

Mit Bescheid vom 10. Juli 2012, öffentlich kundgemacht am 13. Juli 2012, hat die Niederösterreichische Landesregierung als UVP-Behörde erster Instanz den Antrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich (Abteilung Landesstraßenplanung) auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ und für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabensbestandteils „Verlegung der Landesstraße B 10“ (GZ RU4-U-302/301-2012) genehmigt.

Die Einschreiterin und Berufungswerberin ist als Bürgerinitiative gem. § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G Partei des genannten Verfahrens mit den in § 19 Abs. 4 letzter Satz UVP-G angeführten Rechten.

Gegen den obgenannten Bescheid erhebt die Berufungswerberin binnen offener Frist

Berufung

an den Unabhängigen Umweltsenat.

Der Bescheid wird seinem gesamten Inhalt nach angefochten. Als Rechtsmittelgründe werden

- materielle Rechtswidrigkeit sowie
- Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.
- Infolge der gehäuften und erheblichen Verkennung der Sach- und Rechtslage sowie massiver Verfahrensfehler ist der angefochtene Bescheid mit Nichtigkeit behaftet.

Inhalt:

Vorbemerkung

1. Flugrouten, Curved Approach

- 1.1. Ohne Flugrouten kann die Umweltverträglichkeit einer Piste nicht beurteilt werden.
- 1.2. Curved Approach als Beurteilungsvoraussetzung und Bedingung für den Betrieb

2. Lärm und Lärmschutz

- 2.1. Der Lebensraum im Freien (Gärten, Parks, Spielplätze, Sportplätze) wird vernichtet, ohne dass dies in der UVP eine Beurteilung erfährt.
- 2.2. Der Bescheid unterstellt, dass Wien eine fluglärmfreie Zone sei.
- 2.3. Unzulässige Gleichsetzung von Belästigung und Gesundheitsschädigung
- 2.4. Fehlerhafte Feststellung von Aufpunkten (Lärmmess- und Beurteilungspunkten) ausschließlich im Gebäudeinneren
- 2.5. Verbindlichkeit von ÖNORMEN und ÖAL-Richtlinien zum Lärmschutz
- 2.6. Objektseitige (Lärmschutz-) Maßnahmen sind verfassungswidrig und widersprechen dem Unionsrecht
 - 2.6.1. Verfassungswidrigkeit
 - 2.6.2. Unionsrechtswidrigkeit

3. Ausmaß der Eigentumsgefährdung rechtlich falsch beurteilt

4. Das öffentliche Interesse für die Dritte Piste ist nicht gegeben.

5. Verfahrensfehler und formelle Mängel

- 5.1. Mediation außerhalb der UVP als Grundlage des UVP-Verfahrens ist rechtswidrig
- 5.2. Fehlerhafte Feststellung des Bestandes und damit der Null-Variante
 - 5.2.1. Ex-Post UVP als Vorfrage
- 5.3. Anzuwendendes Verfahrensrecht (§ 3 vs. § 3a UVP-G)
- 5.4. Plausibilität einer Annahme genügt nicht als Entscheidungsgrundlage
- 5.5. Curved Approach wurde nicht als Bedingung in den Bescheid aufgenommen.
- 5.6. Beiziehung von Nicht-Beteiligten zur mündlichen Verhandlung
- 5.7. Keine formelle Erledigung von Anträgen
- 5.8. Die UVP-Behörde hat die Grundsätze des fairen Verfahrens verletzt

6. Anträge

Vorbemerkung

Die UVP-Behörde hat das Vorhaben genehmigt, obwohl die Voraussetzungen für eine Genehmigung nicht vorliegen und das Projekt nicht genehmigungsfähig ist.

Gemäß § 17 UVP-G darf ein Vorhaben nicht genehmigt werden, wenn es (durch seine Emissionen) Leben oder Gesundheit von Menschen, das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte von Nachbarn gefährdet, die Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen erheblich belastet oder die Nachbarn unzumutbar belästigt, und dies nicht durch geeignete Auflagen, Bedingungen etc. hintangehalten werden kann. Darüber hinaus ist durch Auflagen, Bedingungen etc. ein hohes Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit zu erzielen.

Die erteilten Auflagen, Bedingungen etc. vermeiden nicht die schädigenden Auswirkungen der Projektmissionen, von einem „hohen Schutzniveau“ kann bei Weitem nicht gesprochen werden. Die im Verfahren diesbezüglich vorgebrachten Einwände wurden nicht behandelt oder als gänzlich unerheblich verworfen.

Daneben liegt eine derartige Anzahl an schwerwiegenden Verfahrensfehlern vor, dass das gesamte erstinstanzliche Verfahren und der UVP-Bescheid als nichtig anzusehen sind.

1. Flugrouten, Curved Approach

1.1. Ohne Flugrouten kann die Umweltverträglichkeit einer Piste nicht beurteilt werden.

Im Gegensatz zu einer Straße, deren Lage gleichzeitig auch die darauf möglichen Fahrt-Routen festlegt, sind die Flug-Routen durch die Lage der Dritten Piste nicht von vorne herein determiniert. Eine verbindliche Vorgabe, wie auf der neuen Dritten Piste zu landen ist, fehlt aber im gesamten UVP-Bescheid.

Auf Bescheidseite 62 erteilt die UVP-Behörde dem Vorhabenswerber Flughafen Wien AG (FHW AG) die Auflage, dass vor Inbetriebnahme der Dritten Piste ein Betriebskonzept vorliegen muss, und dass in diesem Betriebskonzept auch der „unabhängige Simultanbetrieb der Parallelpisten bei Anwendung der Curved Approaches“ geregelt sein muss. Inhaltliche Vorgaben für das Betriebskonzept oder Einschränkungen für den Flugbetrieb fehlen.

Dennoch wird im gesamten UVP-Bescheid davon ausgegangen, dass auf die Dritte Piste nur im Curved Approach („gekurvter Anflug“) angefliegen wird. Die UVP-Behörde legt für die Prüfung des Vorhabens ein unverbindliches, technisch heute und auch mittelfristig noch nicht mögliches Betriebskonzept als „plausibel“ zugrunde (Bescheidseite 348) und beurteilt sogar bereits die „in Aussicht genommene Erweiterung der Sicherheitszone“ anhand dieses Anflugverfahrens (Bescheidseite 12).

Das unterscheidet sich jedoch erheblich von der derzeitigen Realität. Was hier mit „plausibel“ umschrieben wird, hat den rechtlich nicht relevanten Charakter einer bloßen Vermutung, einer erhofften technischen Entwicklung:

Die UVP-Behörde geht in ihrer Beurteilung davon aus, dass der Curved Approach im Zeitpunkt der Fertigstellung der Dritten Piste Stand der Technik sein wird („*als plausibel angenommen*“, Bescheidseite 348). Die dazu vorgelegten Expertisen erreichen aber nicht jenes Niveau, dass darauf eine belastbare Prognose aufgebaut werden kann. Vielmehr wird von Seiten der in den letzten 15 Jahren befragten Sachverständigen immer wieder behauptet, ein gekurvter Anflug sei in Wien „innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre“ verfügbar. Diese 10 bis 15 Jahre sind zwischenzeitlich vergangen, die Prognose und der Prognosezeitraum sind weiterhin derselbe.

Nach hM kann eine UVP-Behörde auf zukünftige Entwicklungen Bedacht nehmen, wenn bereits konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung der Verhältnisse kommen wird und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderungen ein hinlängliches Bild zu machen. Nicht konkret absehbare Entwicklungen haben jedoch außer Betracht zu bleiben (US 29.10.2004, 1B/2004/7-23 [Wien MVA Pfaffenu] unter Berufung auf VwSlg 11.477).

Keiner der in der mündlichen Verhandlung im August/September 2011 befragten Amtssachverständigen konnte mit ausreichender Sicherheit darlegen, wann und ob überhaupt ein gekurvter Anflug auf eine der Pisten des Wiener Flughafens im Massenbetrieb und als Standardverfahren möglich sein wird. Jegliche Aussage dazu war Spekulation (*Hunger/Seiterle/Wipf*, Teilgutachten Flugsicherungsbetrieb vom 13. März 2011, 8; siehe auch die Zweifel von *Zimmermann*, Teilgutachten Flugsicherungsverfahren).

Basierend auf diesem vermuteten Betriebskonzept unterstellt die UVP-Behörde aber, dass Wien nicht tangiert werden wird (Bescheidseite 360).

Sichergestellt wird das aber nicht, obwohl die Behörde das als „plausibel“ angenommene Betriebskonzept des Curved Approach sehr wohl als Bedingung formulieren könnte (siehe dazu sogleich 1.2.).

Wenn die UVP-Behörde das nicht tut und damit die Anwendung des ausschließlich gekurvten Anflugs auf die Dritte Piste nicht sicherstellen will, dann hat sie den gebündelten Geradeausanflug auf die parallele Erste und Dritte Piste über das Stadtgebiet unter gleichzeitiger Nahezustilllegung der Zweiten Piste als Normalbetrieb mit all seinen Auswirkungen zu überprüfen einschließlich der Belästigung der Wiener Bevölkerung unter dem Leitstrahl der beiden Parallelpisten (siehe **Anlage /1**). Nur dieser Geradeausanflug entspricht dem derzeitigen Stand der Technik und ist im heutigen Zeitpunkt der einzig plausible Anflug auf die Dritte Piste. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich der Verkehr auf der Ersten Piste entsprechend erhöhen wird.

Es widerspricht dem Legalitätsprinzip und verletzt § 17 UVP-G, der Prüfung ein unverbindliches Konzept zugrunde zu legen, noch dazu ein solches, das im gegenwärtigen Zeitpunkt technisch nicht machbar ist und von dem man nicht weiß, wann es machbar sein wird.

Es steht zu befürchten, dass diese Vorgangsweise gewählt wird, weil ein Geradeausanflug über das gesamte Stadtgebiet von der UVP-Behörde nicht als umweltverträglich genehmigt werden kann. Projektwerber und UVP-Behörde legen daher ein umweltverträglicheres Betriebskonzept, nämlich den Curved Approach, zugrunde, ohne dass dieser sichergestellt und verpflichtend auferlegt wird. Dadurch ermöglicht die UVP-Behörde den (auflagenfreien) Geradeausanflug über das Stadtgebiet, wenn die Piste in Betrieb geht und in diesem Zeitpunkt der Curved Approach im Massenbetrieb (noch) nicht möglich ist oder nicht die erhofften Kapazitäten bietet.

1.2. Curved Approach als Beurteilungsvoraussetzung und Bedingung für den Betrieb

Die Dritte Piste wurde genehmigt als wäre sie ein „leerer Betonstreifen“. Die UVP-Behörde erteilt zwar umfangreiche Auflagen zur Errichtung, zum Baulärm, zum baubedingten Verkehr, Auflagen oder Bedingungen zum Betrieb der dritten Piste finden sich dagegen fast keine. Die Relevanz der Auswirkungen des Betriebs der dritten Piste sind auf jene eines nackten Betonstreifens reduziert, als ob dieser für sich gesehen, ohne den davon ausgehenden Betrieb beurteilt und genehmigt werden könnte. Die UVP-Behörde hat es gezielt unterlassen, jedwelche Auflagen oder Bedingungen zum Betrieb oder zu Betriebsbeschränkungen auf der Dritten Piste zu erlassen.

Wie oben gezeigt ist der Betrieb der parallelen Ersten und Dritten Piste im gebündelten Geradeausanflug zu beurteilen und dem Bescheid zugrundezulegen.

Durch das gesamte UVP-Verfahren zog sich aber als roter Faden die Behauptung, die verfahrensgegenständliche Dritte Piste werde (gemeinsam mit der parallelen Ersten Piste) ausschließlich im Curved Approach verwendet, sodass Lärmbelästigungen in Wien nicht mehr vorkommen würden.

Um die Beurteilung des Geradeausanflugs von Westen her quer über die Stadt Wien und ihre bevölkerungsreichsten Bezirke zu vermeiden, ging die UVP-Behörde von der Annahme des Curved Approach aus, ohne diesen aber selbst formell zur Grundlage des UVP-Bescheides und der Genehmigung zu machen. Dies wurde damit begründet, dass der Curved Approach Teil der Anflugsrouten auf den Flughafen Wien sei und diese (wohl als Verordnung, jedenfalls aber als generelle Norm) durch das BMVIT zu erlassen seien und nicht der Jurisdiktion der UVP-Behörde unterliegen. Die UVP-Behörde kommt zum Schluss, es sei „daher weder rechtlich noch faktisch

möglich, das Fluggeschehen – und insbesondere die Flugrouten – im Rahmen eines UVP-Genehmigungsbescheids festzulegen.“ (Bescheidseite 357)

Diese Schlussfolgerung ist nur bedingt richtig: Es ist korrekt, dass Dritte (z.B. Vertragspartner des Projektwerbers oder Behörden) durch einen UVP-Bescheid nicht verpflichtet werden können. Im Fall, dass für den belastungsminimierten Betrieb des Projekts aber ein Vertrag mit einem Dritten oder die Erlassung einer Verordnung durch eine Behörde notwendig ist, so sind dieser Vertrag oder diese Verordnung nach hM als Bedingung in den UVP-Bescheid aufzunehmen (*Altenburger/Berger, UVP-G² [2010] Rz 69 zu § 17 mwN*). Solange die entsprechende Verordnung nicht erlassen wird, darf das Projekt nicht in Betrieb genommen werden.

Durch Unterlassung der Auferlegung dieser Bedingung verletzt die UVP-Behörde ihre Pflicht zur Minimierung der Auswirkungen des Projektes Dritte Piste auf die Anwohner im Bereich der derzeit einzig möglichen Einflugschneise auf die Dritte Piste. Ohne entsprechende Auflagen im Bereich der Geradeausflugroute auf die Dritte Piste ist das Vorhaben aber nicht iSd § 17 UVP-G genehmigungsfähig und der UVP-Bescheid daher aufzuheben.

2. Lärm und Lärmschutz

2.1. Der Lebensraum im Freien (Gärten, Parks, Spielplätze, Sportplätze) wird vernichtet, ohne dass dies in der UVP eine Beurteilung erfährt.

Die UVP-Behörde stellt (auf Bescheidseite 387) fest, dass die „Frage nach der Belästigung durch Fluglärm auch die Frage nach Belästigung im Außenbereich“ beinhalte. Dennoch akzeptiert sie, dass die Gutachten dazu schweigen und sich ausschließlich auf den Aufenthalt im Innenraum beziehen.

Der Mensch wird dadurch gegen seine Natur zum „Indoorwesen“ degradiert. Parks, Gärten und Spielplätze sind lärmverseucht. Störungen in der psychosozialen Entwicklung der Kinder und Jugendlichen, die dadurch zwangsweise vor Fernseher, Computer und Spielkonsolen getrieben und zu Bunkerkindern werden, nimmt die UVP-Behörde offenbar billigend in Kauf. Der Erholungswert der Landschaft im Einflugbereich des Flughafens wird reduziert.

Die UVP-Behörde geht grob fahrlässig vor, wenn sie die im betroffenen Bereich lebenden Menschen als Versuchskaninchen für das folgende Experiment verwendet:

Kann der Mensch, insbesondere Kinder und Jugendliche, körperlich und seelisch gesund leben bzw. aufwachsen, wenn seine Umgebung derart von Lärm beeinträchtigt ist, dass aufgrund dieses Lärms ein Aufenthalt im Freien (Gärten, Parks, Spielplätze, Sportplätze etc.) zur Belastung wird?

Die UVP-Behörde übergeht diese Frage mit der lapidaren Aussage: *„Wissenschaftliche Erkenntnisse, die speziell den Aufenthalt im Außenbereich hinsichtlich der Langzeiteffekte einschätzen könnten, gibt es nicht und lässt sich demzufolge auch eine Unzumutbarkeit aus medizinischer Sicht nicht ableiten.“* (Bescheidseite 386) – Mit anderen Worten, der umwelthygienische Sachverständige konnte nicht sagen, mit welchen Folgen bei einer Lärmexposition im Freien zu rechnen ist.

Dafür, dass keine Einschränkungen/Gefährdungen/Belästigungen vorliegen, trägt aber der Projektwerber die Beweislast; d.h. wenn es nicht bewiesen werden kann, dass nicht mit Folgen zu rechnen ist, muss die Behörde von gesundheitlichen Folgen ausgehen.

Diese hätte die Behörde – sofern das überhaupt möglich ist – durch betriebsbeschränkende Auflagen für die Dritte Piste sowie (in sinngemäßer Anwendung des § 3a Abs. 7 UVP-G) für die Erste und Zweite Piste auf ein zumutbares Belästigungsmaß ohne Gefahr für Leib und Leben einschränken oder dem Vorhaben die Genehmigung versagen müssen. Auch aus diesem Grund leidet der UVP-Bescheid an Rechtswidrigkeit seines Inhaltes.

2.2. Der Bescheid unterstellt, dass Wien eine fluglärmfreie Zone sei.

Die der UVE beigelegten Gutachten ebenso wie jene der Amtssachverständigen befassen sich zum Thema „Fluglärm“ ausschließlich mit den außerhalb Wiens gelegenen Nachbargemeinden der Standortgemeinde Schwechat. Für die Sachverständigen endet jeglicher Fluglärm – egal ob gesundheitsschädlich oder belästigend – an der Wiener Gemeindegrenze (z.B. Gutachten *Neukirchen*). Bei der Lektüre des UVP-Bescheids gewinnt man den Eindruck, Wien sei eine fluglärmfreie Zone. Das ist eine logische Schlussfolgerung, wenn man bedenkt, dass für die UVP-Behörde „Fluglärm“ nur dann gegeben ist, wenn der Dauerschallpegel im Freien am Tag 62 dB(A) erreicht oder übersteigt (oder bestimmte Einzelereignisse auftreten) und von einem Curved Approach ausgegangen wird.

Da überrascht es – und hätte die UVP-Behörde zu entsprechender Fragenstellung an ihre Sachverständigen anregen müssen –, dass ein Großteil der im gegenständlichen UVP-Verfahren teilnehmenden Bürgerinitiativen aus Wien stammt und die Gemeinde Wien im Verfahren Bedenken angemeldet hat.

Das Stadtgebiet von Wien wird laufend und ohne Rücksichtnahme auf die Luftverkehrsregeln 2010 und insbes. das Flugbeschränkungsgebiet LO R 15 (BGBl II 2010/80, insbes. Anhang E Art. 2.3) im Geradeausanflug auf die Erste Piste in gerader Linie von Hütteldorf bis Simmering überflogen, der Lärmkorridor deckt derzeit bereits Bezirke ab, die zu den dichtest besiedelten zählen (*Anlage /1*).

Der UVP-Bescheid hätte sich daher auch mit den Lärmereignissen im Wiener Gemeindegebiet auseinandersetzen müssen. Das wurde verabsäumt, weshalb der Bescheid mangelhaft ist.

2.3. Unzulässige Gleichsetzung von Belästigung und Gesundheitsschädigung

§ 17 Abs. 2 Z 2 lit. c UVP-G sieht als Genehmigungsvoraussetzung für ein UVP-pflichtiges Vorhaben die Vermeidung „einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994“ vor. Dazu ergänzend erlaubt es § 17 Abs. 3, 2. Satz UVP-G, bei Flughäfen die Zumutbarkeit einer Belästigung nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Derartige besondere Vorschriften wären gem. § 145 LFG als Verordnung zu erlassen, liegen bislang aber nicht vor. Daher hat die UVP-Behörde auch die unzumutbare Belästigung mit Hilfe von Sachverständigen selbst zu beurteilen.

Das unterlässt die UVP-Behörde: Die mögliche unzumutbare Belästigung wird ausschließlich im Zusammenhang mit der möglichen Gesundheitsschädigung durch Lärm behandelt. Auf Seite 381 des UVP-Bescheides kommt die Behörde zum Schluss, dass dort, wo eine Gesundheitsgefährdung (durch objektseitige Maßnahmen) vermieden werden kann, auch keine unzumutbare Belästigung (die Behörde spricht von „erheblicher Belästigung“) vorliegt. Mit anderen Worten, nach Ansicht der UVP-Behörde liegt eine unzumutbare Belästigung erst dann vor, wenn die Lärmbelastung zu Gesundheitsschäden führt.

Das ist verfehlt. Sowohl der Begriff „Gesundheitsgefährdung“ als auch der Begriff „unzumutbare Belästigung“ sind unbestimmte Rechtsbegriffe. Unter einer „Gesundheitsgefährdung“ versteht der VwGH in stRsp „eine Einwirkung auf den menschlichen Organismus, die in Wert und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinaus geht.“ Im Gegensatz dazu werden unter Belästigungen Emissionen verstanden, die das Wohlbefinden von Nachbarn stören können, nicht aber ihre Gesundheit gefährden. (Stolzlechner, Die gewerbliche Betriebsanlage³ [2008] Rz 2002, 205; Schmelz/Schwarzer, UVP-G [2011] Rz 126 zu § 17). Zur Abgrenzung zwischen Gesundheitsgefährdung und Belästigung dienen Grenzwerte, bei deren Überschreitung eine Gesundheitsgefährdung befürchtet werden muss (und daher zu vermeiden ist), bei deren Unterschreitung dagegen „nur“ eine Belästigung anzunehmen ist (die auf ein „zumutbares Maß“ zu reduzieren ist).

Unter Missachtung dieser von der herrschenden Meinung vertretenen Vorgaben scheint es der UVP-Behörde auszureichen, dass durch technische Maßnahmen des passiven Schallschutzes die im Bescheid als Grenzwerte für Innenräume genannten Beurteilungswerte eingehalten werden. Damit könne *„aus medizinisch-umwelthygienischer Sicht eine Gesundheitsgefährdung und eine unzumutbare Belästigung durch Lärm ausgeschlossen werden“*.

Die UVP-Behörde stützt sich dabei auf das Gutachten des Sachverständigen für Umwelthygiene. Dieser gibt als Richtwert zur Vermeidung erheblicher Belästigungen und zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen einen Wert von 62 dB(A) als höchsten ohne weitere Maßnahmen zulässigen Dauerschallpegel für den Tag an. Ein höherer Dauerschallpegel soll durch objektseitige „passive“ Schallschutzmaßnahmen auf ein gesundheitsverträgliches Maß von 40 (tags) und 32 (nachts) dB(A) innerhalb der Gebäude reduziert werden. Der Gutachter geht dabei von der Annahme aus, dass sich die Nachbarn des Wiener Flughafens häufiger in ihren Häusern befinden werden als außerhalb derselben.

Worauf die UVP-Behörde aber ebenso wenig eingeht wie der Gutachter für Umwelthygiene, ist die Frage, ob der Aufenthalt im Freien und der Aufenthalt in nicht schallisolierten Räumen außerhalb der Lärm-Isolinie von 62 dB(A) mit Belästigungen im unzumutbaren Ausmaß verbunden ist.

Ob z.B. ein Dauerschallpegel von 60 dB(A) im Freien als unzumutbare Belästigung empfunden wird, konnte der umwelthygienische Sachverständige nicht sagen: *„Wissenschaftliche Erkenntnisse, die speziell den Aufenthalt im Außenbereich hinsichtlich der Langzeiteffekte einschätzen könnten, gibt es nicht und lässt sich demzufolge auch eine Unzumutbarkeit aus medizinischer Sicht nicht ableiten.“* Im Sinne des dem gesamten Umweltrecht innewohnenden Vorsorgeprinzips (Schmedl, Umweltrecht im Überblick [2012] 50) wäre aber dann von unzumutbarer Belästigung weit über die 62 dB(A)-Isolinie hinaus auszugehen und mit entsprechenden Maßnahmen zu reagieren gewesen.

Das hätten betriebsbeschränkende Auflagen für die Dritte Piste sowie (in sinngemäßer Anwendung des § 3a Abs. 7 UVP-G) für die Erste und Zweite Piste sein können, sowie ein flächendeckendes Belästigungsmonitoring verbunden mit dem Vorbehalt, derartige Betriebsbeschränkungen zu einem späteren Zeitpunkt aufzuerlegen. Beides hat die UVP-Behörde unterlassen und damit die Berufungswerberin in ihrem Recht auf Schutz vor unzumutbarer Belästigung verletzt.

2.4. Fehlerhafte Feststellung von Aufpunkten (Lärmmess- und Beurteilungspunkten) ausschließlich im Gebäudeinneren

Unter Berufung auf die E des US vom 17.03.2008, 5A/2007/13-43 (Vöcklabruck), legt die UVP-Behörde die Aufpunkte, anhand derer die Neigung der Lärmimmissionen zur Gesundheitsschädigung beurteilt resp. berechnet werden soll, in das Gebäudeinnere der Liegenschaften der Flughafennachbarn (Bescheidseite 387).

Dabei wird jedoch nicht berücksichtigt, dass auch die „Außenbereiche“ regelmäßig genutzt werden und widmungsgemäß genutzt werden sollen: Das ausschließliche Abstellen auf objektseitige Maßnahmen macht den regelmäßigen und gerade in den Monaten März bis Oktober länger andauernden Aufenthalt im Freien zum Zwecke der Gartenarbeit und noch mehr der körperlichen und seelischen Erholung zu einem Spiel mit der Gesundheit.

2.5. Verbindlichkeit von ÖNORMEN und ÖAL-Richtlinien zum Lärmschutz

Die UVP-Behörde spricht den lärmbezogenen ÖNORMEN und den Richtlinien des ÖAL jegliche normative Wirkung ab, da diese nicht mittels Gesetz oder Verordnung erlassen oder bestätigt wurden (Bescheidseite 257). Diese Betrachtung greift jedoch zu kurz: Derartigen Normen und Richtlinien kommt zwar keine die Behörde unmittelbar bindende Wirkung zu, sie sind aber als Regeln der Wissenschaft anerkannt und stellen – unabhängig vom idR schwerfälligen Gesetzgebungsprozess – den Stand von Wissenschaft und Technik dar. Diese Normen werden deshalb und infolge der Unbestimmtheit der Genehmigungsvoraussetzungen der §§ 77 GewO und 17 UVP-G und aus Gründen der Einheitlichkeit der Beurteilung von Emissionen bzw. Immissionen regelmäßig von Sachverständigen und Behörden als Beurteilungskriterien für die Gesundheitsschädlichkeit von (Lärm-) Emissionen herangezogen (*Stolzlechner, Die gewerbliche Betriebsanlage*³ [2008] Rz 106, 202).

Die von der UVP-Behörde herangezogenen Lärmgrenzwerte sind zu hoch angesetzt (und damit das Schutzniveau zu niedrig), ohne dass dies nachvollziehbar begründet ist.

Ein unbegründetes Abgehen von der regelmäßigen Heranziehung der Lärmwerte in ÖNORMEN und/oder ÖAL-Richtlinien, ohne dass sich die Behörde mit den nicht herangezogenen Normen ausreichend auseinandersetzt und darlegt, warum aus im Sachverhalt gelegenen Unterschieden diesfalls keine der ÖNORMEN oder ÖAL-Richtlinien heranzuziehen ist, verletzt den Gleichheitsgrundsatz des Art. 2 StGG.

2.6. Objektseitige (Lärmschutz-) Maßnahmen sind verfassungswidrig und widersprechen dem Unionsrecht

2.6.1. Verfassungswidrigkeit

Die UVP-Behörde beruft sich bei der Auferlegung von ausschließlich objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen auf § 145b LFG. Die mit dieser Bestimmung eingeführte Möglichkeit, Lärmschutz durch objektseitige Maßnahmen, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, vorzunehmen, ist verfassungswidrig:

Art. 5 StGG schützt das Eigentum. Enteignungen und enteignungsgleiche Eigentumsbeschränkungen sind ausschließlich nach Maßgabe der Gesetze und idR gegen

angemessene Entschädigung zulässig. Als derartige enteignungsgleiche Eigentumsbeschränkung wurde unter anderem die Mediatisierung von Eigentumsrechten angesehen, also die praktische Verhinderung der Ausnutzung der Eigentumsrechte. Die UVP-Behörde stützt sich auf § 145b LFG und genehmigt nunmehr derartige Eigentumsbeschränkungen: Bei gesundheitsgefährdenden Außenpegeln über 62 dB(A) sind zur Lärmsanierung ausschließlich objektseitige Maßnahmen an Gebäuden vorzusehen. Mit anderen Worten, der Aufenthalt im Freiland wird als gesundheitsschädlich angesehen, die Nutzung sämtlicher Freiflächen von Liegenschaften ist damit nahezu verunmöglicht. § 145 b LFG verletzt daher die Unverletzlichkeit des Eigentums gem. Art. 5 StGG.

Darüberhinaus sieht § 145b LFG vor, dass derartige Maßnahmen nur dann zu setzen sind, wenn im Zeitpunkt der Kundmachung des Genehmigungsantrages und der UVE gemäß § 9 UVP-G bereits eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. Damit missachtet § 145b LFG das Recht auf Schutz des Eigentums all jener, die zu diesem Zeitpunkt bereits Baugrund erworben, aber noch keine rechtskräftige Baubewilligung erhalten haben. Aufgrund der derzeitigen Regelung des § 145b LFG werden diesen Eigentümern sogar die objektseitigen Maßnahmen vorenthalten und diese daher umso mehr in ihrem Recht auf Schutz des Eigentums verletzt.

Art. 8 EMRK schützt das Privat- und Familienleben sowie die Wohnung (zu der nach hM auch der Garten gehört: *Mayer, B-VG*³ [2002] Rz II.3 zu Art. 8 EMRK). Eingriffe durch öffentliche Behörden sind nur in den engen Schranken des Art. 8 Abs. 2 EMRK zulässig. In dieses Recht greift § 145 b LFG auf zweierlei Weise ein:

- Die fluglärminduzierte Belastung der Gartenflächen einer Wohnung beeinträchtigt die Nutzbarkeit durch die Familie und verändert als behördlich sanktionierte Einschränkung das Privat- und Familienleben der dort Wohnenden. Sie werden durch die Gesundheitsgefährlichkeit des Aufenthaltes im Garten dazu gezwungen, innerhalb ihrer Wohnungen bei geschlossenen Fenstern zu verweilen. Mit welchen Folgen dieser staatlich sanktionierte Beeinträchtigung des Privat- und Familienlebens mittel- und langfristig gerade bei Kindern und Heranwachsenden zu rechnen ist, lässt sich weder der UVE noch den Gutachten der Amtssachverständigen entnehmen.
- In das Recht auf Achtung der Wohnung wird unmittelbar durch jede Maßnahme eingegriffen, die die Intimität einer Wohnung stört. Zu einem derartigen Eingriff zählt auch eine gravierende Belastung durch Fluglärm (EGMR 21.2.1990 Powell und Rayner, ÖJZ 1990/11). Eine behördlich zugelassene Belastung von Teilen der Wohnung, nämlich der Gärten, durch Dauerschallpegel von über 62 dB(A) ist als gravierend anzusehen, ebenso eine ungedämpfte Belastung der Innenräume bei Außenpegeln unter 62 dB(A).

§ 145 b LFG verletzt daher das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens und das Recht auf Achtung der Wohnung gemäß Art. 8 EMRK.

Dem österreichischen Recht ist kein Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit zu entnehmen. **Art. 3 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union** sieht jedoch vor, dass jeder Mensch das Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit hat. Daraus ergibt sich ein Recht des Einzelnen auf Schutz vor (unter anderem) Geräuschemissionen, die die geistige (und in der Folge die körperliche) Integrität verletzen können (*Calliess/Ruffert, EUV/AEUV*⁴ [2011] Rz 10 zu Art. 3 GRCh). Das ist bei einem Dauerschallpegel von über 62 dB(A) im Außenbereich jedenfalls gegeben, ebenso bei einer Lärmbelastung, die als unzumutbare Belästigung wahrgenommen wird.

Nach stRsp des VfGH (zuletzt 14.03.2012 U466/11) kommt der EU-Charta der Grundrechte innerstaatlich Verfassungscharakter zu. Dies muss umso mehr gelten, als es im gegenständlichen Fall um die mitgliedstaatliche Anwendung von EU-Sekundärrecht geht.

§ 145b LFG ist daher verfassungswidrig. Der Berufungswerberin sind die Entscheidungen des US vom 26. Jänner 2004 (9A/2003/19-30 [Maishofen]) und vom 24. Juli 2006 (9B/2006/9-9 [Eberndorf]) bekannt. Dennoch, und nicht zuletzt unter Berücksichtigung des relativen Alters der beiden Entscheidungen, wird angeregt, dass der Umweltsenat die Verfassungswidrigkeit aufgreift und eine Gesetzesanfechtung beim Verfassungsgerichtshof in analoger Anwendung des Art 140 Abs. 1 B-VG erhebt.

2.6.2. Unionsrechtswidrigkeit

Die UVP-Richtlinie 85/337/EWG schreibt vor, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen von Projekten auf die Umwelt (einschließlich Mensch, Fauna und Flora) durch (geeignete) Maßnahmen vermieden, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden sollen (Art. 9 Abs. 1 dritter Spiegelstrich und Anhang IV Z 5), um u.a. die menschliche Gesundheit zu schützen und durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen (11. Erwägungsgrund der Richtlinie). Im Lichte des übergreifenden Ziels der europäischen Umweltpolitik, ein höchstmögliches Schutzniveau für die Umwelt zu erzielen und des Vorsorgeprinzips haben diese Maßnahmen alles zu umfassen (Art. 191 AEUV; EuGH Urteil vom 22. März 2012 Rs C-567/10 Inter-Environnement Bruxelles ASBL), um Immissionen zu vermeiden und zu verringern: Das umfasst unter anderem belastungsärmere Varianten und Betriebsbeschränkungen wie Nachtflugverbote, Deckelung von Flugbewegungen, Tonnagebeschränkungen etc. Nur wenn das unmöglich ist, kann an rein objektseitige Ausgleichsmaßnahmen gedacht werden.

§ 145b LFG erlaubt, dass als Maßnahmen gegen Fluglärm geeignete objektseitige Maßnahmen, wie insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, gesetzt werden. Konkret sind damit Schallschutzmaßnahmen für Räumlichkeiten gemeint, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen. Weitere Schallschutzmaßnahmen, etwa zum Schutz der diese Gebäude umgebenden Freiflächen, Gärten, Spielplätze etc. sind nicht vorgesehen, ebensowenig Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der Lärmbelastung (und werden auch von der UVP-Behörde nicht auferlegt).

Eine Einschränkung der Maßnahmen zur Vermeidung/zur Verringerung/zum Ausgleich von Fluglärm bloß auf objektseitige Maßnahmen, sprich technische Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, trägt gerade nicht zur Lebensqualität bei und ist geeignet, die menschliche Gesundheit zu beeinträchtigen. Derartige Maßnahmen sind auch nicht geeignet, Lärmemissionen zu vermeiden oder zu verringern. § 145b LFG steht daher im Widerspruch zur UVP-Richtlinie 85/337/EWG.

Die Gemeinschaftsrechtswidrigkeit von § 145b LFG im Zusammenhang mit Art. 3 EU-GRCh wurde oben 2.6.1. bereits erörtert.

Der Umweltsenat ist ein Tribunal iSd Art. 6 EMRK. Er ist berechtigt, dem Gerichtshof der Europäischen Union Fragen zur Vorabentscheidung gemäß Art. 267 AEUV vorzulegen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G [2011] Rz 12 zu § 40).

Es ergeht daher das höfliche Ersuchen, der Umweltsenat möge das laufende Verfahren aussetzen und beim Gerichtshof der Europäischen Union ein Vorabentscheidungsverfahren gem. Art. 267 AEUV einleiten zur Beantwortung der Frage, ob eine mitgliedstaatliche Regelung wie § 145b LFG, die es

einem Mitgliedstaat gestattet, zum Schutz vor Fluglärm ausschließlich objektseitige Maßnahmen zuzulassen, mit dem Gemeinschaftsrecht, insbesondere der UVP-Richtlinie 85/337/EWG und der EU-Grundrechtecharta vereinbar ist, sowie

3. Ausmaß der Eigentumsgefährdung rechtlich falsch beurteilt

Die UVP-Behörde geht davon aus, dass ein Eingriff in das verfassungsrechtliche geschützte Recht auf Eigentum nur dann vorliegt, wenn dieses in seiner Substanz geschädigt wird (Bescheidseiten 375 ff). Das ist im Lichte der neuesten Entwicklung im europäischen UVP-Recht, insbes des Verfahrens vor dem EuGH in der Rs C-420/11 verfehlt:

Im Verfahren über die Schadenersatzklage von Frau Dr. Jutta Leth gegen die Republik Österreich und das Land Niederösterreich wegen Unterlassung der gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung bei den bisherigen Ausbauten am Wiener Flughafen (GZ OGH 1 Ob 17/11y, LG ZRS Wien 31 Cg 24/09s) hat der OGH dem EuGH die Rechtsfrage zur Beantwortung vorgelegt, ob der durch die Richtlinie 85/337/EWG gebotene Schutz von „Sachgütern“ im UVP-Verfahren nur den Schutz vor Substanzverlust dieser Sachgüter, also Beschädigung oder Zerstörung, umfasst oder auch den Schutz vor reinem Wertverlust von Sachgütern, wenn die Substanz als solche unangetastet bleibt.

Entgegen der Ansicht des OGH, der den Schutz auf jenen vor Substanzverlust reduziert, sieht die EU-Kommission in ihrer Stellungnahme vom 1. Dezember 2011 (**Anlage /2**) auch den reinen Wertverlust von Sachgütern als vom Schutzbereich der UVP-Richtlinie erfasst an und misst dieser Frage erhebliche Bedeutung bei.

Für das gegenständliche Verfahren bedeutet eine Bejahung der Vorlagefrage durch den EuGH, dass auch das österreichische UVP-Gesetz im gegenständlichen Verfahren richtlinienkonform auszulegen ist. Es wird daher in Hinkunft § 1 Abs. 1 Z 1 lit d UVP-G („die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen ... auf Sach- und Kulturgüter“) den Schutz vor Wertverlust von Sachgütern umfassen müssen und § 17 Abs. 2 Z 2 lit a UVP-G („Eigentum oder sonstige dingliche Rechte“) dementsprechend erweiternd auszulegen sein.

Da die Beantwortung der Vorlagefrage durch den EuGH entscheidungswesentlich für das gegenständliche Verfahren ist und gegebenenfalls auch zu einer Wiedereröffnung und Neubeurteilung des Teilprojektes Dritte Piste führen kann, wurde mit Schriftsatz vom 20. Juni 2012 beantragt, das gegenständliche UVP-Verfahren für die Dritte Piste auszusetzen und erst nach Rechtskraft der Entscheidung im Ausgangsverfahren fortzuführen.

Dieser Antrag auf Aussetzung wird auch in der zweiten Instanz aufrechterhalten und erneuert.

Weiters ergeht das höfliche Ersuchen, der Umweltsenat möge das laufende Verfahren aussetzen und beim Gerichtshof der Europäischen Union ein Vorabentscheidungsverfahren gem. Art. 267 AEUV einleiten zur Beantwortung der Frage, ob der in der UVP-Richtlinie 85/337/EWG vorgesehene Schutz von „Sachgütern“ nur den Schutz vor Eingriffen in die Substanz umfasst oder auch den Schutz vor einer reinen Wertminderung;

4. Das öffentliche Interesse für die Dritte Piste ist nicht gegeben.

Gemäß § 71 Abs. 2 LFG ist Voraussetzung für die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung, dass ein Bedarf hierfür gegeben ist. Außerdem dürfen Flughäfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Für den Bau und den Betrieb einer Dritten Piste ist weder der Bedarf gegeben noch liegt die Dritte Piste im öffentlichen Interesse, und zwar aus folgenden Gründen:

- *Eine künstlich generierte Nachfrage entspricht nicht dem Bedarf im Sinne des § 71 Abs. 2 LFG und liegt nicht im öffentlichen Interesse*

Die prognostizierte Nachfrage nach den Leistungen des Flughafens wurde und wird durch Billigpreis- und Incentivepolitik der FHW AG künstlich geschaffen: Die Tarife des Wiener Flughafens liegen nach eigenen Angaben in den Geschäftsberichten seit dem Jahr 2005 15 % unter jenen der Mitbewerber. Für das Erreichen der erwünschten und gewinnmaximierenden Masse an Flugbewegungen werden vorübergehende Gewinneinbußen hingenommen. Die Maßnahmen zur Erhöhung des Flugaufkommens umfassen die folgenden:

- Transfer Incentive: (variable) Rückvergütung an Airlines von circa EUR 10,- für jeden Transferpassagier;
- Langstrecken Incentive für Maschinen über 125 Tonnen;
- günstige Regionaltarife;
- Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent zwecks Förderung der Ost-West-Hub-Funktion;
- Übernahme des Auslastungsrisikos der Airlines;
- Individualvereinbarungen mit Airlines, um sie zu ködern.

Die Folge ist eine Invasion von Billigairlines.

Das wäre so, als würde man dem LKW-Transit durch Tirol das öffentliche Interesse zugestehen, gleichzeitig diesen Transit aber durch Marketingmaßnahmen des Straßenbetreibers (ASFINAG) ausweiten.

- *Das öffentliche Interesse an einer Flughafeninfrastruktur rechtfertigt nicht den ungehemmten Ausbau.*

Die UVP-Behörde gesteht einem Projektbetreiber, der als privatwirtschaftlicher Unternehmer eine im öffentlichen Interesse gelegene Infrastrukturaufgabe erledigt, umfangreichste Freiheiten bei der darüberhinausgehenden Erfüllung seiner eigenen Interessen zu (Bescheidseite 364: „... *naheliegend, dass der Flughafen Wien AG die Möglichkeit eingeräumt werden muss, den Bedarf nach unternehmerischen Gesichtspunkten und in Anpassung an die Bedingungen des jeweiligen Marktgeschehens zu decken.*“).

Selbst wenn dies in gewissen Grenzen zulässig wäre, so überschreitet die UVP-Behörde diese Grenzen bei Weitem: Solange die Flughafen Wien AG einen Flughafen für An- und Abflüge von und nach Wien bereit stellt, erhält sie dadurch einen Freibrief, durch das öffentliche Interesse gedeckt einen Mittel- und Osteuropa-Hub, also eine gigantische Drehscheibe für Personen und Waren, samt einem überdimensionierten Einkaufszentrum und den dazugehörigen Parkplätzen sowie dem dadurch hervorgerufenen Straßen- und Schienenverkehr zu errichten und zu betreiben. Ein Hub und dessen Drehscheibenbetrieb sind nicht im öffentlichen Interesse.

Für die Infrastrukturaufgabe „Flughafen Wien“, also für den Bedarf der Stadt Wien und des Umlandes sowie der dortigen Bürger und Unternehmen reicht die bisherige Pistenkonfiguration bei Weitem aus. Dass die derzeitigen beiden Pisten den zukünftigen Bedarf nicht mehr decken können, liegt ausschließlich darin, dass die FHW AG mit aggressiven Marketing- und Incentivemaßnahmen künstlich zusätzlichen, insbes. Umsteigeverkehr generiert und damit ihre Infrastruktur überlastet. Das bedeutet, dass der Bedarf an einer Dritten Piste ausschließlich aus der künstlich hervorgerufenen Verknappung resultiert, die eine rein unternehmerische Überlegung ist und weder mit dem öffentlichen Interesse noch mit einem tatsächlichen Bedarf an einer zusätzlichen Flughafeninfrastruktur zu tun hat.

Die UVP-Behörde hat es folglich unterlassen abzuwägen, ab wann die negativen Auswirkungen dieser unternehmerischen Zusatzinteressen das öffentliche Interesse an der Infrastruktureinrichtung „Flughafen“ übersteigen.

Wägt man diese gegeneinander ab und berücksichtigt, dass die bisher vorhandene Flughafeninfrastruktur eigentlich nur deshalb überlastet ist, weil die FHW AG den Umsteigeverkehr maximiert, so muss man das öffentliche Interesse an der Errichtung der Dritten Piste verneinen.

- *Einseitige Sichtweise bei der Prognoseerstellung*

In dem Dokument UVE 30.03 (Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, im UVP-Bescheid Seite 362 als „30.35“ zitiert) werden ausschließlich Prognosen von Luftfahrtunternehmen und -organisationen herangezogen (IATA, Airbus, Boeing). Der Klimawandel und der daraus resultierende Zertifikatehandel ab 2012 werden ausgeklammert, ebenso die Steigerung der Energiepreise und das Desaster der AUA.

- *Rechtfertigung des öffentlichen Interesses mit der AUA geht ins Leere*

Die laut UVE 30.03 zu erwartende gigantische Entwicklung des Transferanteils bis 40 % (!!) wird auf das „Verkehrssystem 2000“ der AUA zurückgeführt, mit dem diese die Grundlage für die Entwicklung des Flughafens zum Hub gelegt hat. Auch an vielen anderen Stellen in der UVE wird gezielt mit der AUA und deren Bedürfnissen argumentiert (z.B. UVE 30.03 Seiten 9 f).

Dieser Argumentation wurde mit der Beinaheinsolvenz der AUA und der Übernahme durch die Lufthansa der Boden endgültig entzogen. Für die wirtschaftliche Situation der AUA wird nicht zuletzt der Flughafen Wien und dessen aggressive Expansionspolitik mitverantwortlich gemacht. Der teilweise Wegfall der AUA soll durch eine aggressive Acquisepolitik ausgeglichen werden.

- *Argument der Standortsicherung durch Flughafenausbau widerlegt*

Die apodiktische Feststellung der Politiker man müsse für die Standortsicherung den Flughafen ausbauen, ist nicht korrekt. Eine Studie zum Züricher Flughafen belegt, dass eine Korrelation zwischen Flugbewegungen, BIP-Wachstum oder Entwicklung der Erwerbstätigen nicht ersichtlich ist. Der Transferanteil von 40 % kommt nicht den Unternehmen in der Region zugute, sondern ausschließlich der FHW AG.

- *Sonstige öffentliche Interessen gemäß § 71 Abs. 1 lit d LFG stehen entgegen*

Gemäß § 71 Abs. 1 lit d LFG dürfen sonstige öffentliche Interessen der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht entgegenstehen. Der VwGH hat in der E vom 23.9.1987, 86/09/0211 ausgesprochen, dass diese Voraussetzung schon dann nicht erfüllt ist, wenn sich bei Ausführung des Projektes Lärmereignisse ergäben, die, wenn sie wiederholt auftreten, selbst bei gesunden, normal empfindenden Angehörigen der betroffenen Wohnbevölkerung objektivierbare Gesundheitsstörungen befürchten lassen.

Eine Start- und Landebahn inmitten dichtest besiedelten Gebietes, die objektseitige technische Maßnahmen erfordert, damit die Menschen in ihrer Umgebung überhaupt leben können, lässt in jedem Fall objektivierbare Gesundheitsstörungen befürchten.

- *Arbeitsplätze*

Das Argument, der Flughafenausbau schaffe neue Arbeitsplätze ist differenziert zu betrachten: Gesicherte Studien fehlen diesbezüglich zur Gänze, so dass dieses Argument an sich unzulässig ist; die UVP-Behörde hat nur unreflektiert die Annahmen des Projektwerbers übernommen, ohne sich im Detail mit den Auswirkungen des Flughafens und der Dritten Piste auf den Arbeitsmarkt auseinanderzusetzen.

Es handelt sich bei den neugeschaffenen Arbeitsplätzen großteils nicht um hochwertige Arbeitsplätze für Österreicher, sondern vielmehr um migrationsfördernde Arbeitsplätze, für welche die Arbeitskräfte zusätzlich im Ausland akquiriert werden müssen.

Dazu kommt ein immer höher werdender Grad an Automatisierung, sodass eine Steigerung der Flugbewegungen (und des Lärms und der Schadstoffe) nicht automatisch zu einer linearen Steigerung der Arbeitsplätze führen können.

Die einkaufszentrumsartigen Einkaufsmöglichkeiten am Flughafen führen zu keiner Erhöhung der Umsätze, sondern bloß zu deren Verlagerung. Neue Arbeitsplätze in den „Shops“ am Flughafen werden in anderen Geschäften, z.B. in der Wiener Innenstadt abzubauen sein.

5. Verfahrensfehler und formelle Mängel

5.1. Mediation außerhalb der UVP als Grundlage des UVP-Verfahrens ist rechtswidrig

Bereits das Grundgerüst dieser UVP steht im Widerspruch zu den Anforderungen des Gesetzes: Wie auch die UVP-Behörde festgestellt hat (Bescheidseite 359), war das Mediationsverfahren nichts anderes als eine freiwillige privatrechtliche Veranstaltung der Flughafen Wien AG und erfüllte nicht die Voraussetzungen des § 16 Abs. 2 UVP-G.

Dazu kommt, dass keine Parteienidentität zwischen Mediationsverfahren und UVP-Verfahren vorliegt:

- So gab es im "Mediationsverfahren" keine gesetzlich vorgeschriebenen Legitimationskriterien für die Teilnahme am Verfahren. Bei den in der Mediation teilnehmenden Bürgerinitiativen konnte (im Gegensatz zu § 19 Abs. 4 UVP-G) nicht klar

festgestellt werden, ob eine Person, die behauptete als Vertreter für eine bestimmte Gruppe von Bürgern tätig zu werden, von diesen Bürgern auch tatsächlich legitimiert worden war.

- Darüberhinaus waren an der Mediation aber auch zahlreiche „Verfahrensparteien“ beteiligt, die in einer UVP niemals Parteien oder sonstige Beteiligte gewesen wären: Die bunt anmutende Liste dieser Parteien umfasst unter anderem politische Parteien (ÖVP NÖ, FPÖ NÖ, SPÖ NÖ und Wien), die Austrian Airlines AG, Unternehmer- und Arbeitnehmervertreter, eine Bezirksbauernkammer, die Arbeiterkammer Österreich, einzelne Wiener Gemeindebezirke sowie den Tourismusverband Wien und die Niederösterreich Werbung. Eine Liste samt Chronologie des Ausscheidens und Neubeitrittes findet sich in den Abschlussdokumenten, Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien, Kapitel II „Verfahrensverlauf“ (Anlage ./3).

Die Unvereinbarkeit mit § 16 Abs. 2 UVP-G hat die UVP-Behörde selbst festgestellt (Bescheidseite 359). Dennoch hat die UVP-Behörde ungesetzlicherweise Ergebnisse der Mediation zur Grundlage ihres Bescheides gemacht:

- In der Mediation wurden die materiellen Kriterien, was umweltverträglich sei, zivilrechtlich festgelegt (siehe Abschlussdokumente, a.a.O. Kapitel VII „Technischer Lärmschutz“). Das Maß der Dinge ist allein die Gesundheitsschädlichkeit. Demgegenüber verlangt § 17 UVP-G ein hohes Schutzniveau, das über die reine Abwehr von Gesundheitsschäden hinausgeht. Gemäß § 1 UVP-G sind auch belästigende Auswirkungen relevant. Wie oben in Pkt. 2.3. ausgeführt, macht auch die UVP-Behörde keinen Unterschied zwischen gesundheitsschädlichen und unzumutbar belästigenden Auswirkungen des Projektes, sondern negiert das Thema der belästigenden Auswirkungen gänzlich.
- Die Lärmzonen wurden anders festgelegt als dies in den einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien dem Stand der Technik entsprechend vorgesehen ist (Abschlussdokumente, a.a.O. Kapitel VII „Technischer Lärmschutz“ Z. 2), diese neue Definition wurde in die UVE und dem Grundsatz nach auch in den UVP-Bescheid übernommen (Bescheidseite 381).
- Gemäß Pkt. 8.11 des UVP-Bescheides (Bescheidseite 369) wurden „*mögliche Alternativen und Varianten im Vorfeld der Einreichung im Rahmen der Mediation intensiv geprüft und mit der betroffenen Öffentlichkeit erörtert.*“ Wohl aus diesem Grund sah es die UVP-Behörde als verzichtbar an, die möglichen (und ggf. sogar besseren) Alternativen zur Parallelpiste im Rahmen der UVP öffentlich zu erörtern.

Abgesehen vom damit verbundenen Verstoß gegen das UVP-G ist diese Annahme aber auch unrichtig: Die Lage der 3. Piste war nicht das Ergebnis des Mediationsverfahrens, sondern stand als Forderung des Flughafenbetreibers schon von Anfang an und seit mehr als zehn Jahren fest.

Keine einzige Wiener Bürgerinitiative stimmte der 3. Piste zu, die einzige in der Mediation tätige Wiener Bürgerinitiative trat bereits im Mai 2003 (nach rund 2,5 Jahren) aus der Mediation aus, da sie angesichts der bestehenden Situation Verbesserungen forderte, doch diese nicht in Sicht waren. Auch der Bezirksvorsteher für den 13. Wiener Gemeindebezirk DI Heinz Gerstbach verweigerte die Unterfertigung des Mediationsvertrages und sprach sich klar gegen die Lage der Dritten Piste aus:

"Einer Dritten Piste gemäß dem Projekt des Flughafens Wien wird nicht zugestimmt, weil der Leitstrahl der neuen Piste 11R direkt auf Hietzing ausgerichtet ist. In den Zusicherungen des Flughafens ist nicht enthalten, dass die neue Piste 11R ausschließlich mit "curved approach" östlich des 13. Bezirkes angefliegen wird. Ein Anflug über Hietzing würde eine deutlich Erhöhung der Lärmbelastung der Bevölkerung bedeuten, die bereits durch die Anflugroute zur bestehenden Piste 11L beeinträchtigt ist, und wird daher entschieden abgelehnt."

5.2. Fehlerhafte Feststellung des Bestandes und damit der Null-Variante

Die UVP-Behörde lehnt es ab, sich mit den derzeit bestehenden Baulichkeiten des Wiener Flughafens inhaltlich auseinanderzusetzen und nimmt den „Bestand“ als gegeben an (Bescheidseite 348). Das ist verfehlt, da ein großer Teil dieses Bestandes ab 1999 ohne Durchführung einer UVP, also unter Verletzung der UVP-Pflicht genehmigt und errichtet wurde. Es wurden in den vergangenen Jahren umfangreiche, kapazitätssteigernde Maßnahmen gesetzt, deren Kernpunkte nach den Angaben der Projektwerberin Flughafen Wien AG im ex-post „UVB“-Verfahren u.a. An- und Abrollwege, Vorfelderweiterungen, Handling Center West, Air Cargo Center sowie die Errichtung des neuen Terminalgebäudes „Skylink“ sind (Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien, Beschreibung der Einzelprojekte [„Vorhabensbeschreibung“] vom 31. Juli 2009, 2 ff, Anlage /4). Durch die Ausbaumaßnahmen sollte – nach Angaben der FHW AG – eine Kapazitätssteigerung von beinahe 60.000 Flugbewegungen im Jahr erreicht werden (Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien, Umweltverträglichkeitsbericht vom 31. Juli 2009, 21).

5.2.1. Ex-Post UVP als Vorfrage

Das gegenständliche Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit der Parallelpiste 11R/29L beruht sowohl bei der Feststellung des IST-Zustandes und der Beurteilung der beabsichtigten Erweiterung als auch bei der Prüfung der Alternativen und der Nullvariante auf dem derzeitigen Ausbaustand und der damit geschaffenen Kapazität.

Inwieweit dieser Ausbaustand aber nur unter Auflagen oder zum Teil auch gar nicht genutzt werden kann, ist Gegenstand einer ex-post UVP zu den Ausbauten ab 1999. Das ex-post UVP Verfahren stellt daher eine Vorfrage zum gegenständlichen Verfahren dar.

Zur Erinnerung:

Beim Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie (BMVIT) ist ein Verfahren über die ex-post Umweltverträglichkeitsbeurteilung der Ausbauten des Flughafen Wien in den Jahren seit 1999 als (Zwischen-) Ergebnis des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/4959 bei der EU-Kommission anhängig.

Dieses Verfahren sollte die unterlassene UVP nach den Grundsätzen der UVP-Richtlinie (85/337/EWG) nachholen und ist bis dato nicht rechtskräftig abgeschlossen, zumal bei dessen Durchführung Art. 10a der UVP-Richtlinie bislang nicht eingehalten wurde: Weder wurde den Beteiligten und Parteien eine Entscheidung kundgemacht, noch eine Möglichkeit eingeräumt, den in Art. 10a vorgeschriebenen Rechtsbehelf einzulegen.

Die Beschwerdeführer, die das Kommissionsverfahren 2006/4959 ausgelöst haben, wandten sich in der Folge an den Europäischen Bürgerbeauftragten (EU-Ombudsmann), da ihrer Ansicht nach das Vertragsverletzungsverfahren nicht ordnungsgemäß fortgeführt wurde, sondern mit Hilfe des ex-post UVB ohne weitere Folgen und ohne Sanierung des rechtswidrigen Zustandes beendet werden sollte.

Der EU-Ombudsmann hat am 14. Mai 2012 einen Sonderbericht an das Europäische Parlament erstattet (**Anlage ./5**). Dass der Ombudsmann zu dieser seiner schärfsten „Waffe“ greift zeigt, welche Dringlichkeit dieser Angelegenheit durch den EU-Ombudsmann beigemessen wird: Auf circa 2.000 bis 3.000 Beschwerden an den EU-Ombudsmann kommt nur ein Sonderbericht an das Europäische Parlament.

In diesem Sonderbericht rügt der EU-Ombudsmann das bisherige Verhalten der Europäischen Kommission gegenüber der Vertragsverletzung der Republik Österreich und die nicht erfolgte Sanierung dieser Vertragsverletzung im Rahmen des „ex-post Umweltverträglichkeitsberichtes“ (ex-post UVB). Insbesondere bemängelt wird,

- dass das Verfahren über den ex-post UVB durch das BMVIT durchgeführt würde, das selbst nahezu alle kapazitätsrelevanten Genehmigungen der Vergangenheit erteilt hat und damit selbst maßgeblich die UVP-Pflicht verletzt hat;
- dass die Kommission die Flughafen Wien AG wie eine Verfahrenspartei regelmäßig beigezogen hat, wohingegen den Beschwerdeführern eine derartige Position niemals zuerkannt wurde;
- dass der Abschluss des ex-post UVB-Verfahrens durch die erste Instanz BMVIT nicht im Wege eines Rechtsmittels im Sinne des Art. 10a der UVP-Richtlinie 85/337/EWG überprüft werden konnte; sowie
- dass das Hauptargument der EU-Kommission, die früheren Ausbauschritte würden ohnehin in der UVP für die Dritte Piste berücksichtigt, zu kurz greife: Beurteilungsgegenstand der UVP für die Dritte Piste ist eben jene Dritte Piste.

Der EU-Ombudsmann hat seinen Bericht am 19. Juni 2012 dem Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments präsentiert und dabei gefordert, das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich wegen Unterlassung der Umweltverträglichkeitsprüfung beim Ausbau des Wiener Flughafens fortzuführen.

Es ist zu erwarten, dass das Europäische Parlament infolge der Wichtigkeit und Dringlichkeit des Sonderberichtes in einer Resolution die EU-Kommission auffordern wird, das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich fortzuführen und entweder auf eine ehrliche Sanierung des rechtswidrigen Genehmigungszustandes zu drängen oder Klage an den Europäischen Gerichtshof zu erheben. Es ist daher mit einer Fortführung des Vertragsverletzungsverfahrens gemäß Art. 258 ff AEUV zu rechnen, das halbherzige UVP-Surrogat „ex-post Umweltverträglichkeitsbericht“ wird als nicht zielführend zu verwerfen sein.

Egal ob auf „freiwilliger Basis“ oder nach einer Verurteilung durch den Europäischen Gerichtshof wird das nach nationalem österreichischen wie EU-Recht zur Verfügung stehende Instrumentarium anzuwenden sein, um soweit als möglich den rechtmäßigen Zustand herbeizuführen.

Für die Umweltverträglichkeitsprüfung im gegenständlichen Verfahren für die Dritte Piste bedeutet dies, dass bis zum rechtskräftigen Abschluss der gebotenen Sanierung der bislang unterlassenen UVP nicht feststeht,

- auf welchem Genehmigungsstand die Dritte Piste aufbaut,
- was daher als Nullvariante anzusehen ist,
- welche Ausbauschritte und Auflagen bei der Beurteilung der Emissionen der Dritten Piste gem. § 17 UVP-G und der gesamten (Lärm-) Emissionen des durch die Dritte Piste geänderten Gesamtprojektes gem. § 3a Abs. 7 UVP-G zu beurteilen sind und
- welche Auflagen zur Vermeidung unzumutbar belästigender (insbes. Lärm-) Emissionen zu erlassen sind.

Weder aus der UVE der FHW AG noch aus den Gutachten der Amtssachverständigen oder dem Genehmigungsbescheid ist eine Auseinandersetzung mit dieser Vorfrage ersichtlich. Im gesamten Verfahren wird der IST-Stand so behandelt, als wäre dieser von vornherein mit einer gesetz- und richtlinienkonformen ex ante UVP genehmigt worden.

Gemäß § 38, 2. Satz AVG kann die Behörde ein Verfahren aussetzen, wenn eine Vorfrage Gegenstand eines Verwaltungs- oder Gerichtsverfahrens ist. Dabei kommt der Behörde zwar Ermessen zu (VwSlg 16728 A/2005), dieses Ermessen ist aber gebunden: Einerseits ist der Aspekt der Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis zu berücksichtigen, andererseits der Aspekt möglichst richtiger und einheitlicher Entscheidungen (VwSlg 15618 A/2001). Diese Ermessensausübung kann auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden (VwSlg 15618 A/2001).

Im vorliegenden Fall ist das bereits anhängige Verfahren über die ex-post UVP der bisherigen Flughafenausbauten beim BMVIT derart umfangreich, dass eine selbständige Beurteilung durch die UVP-Behörde im gegenständlichen Verfahren schier unmöglich ist.

Sowohl aus Gründen der Verfahrensökonomie als auch aus Gründen der sachlichen Richtigkeit der zu treffenden UVP-Entscheidung wäre daher das UVP-Verfahren zur Dritten Piste auszusetzen und der rechtskräftigen Abschluss des ex-post UVP-Verfahrens abzuwarten gewesen. Aus diesem Grund hat die Berufungswerberin mit Schriftsatz vom 26. August 2011 und vom 20. Juni 2012 eine Aussetzung des gegenständlichen Verfahrens beantragt.

Dieser Antrag auf Aussetzung wird auch in der zweiten Instanz aufrechterhalten und erneuert.

5.3. Anzuwendendes Verfahrensrecht (§ 3 vs. § 3a UVP-G)

Auf Seiten 337 und 349 f. des UVP-Bescheides kommt die Behörde zum Schluss, dass gem. Z 14 lit. b des Anhang I zum UVP-G die geplante Errichtung der Dritten Piste infolge ihrer Gesamtlänge von 3.680 Metern ein Neuvorhaben darstellt. Aus diesem Grund schließt die UVP-Behörde, dass das gegenständliche Verfahren ausschließlich nach § 3 UVP-G und nicht nach § 3a UVP-G durchzuführen ist.

Die ausschließliche Anwendung des § 3 UVP-G greift im gegenständlichen Fall allerdings zu kurz: Im Gegensatz zu „echten“ Neuprojekten des Anhang 1 zum UVP-G handelt es sich bei der Neuerrichtung einer zusätzlichen Piste zu einem bereits bestehenden Flughafen zwar formell um ein neues Projekt, inhaltlich stellt dieses Projekt aber sehr wohl eine Änderung des Flughafens dar. Die Dritte Piste kann ohne die bestehende Infrastruktur (Terminals, Frachtgebäude, Vorfelder etc.) nicht betrieben werden. Durch Parallelbetrieb auf der Ersten und der Dritten Piste steigt auch das

Verkehrsaufkommen auf der Ersten Piste, weil beim Parallelbetrieb dieser beiden Pisten die Zweite nahezu stillgelegt werden muss. Dazu kommt, dass es eine Präferenz der Piloten geben wird, im Parallelbetrieb auf der Ersten Piste zu landen (*Hunger/Seiterle/Wipf*, Teilgutachten Flugsicherungsbetrieb vom 31. März 2011, 9).

Durch das Projekt Dritte Piste wird das Gesamtkonzept des Flughafens geändert, es liegt daher inhaltlich ein Änderungsvorhaben vor. Die ausschließliche Beurteilung der 3. Piste als neues Projekt unter Vernachlässigung der Emissionen durch den bereits bestehenden Flughafen verletzt das hohe Schutzniveau, das durch UVP-G und die UVP-Richtlinie vorgegeben ist.

Eine Beurteilung des durch das „Änderungs“-Vorhabens geänderten Gesamtprojektes ist in § 3 UVP-G aber nicht vorgesehen, eine derartige Gesamtbeurteilung sieht nur § 3a Abs. 7 UVP-G vor. Ausweislich der Materialien zu den Bestimmungen der §§ 3 und 3a UVP-G wurde diese Lücke im Gesetzgebungsprozess nicht thematisiert. Es liegt daher eine planwidrige Unvollständigkeit vor. Die Bestimmungen der §§ 3 und 3a UVP-G sind ergänzend (und darüberhinaus richtlinienkonform) derart auszulegen, dass § 3a Abs. 7 UVP-G auch im Verfahren des § 3 UVP-G anzuwenden ist, sofern das Projekt ein „verstecktes“ Änderungsvorhaben ist.

5.4. Plausibilität einer Annahme genügt nicht als Entscheidungsgrundlage

Wie oben 1.1. dargestellt, stützt die UVP-Behörde große Teile des Bescheids auf die „Plausibilität“ der Annahme, der Curved Approach werde zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Dritten Piste möglich sein. Auf Fakten gestützte Vorhersagen, die über den Status der Spekulation hinausgehen, liegen aber dazu nicht vor.

Damit verletzt die Behörde nicht nur § 17 UVP-G, sondern auch ihre Pflicht zur erschöpfenden und der materiellen Richtigkeit verpflichteten Feststellung des Sachverhaltes.

5.5. Curved Approach wurde nicht als Bedingung in den Bescheid aufgenommen.

Die von der UVP-Behörde gezogene Schlussfolgerung, es sei *„weder rechtlich noch faktisch möglich, das Fluggeschehen – und insbesondere die Flugrouten – im Rahmen eines UVP-Genehmigungsbescheids festzulegen.“* (Bescheidseite 357, siehe auch oben 1.2.), ist im gegebenen Fall falsch: Wie gezeigt, hätte die UVP-Behörde das Vorliegen einer Flugroute mit Curved Approach als Bedingung in den UVP-Bescheid aufnehmen können und müssen (*Altenburger/Berger*, UVP-G² [2010] Rz 69 zu § 17 mwN).

Das hat die UVP-Behörde unterlassen und ist damit ihrer Pflicht nach § 17 UVP-G nicht nachgekommen. Ohne diese Bedingung aber ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig und daher die Genehmigung zu versagen.

5.6. Beziehung von Nicht-Beteiligten zur mündlichen Verhandlung

In der mündlichen Verhandlung vom 29. August bis 7. September 2011 haben Mario Rehulka (Luftfahrtverband), Franz Therner (Wirtschaftskammer NÖ) und Dieter Watzak-Helmer (Austrian Airlines) Stellungnahmen zum Projekt abgegeben.

Im Gegensatz zu einer öffentlichen Erörterung gem. § 44c AVG, bei der jedermann zu einem Projekt Fragen stellen und sich äußern kann, steht die mündliche Verhandlung gem. § 44d AVG zwar der Öffentlichkeit offen, die aktive Teilnahme – also das Recht, das Wort zu ergreifen – haben aber nur Parteien und Beteiligte. Der Luftfahrtverband, die Wirtschaftskammer NÖ und die Austrian Airlines sind weder Parteien des Verfahrens noch sonstige Beteiligte nach dem UVP-G oder den Materiengesetzen.

Damit, dass diese in der mündlichen Verhandlung das Wort ergriffen haben und ihre Wortmeldung protokolliert wurde hat die UVP-Behörde § 44d f AVG verletzt.

5.7. Keine formelle Erledigung von Anträgen

Die UVP-Behörde hat weder den Antrag auf Aussetzung wegen der anhängigen ex post UVP (siehe Pkt. 5.2.) noch wegen des Vorabentscheidungsverfahrens vor dem EuGH (siehe Pkt. 3.) behandelt, sondern übergangen. Damit wurde das Recht auf rechtliches Gehör, das auch in Masseverfahren anzuwenden ist, verletzt.

5.8. Die UVP-Behörde hat die Grundsätze des fairen Verfahrens verletzt

Die UVP-Behörde macht (z.B. bei der Verkehrsprognose, Bescheidseite 250) die Revisionen 01 bis 05 der UVE zur Grundlage ihrer Entscheidung, ohne dass diese Revision 05 vor der mündlichen Verhandlung im August/September 2011 jemals den Parteien übermittelt und/oder öffentlich aufgelegt worden wäre. Nach den Angaben der UVP-Behörde im UVP-Bescheid (Seiten 144) wurden die Revisionen 01 bis 05 jeweils nach Kommunikationen zwischen der UVP-Behörde und dem Vorhabenswerber verfasst und eingebracht.

Es ist daher durch die Behandlung dieser Revisionen ohne Einbeziehung der übrigen Parteien und Beteiligten eine Partei, nämlich der Vorhabenswerber FHW AG einseitig bevorteilt worden. Damit verletzt das gegenständliche Verfahren die Pflicht zur Unparteilichkeit und zur fairen Verfahrensführung.

6. Die Berufungswerberin beantragt daher,

der Umweltsenat als UVP-Behörde zweiter Instanz möge

1. das UVP-Verfahren zu GZ RU4-U-302 (Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich; Parallelpiste 11R/29L) gem. § 38 Satz 2 AVG aussetzen bis

(a) eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs über die Vertragsverletzung wegen der Unterlassung der gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung bei den bisherigen Ausbauten am Wiener Flughafen oder eine rechtskräftige Entscheidung der Europäischen Kommission, das Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2006/4959 nach ordnungsgemäßer und weitestgehender Nachholung der verabsäumten UVP einzustellen, vorliegt sowie

(b) das Verfahren vor dem Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien zu GZ 31 Cg 24/09s rechtskräftig beendet ist,

und sodann wieder aufnehmen;

2. das laufende Verfahren aussetzen und beim Gerichtshof der Europäischen Union ein Vorabentscheidungsverfahren gem. Art. 267 AEUV einleiten zur Klärung

(a) der Frage, ob eine mitgliedstaatliche Regelung wie § 145b LFG, die es einem Mitgliedstaat gestattet, zum Schutz vor Fluglärm ausschließlich objektseitige Maßnahmen zuzulassen, mit dem Gemeinschaftsrecht, insbesondere der UVP-Richtlinie 85/337/EWG und der EU-Grundrechtecharta vereinbar ist, sowie

(b) der Frage, ob der in der UVP-Richtlinie 85/337/EWG vorgesehene Schutz von „Sachgütern“ nur den Schutz vor Eingriffen in die Substanz umfasst oder auch den Schutz vor einer reinen Wertminderung;

3. den angefochtenen Bescheid aufheben und die Verwaltungsrechtssache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die UVP-Behörde erster Instanz zurückverweisen,

in eventu eine mündliche Verhandlung anberaumen, der Berufung Folge leisten, den erhobenen Einwendungen stattgeben und den Antrag der Flughafen Wien AG und des Landes Niederösterreich (Abteilung Landesstraßenplanung) auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ und für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabensbestandteils „Verlegung der Landesstraße B 10“ abweisen.

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West

Anlageverzeichnis:

- ./1** Skizze der Lärmkorridore bei Geradeausanflug im Parallelbetrieb von Westen auf die Erste und Dritte Piste über das Flugbeschränkungsgebiet LO R 15;
- ./2** Stellungnahme der EU-Kommission vom 1. Dezember 2011 an den EuGH in der Rs C-420/11;
- ./3** Abschlussdokumente, Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien;
- ./4** Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien, Beschreibung der Einzelprojekte („Vorhabensbeschreibung“) vom 31. Juli 2009;
- ./5** Sonderbericht des EU-Ombudsmann vom 14. Mai 2012 an das Europäische Parlament.