

An den  
Verfassungsgerichtshof

Freyung 8  
1010 Wien

PER WEB-ERV

DR. SUSANNE HEGER  
DR. MARTIN ULRICH FISCHER

Esslinggasse 17/9  
A-1010 Wien  
Tel.: (+43/1) 595 48 18-0  
Fax: (+43/1) 595 48 18-20  
office@hegerpartner.com  
www.hegerpartner.com

**GZ: E 875/2017-9, E 886/2017-8**

Wien, am 17. Mai 2017

**Beschwerdeführer:**

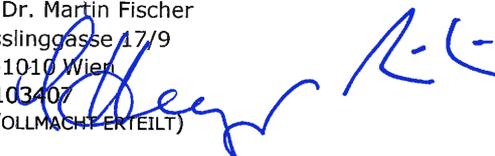
1. Flughafen Wien AG  
1300 Wien-Flughafen, Postfach 1
2. Land Niederösterreich  
Abteilung Landesstraßenbau  
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

**Einschreiterin:**

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West, vertreten durch den  
Erstunterzeichner Ing. Johannes Bischof

**vertreten durch:**

HEGER & PARTNER Rechtsanwälte  
Dr. Susanne Heger  
Dr. Martin Fischer  
Esslinggasse 17/9  
A-1010 Wien  
S103407  
(VOLLMACHT ERTEILT)



**GEGENÄUSSERUNG**  
zur Beschwerde gemäß Art. 144 B-VG

Einfach

In umseitig bezeichneter Rechtssache erstattet die Einschreiterin zur Beschwerde gem Art 144 B-VG der beiden Beschwerdeführer, der Einschreiterin zugestellt am 7. April, binnen offener Frist nachstehende

### **Gegenäußerung:**

#### **A) Befangenheit eines Mitgliedes des VfGH gem. § 12 Abs 2 VfGG iVm § 20 Abs 1 Z 1 JN**

Vorab wird daran erinnert, dass der Richter des Verfassungsgerichtshofes Dr. Christoph Herbst ab dem Jahr 2002 Mitglied, sodann von September 2009 bis 31. Dezember 2010 Vorsitzender des Aufsichtsrates und ab 1. Jänner 2011 (gelöscht am 2. September 2011) vertretungshalber gem § 90 Abs 2 AktG Mitglied des Vorstandes der Erstbeschwerdeführerin war. Es wird daher davon ausgegangen, dass er sich für befangen erklärt.

#### **B) Gegenäußerung**

##### **1. Vorab**

##### **1.1. Zu den Vorbemerkungen der Beschwerdeführer**

Die Beschwerdeführer behaupten, dass das Versagen einer konkreten Projektgenehmigung aus Gründen des Klimaschutzes österreichweit und weltweit einzigartig sei. Dies ist nicht korrekt.

In der Entscheidung des Royal Court of Justice (London) vom 26. März 2010 wurde die dritte Landebahn am Flughafen Heathrow untersagt. Im Urteil heißt es in der "Conclusion" wörtlich: „... it was not open to the Secretary of State simply to stand on the principle of the policy decision made in 2003, without regard to the important developments since then, particularly in relation to climate change policy". Also bereits im Jahr 2010 hat ein Londoner Gericht judiziert, dass im Verfahren zur Bewilligung einer neuen Start- und Landebahn entsprechend moderner Umweltstandards die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Klimawandel geboten ist<sup>1</sup>.

##### **1.2. Zu Punkt 3.1 „Vorgelagertes Mediationsverfahren“**

Die Beschwerdeführer bringen vor, dass in einer vorgelagerten Mediation unter Beiziehung zahlreicher Teilnehmer (u.a.) „Dutzende Bürgerinitiativen“ die Lage der 3. Piste im Abstand von 2400 m zur bestehenden Piste 11/29 als die den verschiedenen Interessen am besten dienende Variante ermittelt worden sei. Als großer Erfolg sei hervorzuheben, dass keine beteiligte Bürgerinitiative und keine der Standort- oder Anrainergemeinden Rechtsmittel erhoben hätten (wobei eingeräumt wird, dass die Stadt Wien Berufung erhoben hat). „Lediglich einzelne

---

<sup>1</sup> <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admin/2010/626.html>.

Bürgerinitiativen, die trotz mehrfacher Einladung nicht bereit waren, an der Mediation und dem fortdauernden Dialog teilzunehmen“, hätten Berufung erhoben.

Diese Anhäufung von falschen und/oder irreführenden Behauptungen bedarf der Richtigstellung:

Die Flughafenmediation entbehrt jeder Rechtsgrundlage. Sie ist von Flughafenberatern frei nach den Bedürfnissen des Flughafens entwickelt worden. Es handelt sich auch nicht um eine Mediation im Sinne des § 16 Abs 2 UVP-G, da eine solche erst nach Beginn, also im Rahmen eines bestehenden UVP-Verfahrens durchgeführt werden kann.

Die Lage der Piste stand bereits vor der Mediation fest. Bereits im Sommer 1998 sprach sich Hartmut Frick, Professor für Technologie und Logistik des Luftverkehrs (TU Dresden), für eine parallele Piste südlich zur bestehenden Piste 11/29 aus<sup>2</sup>.

Keine einzige Wiener Bürgerinitiative hat dem Projekt zugestimmt. Die einzige Bürgerinitiative aus Wien in der Mediation, die „Wiener Bürgerinitiative“, stieg nach 2,5 Jahren im Mai 2003 aus der Mediation aus. Die Vertreterin, Frau MMag. Meyer, stellte die Legitimität und Sinnhaftigkeit der Mediation offen in Frage und zog sich zurück<sup>3</sup>. Auch andere Bürgerinitiativen verließen unter Protest die Mediation, so die Bürgerinitiative Bürgerlärm gegen Fluglärm und Enzersdorf Margarethen. Demgegenüber ist die Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ (Beschwerdeführerin Nr. 10 vor dem BVwG) eine unmittelbare Folge der Mediation, in der nämlich auch eine neue Starterroute über Wien Liesing beschlossen wurde.

Mehrere Bürgerinitiativen haben die Zustimmung zur Abschlusserklärung der Mediation verweigert, einige nur mit Vorbehalt zugestimmt. Vorbehaltlos zugestimmt hat nicht einmal ein halbes Dutzend Bürgerinitiativen aus Dörfern in der Umgebung des Flughafens. Deutlich gegen das Projekt sprach sich (u.a.) der Geschäftsführer der Nationalpark Donau-Auen GmbH aus sowie der damalige Bezirksvorsteher für den 13. Wiener Gemeindebezirk, der in weiser Voraussicht darauf hinwies, dass die 3. Piste zu einem Anstieg der Belastungen für Hietzing führen wird<sup>4</sup>.

Die Bürgerinitiativen im gegenständlichen Verfahren haben sich nach den Kriterien des § 19 Abs 4 UVP-G konstituiert. Im Gegensatz dazu stand die Legitimation als Bürgerinitiative in der Mediation ausschließlich im Ermessen der Mediationsveranstalter.

Die Einschreiterin als Bürgerinitiative ist aus jener „Wiener Bürgerinitiative“ hervorgegangen, die 2003 den Austritt aus der Mediation erklärt hat und danach zerfiel. Wir haben uns nach den Kriterien des § 19 Abs 4 UVP-G konstituiert und unsere Rechte im Rahmen des Verfahrens und auf Grundlage der geltenden Gesetze ausgeübt. Uns daraus einen Vorwurf zu machen, zeigt die mangelnde rechtsstaatliche Gesinnung der Beschwerdeführer.

---

<sup>2</sup> Beilage 5 zum Schriftsatz der Einschreiterin vom 30. Juli 2008 an nÖLReg als UVP-Behörde.

<sup>3</sup> Siehe Stellungnahme der Obfrau MMag. Evelyn Meyer – Beilage 3 zum Schriftsatz der Einschreiterin vom 30. Juli 2008 an die nÖLReg als UVP-Behörde.

<sup>4</sup> Beilage 3 zur Berufung/Beschwerde der Einschreiterin vom 21. August 2012 (Zusammenfassung der Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens und Erklärungen der Verfahrensparteien).

Zum Vorwurf der Dialogferne ist anzumerken, dass im „Dialogforum“ nur mitmachen darf, wer sich zum Wachstum des Flughafens bekennt und die 3. Piste unterstützt. Darüber hinaus fehlt dem „Dialogforum“ die rechtliche Legitimation in das Fluggeschehen einzugreifen. Und ganz grundsätzlich ist zu hinterfragen, ob es die Aufgabe von Bürgern sein kann, sich in ihrer Freizeit Überwachungsaufgaben nach 120a LFG zu widmen.

Schließlich darf nicht unerwähnt bleiben, dass die ab 1999 vom Flughafen vorgenommenen Ausbauten bereits zum Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2006/4959 bei der EU-Kommission geführt haben. Während nämlich alle umweltschützenden Kräfte im Mediationsverfahren gebunden waren setzte der Flughafen umfangreiche kapazitätssteigernde Maßnahmen (An- und Abrollwege, Pistenerweiterungen, Vorfelderweiterungen, Handling Center West, Air Cargo Center, „Skylink“ etc.). Dies bewirkte nach Angaben des Flughafens eine Kapazitätssteigerung von 60.000 Flugbewegungen pro Jahr. Um die Republik aus dem Vertragsverletzungsverfahren bei der EU-Kommission auszulösen, wurde ein „Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht“ mit der Kommission vereinbart, der die unterlassene UVP simulieren sollte und beim BMVIT zur Stellungnahme auflag<sup>5</sup>. Der EU-Ombudsmann intervenierte mehrmals und richtete schließlich einen Sonderbericht an das Europäische Parlament, in dem er seinen Unmut über den Ausgang des Beschwerdeverfahrens zum Ausdruck brachte<sup>6</sup>.

### **1.3. Zu 3.2 „Vorhaben“**

Die Beschwerdeführer betonen, dass die Festlegung von Flugrouten und die Regelung des Flugbetriebs nicht Vorhabensgegenstand, sondern nur Beurteilungsgegenstand sei und das Fluggeschehen vom Flughafen nicht beeinflussbar wäre. Was das konkret heißen soll, ist der Einschreiterin nicht klar. Offensichtlich ist aber, dass sich die Erstbeschwerdeführerin vom Fluggeschehen und seinen Auswirkungen distanzieren will.

Zunächst ist festzuhalten, dass der Flughafen das Fluggeschehen massiv beeinflusst. Dies beginnt bei Lage und technischer Ausstattung der Pisten und sonstigen Einrichtungen. Es findet seine Fortsetzung in einer aktiven Marketingpolitik, die darauf Einfluss nimmt, welche Fluglinien und damit auch welche Flugzeuge (groß oder klein, technisch veraltet oder modern etc) Wien anfliegen. Mit Marketingmaßnahmen, einem ausgeklügelten Incentive Programm (z.B. Transfer-, Destinations-, Frequenz-, Frequenzdichteincentive)<sup>7</sup> und individuellen Vereinbarungen mit Airlines steckt der Flughafen selbst den Rahmen des Fluggeschehens ab.

Rechtlich sind die Flugbewegungen jedenfalls dem Flughafen zuzurechnen (siehe z.B. die Definition eines Großflughafens zu Ziffer 14 des Anhang 1 UVP-G).

---

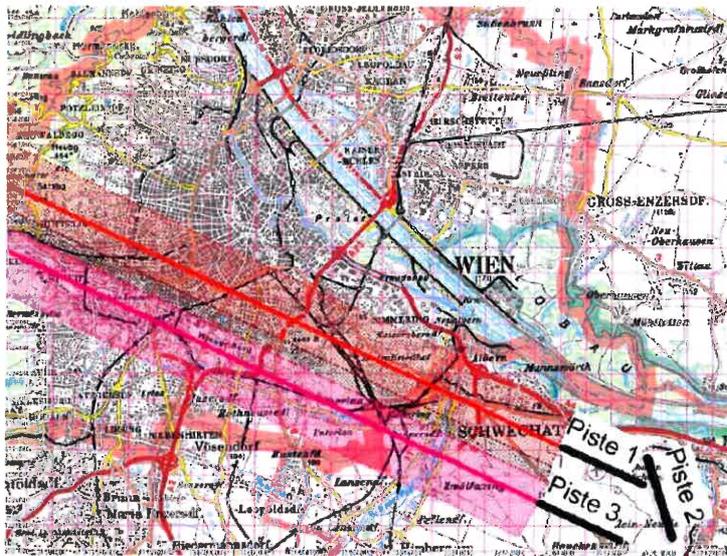
<sup>5</sup> Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien vom 31. Juli 2009, 2 ff (Anlage ./4 zur Berufung/ Beschwerde der Einschreiterin vom 21. August 2012);

<sup>6</sup> Sonderbericht des EU-Ombudsmannes an das Europäische Parlament vom 14. Mai 2012 (Anlage ./5 zur Berufung/ Beschwerde der Einschreiterin vom 21. August 2012).

<sup>7</sup> Derzeit aktuelles Incentiveprogramm:

[https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Businesspartner/IncentiveFolder\\_VIE\\_de.pdf](https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Businesspartner/IncentiveFolder_VIE_de.pdf)

## Das Vorhaben stellt eine Bedrohung für die Stadt Wien dar.



Wie die Pistenlage unschwer verrät, soll vom gekreuzten Zwei-Pistenbetrieb (entspricht 1,6 Pisten) auf einen kapazitätsmaximalen Parallelbetrieb umgestiegen werden. Die 2. Piste soll (bzw. muss) weitgehend stillgelegt werden. Das bedeutet eine Verlagerung von bestehender Belastung und das Entstehen neuer Belastung, die sich *beide* auf die Lebensqualität und die Sicherheit der Wiener Bevölkerung auswirken werden. Die Projektwerberin beschwichtigt zwar, dass die 3. Piste vom Westen nur gekurvt angefliegen werden würde und somit das Stadtgebiet nicht betroffen wäre, sie konnte jedoch bis zum Ende des Verfahrens nicht den Nachweis erbringen, dass dieses Verfahren massenanflugstauglich wäre<sup>8</sup>. Der Landeanflug geradeaus über das Stadtgebiet auf die „alte“ 1. Piste wird „einzementiert“ und intensiviert werden. Vor diesem Hintergrund ist nicht verwunderlich, dass selbst die Stadt Wien, die als Aktionär der Erstbeschwerdeführerin Flughafen Wien AG an dem Projekt interessiert ist, bis zuletzt urgiert hat, dass sie die Behandlung des öffentlichen Interesses im Hinblick auf § 120a LFG (Minimierung der Immissionsbelastung) vermisst<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> 1) Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 6083/J durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom 09. September 2015, 5940/AB

Auf die Frage, wann der Curved Approach als Standardverfahren für die Landung von Nord (dieser wird zur Zeit getestet) etabliert wird, antwortet der Bundesminister, dass „diese Frage aus heutiger Sicht noch nicht zu beantworten“ sei, weil „die technischen Voraussetzungen für einen solchen Anflug [...] bei weitem noch nicht von allen nach Wien fliegenden Luftfahrzeugen erfüllt“ würden. Der Curved Approach bleibt daher nach Angabe des Bundesministers „ein Spezialverfahren [...], das nur unter bestimmten Voraussetzungen geflogen werden kann“. Und „Die [für den Curved Approach notwendige] Aus- bzw. Umrüstung der Luftfahrzeuge obliegt letztendlich den Airlines und wird dort sicher auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet.“

2) Im Gutachten des DI Heinz Wipf, Mitarbeiter der schweizerischen zivilen und militärischen Flugsicherung Skyguide vom 1. März 2016 (der eigentlich vom Gericht nur zum Bedarf beauftragt war) heißt es:

„Ab welchem Prozentsatz befähigter Luftfahrzeuge das geplante Anflugregime für die Flugsicherung auch in der Spitzenstunde tragbar ist, muss eine Sicherheitsabklärung im Rahmen des Ausführungsprojektes aufzeigen.“

<sup>9</sup> „Äußerung“ der Stadt Wien vom 31. März 2016.

**2. Zum verfassungswidrigen Eingriff in die Eigentumsfreiheit (Art 5 StGG, Art 1 1. ZP EMRK, Art 17 GRC), in die Erwerbsfreiheit (Art 6 StGG) und in das Recht auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz (Art 2 StGG, Art 7 B-VG)**

Die Beschwerdeführer erachten sich in der Eigentumsfreiheit durch eine denkbare Gesetzesanwendung verletzt. Sie sehen die Denkbare Möglichkeit in der Scheinanwendung des Gesetzes bzw bei grob unrichtiger Rechtsanwendung, die der Gesetzlosigkeit gleichgehalten ist, und darin, dass dem Gesetz fälschlicherweise ein verfassungswidriger Inhalt unterstellt wird (Verstoß gegen das Gebot der verfassungskonformen Interpretation), verwirklicht. Die Denkbare Möglichkeit sei auch dann gegeben, wenn eine Norm entgegen dem zweifellos erkennbaren Wortlaut, ihrer Systematik und ihrem Zweck ausgelegt wird.

Die für die Verwirklichung der beiden Teilprojekte erforderlichen Liegenschaften befinden sich größtenteils bereits im Eigentum der Beschwerdeführer. Durch die Versagung der geplanten Nutzung erachten sie sich in ihrer Eigentumsfreiheit verletzt. Das ist unrichtig, die Versagung der Genehmigung der 3. Piste bewirkt keine prinzipielle Änderung der derzeit mit dem Eigentum verbundenen Ausübungsbefugnisse, was aber eine der Voraussetzungen dafür ist, dass überhaupt ein Eigentumseingriff vorliegt.

Darüber hinaus sieht sich die Erstbeschwerdeführerin in ihrer Eigentumsfreiheit verletzt, weil sie im Hinblick auf das laufende UVP-Verfahren und in der Hoffnung auf einen positiven Ausgang weitere Liegenschaften erworben hatte. Dabei übersieht die Erstbeschwerdeführerin, dass bezüglich der erst im Hinblick auf das beschwerdegegenständliche Verfahren erworbenen Liegenschaften gar kein Eigentumseingriff vorliegt: Die Zukäufe beruhen ausschließlich auf der subjektiven Hoffnung der Erstbeschwerdeführerin, das Projekt werde genehmigt. Sonst könnte sich jeder durch Liegenschaftskäufe eine Projektgenehmigung erzwingen.

Aus den gleichen Argumenten wie bei der Eigentumsfreiheit sehen die Beschwerdeführer einen verfassungswidrigen Eingriff in die Erwerbsfreiheit (Art 6 StGG, Art 15, 16 GRC) verwirklicht.

Die Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes erblicken die Beschwerdeführer darin, dass das BVwG dem angewendeten Gesetz einen gleichheitswidrigen (sachwidrigen) Inhalt unterstellt hat. Die Willkür erblicken sie in einem gehäuften und gröblichen Verkennen der Rechtslage sowie in gravierenden Verfahrensfehlern.

Weiters erachten sie sich wegen Anwendung verfassungswidriger Gesetze in ihren Rechten verletzt. Hier wird im Falle der Anwendung des Klimaschutzgesetzes (KSG) dieser Verfassungswidrigkeit (Kompetenzwidrigkeit) angelastet. Auch § 71 LFG soll dann einen verfassungswidrigen Inhalt haben, wenn der VfGH eine verfassungskonforme Auslegung nicht für möglich halten sollte.

In der Beschwerde wird vorgebracht, dass das BVwG die Rechtslage mehrfach grob unrichtig angewendet hat, indem es das Gesetz mehrfach denkbare ausgelegt und dem Gesetz

fälschlicherweise einen verfassungswidrigen Inhalt unterstellt hat. Im Hinblick auf das Willkürverbot des Gleichheitsgrundsatzes werden noch gravierende Verfahrensfehler gerügt.

Die Punkte 4.1 bis 4.3 der Beschwerde enthalten zwar eine Aneinanderreihung von Grundrechtsformeln, lassen aber jegliche Ausführungen dazu vermissen, wodurch konkret diese verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte verletzt sein sollen. Erst in der Folge finden sich, für alle verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte gemeinsam Ausführungen dazu.

### **3. Behauptung der denkmöglichen Anwendung des § 71 LFG**

#### **3.1. § 71 LFG als Ermessensbestimmung**

Es ist einzuräumen, dass das BVwG an mehreren Stellen der Beschwerde zum Ausdruck gebracht hat, dass § 71 LFG den Behörden Ermessen einräumt. Die Beschwerdeführer verneinen dies mit Hinweis auf die Textierung des § 71 Abs 1, wonach unter näher bezeichneten Voraussetzungen die Zivilflugplatz-Bewilligung zu erteilen ist. Nun findet sich keine Stelle im angefochtenen Erkenntnis, die darauf schließen lässt, dass das BVwG bei der Bewilligung ein Handlungsermessen in Anspruch genommen hätte. Das, was das BVwG unter „Ermessen“ versteht, bezieht sich vielmehr auf die Freiheit bei der Auswahl und der Gewichtung der „sonstigen öffentlichen Interessen“, die einer Bewilligung entgegenstehen können. Ob man diesen Beurteilungsspielraum Ermessen (Auswahlermessen) oder sonst wie bezeichnet, ist für die Rechtmäßigkeit des Erkenntnisses unerheblich. Für *Antoniolli/Koja*, Allgemeines Verwaltungsrecht<sup>3</sup> (1996), die einen Wesensunterschied zwischen Ermessen und unbestimmten Rechtsbegriffen grundsätzlich verneinen (263 f), stellt der Begriff „öffentliches Interesse“ geradezu das Paradebeispiel für einen „Ermessensbegriff“ dar, also einen unbestimmten Rechtsbegriff, bei dessen Auslegung der Behörde Ermessen eingeräumt und dieses Ermessen durch Art 130 Abs 2 (nunmehr Art 133 Abs 3) B-VG auch geschützt wird (264, 266 f). Schon *Merkl* (Allgemeines Verwaltungsrecht [1927] 143) hat auf die Relativität von Ermessen und rechtlicher Bindung nachdrücklich hingewiesen (s auch *Raschauer*, Ermessen als abwägungsgebundene Rechtsanwendung, FS Winkler [1997] 881). Die apodiktischen rechtstheoretischen Ausführungen der Beschwerdeführer laufen im Sinne der hM ins Leere.

Selbst wenn man annehmen würde, dass sich hier das belangte BVwG in der Wahl eines rechtstheoretischen Terminus vergriffen hätte, führt dies nicht zur Verfassungswidrigkeit des angefochtenen Erkenntnisses. Selbst wenn man annehmen würde – was hier aber bestritten wird – dass die „entgegenstehenden öffentlichen Interessen“ unrichtig ausgewählt und bewertet wurden, bedeutet dies keinesfalls einen Eingriff in verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte. Dies wäre allenfalls eine Folge einer unrichtigen einfachgesetzlichen Anwendung des § 71 LFG, die nicht in die Verfassungssphäre reicht. Daher kann die Annahme dieses Handlungsspielraumes auch nicht als Willkür oder Denkmöglichkeit gedeutet werden. Deshalb gehen auch die Verweise auf § 17 Abs 2 ForstG und § 12 Abs 7 WaffG ins Leere. Darüberhinaus lässt der Wortlaut des § 12 Abs 7 WaffG von vorneherein schon keinerlei Spielraum für die Behörde.

### **3.2. Zum Vorwurf der unzulässigen Interessensabwägung bei Auslegung des § 71 LFG**

Die Beschwerdeführer verneinen, dass eine Interessenabwägung schon deshalb nicht vorliegen kann, weil sie im Gesetz nicht angeordnet ist. Diese Meinung findet aber keine Deckung im Gesetz. Denn § 71 LFG verlangt, dass sowohl ein öffentliches Interesse an der Errichtung des Flughafens besteht als auch das Nichtvorliegen sonstiger öffentlicher Interessen, die der Bewilligung entgegenstehen könnten. Das öffentliche Interesse an der Errichtung und die entgegenstehenden öffentlichen Interessen müssen einander gegenübergestellt und abgewogen werden. Denn nicht jedes noch so geringe öffentliche Interesse, das gegen die Errichtung eines Flughafens spricht, kann auch schon zur Abweisung des Ansuchens führen. Dies wäre im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes geradezu undenkbar. Die Abwägung der Interessen belastet die Entscheidung nicht mit Verfassungswidrigkeit. Wohl aber würde der Standpunkt der Beschwerdeführer, die eine solche Interessensabwägung überhaupt nicht zulassen wollen, die Entscheidung des BVwG verfassungswidrig machen.

Auch hier ist wieder festzuhalten, dass diese Argumente über die Unzulässigkeit bzw. Zulässigkeit einer Interessensabwägung lediglich die allfällig einfachgesetzliche Auslegung betreffen, aber keinesfalls verfassungsrechtliche Relevanz besitzen.

In der Beschwerde wird weiters vorgebracht, dass selbst bei Vorliegen von Ermessen und Interessensabwägung das BVwG § 71 denkmöglich angewendet habe. Nach Auffassung der Beschwerdeführer müsse der Begriff „sonstige öffentliche Interessen“ dahingehend verstanden werden, dass hier nur Gesichtspunkte, die im LFG der Luftfahrtbehörde zur Beachtung aufgegeben sind, unter diesen Begriff fallen können (Beschwerde Seite 13 bei FN 27). Sie deuten den Begriff entgegenstehende öffentliche Interessen als solche öffentliche Interessen, die ausschließlich dem LFG zu entnehmen sind. Sie verweisen dabei auf die Judikatur des VwGH.

Dabei übersehen aber die Beschwerdeführer, dass sich der VwGH mit kontextbezogenen vorgebrachten Einwendungen für konkrete Verfahren zu befassen hatte und dass der VwGH vor allem in der von den Beschwerdeführern herangezogenen Judikatur diese Interessen ebenfalls nur demonstrativ angeführt hat. In Wahrheit hat der VwGH die Frage, ob auch öffentliche Interessen außerhalb des LFG unter § 71 Abs 1 LFG zu subsumieren sind, nie verneint. Das von den Beschwerdeführern als Leitentscheidung herangezogene Erkenntnis des VwGH vom 20. November 1970 (GZ 1820/69) zählt als öffentliche Interessen, die in einem Verfahren nach dem Luftfahrtgesetz heranzuziehen sind, „beispielsweise“ die im LFG unmittelbar genannten Schutzgüter auf; eine taxative Aufzählung durch den VwGH ist darin gerade nicht zu sehen (Ähnlich VwGH 30. September 2010, 2010/03/0110 – ...“unter anderem...“)

Die dazu getätigten umfangreichen Ausführungen der Beschwerdeführer beziehen sich in Wahrheit nicht auf verfassungsrechtliche Fragen, sondern auf die einfachgesetzliche behauptete unrichtige Anwendung des § 71 LFG. Ein in die Verfassungssphäre reichender Fehler liegt daher trotz der Behauptungen der Beschwerdeführer nicht vor.

Außerdem unterliegt auch der Begriff des „öffentlichen Interesses“ einer Entwicklung und ist nicht starr zu betrachten. – Entgegen den Zielen der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts, als das im öffentlichen Interesse gelegene Wirtschaftswachstum auch das Wachstum des Flugverkehrs für alle umfasste, kommt zwischenzeitlich der Erhaltung der Lebensgrundlagen ungleich höhere Bedeutung zu und wird auch in Verfassungs- und Staatszielbestimmungen verankert. Gerade beim Begriff des öffentlichen Interesses ist kein Platz für die Versteinierungstheorie, vielmehr ist von einem beweglichen System und einem stetigen Wandel auszugehen.(s VfSlg 17.348: „Der Grundsatz der Vorherbestimmung verwaltungsbehördlichen Handelns darf nicht in Fällen überspannt werden, in denen ein rascher Zugriff und die Berücksichtigung vielfältiger örtlicher und zeitlicher Verschiedenheiten für eine sinnvolle und wirksame Regelung wesensnotwendig sind“ mit Hinweisen auf Vorjudikatur; so auch *Kirchengast/Madner/Schulev-Steindl/Steininger/Hollaus/Karl*, Besprechung zum ggstdl E des BVwG, RdU 2017 in Druck 8).

#### **4. Zur Verfassungswidrigkeit des § 71 Abs 1 lit d LFG**

Die Beschwerdeführer regen eine Prüfung dieser Bestimmung durch den VfGH an und behaupten, dass diese Bestimmung gegen das Legalitätsgebot des Art 18 Abs 1 B-VG verstoßen würde. Dies wird damit begründet, dass die inkriminierte Bestimmung zu unbestimmt sei und die Bestimmung des Begriffs der „öffentlichen Interessen“ in einem völlig undeterminierten Maße der Willkür der Verwaltung und der Verwaltungsgerichte übertragen sei.

Wie das BVwG im angefochtenen Erk schlüssig dargelegt hat, ist der Begriff der „öffentlichen Interessen“ durch einen klaren Bezug zur Gemeinwohlbindung gekennzeichnet. Im Zusammenhang mit der vorgegebenen Interessensabwägung ist dieser Begriff im Einzelfall durchaus durch die Verwaltung und durch die Verwaltungsgerichte auslegbar. Im Übrigen sei darauf verwiesen, dass der nicht näher eingegrenzte Begriff des „öffentlichen Interesses“ in zahlreichen Rechtsvorschriften von Bund und Ländern Verwendung findet und der VfGH wiederholt ausgesprochen hat, dass dieser Begriff in den jeweiligen Verwaltungsverfahren zu konkretisieren ist. Besonders im Raumordnungs- und Naturschutzrecht kommt dieser Begriff vielfach vor und wurde bisher in der Judikatur der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts nie beanstandet.

#### **5. Zur „demokratischen Staatsorganisation“**

Dass die Verwaltungsgerichte in der Regel in der Sache entscheiden sollen ist durch die Bundesverfassung vorgegeben, und dies wurde auch vom VwGH wiederholt bekräftigt. In der Beschwerde wird dies als „Wurzel der Problematik“ gesehen. Da die Verwaltungsgerichte eine reformatorische Kognitionsbefugnis besitzen, können sie auch Ermessensentscheidungen und Abwägungsentscheidungen treffen. Dies entspricht auch europäischen Rechtsschutzstandards und ist durch die UVP-RL unionsrechtlich vorgegeben. Die Gegner dieser Rechtslage und die Befürworter des Vorbehalts von Interessensabwägung und Abwägungsentscheidungen zugunsten „politischer Organe“ argumentieren immer wieder mit der mangelnden demokratischen Legitimation der Richter. (So auch der jüngste Vorstoß des Tiroler Landeshauptmannes Günther Platter als Reaktion auf das verfahrensgegenständliche Erkenntnis.) Diese Argumente weisen

zum einen keinerlei verfassungsrechtliche Relevanz auf, zum anderen verkennen sie die rechtsstaatliche Dimension der neuen Verwaltungsgerichtsbarkeit. Diese Richterschelte, die ein gegenseitiges Ausspielen von Demokratie und Rechtsstaat zum Inhalt hat, ist auch verfassungspolitisch abzulehnen.

Darüberhinaus verkennen die Beschwerdeführer, dass die Richter des BVwG „vom Bundespräsidenten auf Vorschlag der Bundesregierung“, also durch ein direkt demokratisch legitimiertes Organ über Vorschlag eines indirekt demokratisch legitimierten Organs ernannt werden (§ 2 Abs 2 BVwGG).

## **6. Zur Heranziehung internationaler Abkommen**

Die Beschwerdeführer bemängeln, dass im angefochtenen Erkenntnis internationale Abkommen „angeführt“ werden. Sie verweisen darauf, dass diese Abkommen nicht unmittelbar anwendbar sind und dass der Flugverkehr nicht vom Kyoto-Protokoll erfasst sei. In ihren umfangreichen Ausführungen legen die Beschwerdeführer sodann dar, welche internationalen Maßnahmen für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen für den Flugverkehr relevant sind.

Diese Ausführungen gehen insgesamt schon deshalb ins Leere, als das BVwG – anders als die Beschwerdeführer verneinen – diese internationalen Abkommen nicht angewendet hat, sondern deren Zielrichtung, die weltweite Reduktion von Treibhausgasen lediglich in ihrer Finalität beschrieben haben. Im Kyoto-Protokoll und im Pariser Übereinkommen haben sich die Mitgliedsstaaten, also auch Österreich, verpflichtet, die Treibhausgase in Zukunft in einem gestuften Zeitplan zu reduzieren. Darüberhinaus gilt für internationale Abkommen ebenso wie für die GRC, dass auch bei nicht unmittelbarer Anwendbarkeit staatliches Handeln untersagt ist, das diesen Zielbestimmungen zuwiderläuft („Frustrationsverbot“, vgl Art 4 Abs 3 EUV sowie Art 18 WVK). Diese Bestimmung verbietet es Österreich, Handlungen zu setzen, die Ziel und Zweck etwa des Pariser Übereinkommens oder des Kyoto-Protokolls zu vereiteln in der Lage sind.

Das BVwG hat den Klimaschutz in Übereinstimmung mit der Judikatur des VwGH als öffentliches Interesse qualifiziert (s VwGH 13. Dezember 2010, 2009/10/0020; 24. Februar 2011, 2009/10/0113; 14. Juli 2011, 2010/10/0011; 22. Oktober 2013, 2010/10/0127; 27. März 2014, 2010/10/0182; 11. August 2015, 2012/10/0197; 21. Dezember 2016, Ro 2014/10/0046 ua). Um die Bedeutung dieses öffentlichen Interesses zu illustrieren, wurden auch die Ziele dieser internationalen Abkommen genannt. Von einer Anwendung kann daher keine Rede sein. Von daher gehen auch alle Argumente bezüglich der Denkmöglichkeit der Entscheidung ins Leere. Der Vorwurf der unmittelbaren Anwendung nicht unmittelbar anwendbarer internationaler Verträge trifft sohin nicht zu.

## **7. Zur behaupteten denkmöglichen Mitbewilligung des KlimaschutzG und zur Außerachtlassung des EmissionszertifikateG**

Dasselbe gilt für die „Anwendung“ des Klimaschutzgesetzes (KSG). Die Frage, ob das KSG unmittelbar anwendbar ist oder nicht und ob es bei der Bewilligung einer Piste für einen Zivil-Flugplatz angewendet werden kann, erübrigt sich, wenn man die Argumente des BVwG im angefochtenen Erkenntnis genauer betrachtet. Das BVwG hat – wie in Pkt 6 erwähnt – den Klimaschutz als öffentliches Interesse identifiziert. Dies entspricht der Judikatur des VwGH (VwGH 24. August 2011, 2010/06/0002; 21. Dezember 2016, Ro 2014/10/0046 uva.). Um auch die innerstaatliche Bedeutung des Klimaschutzes zu untermauern zitiert das BVwG die wesentlichen Inhalte dieses Gesetzes. Aus denen geht klar hervor, dass nach positivem österreichischem Recht eine Reduktion der THG stufenweise angedacht ist. Die Erreichung dieser Klimaziele im KSG ist somit wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Interesses am Klimaschutz. In die gleiche Richtung zielt die Erwähnung des Ministerratsbeschlusses zum Klimawandel vom 23. Oktober 2012. Auch dieser Beschluss wird nicht „unmittelbar angewendet“. Diese Dokumente zeigen aber, dass ein Vorhaben, durch das nachweislich und auch unwidersprochen eine wesentliche Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden ist, gegen das öffentliche Interesse am Klimaschutz verstößt. Das KSG wird hier also nicht im rechtstechnischen Sinn „angewendet“, es wird lediglich als Untermauerung des spezifischen öffentlichen Interesses am Klimaschutz herangezogen. Diese Argumente sollen belegen, dass ein Projekt, nach dem zwar der Bedarf nachgewiesen werden kann, das aber diametral gegen die Interessen des Klimaschutzes verstößt, nicht bewilligungsfähig ist. In diesem Sinne bezeichnet auch der Elfte Umweltkontrollbericht (2016) des Umweltbundesamtes die Eindämmung des Klimawandels als „eine der größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts“ (Seite 193). Die Umweltlandesräte der Bundesländer haben Anfang 2017 festgestellt, dass es ohne eine Umkehr in der Verkehrspolitik unmöglich sein wird, die verbindlich eingegangenen Klimaschutzziele zu erfüllen (*Berger*, Ohne neue Verkehrspolitik kein Erreichen der Klimaziele, Der Standard 17. März 2017).

Nicht jede Heranziehung eines Rechtstextes zur Argumentation bedeutet automatisch eine Anwendung. Dies haben die Revisionswerber missverstanden. Daher erübrigt sich auch ein Eingehen auf die Nichtberücksichtigung der europäischen und österreichischen Emissionszertifikateregelungen. Für die Interessensabwägung und zur Positionierung des öffentlichen Interesses am Klimaschutz war es nicht nötig, diese Gruppe von Rechtsvorschriften heranzuziehen.

Da das BVwG das KSG gar nicht angewendet hat, geht auch die Anregung auf ein Gesetzesprüfungsverfahren ins Leere. Denn dieses Gesetz ist mangels Anwendung für den vorliegenden Fall nicht präjudiziell. Daher scheidet ein Gesetzesprüfungsverfahren aus und es braucht auch auf die inhaltlichen Argumente nicht eingegangen werden.

Auch die umfangreichen Ausführungen zum Recht der Emissionszertifikate gehen ins Leere. Es ist nicht ersichtlich, warum die Beschwerdeführer plötzlich rügen, dass das BVwG das EmissionszertifikateG nicht angewendet hat. Eine solche Anwendung wäre im Rahmen des

Beschwerdeverfahrens rechtlich gar nicht möglich gewesen. Denn Gegenstand des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens war die Abweisung einer Bewilligung nach § 71 LFG. Warum dabei das EmissionszertifikateG eine Rolle gespielt hätte, ist rechtlich nicht nachvollziehbar.

## **8. Zur behaupteten unrichtigen Heranziehung der GRC, des BVG Nachhaltigkeit und der NÖ Landesverfassung als Staatszielbestimmungen**

Aus dem angefochtenen Erk lässt sich nirgends ableiten, dass das BVwG von der unmittelbaren Anwendbarkeit einer der genannten Bestimmungen ausgegangen wäre. Wie der VfGH in ständiger Rechtsprechung festgehalten hat, können Staatsziele, insb jenes über den umfassenden Umweltschutz interpretationssteuernd wirken. Dies kommt nicht nur bei Ermessensentscheidungen zum Tragen, wobei das Staatsziel eine zusätzliche Leitlinie der Ermessensausübung sein kann, sondern es kann auch durchaus die Versagung einer Bewilligung und damit einen Grundrechtseingriff rechtfertigen. Der VfGH hat wiederholt ausgesprochen, dass das Staatsziel insb bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung ausschlaggebend sein kann. Da Grundrechtseingriffe stets am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu prüfen sind, was insb für die Erwerbsausübungsfreiheit des Art 6 StGG gilt, spielen Staatsziele für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit eines Eingriffs eine bedeutende Rolle. Gerade der Klimaschutz zählt zu den Kernelementen des umfassenden Umweltschutzes und damit zu den Schutzgütern des BVG Nachhaltigkeit. Daher ist der Vorwurf, dass das BVwG in willkürlicher Weise Staatszielbestimmungen zur Begründung seiner Entscheidung herangezogen hat, nicht gerechtfertigt.

Zum Vorwurf, das BVwG agiere im rechtsfreien Raum, weil es Staatszielbestimmungen in seinen Erwägungen berücksichtigt, ist daran zu erinnern, dass Staatszielbestimmungen die Staatsmacht in allen drei Gewalten binden und ausschließlich durch den Verfassungsgesetzgeber geändert oder beseitigt werden dürfen. Staatsziele umreißen ein bestimmtes Programm der Staatstätigkeit und sind dadurch eine Richtschnur für das staatliche Handeln insgesamt, also auch für die Auslegung von Gesetzen. Sie drücken ein Bekenntnis des Staates zu bestimmten Aufgaben und Grundwerten aus und sind als allgemeine Leitlinien für die Gesetzgebung und Vollziehung sowie als Auslegungsmaximen verbindlich (*Adamovich/Funk/Holzinger/Frank*, Österreichisches Staatsrecht I<sup>2</sup> [2011] Rz 10.016; zum umfassenden Umweltschutz ebenda Rz 10.021 mwN aus der Rsp des VfGH). Gerichte sind daher bei der Auslegung der Materiengesetze an Staatszielbestimmungen ebenso gebunden wie an die nicht unmittelbar anwendbaren Teile der GRC.

## **9. Zur Bodeninanspruchnahme**

Angesichts der Offenheit der Begriffsbildung der „öffentlichen Interessen“ in § 71 LFG kann der sparsame Bodenverbrauch durchaus als öffentliches Interesse gesehen werden. Das BVwG hat in seiner angefochtenen Entscheidung ausreichend begründet, dass mit der Verwirklichung des Projekts „dritte Piste“ eine ungeheure Vernichtung besten landwirtschaftlichen Kulturgrunds verbunden ist.

Aus dem Elften Umweltkontrollbericht (2016) des Umweltbundesamtes (Seite 141) ergibt sich eine tägliche Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen in Österreich um 16,1 ha/Tag (Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2015). Davon waren 7,0 ha Bau- und Verkehrsflächen und 9,1 ha Betriebs-, Erholungs- sowie Abbauf Flächen (pro Tag!).

Es mag sein, dass die konkrete Vorsorge für eine bodensparende Besiedlungs- und Bebauungspolitik eine Angelegenheit der örtlichen und überörtlichen Raumordnung ist. Insoweit fällt dies zweifelsfrei in die Landeskompetenz. Es ist auch richtig, dass das NÖ BodenschutzG keine quantitativen Aspekte des Bodenschutzes regelt. Das ändert aber nichts daran, dass das Interesse am sparsamen Umgang mit qualitativ hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen ein öffentliches Interesse ist, das auch von der Luftfahrtbehörde wahrgenommen werden kann. Denn hier geht es nicht nur um rein bodenschutzrechtliche Aspekte, vielmehr erstreckt sich dieses öffentliche Interesse auch auf die – kompetenzneutrale! – Regionalentwicklung, Versorgung der Bevölkerung mit regionalen landwirtschaftlichen Produkten und auf die Erhaltung von Grünflächen als wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz. Die Beschwerdeführer versuchen die Gesetzlosigkeit dieser Argumentation mit statistischem Material zu belegen, wonach die Versiegelung der gegenständlichen Bodenfläche im Vergleich zur gesamtösterreichischen agrarisch genutzten Flächen sehr gering ist. Die Beschwerde übersieht aber, dass es das Anliegen des Bundesverwaltungsgerichts war, eine Interessensabwägung vorzunehmen. Die Verwirklichung des geplanten Vorhabens hätte eine Zunahme der THG bei gleichzeitiger Versiegelung des Bodens bedeutet. Durch die Abweisung dieses Ansuchens bleiben diese Grünflächen erhalten und tragen neben der Versorgung der Bevölkerung mit landwirtschaftlichen Produkten auch durch die ökologische Funktion dieser Grünflächen zum Klimaschutz bei.

#### **10. Zum Vorwurf der denkunmöglichen Annahme des „Verschwindens“ von Flugbewegungen**

Die Beschwerdeführer werfen dem BVwG eine den Denkgesetzen widersprechende Annahme vor, dass durch die Nichtgenehmigung der dritten Piste das Flugaufkommen nicht erhöht werden würde. Sie gehen davon aus, dass das Fehlen der 3. Piste nicht zu einer Verringerung, sondern lediglich zu einer Verlagerung der Flugbewegungen führen würde. Sie vermeinen, dass sich daraus sogar eine Erhöhung der CO<sub>2</sub> Emissionen ergeben könnte, da mit Warteschleifen im Landeanflug auf Wien zu rechnen wäre.

Zunächst ist festzustellen, dass die Erstbeschwerdeführerin im Jahr 2016 um 40.000 Flugbewegungen weniger verzeichnete als im Spitzenjahr 2008 (2008: 266.402 Flugbewegungen; 2016: 226.395)<sup>10</sup>. Die Belastung während der Spitzenstunde gibt die Erstbeschwerdeführerin seit Jahren nicht mehr an, angesichts der deutlich gesunkenen Flugbewegungen darf davon ausgegangen werden, dass die Belastung in der Spitzenstunde geringer geworden ist.

---

<sup>10</sup> Flughafen Wien, <http://www.vie-umwelt.at>.

Wenn man bedenkt, dass die Erstbeschwerdeführerin die dritte Piste ursprünglich im Jahr 2012<sup>11</sup> in Betrieb nehmen wollte und jetzt – wie sie selbst in der Beschwerde angibt<sup>12</sup> – den Prognosezeitpunkt für Kapazitätsengpässe auf das Jahr 2030 verlegt hat, so hat sich das Projekt eigentlich schon selbst *ad absurdum* geführt.

Der eigentliche Grund für die dritte Piste ist ja auch nicht ein Mangel an Kapazitäten, sondern das Schaffen von Kapazitäten, um im internationalen Wettbewerb besser dazustehen. Die Erstbeschwerdeführerin will in den Spitzenstunden am internationalen Markt freie Kapazitäten anbieten können, um so eine Verlagerung von Flugbewegungen nach Wien zu erzielen. Das heißt, die Erstbeschwerdeführerin will künstlich Flugverkehr anziehen, der dann in unserer österreichischen Klimabilanz verbucht wird und in unserer Verantwortung steht. Wie bereits einleitend im Punkt 1.3. „Vorhaben“ dargestellt, setzt die Erstbeschwerdeführerin aktiv Marketingmaßnahmen. Im Zuge dessen hat sie sich den Ruf erworben, einen besonders hohen „Transfer-Incentive“ zu gewähren<sup>13</sup>. Das ist eine Sondervergütung an Airlines für jeden Passagier, der am Flughafen Wien umsteigt, womit die Drehscheibenfunktion gefördert werden soll. Sind freie Kapazitäten einmal da, so müssen sie – notfalls zu Dumpingpreisen – gefüllt werden. Das ruft Billigairlines auf den Plan, die um Spottpreise Flugreisen anbieten (z.B: Eurowings: „Flüge ab Österreich ab 29,99 €“)<sup>14</sup>. Das bedeutet mehr Luftverkehr, mehr Umweltvernichtung und Klimaschädigung auf Kosten der Allgemeinheit für den Profit einzelner Privater<sup>15</sup>.

Diese unternehmerische Tätigkeit der Erstbeschwerdeführerin hat weder mit dem originären Bedarf an Flugverkehr in Österreich zu tun, noch liegt sie sonst im öffentlichen Interesse. Es geht hierbei ausschließlich um privatwirtschaftliche Interessen der Erstbeschwerdeführerin Flughafen Wien Aktiengesellschaft, deren Berücksichtigung – wie das BVwG zu Recht ausgeführt hat – bei der Bewilligung einer Zivilflugplatz-Bewilligung nach dem LFG nicht vorgesehen ist<sup>16</sup>. In jedem Fall aber reicht dieser Beschwerdepunkt nicht in die Verfassungssphäre.

Neben der oben dargelegten Sogwirkung wird aufgrund der teilweisen Substituierbarkeit der Verkehrsmittel Flugzeug, Bahn und (Fern-) Bus auf Kurz- und Mittelstrecken ein Ausbau der Fluginfrastruktur auch die Verschiebung von Verkehr zu den umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln verhindern, wenn nicht sogar rückgängig machen. Damit konterkariert aber der weitere Ausbau des Wiener Flughafens, und konkret das verfahrensgegenständliche Vorhaben die Zielsetzungen der Vorschriften über die Schaffung Transeuropäischer Verkehrsnetze, insbes der TEN-V-VO 1315/2013, unter anderem deren Erwägungsgründe 22, 23, 32-34 (Klimaschutz) und 35 (Durchführung von UVP, „um negative Auswirkungen auf die Umwelt – beispielsweise Landschaftszerstückelung, Bodenversiegelung sowie Luft- und Wasserverschmutzung sowie

<sup>11</sup> Allgemeiner Mediationsvertrag Juni 2005, Seite 6 (Dokument 30.02 zur UVE).

<sup>12</sup> Seite 32, Punkt 14.1 der Verfassungsgerichtshofbeschwerde.

<sup>13</sup> The Austrian Aviation Sector in the Context of the Business Location Austria, June 2014, by Steer Davies Gleave, beauftragt vom BMVIT, Rz 40 (von uns in der Verhandlung vor dem BVwG im Jänner 2016 vorgelegt).

<sup>14</sup> <https://www.eurowings.com/at/buchen/angebote/fluege-ab/AT.html>.

<sup>15</sup> So auch *Kirchengast/Madner/Schulev-Steindl/Steininger/Hollaus/Karl*, Besprechung zum ggstdl E des BVwG, RdU 2017 in Druck 9 f.

<sup>16</sup> Erkenntnis des BvWG, Seite 120 oben.

Lärm – zu verhindern oder, wenn dies nicht möglich ist, zu mindern oder auszugleichen und um die biologische Vielfalt wirksam zu schützen.“) sowie Art 4 lit c (Nachhaltigkeit) und 36 (Umweltschutz). Ergänzend sei angemerkt, dass der TEN-V-VO bereits der Grundsatz der Resilienz innewohnt, nämlich „die Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen und Umweltkatastrophen.“

## **11. Zum Überraschungsverbot und Parteiengehör**

Unter diesem Punkt der Rechtsrüge relevieren die Beschwerdeführer die Verletzung von einfachgesetzlichen Verfahrensvorschriften. Selbst wenn diese Vorwürfe zuträfen, was hiermit ausdrücklich bestritten wird – handelt es sich um keine solchen Rechtsfehler, die Willkür im Sinne der Judikatur des VfGH begründen würden. Es handelt sich hier lediglich um einfachgesetzliche Fragen, zu deren Klärung der VwGH berufen ist. Dasselbe gilt für den Vorwurf, dass einzelne Stellungnahmen den Beschwerdeführern nicht übermittelt wurden. Hier ist zunächst zu sagen, dass die Beschwerdeführer diese Stellungnahmen ja kannten, ob sie nun vom BVwG förmlich übermittelt wurden oder nicht. Aber auch hier handelt es sich um keine in die Verfassungssphäre reichende Verletzung von einfachgesetzlichen Verfahrensvorschriften.

## **12. Zur Abweisung der Verlegung der B 10**

Um die dritte Piste realisieren zu können, müsste die B 10 verlegt werden. Die Beschwerdeführer behaupten, dass die Versagung dieser Bewilligung willkürlich erfolgt sei, dieser Teil des Bewilligungsantrages jedenfalls genehmigungsfähig gewesen sei. Die Verlegung einer Straße darf nur zur Verwirklichung eines rechtmäßigen Zwecks erfolgen. Eine völlig willkürliche und unbegründete Verlegung einer Straße wäre sachlich nicht begründbar und ihrerseits mit Verfassungswidrigkeit behaftet. Da die Verlegung der Straße in unmittelbarem Kausalzusammenhang mit dem Bau der dritten Piste steht, es aber sonst keine wie immer gearteten straßenrechtlichen oder sonstigen Grund gibt, dieses Straßenverlegungsprojekt zu realisieren, ist die Abweisung dieses Teils des Antrages sachlich begründet und in keiner Weise willkürlich. Daher geht auch dieser Vorwurf ins Leere.

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

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West