

Niederösterreichische Landesregierung  
p.A. Amt der NÖ Landesregierung  
Abteilung Umwelt- und Energierecht  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten  
**EINSCHREIBEN**

**RU 4-U-302/301-2012**

**vorab per Email (ohne Beilagen): [post.ru4@noel.gv.at](mailto:post.ru4@noel.gv.at)**

Wien, am 10-08-2012  
AFLGA/UVP/WP/az/  
G:\ADVOKAT\DATEN\WINWORD\AFLGA\UVP\336.DOC

Verfahrensparteien  
und  
Berufungswerber:

1. AFLG Antifluglärmgemeinschaft  
Verein gegen entschädigungslose Grundentwertung durch Flugverkehr  
ZVR: 481863180  
Wipplingerstraße 12/1/4/15, 1010 Wien  
gem § 19 Abs 5 UVP-G, v.d. Obmann em. RA Dr. Emmerich Fritz
2. Parteiunabhängige Bürgerinitiative gegen Fluglärm und  
umweltschädigende Emissionen  
Wipplingerstraße 12/1/4/15, 1010 Wien  
v.d. ihren namhaft gemachten Sprecher em. RA Dr. Emmerich Fritz

beide vertreten durch: Proksch & Fritzsche Frank Fletzberger  
Rechtsanwälte OG  
Tel. 01/877 04 54  
Nibelungengasse 11  
1010 Wien  
Code P111395  
Vollmacht gem § 8 RAO erteilt

Berufungsgegner:

1. Flughafen Wien AG
2. Land Niederösterreich

beide vertreten durch: Schönherr Rechtsanwälte GmbH  
1014 Wien, Tuchlauben 17

wegen: Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.07.2012,  
GZ RU4-U-302/301-2012

## **BERUFUNG**

3fach / 4 Beilagen (2 Gutachten, 1 OGH-Urteil, 1 Stellungnahme der EU-Kommission)

### **Proksch & Fritzsche Frank Fletzberger Rechtsanwälte OG**

Nibelungengasse 11/4 · 1010 Wien · Tel +43 1 877 04 54 · Fax +43 1 877 04 56 · office@pfr.at · www.pfr.at  
FN 280282f Handelsgericht Wien · UID ATU62725466 · DVR 2108081 · RA-Code P 111395  
Bank für Tirol und Vorarlberg · Kto-Nr 127 033 498 · BLZ 16300 · IBAN AT941630000127 033 498 · BIC BTVAAT22

In umseits näher bezeichnetem Verwaltungsverfahren betreffend das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ erheben die im Rubrum ersichtlichen Verfahrensparteien durch ihre ausgewiesene Vertretung gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 10.07.2012, GZ RU 4-U-302/301-2012, innerhalb offener Frist das Rechtsmittel der

## **BERUFUNG**

an den Umweltsenat der Republik Österreich.

Der Bescheid, mit welchem der Flughafen Wien AG die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ erteilt wird, wird seinem gesamten Inhalt nach angefochten. Als Rechtsmittelgründe werden materielle Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht. Wegen Befangenheit der Behörde erster Instanz, gehäufter und erheblicher Verkennung der Rechtslage sowie massiver Verfahrensfehler ist der angefochtene Bescheid sogar nichtig.

Die Erlassung des angefochtenen 399 Seiten umfassenden Bescheides und Zustellung per Edikt just zu Beginn der Hauptferienzeit erscheint überdies willkürlich und bewusst so gewählt, dass die fristgerechte Erstattung (von vornherein absehbarer) Rechtsmittel erschwert wird. Die Verfahrensbeteiligten behalten sich insofern eine Ergänzung des Rechtsmittels innerhalb der noch laufenden Berufungsfrist vor.

Im Detail wird bereits jetzt ausgeführt und vorgebracht wie folgt:

### **1. Zur Befangenheit**

- 1.1. Die Verfahrensparteien haben schon mit Eingabe vom 22.07.2008 die Befangenheit der Behörde 1. Instanz gerügt und beantragt, ein anderes Landesregierungsamt bzw eine andere Landesregierung - vorzugsweise jene Tirols oder Vorarlbergs – mit der Durchführung des gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und der Bearbeitung des Genehmigungsantrages zu betrauen. Da über diesen Antrag binnen der im AVG vorgesehenen Frist nicht entschieden wurde, haben die Verfahrensparteien einen Devolutionsantrag gestellt, der vom Umweltsenat mit Bescheid vom 10.08.2008, US 6A/2009/8-7, mit der Begründung zurückgewiesen wurde, dass die Befangenheit eines Amtorgans nur als Mangelhaftigkeit des Verfahrens gegen den in der Sache ergangenen Bescheid ins Treffen geführt werden könne und darüber nicht (gesondert) bescheidförmig abgesprochen werden müsse.

- 1.2. Die Behörde erster Instanz hat die vom Umweltsenat aufgezeigte Verpflichtung verletzt und es gänzlich verabsäumt, sich mit dem substantiiert erhobenen Befangenheitseinwand auseinanderzusetzen und – wenn schon nicht gesondert doch zumindest im Bescheid betreffend den Genehmigungsantrag - darüber abzusprechen.
- 1.3. Das UVP-Gesetz 2000 enthält keine Regelung über eine Ablehnung wegen Befangenheit, weshalb gem § 42 UVP-Gesetz 2000 das AVG heranzuziehen ist. Zuzufolge der allgemeinen Regelung in § 7 Abs 1 AVG haben sich Amtsortane in bestimmten Fällen der Befangenheit der Ausübung ihres Amtes zu enthalten. Dazu zählen sonstige wichtige Gründe, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, wobei bereits der objektive Anschein einer Befangenheit ausreicht.
- 1.4. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs und nach herrschender Lehre zu § 7 AVG liegt das Wesen der Befangenheit darin, dass die unparteiische Entscheidung durch unsachliche psychologische Motive gehemmt wird, wenn also das Behördenorgan durch seine persönliche Beziehung zur Sache oder zu den an der Sache beteiligten Personen in der unparteiischen Amtsführung beeinflusst sein könnte [vgl ua VwGH 2.10.2007, ZI 2004/10/0108].
- 1.5. Es wird nicht verkannt, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes etwa der Umstand, dass Gemeindeorgane über einen Antrag der Gemeinde (hier: Bauantrag) entscheiden, grundsätzlich keinen wichtigen Grund iSd § 7 Abs 1 Z 4 AVG darstellen, der geeignet wäre, die Unbefangenheit der Gemeindeorgane in Zweifel zu ziehen, wenn nicht besondere Umstände hervorkommen [vgl ua VwGH 27.5.2009, ZI 2008/05/0270]. Andererseits wird sehr wohl die Befangenheit etwa des Bürgermeister in seiner Funktion als Baubehörde I. Instanz angenommen, wenn dieser selbst Antragsteller ist [vgl VwGH 18.12.2008, ZI 2005/06/0014].
- 1.6. Im vorliegenden Fall ist das Land Niederösterreich selbst Antragsteller und Projektwerber. Die Bestimmung des Art 11 Abs 1 Z 7 B-VG sieht nun vor, dass die Vollziehung in Angelegenheiten der Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, bzw die Genehmigung solcher Vorhaben, soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, Landessache ist. Dementsprechend ist grundsätzlich das betroffene Bundesland, auf dessen Gebiet sich das Vorhaben gem Art 11 Abs 1 Z 7 B-VG erstreckt, sachlich und örtlich zuständig. Die Vollziehung erfolgt naturgemäß *in concreto* durch Amtsortane bzw durch Beamte des mit der unmittelbaren Landesverwaltung betrauten Amtes der jeweiligen Landesregierung. Es ist wohl

auch unstrittig, dass die Beamten des Amtes der NÖ Landesregierung im Landesdienst stehen und zumindest insofern dienstrechtlich und wirtschaftlich mit dem Land Niederösterreich verbunden sind. Den zur Entscheidung berufenen Organwaltern ist naturgemäß schon aus den Antragsunterlagen bekannt, dass ihr eigener Arbeitgeber – das Land Niederösterreich – selbst Antragsteller ist, und dass das Land Niederösterreich nur durch sie selbst im Bereich der unmittelbaren Landesverwaltung handeln kann. Da an der 1.-Antragstellerin, der Flughafen Wien AG, nicht nur das Land Wien, sondern auch das Land Niederösterreich selbst maßgeblich beteiligt ist und das Land Niederösterreich (Abteilung Landesstraßenbau) überdies selbst als (Mit-)Antragsteller im Verfahren auftritt, kann keinesfalls von einer völligen Unbefangenheit der Mitglieder der NÖ Landesregierung ausgegangen werden. Da diese Beteiligung überdies der Privatwirtschaftsverwaltung zuzuordnen ist, liegen außerdem auch über die Hoheitsverwaltung hinausgehende Interessen des Landes Niederösterreich vor. Dass die Mitglieder der NÖ Landesregierung dem (mit-) antragstellenden Bundesland Niederösterreich, dem sie als Beamte dienen und dessen Interessen sie auch als Amtsträger zu vertreten haben, hinsichtlich der privatwirtschaftlichen Interessen der Gebietskörperschaft (Ertragslage der Flughafen Wien AG) unvoreingenommen und völlig unbefangen gegenüber stehen würden, kann nicht ernsthaft behauptet werden. Die Befangenheit der Landesbeamten ist offensichtlich: „Man beißt nicht die Hand, die einen füttert.“

- 1.7. Nach stRsp ist bei der Prüfung des Vorliegens eines Befangenheitsgrundes nach § 7 Abs 1 Z 4 AVG letztlich entscheidend, ob ein am Verfahren Beteiligter bei vernünftiger Würdigung aller Umstände Anlass hat, an der Unvoreingenommenheit und objektiven Einstellung eines Organwalters zu zweifeln [vgl VwGH 13.12.2007, Zl 2006/07/0093]. Bei richtiger rechtlicher Beurteilung hätten sich die Mitglieder der NÖ Landesregierung gem § 7 AVG von vornherein, spätestens aber aufgrund des Vorbringens in der Stellungnahme vom 22.7.2008 selbst für befangen erklären müssen, oder wären von der Entscheidung im gegenständlichen UVP-Verfahren auszuschließen gewesen.
- 1.8. Schon aus diesem Grund erscheint der angefochten Bescheid nichtig. Mit der Erteilung der Bewilligung durch befangene Amtsorgane werden auch die Rechte der Verfahrensparteien auf den gesetzlichen Richter gem Art 83 Abs 2 B-VG sowie auf ein faires Verfahren gem Art 6 EMRK (fair trial) verletzt; der angefochtene Bescheid greift damit auch in verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte der Berufungswerberinnen ein, ist auf alle Fälle mit einem gravierenden Verfahrensmangel behaftet und daher aufzuheben.

## **2. Zur Gesetzwidrigkeit der Einleitung des UVP-Verfahrens**

- 2.1. Die Behörde 1. Instanz hat es auch verabsäumt, über die beantragte Zurückweisung des Genehmigungsantrages zu entscheiden. Im zitierten Bescheid hat der US vom 10.08.2008, US 6A/2009/8-7, betreffend den Devolutionsantrag der Berufungswerber auch ausgesprochen, dass im Mehrparteienverfahren ein einheitlicher Bescheid zu ergehen habe, durch den der verfahrenseinleitende Antrag zur Gänze erledigt werde; dabei sei gleichzeitig über die gegen den Genehmigungsantrag gerichteten Einwendungen abzusprechen (vgl. S. 5 unten des vorgenannten Bescheides).
  
- 2.2. Die Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 ist nur über einen Genehmigungsantrag gem § 5 UVP-G 2000 einzuleiten, welcher die erforderlichen Unterlagen und die UVE enthält. Wenn also dem Einwand der Verfahrensparteien Berechtigung zukommt, dass im vorliegenden Fall ein vollständiger Antrag iSd § 5 UVP-G 2000 bis heute nicht vorliegt, hätte ein UVP-Verfahren gar nicht eingeleitet werden dürfen. Diese Frage wäre bei richtiger rechtlicher Beurteilung auch bescheidförmig zu klären gewesen. Es geht dabei gerade nicht nur um die materiell-rechtliche Prüfung der Einwendungen der Berufungswerber bzw anderer Verfahrensparteien im eingeleiteten UVP-Verfahren, sondern um die verfahrensrechtliche bzw formelle Frage, ob die Einleitung des UVP-Verfahrens im Hinblick auf die nicht ausreichende Verbesserung des Genehmigungsantrages überhaupt gesetzeskonform ist. Mit dem Einwand der nicht vollständigen Erledigung des Verbesserungsauftrages hätte sich die Behörde I. Instanz daher auseinandersetzen müssen.

Selbst wenn man aber nicht von einer Befangenheit der Mitglieder der NÖ Landesregierung oder einer gesetzwidrigen Einleitung des UVP-Verfahrens ausgeht, ist der angefochtene Genehmigungsbescheid in vielfacher Hinsicht rechtswidrig ergangen:

### **3. Zur materiellen Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften im Allgemeinen**

3.1. Gem. § 60 AVG sind in der Begründung des Bescheides die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgeblichen Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen. Demnach muss in einer eindeutigen, die Rechtsverfolgung der Partei ermöglichenden und in einer der nachträglichen Kontrolle durch die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts zugänglichen Weise dargetan werden, welcher Sachverhalt vorliegt und aus welchen Gründen die Behörde die Subsumtion dieses Sachverhaltes unter einen bestimmten Tatbestand als zutreffend erachtet [VwGH 12.2.1999, 98/19/0027; VwGH 15.10.1999, 97/19/1139; uvam].

3.2. Die Behörde I. Instanz hat ihre gesetzlich vorgegebenen Verpflichtungen gem §§ 37, 60 AVG in keiner Weise erfüllt. Sie hat die im erstinstanzlichen Verfahren begründet und substantiiert erhobenen Einwendungen der nunmehrigen Berufungswerber geradezu ignoriert. Die auf fachlich gleicher, wenn nicht sogar höherer Ebene erstatteten und vorgelegten Gutachten der Vorhabensgegner wurden nicht gewürdigt und mit pauschalen Verweisen auf die vermeintlichen Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens für „entkräftet“ erklärt, ohne die konkreten Ergebnisse der Fachgutachten im Bescheid auch nur zu zitieren. Insbesondere hat sich die Behörde nicht näher mit folgenden Einwendungen auseinandergesetzt:

- der mehrfach gerügten und gesetzwidrigen Unterlassung eines echten Standort- bzw Nullvariantenvergleichs;
- dem Vorbringen zu den vermeintlichen Ergebnissen des „Variantenvergleichs“, insbesondere bzgl der unrichtigen Prognosen und Flugroutenannahmen;
- den Einwendungen bezüglich der Unrichtigkeit der Grenzwerte;
- den Einwänden gegen die vorliegenden Lärmkartierung und gegen die lärmgutachterlichen Ergebnisse an sich;
- dem Vorbringen zu den tatsächlichen Auswirkungen des Flugverkehrs auf die betroffenen Personen, zumal betroffene Gebiete auch Luftschutzgebiete sind;
- dem Vorbringen bzgl des Mediationsverfahrens;

- dem Vorbringen zur vermeintlich nicht bestehenden Gesundheitsgefährdung / bzw zur angeblichen Umwelthygiene und Umweltverträglichkeit bzw den gegenteiligen Fachbeiträgen zum Gutachten des Amtssachverständigen Prof. Dr. Klaus Scheuch (vgl insb S 11ff der ergänzenden Stellungnahme der Verfahrensparteien vom 26.8.2011);
- den Einwänden bzgl der behördengutachterlichen Ergebnisse des Herrn SV Ing. Helmut Kager im Bereich der Umweltvorsorge bzw Luftreinhalte-technik, insbesondere der fehlerhaften Wahl der Beurteilungszeiträume, der fehlerhaften Wahl der Ansätze von Wetterdaten und Emissionsdaten, der mangelnden Aussagekraft der „Irrelevanzbereiche“, dem Außerachtlassen aktueller WHO-Standards, und überhaupt der Unschlüssigkeit und Fehlerhaftigkeit des diesbezüglichen Behördengutachtens;
- dem Vorbringen im Bereich der Flugsicherungsverfahren, insbesondere betreffend der mangelhaften grundlegenden Annahmen zur Pistenverteilung und Flugwege;
- dem ergänzenden Vorbringen zum Schutzzweck der UVP-RL und der Notwendigkeit der Ermittlung der zu erwartenden reinen Vermögensschäden / Wertminderung der vom Flugverkehr betroffenen Liegenschaften.

3.3. Die Argumentation der Verfahrensparteien (und zwar – soweit ersichtlich - auch all jene der sonstigen Verfahrensparteien, die Einwendungen erhoben haben) wurde im angefochtenen Bescheid mit phrasenhaften Begründungen und Plattitüden vom Tisch gewischt. Die Behörde erster Instanz hat sich nicht einmal die Mühe gemacht, die erhobenen Einwendungen inhaltlich in den Bescheid aufzunehmen. Statt über 70 Seiten des Bescheides damit zu verbrauchen (S 145 bis 222), lediglich die *Namen* der Personen aufzulisten, die Einwendungen erhoben haben und Stellungnahmen abgeben haben, wäre es wohl geboten gewesen, den Kern dieser Einwendungen zumindest summarisch darzustellen und sich entsprechend damit auseinanderzusetzen. Stattdessen begnügt sich die Behörde mit zwei lapidaren Sätzen (vgl S 222 unten): *Diese Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden den beigezogenen Sachverständigen je nach Fachgebiet zur Stellungnahme übermittelt. Deren Beantwortung hat als „fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen“ Eingang in das Umweltverträglichkeitsgutachten gefunden* (sic!). Die Behörde verweist damit nur pauschal auf das Umweltverträglichkeitsgutachten, das dem Bescheid nicht einmal angeschlossen wurde!

3.4. Es ist auch unverständlich, weshalb die belangte Behörde kein einziges der diesbezüglichen Beweisanbote der Verfahrensparteien aufgegriffen hat. Nach ständiger Rechtsprechung zu § 39 AVG hätte die Behörde aber auch die Pflicht gehabt, für die Durchführung aller zur Klarstellung des Sachverhalts erforderlichen Beweise zu sorgen und auf das Parteivorbringen, soweit es für die Feststellung des Sachverhalts von Bedeutung sein kann, einzugehen. Die Behörde darf sich

über erhebliche Behauptungen und Beweisanträge nicht ohne Ermittlungen hinwegsetzen [vgl. *Walter/Thienel*, *Verwaltungsverfahren* 2, E 84 zu § 39].

- 3.5. § 59 Abs. 1 AVG gebietet zwar nach hL und stRsp nicht, dass im Spruch genau aufgelistet wird, welche Einwendungen zurück- bzw. abgewiesen werden, da Einwendungen mit der Erledigung der Hauptfrage als miterledigt gelten. Die Behörde muss sich im Zuge der Begründung aber mit den Einwendungen auseinandersetzen und hat darzulegen, warum sie die Einwendungen als unbegründet ansieht [VwGh 12.06.2012, Zl 2009/05/0101].
- 3.6. Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes reicht es jedenfalls nicht aus, wenn die Behörde nur die für die Abweisung eines Anspruchs maßgeblichen Gründe aufzählt, es jedoch unterlässt, sich mit den Gründen auseinanderzusetzen, die für die Bejahung der Anspruchsberechtigung zu sprechen scheinen, sodass sie gar nicht in die Lage kommen kann, Gründe und Gegengründe einander gegenüberzustellen und dem größeren Gewicht der Argumente den Ausschlag zu geben [vgl. zB VfSlg 8674/1979, 9665/1983, 12.477/1990 uvam].
- 3.7. In Anbetracht dieser Umstände erscheint die gewählte Vorgangsweise der Behörde I. Instanz auch willkürlich und damit gleichheitswidrig: Ein willkürliches Verhalten der Behörde, das in die Verfassungssphäre eingreift, kann unter anderem in einer gehäuften Verkennung der Rechtslage, aber auch im Unterlassen jeglicher Ermittlungstätigkeit in einem entscheidenden Punkt oder dem Unterlassen eines ordentlichen Ermittlungsverfahrens überhaupt, insbesondere in Verbindung mit einem Ignorieren des Parteivorbringens oder einem leichtfertigen Abgehen vom Inhalt der Akten oder dem Außerachtlassen des konkreten Sachverhalts gelegen sein [VfSlg 8808/1980, uvam]. Die Rechtsprechung deutet schlussendlich auch gravierende Verletzungen von Verfahrensvorschriften als Willkür, so zB wenn die Behörde den Bescheid mit Ausführungen begründet, denen kein Begründungswert zukommt, wenn sie den Bescheid völlig unzureichend und mangelhaft argumentiert, oder wenn sie einen wichtigen Teil ihrer Entscheidung der Partei gegenüber begründungslos trifft [VfSlg 11.851/1988, 14.661/1996 uam].



#### 4. Zur materiellen Rechtswidrigkeit im Speziellen

4.1. Die Behörde verkennt völlig, dass der vorliegende Genehmigungsantrag schon deshalb ab- bzw zurückzuweisen gewesen wäre, da noch nicht einmal der Ist-Zustand als Konsens iS der verschiedenen betroffenen Verwaltungsrechtsmaterien beurteilt werden kann: Nach höchstgerichtlicher Einschätzung wäre ja schon für die seinerzeitige Verlängerung der Piste 11/29 und die später fortgesetzten Ausbauten und Erweiterungen des Flughafens nach dem sog. „Masterplan 2015“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich gewesen, die jedoch entgegen den Bestimmungen der Richtlinie 97/11/EG und des UVP-G 1993 bzw UVP-G 2000 unterlassen (vgl OGH, 21.7.2011, 1 Ob 17/11y, festgestellter Sachverhalt im Beschluss über die Vorlage an den EuGH) und bis heute nicht nachgeholt wurde. Die nur aufgrund eines Vertragsverletzungsverfahrens schließlich nachgereichte „nachträgliche UVE“ kann ein formelles UVP-Verfahren denkunmöglich ersetzen. Die unter Punkt 8.2.5. der Begründung des Bescheides geäußerte Rechtsansicht *„Das bereits bestehende und genehmigte 2-Pistensystem am Flughafen Wien ist weder gemäß dem Willen der Antragsteller, noch aus einer rechtlichen Notwendigkeit in das gegenständliche Genehmigungsverfahren mit einzubeziehen. Der Bestand ist daher nicht Genehmigungsgegenstand, ...“* widerspricht dem Kumulationsprinzip und ist jedenfalls verfehlt.

4.2. Gem § 59 (1) 1. Satz AVG hat der Spruch die in Verhandlung stehende Angelegenheit und alle die Hauptfrage betreffenden Parteienanträge, ferner die allfällige Kostenfrage in möglichst gedrängter, deutlicher Fassung und unter Anführung der angewendeten Gesetzesbestimmungen, und zwar in der Regel zur Gänze, zu erledigen. Die Konkretisierung des Spruchs des angefochtenen Genehmigungsbescheides erfüllt vielfach nicht die Bestimmtheitserfordernisse des § 59 AVG. Nur exemplarisch wird dabei Folgendes hervorgehoben:

##### 4.2.1. Umweltfreundlicher Rollverkehr?

Unter Punkt 7.9.3., S 62 des angefochtenen Bescheides, lautet es etwa: *Das Rollführungssystem ist so auszulegen, dass damit der Rollverkehr flüssig, effizient und damit umweltfreundlich abgewickelt werden kann.* Der Spruch sieht in diesem Bereich keinerlei Prüfkriterien, Maßstäbe oder Auflagen vor. „Umweltfreundlich“ ist in diesem Zusammenhang ein vollkommen verfehelter Begriff – der Rollverkehr und auch der Flugverkehr sind per se niemals „umweltfreundlich“. Es fehlt eine deutliche Vorgabe dafür, wie das Rollführungssystem zu gestalten ist.

#### 4.2.2. Kein Betriebskonzept?

Unter Punkt 7.9.4., S 62 des angefochtenen Bescheides heißt es weiter: *Rechtzeitig vor Inbetriebnahme muss ein umfassendes operationelles Konzept vorliegen.* Es ist unverständlich, dass die Behörde I. Instanz und die von ihr bestellten Amtssachverständigen die Umweltverträglichkeit des Vorhabens attestieren, ohne auch nur das geplante Betriebskonzept zu kennen, bzgl der

- a) adäquaten Verteilung der Flüge auf das Gesamtsystem (Pistenzuteilungsplan)
- b) Minimierung unnötiger Triebwerklaufzeiten
- c) des unabhängigen Simultanbetriebes der Parallelpisten bei Anwendung der Curved Approaches

4.2.3. Die „Auflage“ unter 7.9.4., dass ein solches Konzept „umfassend“ sein müsse, erfüllt nicht die Bestimmtheiterfordernisse des § 59 Abs 1 AVG. Die Annahme, dass eine Genehmigung ohne vorweg prüfbares Betriebskonzept erteilt werden kann, ist jedenfalls rechtlich verfehlt und widerspricht klar § 1 Abs 1 UVP-G idgF. Die den Antragstellern gewährte Erlaubnis, ein operationelles Konzept erst „rechtzeitig vor Inbetriebnahme“ vorzulegen, begründet einen schweren Verfahrensmangel. Es stellt sich die Frage, auf welcher Grundlage - wenn nicht auf Basis eines „umfassenden operationellen Konzepts“ - überhaupt die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die in § 1 Abs 1 UVP-G genannten Schutzgüter festgestellt, beschrieben und bewertet wurden ?!

4.3. Bei den 7.16.1. ff beschriebene „Lärmschutzkriterien“ wird verkannt, dass es schlicht wieder gesundheitsschädlich, unzumutbar und schlicht nicht praktikabel für die Betroffenen ist, sich permanent im Inneren von (sei es auch mit Lärmschutzmaßnahmen nachgerüsteten) Gebäuden aufzuhalten sowie Fenster und Türen ständig verschlossen zu halten. Mit dem diesbezüglichen Vorbringen hat sich die Behörde in der Begründung des Bescheides in keiner Weise ausreichend auseinandergesetzt.

4.4. Die unter 7.16.12. konkretisierten „Schallschutzmaßnahmen“ sind widersprüchlich - es ist auch unerfindlich, wie bei geschlossenen Fenstern in Anbetracht der heutigen dichten Bauweise und Verglasungen andererseits „ausreichende Belüftung“ gewährleistet bleiben soll? Die Betroffenen haben idR (ohne zusätzliche, lärmabschottende Wohnraumlüftungen) nur die Wahl, die Fenster zu öffnen und eben Fluglärm zu dulden, oder auf eine ausreichende Belüftung ihrer Gebäude zu verzichten. Das gleicht sprichwörtlich einer Wahl zwischen „Cholera und Pest“.

- 4.5. Unerfindlich ist auch, weshalb die Schallschutzmaßnahmen gem Punkt 7.16.21. erst nach einer Einführungsphase von *fünf Jahren* (und dann erst innerhalb eines weiteren Jahres) umzusetzen sind, und nicht bereits vor Inbetriebnahme? Dadurch wird doch willkürlich eine Gesundheitsgefährdung und Schädigung der Betroffenen in Kauf genommen. Nicht einmal für besonders schutzwürdige Personengruppen wie Kinder, Alte und Kranken sind frühere Umsetzungsfristen vorgesehen (7.16.24. iVm 7.16.21.), obwohl ein Zeitraum von 6 Jahren bei diesen Personengruppen regelmäßig entscheidende Lebensabschnitte betrifft.
- 4.6. Punkt 7.16.22. stellt auf eine völlig unbestimmte Prognose ab und entspricht daher wieder nicht den Bestimmtheitserfordernissen des § 59 bs 1 AVG: *Maßgebliches Szenario ist die Prognose für das Jahr der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn oder eines späteren Zeitpunkts.*
- 4.7. Zu Punkt 7.16.26. stellt sich die Frage, weshalb der Flughafen Wien AG in den massiv betroffenen dicht besiedelten Gebieten Wien / Umland, wie etwa in Liesing (23. Bezirk) oder Mödling, die Installation von Fluglärmüberwachungsanlagen *nicht* auferlegt wird?
- 4.8. Unter Punkt 7.18.23. findet sich folgender „Hinweis“: *1 Bei Erlassung einer Sicherheitszonen-Verordnung gemäß § 87 LFG sind nur jene Flächen einzubeziehen, welche durch den Betrieb der Piste 11R/29L erforderlich sind. Ein entsprechender überarbeiteter Entwurf der Sicherheitszone ist der Behörde vorzulegen.* Wie die Behörde an anderer Stelle des Bescheides selbst zugesteht (vgl S 353, 2. Absatz), ist sie für die Erlassung der Sicherheitszonen-Verordnungen nicht zuständig. Der vorgenannte Hinweis muss daher als Überschreitung der behördlichen Kompetenz gewertet werden.
- 4.9. Wenn unter Punkt 7.22.10 den Antragstellern auferlegt wird, der Behörde binnen 3 Monaten vor Baubeginn „den Nachweis über die Art der Sicherung der Kompensationsflächen“ vorzulegen, entsteht der Eindruck, dass man sich noch gar keine Gedanken gemacht hat, woher denn die Kompensationsflächen kommen sollen. Die landwirtschaftlichen Flächen im Projektgebiet (sie zählen zu den besten und hochwertigsten Böden Österreichs) sind jetzt schon rar. Die Konkretisierung des Spruchs ist in diesem Punkt jedenfalls auch wieder zu unbestimmt.
- 4.10. Unter Punkt 7.22.17 wird zwar eine „ökologische Bauaufsicht“ auferlegt, die jeweils „geeignete Maßnahmen“ zu setzen hätte. Damit wird aber in Wahrheit den Antragsstellern und deren Bediensteten überlassen, was diese für geeignet halten – es handelt sich um eine unzulässige Delegation der Prüfbefugnis bzw eine viel zu vage Auflage.

4.11. Auch wenn es „nur“ den Bereich ornithologische Lärmmonitoring betrifft, wird unter 7.24.4. zugestanden, dass erhebliche prognostische Unsicherheiten im UVP Teilgutachten „Lärmschutz“ bestehen. Dazu lediglich bescheidmässig ein „Monitoring“ aufzuerlegen, wird der gesetzlich vorgesehenen, umfassenden Prüfung der Umweltverträglichkeit nicht gerecht und ist auch kein geeignetes Schutzkonzept, um schädliche Auswirkungen zu vermeiden: Es wird ja in keiner Weise geregelt, wenn die prognostizierten Lärmwerte erheblich überschritten werden.

#### 4.12. Zum Sachgüterschutz

4.12.1. Unter Punkt 7.25.1. „Auflage zu Sachgütern“ ist von einem (spätestens 1 Jahr vor Baubeginn der Behörde vorzulegenden) Übereinkommen die Rede. Es handelt sich – soweit ersichtlich – um die einzige Auflage im Bereich des Sachgüterschutzes. Es wird aber weder dargestellt, mit wem dieses Übereinkommen zu schließen ist, oder welchen Inhalt dieses Übereinkommen haben soll? Die Konkretisierung des Spruches ist in diesem Punkt erfüllt daher wieder nicht die Erfordernisse des § 59 Abs 1 AVG.

4.12.2. Sachgüter sind Schutzgegenstand der UVP-RL und des UVP-G. Zum Bereich der Sachgüter gehören – wie in der ergänzenden Stellungnahme und im Antrag auf Aussetzung bzw Wiedereröffnung des UVP-Verfahrens vom 10.05.2012 dargestellt – auch die vom Flugverkehr betroffenen Liegenschaften und deren zu befürchtenden (weiteren) Wertminderungen.

4.12.3. Die Behörde erster Instanz hat grundlegend verkannt, dass in die Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens gem § 1 Abs 1 Z 1 lit d UVP-G idgF bei richtlinienkonformer Interpretation auch die vom Flugverkehr verursachten Wertminderungen der betroffenen Liegenschaften aufzunehmen gewesen wäre.

4.12.4. Der gegenteiligen Argumentation in der Begründung des angefochtenen Bescheides, insbesondere unter 8.16. und 8.17. der Begründung des angefochtenen Bescheides (S 375 ff) ist noch einmal entgegen zu halten, dass reine Vermögensschäden sehr wohl vom Schutzzweck der Norm (der UVP-RL und auch des UVP-G) umfasst sind. Da sich die Behörde ohnedies nicht näher mit der diesbezüglichen Argumentation und der nunmehrigen Berufungswerber auseinandergesetzt hat, wird diese nochmals wiederholt wie folgt:

4.12.5. Wie der Behörde mitgeteilt wurde, ist eine Anrainerin (Fr. Dr. Jutta Leth), die Mitglied der Verfahrensparteien ist und ebenfalls von der Berufungswerbervvertretung vertreten wird, Klägerin in einem vor dem Landesgericht für Zivilrechtsachen Wien zur Zahl 31 Cg 24/09s anhängigen Staats- und Amtshaftungsverfahren gegen die Republik Österreich (Bund) als erstbeklagte Partei und das Land Niederösterreich als zweitbeklagte Partei. In diesem Verfahren werden im Hinblick auf die bereits erfolgten und rechtswidrig ohne UVP-Verfahren vorgenommenen Ausbauten des Flughafens Wien Schwechat nach dem sog. „Masterplan 2015“ Schadenersatzansprüche wegen fluglärmbedingter Wertminderung der Liegenschaft sowie Feststellungsansprüche wegen darüber hinausgehender, konkret drohender aber noch nicht bezifferbarer Schäden (insbesondere auch Gesundheitsschäden) geltend gemacht. Der Oberste Gerichtshof hat in diesem Verfahren am 21. Juli 2011 zu GZ 1 Ob 17/11y den Beschluss gefasst, zur Auslegung der Umweltverträglichkeitsprüfungs-RL eine Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofs einzuholen.

4.12.6. Gemäß Artikel 267 AEUV wurden dem EuGH folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„Ist Art 3 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40, in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997, ABl. L 73 vom 14.3.1997, S. 5, und der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.5.2003, ABl. L 156 vom 25.6.2003, S. 17 (UVP-Richtlinie) dahin auszulegen, dass

1. der Begriff „Sachgüter“ nur deren Substanz oder auch deren Wert erfasst;
2. die Umweltverträglichkeitsprüfung auch dem Schutz des Einzelnen vor dem Eintritt eines Vermögensschadens durch Minderung des Werts seiner Liegenschaft dient?“

4.12.7. Der EuGH wird daher insbesondere beurteilen, ob vom Schutzzweck der UVP-RL auch sogenannte reine Vermögensschäden – im Anlassfall eben die Wertminderung von fluglärmbeeinträchtigten Liegenschaften – umfasst sind.

- 4.12.8. Die Brisanz dieser Thematik geht weit über das Thema „Fluglärm“ hinaus und betrifft in Wahrheit alle UVP-pflichtigen Projekte innerhalb der Europäischen Union, die auch nur mittelbare Auswirkungen auf den Wert von Liegenschaften in der Umgebung des Projektes haben können (wie zB auch Atom-Reaktoren, etc). Dies spiegelt sich auch in den zahlreichen Stellungnahmen der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (Hellenische Republik, Tschechische Republik, Republik Lettland, Italienische Republik, Irland, Vereinigtes Königreich, etc.) wieder, die im Zuge des Vorabentscheidungsersuchens abgegeben wurden.
- 4.12.9. Auch die Kommission der Europäischen Union hat im vorgenannten Vorabentscheidungsverfahren selbst eine Stellungnahme abgegeben. Darin macht sie kein Hehl daraus, dass sie die Rechtsansicht der klagenden Partei im Amtshaftungsverfahren vollinhaltlich teilt und eben reine Vermögensschäden auch unter den Schutzzweck der UVP-RL subsumiert. Die Kommission verweist in diesem Zusammenhang auch auf die stRsp des EuGH (insb. das Urteil in der Rechtssache Wells, C-201/02, sowie das jüngste Urteil vom 24.11.2011, in der Rechtssache C-379/10, Kommission/Italien, Rnr 40): Demnach verpflichtet Art 3 der UVP-RL die Mitgliedsstaaten bei der UVP nicht nur, die unmittelbaren, sondern auch die mittelbaren Auswirkungen eines Projektes unter anderem auf die Sachgüter zu identifizieren, zu beschreiben und zu bewerten. Als mittelbare Auswirkungen auf Grundstücke sind nach völlig zutreffender und begründeter Ansicht der Kommission unter anderem eben auch die Luft- und Lärmemissionen, die sich aus der Durchführung des Projektes ergeben, zu verstehen, zu welchen wiederum auch die erheblichen Auswirkungen auf den Wert der Grundstücke gehören (vgl Punkt 21 ff der Stellungnahme).
- 4.12.10. Unter Punkt 28. der Stellungnahme hält die Kommission fest, dass die Mitgliedsstaaten alle erforderlichen allgemeinen und besonderen Maßnahmen treffen müssen, damit die Projekte darauf überprüft werden, ob bei ihnen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt zu besorgen sind, und damit sie bejahendenfalls auf diese Auswirkungen hin untersucht werden.
- 4.12.11. Unter Punkt 31 der Stellungnahme führt die Kommission schließlich aus, dass die Mitgliedsstaaten nach Maßgabe des nationalen Rechts sogar verpflichtet sind, eine bereits erteilte Genehmigung zurückzunehmen oder zumindest auszusetzen, um ein Projekt einer UVP gemäß den Anforderungen der Richtlinie 85/337 zu unterziehen. Wenn nun die Verpflichtung der nationalen Gerichte bzw. Behörden soweit geht, eine

bereits erteilte Genehmigung im Falle der Verletzung des Gemeinschaftsrechts wieder zurückzunehmen, hat dies umso mehr dann zu gelten, wenn ein UVP-Verfahren – wie im vorliegenden Fall – noch gar nicht abgeschlossen ist.

4.12.12. Der Ausgang des Vorabentscheidungsverfahrens in der Rechtssache C-420/11 und des einstweilen ausgesetzten Amtshaftungsverfahrens vor dem LG für ZRS Wien sind für das hier gegenständliche UVP-Verfahren zur „Dritten Piste“ jedenfalls von entscheidungswesentlicher Bedeutung. Die Nichtbeachtung der UVP-RL (bzw ihrer vom EuGH zu entscheidenden Auslegung) hätte zur Folge, dass sich der neuerliche Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat nahtlos in die Fehler der Vergangenheit einreihen und eine neuerliche Verletzung des Gemeinschaftsrechts darstellen würde.

4.12.13. Kommt der EuGH nämlich wie erwartet zum Ergebnis, dass die Behörden bei der Durchführung eines UVP-Verfahrens im Rahmen ihrer Prüfpflicht bei richtlinienkonformer Anwendung der nationalen Bestimmungen auch reine Vermögensschäden zu berücksichtigen haben, ist das laufende UVP-Verfahren zwingend entsprechend zu ergänzen und zu erweitern.

Beweis: Gutachten des Herrn Univ-Prof DDr. Heinz Mayer  
Entscheidung des OGH vom 21. Juli 2011, 1 Ob 17/11y  
Stellungnahme der Europäischen Kommission vom 1.12.2011

4.12.14. In Entsprechung des diesbezüglichen Antrages der Verfahrensparteien vom 10.05.2012 hätte daher zusammengefasst zusätzlich geprüft werden müssen,

- welche Auswirkungen die mit dem Projekt einhergehenden bzw aus der verstärkten Nutzbarkeit des Flughafens Wien-Schwechat resultierenden Schadstoff- und Lärmemissionen auf den Wert der Liegenschaften in den von den An- und Abflugrouten betroffenen Gebieten haben werden,
- durch welche Maßnahmen diese Auswirkungen allenfalls vermeidbar oder zumindest reduzierbar wären und
- mit welchen Ersatz- und Entschädigungspflichten eine allfällige Genehmigung des Projekts dann jedenfalls zu verknüpfen sind.

- 4.13. Wenn unter Punkt 7.25.3. auf die „Verpflichtung“ der Gemeinden im „Mediationsvertrag“ zur Unterlassung bestimmter Widmungen verwiesen und eine Überarbeitung der örtlichen Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne empfohlen wird, überschreitet die Behörde ihre Kompetenz im UVP-Verfahren. Abgesehen davon erscheinen die eingegangenen „Verpflichtungen“ der Gemeinden im Mediationsvertrag ohnedies verfassungswidrig bzw nicht legitimiert. Auf eine hoheitliche Befugnis kann privatrechtlich wohl nicht verzichtet werden – schon gar nicht bindend für spätere Amtsträger. Die diesbezüglichen Erklärungen der Gemeinden im Mediationsvertrag vom 22.06.2005 erscheinen nichtig. Abgesehen davon werden diese „Verpflichtungen“ auf Sicht auch nicht einhaltbar sein, da vielerorts jetzt bereits das Bauland knapp wird und Baulandreserven aufgebraucht sind.
- 4.14. In der Vorhabensbeschreibung unter Punkt 9. der Konkretisierung des Spruchs fehlt jede Erklärung dazu, weshalb eine dritte Piste überhaupt erforderlich wäre? Die diesbezüglichen Ausführungen in der Begründung des Bescheides verweisen wiederum nur pauschal in das Umweltverträglichkeitsgutachten und vermeintlichen Ergebnisse desselben. Bei Durchführung eines ordentlichen Ermittlungsverfahrens und Auseinandersetzung mit den begründet erhobenen Einwendungen hätte die Behörde aber erkennen müssen, dass eine 3. Piste überhaupt nicht erforderlich ist und die gegenteiligen Angaben der Antragsteller nicht plausibel erscheinen. Die Notwendigkeit und Schaffung der zweiten Piste 16/34 wurde seinerzeit ja etwa damit begründet, dass dadurch dicht besiedeltes Gebiet in Wien nicht mehr überflogen werden müsse und mehr als 600.000 Betroffene entlastet würden (vgl Stellungnahme zum UVE-Variantenvergleich der Dorsch GmbH). Wie die leidvolle Erfahrung gezeigt hat, kam es zur versprochenen Entlastung nie – das Gegenteil war der Fall.
- 4.15. Soweit unter 9.10. „*landschaftspflegerische Maßnahmen*“ zur „*Aufwertung des verbleibenden Lebensraumes und zur Minimierung der Auswirkungen*“ verfügt werden, sind diese unbestimmt und viel zu vage. Abgesehen davon wird durch die geplante Piste und die dafür erforderliche Verlegung von Straßen und Zufahrtswegen die Nah-Erholungsgebiete derart durchschnitten und beeinträchtigt, dass kaum ein „Lebensraum“ verbleibt (der schon gar nicht „aufgewertet“ werden – sondern wo im besten Fall Schadensbegrenzung erfolgen kann).
- 4.16. Die unter Punkt 9.16. verfügten Lärmschutzmaßnahmen sind unbestimmt iSd § 59 Abs 1 AVG und in keiner Weise ausreichend. Diesbezüglich wird auch auf das Vorbringen unter Punkt 4.3. ff der Berufungsschrift verwiesen.



## 5. Zur Mangelhaftigkeit des Verfahrens im Speziellen

- 5.1. Unter Punkt 3. der Begründung des angefochtenen Bescheides, S 226 ff, wird in der Aufzählung der „Erhobenen Beweise“ laufend und immer nur mit Stehsätzen auf die eingeholten Fachgutachten verwiesen und jeweils erklärt, dass ohnedies alles geprüft worden sei. Die Behörde verabsäumt es aber, auch nur im Ansatz darzustellen, was jeweils Ergebnis dieser Prüfungen war und inwieweit den erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen Berechtigung zukommt. Dazu findet sich auf S. 234 des angefochtenen Bescheides nur ein einziger Satz: *„Das Ergebnis dieser fachlichen Prüfung liegt, unterschrieben von sämtlichen Gutachtern, verbrieft im Umweltverträglichkeitsgutachten zusammengefasst vor und attestiert grundsätzlich die Umweltverträglichkeit des Projektes.“*
- 5.2. Scheinbar war keine einzige der zahlreichen erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen geeignet, die Umweltverträglichkeit des Projektes auch nur in Teilbereichen in Zweifel zu ziehen oder zumindest zusätzliche Auflagen erforderlich zu machen. Die Behörde hat es jedenfalls nicht einmal für nötig gehalten, die Einwendungen und die Ergebnisse der Gutachten im Einzelnen darzustellen und zu beurteilen, weshalb der Bescheid mit gravierender – Nichtigkeit begründender – Mangelhaftigkeit behaftet ist.
- 5.3. Die durchgeführte mündliche Verhandlung war von einer seltsamen, in den Verfahrensordnungen jedenfalls nicht vorgesehenen Form der „Protokollierung“ der Wortmeldungen geprägt und begründet ebenfalls einen groben Verfahrensmangel: Jeder Verhandlungsteilnehmer, der Wortmeldungen abgab, musste diese (während fortlaufender Verhandlung) in einer abgesonderten „Diktierstube“ nochmals zu Protokoll geben. Die Verhandlungsteilnehmer, die Wortmeldungen abgaben und diese nachher zu Protokoll gaben, konnten damit dem weiteren Verlauf der Verhandlung, insb. den unmittelbar nachfolgenden Wortmeldungen in dieser Zeit nicht folgen. Darüberhinaus konnte kein Verhandlungsteilnehmer überprüfen, ob die zu Protokoll gegebene Wortmeldung anderer Verhandlungsteilnehmer, insbesondere auch der Gutachter, die ihre Gutachten zu ergänzen hatten, den mündlich vorgetragenen entsprach. Die „Verhandlung“ kann daher gar nicht als ordnungsgemäße mündliche Verhandlung iSd § 16 UVG 2000 idgF gewertet werden. Das Verfahren ist damit auch unfair iS des Art 6 EMRK geblieben.
- 5.4. Unter Punkt 3.3. der Begründung des Bescheides heißt es, dass das Ermittlungsverfahren mit Wirkung vom 12. Oktober 2011 für geschlossen erklärt wurde. Mit dem noch vor Bescheiderlassung übermittelten Antrag der Verfahrensparteien auf Wiedereröffnung des Verfahrens hat sich die Behörde in keiner Weise auseinandergesetzt.

## 5.5. Gesundheitsgefährdung, unzumutbare Belästigung durch Lärm

Die Behörde vertritt gestützt auf die eingeholten Gutachten die Ansicht, dass *aus medizinisch-umwelthygienischer Sicht eine Gesundheitsgefährdung und eine unzumutbare Belästigung durch Lärm ausgeschlossen werden könne* (vgl. Punkt 4.11. der Begründung, S 247 des Bescheides). Dies ist schlicht falsch – das diesbezügliche Verfahren ist grob mangelhaft geblieben, die Ansichten der Behörde und der Amtssachverständigen sind durch die beiliegende von den Verfahrensparteien eingeholte gutachtliche Stellungnahme von Dr. Jutta Leth, Dr. Anna Kreil MPH sowie Dr. Johann Hinteregger, die insgesamt auch zum Berufungsvorbringen erklärt wird, entkräftet. Der einfacheren Lesbarkeit halber wird die **Zusammenfassung** dieses Gutachtens an dieser Stelle auszugsweise zitiert wie folgt:

5.5.1 Der Bau der Dritten Piste mit den in der UVP vorgesehenen Lärmpegeln und den zu erwartenden Triebwerksemissionen ist nach heutigem Wissensstand mit einer deutlichen Gesundheitsgefährdung der betroffenen Bevölkerung verbunden. Als Folge ist mit einem Anstieg der Gesundheitskosten im Sinne von Zunahme von Erkrankungszahlen mit vermehrten Medikamentenverschreibungen, Krankenständen, Krankenhauseinweisungen und auch bei den Kindern der Region deutliche Leistungsminderung mit allen Folgen in weiteren Lebensjahren zu rechnen.

5.5.2. Diese Entwicklung steht einerseits im Gegensatz zur Strategie des Gesundheitsministeriums, wonach das Gesundheitssystem in Richtung Kostenreduktion und Gesundheitsförderung und Prävention dringend reformiert werden muss, um auch noch für die nächsten Generationen finanzierbar zu bleiben. Dahingehend wurden auch die 10 Gesundheitsziele (<http://www.gesundheitsziele-oesterreich.at/>) formuliert. Dieses Projekt verhindert nicht nur, dass alle Kinder in Österreich gesundheitsförderliche Lebensbedingungen vorfinden, um sich entwickeln zu können, sondern widerspricht auch andererseits dem EU-Prinzip der Umweltgerechtigkeit (Bolte G et al 2004, 2006, Elvers H 2005). Das Interesse der öffentlichen Gesundheit ist in Österreich auch im Gesetz verankert (Festlegungen im Artikel 11 im Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich Jahrgang 2008 Teil 1/105. Vereinbarungen gemäß Artikel 15a B-VG über die Organisation und Finanzierung des Gesundheitswesens) und wird in anderen Kontexten bei Unsicherheit bezüglich der Auswirkungen (siehe Gentechnikgesetz §79d, Medikamentenbewilligungsverfahren etc.) entsprechend exekutiert, wobei die Beweislast der Unbedenklichkeit dabei bei den Antragstellern liegt. Ein umweltmedizinisches Gutachten, wie bei UVP-Verfahren von der Behörde gefordert, ist per definitionem ein präventivmedizinisches Gutachten – beide vorliegende

Gutachten vernachlässigen diesen Aspekt vollkommen. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurde bei der Erstellung des positiven Bescheids geltendes Europarecht: gemäß Artikel 174 Abs 1 EG-V trägt die Umweltpolitik der Gemeinschaft auch zum Schutz der menschlichen Gesundheit bei und beruht dabei auf Vorsorge und Vorbeugung und auf dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen (Verursacherprinzip; EUGH Vorsorgeprinzip (7.09.2004/C-127/02): der Staat muss vorsorgen, dass Projekte nicht bewilligt werden, die potenziell gefährlich sind, auch unter Vermeidung erheblicher Restrisiken).

5.5.3. In Zusammenschau der relevanten Studien zur Fluglärmwirkung (nicht alle wurden in dieser Arbeit detailliert diskutiert) wird in Summe zum Schutz der Bevölkerung inklusiver aller besonders schutzbedürftigen Gruppen wie Kinder, Ältere und Kranke, wenn das Optimum des Nachtflugverbotes unmöglich erscheint, ein deutlich niedriger nächtlicher Dauerschallpegel, nämlich 40-42 dB(A) außen, und vor allem auch eine deutliche Reduktion in Anzahl und Höhe der Maximalpegel (<48dB(A)), dringend empfohlen, wie dies ja auch in vielen Studien und Gutachten primär angesprochen wird. Des Weiteren ist vor allem den Betroffenen nicht nur ein Lärmschutz mittels Lärmschutzfenster, sondern zumindest auch eine Dach- und Fassadendämmung und eine finanzielle Kompensation bezüglich der Wertminderung von Gärten etc zu gewährleisten. Vor allem in Hinblick auf die zu erwartenden größeren Flugzeuge z.B. Airbus 380, die viel schwerer und im Tieffrequenzbereich viel lauter sind.).

5.5.4 Bei dem in der UVP genehmigten Lärmpegel erlaubt der derzeitige Wissensstand ohne jeden Zweifel eine Einstufung in gesundheitsgefährdend bzw. gesundheitsschädigend. Diese Empfehlungen gelten nicht nur für Neu- oder Ausbauten, sondern sollten auch als Ziel bei bestehenden Einrichtungen angesehen werden. Mit diesen Maßnahmen ließe sich die Risikosteigerung der arteriellen Hypertonie, des hohen Blutdrucks, und den damit möglichen Komplikationen in den Folgejahren, dramatisch reduzieren, die kognitiven Leistungseinbußen bei Kindern relativieren und die Schlafstörungen, bei fehlender Anpassungsfähigkeit der vegetativen Reaktionen, sowie Belästigungen ebenfalls deutlich verbessern. Warum diese Pegel in nahezu allen Publikationen der letzten Jahre als empfehlenswert erscheinen, aber letztendlich deutlich höhere Werte akzeptiert werden, lässt nur den Schluss von hohem Druck von Seiten der Flughäfen und Airline-Lobby zu. Der Staat hat aber in Bewilligungsverfahren die Aufgabe, die Bevölkerung davor zu schützen. Wir schließen uns an dieser Stelle den Forderungen der Deutschen Kollegen an (siehe Anhang 4).

5.5.5. Ein weiterer Themenschwerpunkt im Zusammenhang mit potentiellen Gesundheitsgefährdungen der Bevölkerung der Region um den VIE im Zusammenhang mit der Bewilligung der 3.Piste und den damit verbundenen Kapazitätssteigerungen im Flugverkehr ist die zu erwartende Zunahme an Feinstaubbelastung durch die Verbrennung der erst vor kurzem von WHO und IARC als hochgiftig eingestuften Dieselabgase in der Langzeitexposition (Kerosin ist ein Dieseltreibstoff, der vor allem bei Starts in großen Mengen in die atmungsrelevanten Luftschichten eingebracht wird).

5.5.6. Diese Steigerung der Feinstaubbelastung (v.a PM 2,5 und kleiner) bewirkt nicht nur in den nächsten Jahrzehnten eine deutliche Zunahme einschlägiger Erkrankungen und eine entsprechende Zunahme von Gesundheitskosten (zusätzlich auch deutliche Mehrausgaben beim Kauf entsprechender CO<sub>2</sub>-Zertifikate aus Steuergeldern, da Österreich bereits ohne die 3.Piste die Klimaziele nicht erfüllen kann).

(...)

5.5.7. Den Bewilligungsunterlagen ist zu entnehmen, dass es zwar sehr hohe und zu begrüßende ökologische Auflagen gibt, aber dass die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung kaum geschützt wird. Um genauere Aussagen treffen zu können sind einerseits genauere Messungen (Lärm, Emissionen) an den am stärksten belasteten Punkten notwendig und andererseits sind große Fall-Kontrollen und Großkohorten-Studien inklusive worst-case-Szenarien über lange Zeiträume wichtig.

5.5.8. In Bezug auf Lärm sind aus präventivmedizinischer Sicht die oben genannten Grenzwerte zu fordern und in Bezug auf Emissionen darf die bestehende Gesamtbelastung dieses Gebietes nicht weiter erhöht werden.

5.6. Zu guter Letzt verkennt die Behörde erster Instanz auch, dass die geplanten Flugrouten wesentliche Grundlage für die Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter sind. Es kann daher nicht ausreichen, wenn in der Begründung des angefochtenen Bescheides etwa unter Punkt 8.4. lapidar darauf verwiesen wird, dass man für die Festlegung der Flugrouten nicht zuständig sei bzw dass diese von der Austro Control GmbH im Verordnungswege erlassen würden. Die Behörde scheint „auf beiden Augen blind“ zu sein und weigert sich willkürlich, die maßgeblichen Parameter für die Beurteilung des Vorhabens konkret zu prüfen. Das Verfahren ist daher auch diesbezüglich grob mangelhaft geblieben.

## 6. Zusammenfassung

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Mitglieder der NÖ Landesregierung befangen waren und daher von der Entscheidung auszuschließen gewesen wären, das UVP-Verfahren in Ermangelung eines gesetzeskonformen Genehmigungsantrages gar nicht eingeleitet hätte werden dürfen und schlussendlich der Genehmigungsantrag zurück- oder zumindest abzuweisen gewesen wäre. Eine Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens liegt keinesfalls vor.

## 7. Anträge

Aus den genannten Gründen und gestützt auf jeden erdenklichen Rechtsgrund stellen die Verfahrensparteien den

### **A N T R A G**

Der Umweltsenat der Republik Österreich möge als Berufungsbehörde

1. den angefochtenen Bescheid betreffend die Parallelpiste 11R/29L zur Gänze aufheben, in der Sache selbst entscheiden und den Genehmigungsantrag vollinhaltlich ab- oder zurückweisen bzw aussprechen, dass eine Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens nicht vorliegt, in eventu
2. den angefochtenen Bescheid aufheben und die Verwaltungsrechtssache zur Verfahrensergänzung und neuerlichen Entscheidung an eine andere Landesregierung verweisen.

**AFLG Antifluglärmgemeinschaft  
Bürgerinitiative gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen**