert durch die beteiligten Bürgerinitiativen vertreten. Diese sind ad hoc-Nichtregierungs-organisationen, die im Sinne des effet utile des Europäischen Rechts und der Aarhus-Konvention, grundrechtsähnlich das Umweltrecht geltend machen können. § 71 LFG entspricht dem Legalitätsprinzip und kann wie ähnlich lautende Vorschriften die Abweisung von Ansuchen legitimieren. Siehe zu allem die in Punkt 2 zitierte Judikatur. Es liegt auch keine neuartige Rechtsfrage vor, zu der noch keine Rechtsprechung besteht. Die Verfahrensvorschriften wurden eingehalten. Aus Sicht der mitbeteiligten Verfahrensparteien liegen keine Gründe für die Zulassung der ao Revision vor.

## 2. Zum Vorwurf der unrichtigen Auslegung des § 71 LuftfahrtG
(Punkt 7.2. der ao Revision)

*Die Revisionswerber 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 falsch ausgelegt. Ein derartig „uferloser" Entscheidungsspielraum komme in einer demokratischen Staatsorganisation weder der Verwaltung noch den Gerichten zu.*

Dem ist entgegen zu halten:

Das BVwG hat § 71 LFG völlig richtig im Sinne langjähriger Judikatur und Lehre gelesen. Von einer rechtswidrigen 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 Halbmayer/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 in BVwG 02.02.2017, W109 2000179-1,

---

[1] Karl Halbmayer/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.

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.

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

Die Beachtung des Klimaschutzes in der öffentlichen Interessensabwägung, ist auch nichts Neues - selbst wenn in einem Materiengesetz 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, ausnahmsweise 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 $CO_2$-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 ‚$CO_2$-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 $CO_2$-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 $CO_2$-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.

---

[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 CO" 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).

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 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 VwGH 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.

Was nun den Vorwurf anbelangt, dass eine Interessensabwägung mit einem derartigen Ergebnis – nämlich der Abweisung eines Vorhabens – nicht mit der demokratischen Staatsorganisation in Einklang stehe, so ist daran zu erinnern, dass es hier darauf ankommt, dass die auszulegende Norm (§ 71 LFG) dem Legalitätsprinzip entspricht. Sie muss hinreichend bestimmt sein, damit sie für Behörden und auch Gerichte für den Einzelfall auslegbar wird. Dies ist der Fall. 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".

Das BVwG hat die unterschiedlichen öffentlichen Interessen auch richtig und nachvollziehbar gewichtet und ist zu einem gesetzeskonformen Ergebnis gekommen.

### 3. Zum Vorwurf der falschen Interpretation der Klimawandel-Instrumente
(Punkt 7.3. der ao Revision)

*Die Revisionswerber 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*

---

[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] Halbmayer/Wiesenwasser, Das österr. Luftfahrtrecht, II/1/1, § 130, 3.Erg.Lfg.

*Abkommen sei die Luftfahrt nicht erwähnt. Es seien vielmehr die Beschlüsse der International Civil Aviation Organization (ICAO), das EU-Emissisionshandelssystem sowie spezifische Normen wie zB die TEN-V-VO, die den Flughafen Wien-Schwechat zum Hauptflughafen erklärt habe, zu beachten.*

Dem ist entgegenzuhalten:

Die ao Revision 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 ao Revision 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 ao Revision 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 ao Revision nahelegt, dass die Reduktion von

---

[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]."

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 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 ao Revision meint, das BVwG hätte im Zuge seiner Entscheidung insbesondere CORSIA heranziehen sollen.

Entgegen den Ausführungen in der ao Revision 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 ao Revision behauptete unmittelbare Anwendung internationaler Abkommen ist daher nicht erfolgt und der Vorwurf, das Gericht habe rechtswidrig entschieden, ist dementsprechend verfehlt.

*Die ao Revision 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 ao Revision 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.

*Die Revisionswerber bringen vor, dass das BVwG das KlimaschutzG zu Unrecht anwende. Dieses sei nur als „Initialzündung" eines weiteren politischen Prozesses zu sehen, außerdem seien „die $CO_2$-Emissionen aus dem Luftverkehr vom KSG nicht umfasst". Hier sei das Europäische Emissionszertifikatesystem (RL 2008/101/EG) maßgeblich. Es sei in Ö durch das EmissionszertifikateG umgesetzt, das sich nur an Luftfahrzeugbetreiber richte. Die $CO_2$-Emissionen der Luftfahrzeuge dürften daher nicht dem Flughafen zugerechnet werden. Es wäre mit Blick auf das EZG unzulässig, für Flughäfen in einem Anlagengenehmigungsverfahren überhaupt irgendwelche Vorschreibungen zu machen. Gegenstand von Anlagengenehmigungsverfahren könnten nur lokale Umweltverschmutzungen sein aber nicht das Weltklima. Die $CO_2$-Emissionen der Luftfahrzeuge könnten nicht vom Flughafen sondern nur von den Flugsicherungsbehörden und den Luftfahrzeugbetreibern (Fluglinien) beeinflusst werden.*

Dem ist entgegenzuhalten:

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

---

[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 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, marktbasierten Kompensationsmechanismen zweifelhaft.

[8] Siehe auf S 91 des Erk.

veranschaulicht außerdem, dass die Erhöhung der $CO_2$-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 falsch[9] und es führt auch nicht zur Anwendung des KlimaschutzG als Entscheidungsgrundlage. Es kann daher der ao Revision 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 ao Revision dem BVwG vorwirft, es habe das EmissionszertifikateG (EZG) nicht berücksichtigt. Wie die ao Revision zutreffend festhält, erfolgte die Umsetzung der EU-Emissionshandels-RL in Österreich im Emissionszertifikategesetz (EZG). Wie die ao Revision 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 Flughäfen[10]. 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 ao Revision die Außerachtlassung des EZG moniert. Dies lässt sich allenfalls damit erklären, dass die ao Revision das Verhältnis des Emissionshandelssystems (dh konkret: des EZG) zu den hier relevanten Bestimmungen des LFG über die Interessenabwägung unzutreffend beurteilt. 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 keineswegs so, dass für diese Anlagen im Genehmigungsverfahren keine Vorschreibungen 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 Vorschreibungen 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. Hinzu kommt, dass vom EZG nur europäische Flüge erfasst sind. Auch bei der Prüfung von Straßenvorhaben bleiben die Feinstaub- und Stickstoffoxid-Emissionen nicht außen vor nur weil es über die KFZ-Zulassung ein Regelwerk zur Minimierung der Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs oder Straßenbemautungsregelungen zur Internalisierung der externen Kosten des Straßenverkehrs gibt. Hervorzuheben ist, dass derzeit kein alternativer Treibstoff bzw Antrieb für Flugzeuge einsatzbereit ist, der das Netto Null-Emissions-Ziel im Jahre 2050 sicherstellt. Das Pistenangebot hat einen bedeutenden Einfluss auf die globalen THG-Emissionen und muss daher nach dem gegenwärtigen Stand der Technik als Steuerungsfaktor streng geprüft werden.

---

[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.

Anlagengenehmigungen sind auch nicht bloß auf die Verminderung lokaler Umweltverschmutzung beschränkt. Es gibt zahlreiche grenzüberschreitende Luftschadstoffe, die über die Anlagengenehmigung an der Quelle begrenzt werden (und darüber hinaus einer nationalen Höchstmengenbegrenzung unterliegen). Zu diesen Luftschadstoffen zählen etwa Schwefeldioxid und Ammoniak.[14] Das „Weltklima" ist nicht „außerhalb" Österreichs, die Folgen des Klimawandels sind überall – auch in Österreich – zu lokalisieren.

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

Abschließend darf noch darauf hingewiesen werden, dass in der vom ersten Revisionswerber vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbeitrag Klima, vom 18.1.2008, Revision 01 (S 34) selbst eine Zurechnung der THG-Emissionen des Flugverkehrs zum Flughafen erfolgte und diese auch in Relation zur österreichischen Treibhausgasinventur gesetzt wurden:

„Die Bandbreite für die geschätzten Luftfahrzeugemissionen von CO2 für 2020 ergibt sich aus den unterschiedlichen Luftfahrzeugflotten (unterschiedliche Kerosinverbrauchsdaten) und aus der unausgeglichenen Bilanz bei Betankung der Luftfahrzeuge (geringere Tankmengen am Flughafen Wien als in Herkunfts- und Zieldestinationen) in den Bezugsjahren Jahre 2003 und 2007. Die LFZ-CO2-Emissionen für das Prognosejahr 2020 die dem Flughafen Wien zugerechnet werden können, entsprechen etwa 3,0 - 3,4 % des österreichischen CO2-Ausstoßes im Jahr 2005 für alle Sektoren von 79.650 kt/a gemäß Treibhausgasinventur, UBA 2007."

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

(Punkt 7.4 der ao Revision)

*Gemäß Revisionswerber wende das BVwG Art 37 GRC, das BVG Nachhaltigkeit und Art 4 Abs 2 NÖ Landesverfassung zu Unrecht im Anlagengenehmigungsverfahren an. Das BVG Nachhaltigkeit umfasse nicht den Klimaschutz.*

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 rechtswidrig 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. Wie schon unter Punkt 2 ausgeführt umfasst das BVG Nachhaltigkeit unzweifelhaft den Klimaschutz. Die Revisionswerber verweisen hingegen auf die von einer Oppositionspolitikerin geäußerte Kritik in der parlamentarische Debatte zur Beschlussfassung des BVG Nachhaltigkeit, dass der Umweltschutz

---

[14] „Luftschadstoffe kennen keine Grenzen. Aufgrund ihrer langen Lebensdauer in der Atmosphäre können manche Luftschadstoffe über viele hundert Kilometer transportiert werden und weit entfernt von ihrer Freisetzung Umwelt und Gesundheit schädigen. Deswegen wurden auf EU-Ebene für Schwefeldioxid (SO2), Stickoxide (NOx), Ammoniak (NH3) und organische Verbindungen ohne Methan (NMVOC) für alle Mitgliedstaaten nationale Emissionshöchstmengen festgesetzt, die seit 2010 einzuhalten sind. (National Emission Ceilings, 2001/81/EG)." http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/luft/emi_2017/Hintergrundinformation_NEC_OLI_2017.pdf

ausschließlich menschenbezogen formuliert sei und der Klimaschutz nicht vorkomme (S 53 der ao Revision). Die Erläuterungen des Antrags 2316/A vom 23. 5. 2013 gehen auf diese Fragestellung in keiner Weise ein. Zum relevanten § 3 heißt es lapidar: „Entspricht dem geltenden BVG über den umfassenden Umweltschutz." Dieses stammte aus dem Jahre 1984. Die geäußerte Kritik dürfte sich wohl darauf bezogen haben, dass in der *demonstrativen* Aufzählung, was umfassender Umweltschutz sei, der Klimaschutz nicht angeführt ist. Da es sich jedoch lediglich um eine demonstrative Aufzählung handelt („insbesondere") und umfassender Umweltschutz als „Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen" definiert wird, ist natürlich der Klimaschutz erfasst. Der Treibhauseffekt beeinträchtigt nämlich die Lebensgrundlagen des Menschen. Nicht erfasst ist aber aufgrund des menschenbezogenen Ansatzes etwa die Artenvielfalt (soweit mit ihrer Reduktion nicht auch der Mensch mittelbar geschädigt wird).

**5. Zum Vorwurf der fehlerhaften und begründungslosen Berücksichtigung der Bodeninanspruchnahme** (Punkt 7.6. und 7.9.4. der ao Revision)

*Die Revisionswerber rügen, dass es für die Berücksichtigung des quantitativen Bodenschutzes und der Lebensmittelversorgung keine Rechtsgrundlage gebe. Es habe kein Ermittlungsverfahren zur Frage gegeben, ob die für das Projekt benötigten Flächen zur Erhaltung der Lebensgrundlagen der Bevölkerung erforderlich sind.*

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.[15] 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. Die unterschiedliche Gewichtung von Klimaschutz und Bodenschutz in rechtlicher Hinsicht durch das BVwG ist unschwer zu erkennen.

**6. Zum Vorwurf der fehlenden Differenzierung zwischen subjektiven und öffentlichen Interessen** (zu Punkt 7.8. der ao Revision)

*Die Revisionswerber rügen, dass Einwendungen der Nachbarn, die sich auf objektives Umweltrecht beziehen, vom BVwG nicht zurückgewiesen wurden. Dadurch erwachse den Nachbarn im allfälligen fortgesetzten Verfahren ein umfassendes Recht auf Einhaltung von öffentlichen Interessen. Deshalb sei das Erkenntnis rechtswidrig.*

Dem ist entgegenzuhalten:

Welche Rechte Parteien geltend machen können, ergibt sich aus dem Gesetz. Aus dem ggst Erkenntnis des BVwG können keine Parteirechte abgeleitet werden, die über das Gesetz hinausgehen. Nachbarn können nur subjektive Rechte geltend machen. Die Befürchtungen der Revisionswerber entbehren daher jeglicher Grundlage. Im ggst Fall ist ein „Auseinanderklauben" von BI-Rechten und Nachbarrechten besonders müßig als die meisten Nachbarn und Nachbarinnen ohnehin auch Teil einer eingereichten Bürgerinitiative sind.

---

[15] Siehe im Übrigen Umweltbundesamt, Elfter Umweltkontrollbericht, 139.

**7. Zum Vorwurf der rechtswidrigen und begründungslosen Mitabweisung der Straßenverlegung**
(Punkt 7.7. und 7.9.5. der ao Revision)

*Die Revisionswerber 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 infolge zwingend, dass auch die beantragte Straßenverlegung abgelehnt werden muss. Die Ablehnung ist daher sachlich begründet und in keiner Weise willkürlich.

**8. Zur Behauptung, die THG-Emissionen der 3. Piste seien für das Klima irrelevant und der Entfall der 3. Piste führe zum Verschwinden der Flugbewegungen**
(Punkt 7.5 der ao Revision)

*Die Revisionswerber setzen die errechneten THG-Emissionen der 3. Piste in Relation zu den globalen THG-Emissionen und erklären diese für irrelevant für den globalen Treibhauseffekt. Derzeit würden weltweit 409 Flughäfen neu gebaut oder geplant, davon 52 Neubauten in Europa.*

Dem ist entgegenzuhalten:

Auch wenn der Klimawandel ein globales Problem ist, kann er nur von den Nationalstaaten abgeschwächt werden, einen Weltstaat bzw eine Weltregierung, die mit einem Akt im Sinne der Revisionswerber „relevante THG-Emissionen" reduzieren bzw verhindern könnte, gibt es nicht. Die Reduktionsverpflichtungen bzw Berichtspflichten (siehe dazu unten) werden daher letztlich auf die Staaten bzw Staatengebilde herunter gebrochen. Insofern war es völlig richtig, dass das BVwG die THG-Emissionen der 3. Piste in Relation zu den österr. THG-Emissionen setzte. Weil dies auch deutlich macht, in welchen anderen Sektoren in Österreich, THG-Einsparungen vorzeitig in überproportionaler Weise zu setzen wären, wenn die 3. Piste zugelassen wird.

*Die Revisionswerber rügen die Sachverhaltsannahme des BVwG, dass mit der Nichtrealisierung der 3. Piste am Flughafen Wien auch die durch sie verursachten $CO_2$-Emissionen nicht anfallen würden. Dies sei denkunmöglich. Da es den Bedarf nach Flugbewegungen gebe, würden diese eben über andere Flughäfen abgewickelt werden. Es käme zu einer bloßen Verlagerung der Emissionen. Der globale $CO_2$-Austoß bliebe mit oder ohne 3. Piste derselbe. Das BVwG hätte seine 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)[16] 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.[17] Alle 195 Staaten des Pariser Übereinkommens haben

[16] http://unfccc.int/2860.php
[17] Siehe näher Umweltbundesamt, Austria's Inventory Report 2016:
http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0565.pdf

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 $CO_2$-Emissionen bis 2050[18] und macht in Art 36 deutlich, dass Verkehrsprojekte natürlich an das Europäische 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 Economics[3] 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."

## 9. Zum Vorwurf sonstiger Verfahrensfehler

(zu Punkt 7.9. der ao Revision soweit nicht schon behandelt)

*Die Revisionswerber rügen, dass es keine Ermittlungen zu den Klimawandelfolgen gegeben habe. Die diesbezüglichen Aussagen des BVwG seien über „weite Strecken emotionale Stellungnahmen".*

Dem ist entgegenzuhalten:

Die Folgen des Klimawandels sind notorisch. Das BVwG selbst verweist darüber hinaus auf den Fünften Sachstandsbericht.

Es dürfen hier beispielhaft die jedenfalls einer allgemeinen Öffentlichkeit zugänglichen Publikationen, die die Folgen des Klimawandels für Österreich beschreiben und ihrerseits auf zahlreichen Studien basieren, erwähnt werden:

- Austrian Panel on Climate Change/Climate Change Centre Austria (Hrsg), Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014 ,
- Klima- und Energiefonds (Hrsg), Die Folgeschäden des Klimawandels in Österreich (2015) und
- Kromp-Kolb/Formayer/Clementschitsch, Auswirkungen des Klimawandels auf Wien unter besonderer Berücksichtigung von Klimaszenarien (2007).

---

[18] 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;

„Bis zum Ende des Jahrhunderts kann aber mit einer deutlichen Zunahme der Todesfälle durch Hitzewellen gerechnet werden." (siehe Kromp-Kolb et al, S 34 mit anschließender Zahlentabelle).

Die erwähnte Klimawandel-Broschüre 2015 prognostiziert für 2050 (jährlich) 6.000 Todesfälle von älteren Personen sowie chronisch Kranken aufgrund von Hitzewellen (S 13).

„Der Wintertourismus wird durch den stetigen Temperaturanstieg weiter unter Druck kommen. Im Vergleich mit naturschneesicheren Destinationen drohen vielen österreichischen Schigebieten Nachteile durch steigende Beschneiungskosten (sehr wahrscheinlich) und begrenzten Einsatzmöglichkeiten solcher Anlagen durch steigende Temperaturen und mangelnde Verfügbarkeit von Wasser (wahrscheinlich). Einbußen im Tourismus im ländlichen Raum haben hohe regionalwirtschaftliche Folgekosten, da der Verlust an Arbeitsplätzen oft nicht durch andere Branchen aufgefangen werden kann." (Zusammenfassung Sachstandsbericht, S 7)

Zur Landwirtschaft veranschaulicht die Klimawandel-Broschüre auf S 32 f, dass etwa allein die Schäden aus möglichen Rückgängen bei der Bestäubungsleistung durch Insekten und der biologischen Schädlingskontrolle sich leicht auf rund 100 Mio EUR pro Jahr belaufen könnten.

„Der Klimawandel wird den Migrationsdruck auch auf Österreich erhöhen. Migration hat vielfältige Gründe: im globalen Süden wird sich der Klimawandel besonders stark auswirken und erhöhte Migration, vor allem innerhalb der betreffenden Gebiete erzeugen. Bis zum Jahre 2020 rechnet das IPCC allein in Afrika und Asien mit 74 bis 250 Mio. betroffenen Menschen. Besonders aufgrund der klimatischen Veränderungen innerhalb des Afrikanischen Kontinents werden sich Flüchtlingsströme aus Afrika nach Europa voraussichtlich verstärken." (Zusammenfassung Sachstandsbericht, S 11).

Wenn die Revisionswerber die Aussagen des BVwG zu den Folgen des Klimawandels daher als „emotional" bewerten so legt dies nur die Unwissenheit der Revisionswerber bloß. Die Rüge fehlender Ermittlungen geht ins Leere.

*Die Revisionswerber rügen, dass das Überraschungsverbot verletzt worden sei. Bis zur Zustellung des BVwG-Erkenntnisses sei nicht erkennbar gewesen, dass die $CO_2$-Emissionen aus den Flugbewegungen entscheidungsrelevant sein könnten. Das Parteiengehör sei verletzt worden, und zwar seien folgende Unterlagen nicht übermittelt worden:*

- *Stellungnahme AFLG/Vrtala vom 31.8.2016,*
- *Stellungnahme AFLG/Vrtala vom 7.10.2016*
- *Stellungnahme AFLG vom 19.10.2016*
- *Ausführungen BI gegen Fluglärm in Wien West vom 2.12.2016,*
- *Stellungnahme Sturm zu Vrtala vom 31.8.2016.*

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. Das BVwG musste die Verfahrensparteien zu der von ihm vertretenen Rechtsansicht nicht anhören.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass die THG-Emissionen des Flugverkehrs auf der dritten Piste ja schon Gegenstand der Umweltverträglichkeitserklärung des ersten Revisionswerbers wie auch dann im Verfahren insbesondere in der Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts waren. Auch von Seiten der mitbeteiligten

Verfahrensparteien wurde die Abweisung des Ansuchens aus Klimaschutzgründen schon in ihren Stellungnahmen im Jahre 2008 begehrt.[19]

Sofern es stimmt, dass die oben genannten Unterlagen den Revisionswerbern nicht übermittelt wurden, stellt das keinen relevanten Verfahrensfehler dar. Das BVwG stützte seine Entscheidung nicht auf die von den Revisionswerbern genannten fachlichen Stellungnahmen. Das BVwG führt begründend für seine Feststellungen zum Ausmaß der THG-Emissionen der 3. Piste folgende Gutachten/Äußerungen aus dem Jahre 2016 an:

- Stellungnahme/Gutachten Sturm vom 29.2.2016
- Stellungnahme AFLG vom 19.5.2016
- Stellungnahme Vrtala vom 19.5.2016
- Stellungnahme Sturm vom 6.7.2016

Gemäß dem Vorbringen der Revisionswerber wurden ihnen diese entscheidungsrelevanten Gutachten/Stellungnahmen übermittelt. Die Revisionswerber haben nicht dargelegt, welchen Einfluss auf die Entscheidung die Übermittlung der späteren, nicht für die Feststellungen des BVwG herangezogenen, Stellungnahmen gehabt hätten. Ein relevanter Verfahrensfehler liegt daher nicht vor.

## 10. Anregung

Es wird daher angeregt,

- die ao Revision nicht zuzulassen,

in eventu

- die ao Revision abzuweisen.

## 11. Zur Verfahrensdauer und behaupteten „weltweit erstmalig(en)" Versagung einer Genehmigung aus Klimaschutzgründen

Auch wenn nicht für den Verwaltungsgerichtshof entscheidungsrelevant, können bestimmte Bemerkungen der ao Revision nicht unwidersprochen bzw unkommentiert stehen gelassen werden.

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

---

[19] So zB: „Insgesamt ist festzuhalten, dass die Abkehr von fossilen Kohlenwasserstoffen und die Notwendigkeit der Reduktion von CO2-Emissionen auf allen Ebenen zum Zwecke des Klimaschutzes im Fachbeitrag erstellten Prognosen keinerlei Berücksichtigung findet. Vielmehr wird in der Umweltverträglichkeitserklärung (der Flughafen Wien AG) angeführt, dass für das Prognoseszenario 2020 durch die Zunahme des Flug- und KFZ-Verkehrs im Planungsraum gegenüber dem Ist-Zustand mit einer Verdoppelung der CO2-Emissionen zu rechnen ist (UVE Seite 232). Aufgrund dieser Prognose ist nicht nachvollziehbar, wie das Vorhaben mit den Zielen der Europäischen Union, bis 2020 eine Kohlendioxid-Emissionsreduktion um 20% gegenüber 1990 zu erreichen, mit der österreichischen Klimastrategie und mit den Verpflichtungen Österreichs zur Erreichung der Kyoto-Ziele im Einklang steht. Das Vorhaben ist daher auch aus diesem Grund als nicht umweltverträglich zu bewerten." (Aus den Einwendungen der BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wiens an die UVP-Behörde vom 30.7.2008)

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.[20]

*Die Revisionswerber 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 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.[21] 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 Mediationsverfahren[22] 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 bezeugen[23]. 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 ao Revision bewirkte, dass ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet[24] wurde und letztlich für diese Ausbauten ein „Ex Post-Umweltverträglichkeitsbericht" nachträglich erstellt werden musste, ein frei „verhandelter" Kompromiss zwischen der Republik Österreich und der

---

[20] 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.

[21] Die Verfahrensdaten sind der Einfachheit halber der online-UVP-Datenbank des Umweltbundesamtes entnommen.

[22] 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.

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

[24] Vertragsverletzungsverfahren Nr 2006/4959.

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 Mediationsverfahrens bekennen[25]. 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

Johann Hintereggen
BI Lärmschutz Laaerberg

Herbert Hofer
Nachbar, Hennersdorf

1 Beilage

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