

PER EINSCHREIBEN

An die
Niederösterreichische Landesregierung

z.Hd. Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus
Abteilung Anlagenrecht
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten



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

WST1-U-302/366-2023

26. Juni 2023

Belangte Behörde: Niederösterreichische Landesregierung
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

Beschwerdeführer:innen:

1. [REDACTED]

2. [REDACTED]

3. [REDACTED]

4. [REDACTED]

5. [REDACTED]

6. Verein „Verkehrswende.at“
ZVR: 1946764203
Saarstraße 1, 3100 St. Pölten

7. Verein „Aviation Reset – BürgerInnen für Transparenz,
Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt“
(ehemals AFLG Antifluglärmgemeinschaft)
ZVR: 481863180
Eblinggasse 17/9, 1010 Wien

8. Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West
[REDACTED]

9. Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg
[REDACTED]

10. Bürgerinitiative Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien
(Schwechat)

11. Bürgerinitiative "Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf"

Vertreten durch:

HEGER & PARTNER Rechtsanwälte

Dr. Susanne Heger

Dr. Martin Fischer

Eßlinggasse 17/9

A-1010 WIEN -

S103407

(VOLLMACHT ERTEILT)

Mitbeteiligte Parteien:

1. Flughafen Wien AG

2. Land Niederösterreich

vertreten durch:

Schönherr Rechtsanwälte GmbH

Schottenring 19, 1010 Wien

wegen:

Verlängerung der Ausführungsfristen

(Antrag auf Errichtung einer Dritten Piste und Verlegung der
Landesstraße B 10, GZ RU4-U-302/301-2012)

I. VOLLMACHTSBEKANNTGABE

II. BESCHWERDE

3-fach

Bescheid

Einzahlungsbestätigung

Beschwerde als durchsuchbares PDF (USB-Stick)

I. VOLLMACHTSBEKANNTGABE

In umseitig bezeichneter Verwaltungssache geben die Beschwerdeführer:innen bekannt, dass sie Heger & Partner Rechtsanwälte, Rechtsanwältin Dr. Susanne Heger, Rechtsanwalt Dr. Martin Ulrich Fischer, mit ihrer rechtsfreundlichen Vertretung beauftragt und ihnen Vollmacht erteilt haben. Um diesbezügliche Kenntnisnahme sowie Zustellung sämtlicher Schriftstücke an ihre ausgewiesenen Vertreter wird ersucht.

II. BESCHWERDE

Mit Bescheid vom 26. Mai 2023, GZ WST1-U-302/366-2023, auf der Homepage der belangten Behörde öffentlich kundgemacht am 30. Mai 2023, hat die Niederösterreichische Landesregierung (NÖ LReg) als zuständige Behörde die Fristen für das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ gemäß § 17 Abs 6 UVP-G 2000 erstreckt.

Gegen den obgenannten Bescheid erheben die Beschwerdeführer:innen binnen offener Frist

Beschwerde

an das Bundesverwaltungsgericht.

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

- unrichtige Sachverhaltsfeststellung,
- materielle Rechtswidrigkeit/unrichtige rechtliche Beurteilung sowie
- Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften

geltend gemacht.

1. Zusammenfassung des bisherigen Verlaufs

Vor mehr als 20 Jahren, von 2000 bis 2005, wurde das Projekt Dritte Piste im Rahmen einer groß angelegten „Mediation“ entwickelt.

Mit Schreiben vom 1. März 2007 beantragte die Flughafen Wien AG (FWW AG) die Genehmigung für das Vorhaben „*Parallelpiste 11R/29L*“ (in Folge: „Dritte Piste“) gemäß § 5 UVP-G 2000 bei der Niederösterreichischen Landesregierung als UVP-Behörde. Ebenso beantragte das Land Niederösterreich die Genehmigung für den Vorhabensbestandteil „*Verlegung der Landesstraße B 10*“.

Nach Durchführung eines UVP-Verfahrens erteilte die belangte Behörde, die niederösterreichische Landesregierung (nÖLReg) als UVP-Behörde den Projektwerbern mit Bescheid vom 10. Juli 2012 die Genehmigung, das Vorhaben umzusetzen (GZ RU4-U-302/301-2012).

Das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) verwarf mit Erkenntnis vom 2. Februar 2017 beide Vorhaben,

insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, aber auch des Bodenverbrauchs. Dieses Erkenntnis hob der Verfassungsgerichtshof (VfGH) wegen Willkür auf.

Mit Erkenntnis vom 23. März 2018 genehmigte das BVwG das Vorhaben im zweiten Rechtsgang (W109 2000179-1/350E). Die dagegen gerichteten Beschwerden an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts waren ohne Erfolg. Zuletzt entschied der VfGH mit Erkenntnis vom 6. März 2019¹. Die Genehmigung für den Bau der Dritten Piste ist somit seit dem VfGH-Erkenntnis vom 6. März 2019 rechtskräftig.

Im Widerspruch dazu geht die belangte Behörde ohne Erklärung im Bescheid davon aus, dass das letzte höchstgerichtliche Erkenntnis zum Vorhaben den mitbeteiligten Parteien am 17. Februar 2020 zugestellt worden sei, und daher Rechtssicherheit für den Vorstand der Flughafen Wien AG erst mit 17. Februar 2020 eingetreten sei.

Das BVwG-Erkenntnis vom 23. März 2018 hatte grundsätzlich den Bescheid der nÖLReg vom 10. Juli 2012 bestätigt, nur in einzelnen Punkten nahm es Änderungen vor. Es gilt also der Bescheid der nÖLReg vom 10. Juli 2012 in der Fassung des BVwG-Erkenntnisses vom 23. März 2018. Eine konsolidierte Fassung gibt es nicht.

Bereits anlässlich des BVwG-Erkenntnisses vom 23. März 2018 gab die erstbeteiligte Partei Flughafen Wien AG bekannt, dass „ab 2025 der Kapazitätsbedarf für die dritte Piste gegeben sei“ und die Dritte Piste 2030 in Betrieb gehen sollte². Anlässlich des VfGH-Erkenntnisses vom 6. März 2019, mit dem Rechtskraft eintrat, gab der Flughafenvorstand erneut bekannt, dass die Dritte Piste nicht vor 2030 realisiert werden würde³. Diese Position wurde im Geschäftsbericht 2019 und bis zum Beginn der Pandemie aufrecht erhalten⁴.

Nunmehr beantragten die mitbeteiligten Parteien mit Eingabe vom 15. März 2023 eine Erstreckung der Bauvollendungsfrist für die erste Ausbaustufe bis zum 30. Juni 2033 und der weiteren Fristen entsprechend. Sie machten als „wichtige Gründe“ geltend, dass die Fristen in Hinblick auf die (außerordentlichen) Rechtsmittel und die damit verbundene Rechtsunsicherheit bereits ursprünglich zu kurz bemessen gewesen seien, dass aufgrund der Corona Pandemie eine Investitionsentscheidung des Vorstandes der Flughafen Wien AG in den Jahren 2020 – 2022 wegen der hohen Volatilität und Unsicherheit bei den Prognosen der Passagier- und Flugbewegungszahlen nicht möglich war und unverantwortlich gewesen wäre. Im Hinblick auf den Bedarf wird behauptet, dass die Kapazitätsgrenze des Flughafens im Jahr 2019 bereits überschritten worden sei, dass die 2019 erreichte Anzahl an Flugbewegungen nach den vorliegenden Prognosen voraussichtlich zwischen 2027 und 2038 erreicht werden würde und somit als Zeitpunkt der vorhersehbaren Kapazitätsüberschreitung Anfang bis Mitte der 2030er Jahre anzugeben sei. Dazu legten sie ein Gutachten des Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer vor, um zu

¹ Ro 2018/03/0031 bis 0038, Ro 2019/03/0007 bis 0009-6.

² <https://www.noen.at/niederoesterreich/wirtschaft/flughafen-wien-schwechat-gruenes-licht-fuer-dritte-piste-flughafen-wien-luftfahrt-urteil-86480252>

³ <https://orf.at/stories/3115622/>, <https://kurier.at/chronik/oesterreich/starterlaubnis-fuer-die-dritte-piste/400439413>, <https://kurier.at/wirtschaft/vwgh-erlaubt-dritte-piste-am-flughafen-wien/400438843>, <https://www.noen.at/schwechat/flughafen-wien-schwechat-endgueltig-gruenes-licht-fuer-dritte-piste-schwechat-dialogforum-flughafen-wien-flughafen-wien-dritte-piste-140563317>

⁴ <https://www.austrianwings.info/2019/10/flughafen-wien-dritte-piste-nicht-vor-2030/>, <https://www.noen.at/niederoesterreich/wirtschaft/fragen-an-den-flughafen-wussten-sie-dass-175780789>

belegen, dass für die Fristerstreckung „wichtige Gründe“ vorlägen.

Die belangte Behörde holte dazu ein Gutachten des Sachverständigen Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf ein sowie Stellungnahmen des BMK, des BMAW/Verkehrsinspektorat, der Standortgemeinden sowie der Niederösterreichischen Landesumweltschutzbehörde. In der Folge genehmigte die belangte Behörde die Fristerstreckungen wie von den mitbeteiligten Parteien beantragt. Hinsichtlich des Eingriffs in Schutzgüter begnügte sich die belangte Behörde mit der lapidaren Aussage es seien keine wesentlich anderen oder neuen Genehmigungskriterien oder Schutzgüter festgelegt worden, die nicht schon im ursprünglichen Verfahren geprüft worden wären.

Die Beschwerdeführer:innen wurden von dem Verfahren nicht in Kenntnis gesetzt. Auch nach Erlassung und öffentlicher Kundmachung des gegenständlichen Bescheides wurde den Beschwerdeführer:innen die Akteneinsicht durch die belangte Behörde verweigert.

2. Zu den Beschwerdeführer:innen

- a. Die Beschwerdeführer:innen zu 1 und 2 wohnen in der Gemeinde Zwölfaxing, also in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vorhaben „Dritte Piste“. Sie hatten im UVP-Genehmigungsverfahren zu GZ RU4-U-302/301-2012 und in den daran anschließenden Rechtsmittelverfahren Parteistellung.

Die Beschwerdeführer:innen zu 3 bis 5 wohnen in der Gemeinde Wien unmittelbar unterhalb des Anflugwegs auf die bestehende Piste 11/29. Die Beschwerdeführerin zu 3 hatte im UVP-Genehmigungsverfahren zu GZ RU4-U-302/301-2012 und in den daran anschließenden Rechtsmittelverfahren Parteistellung.

Die Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 5 sind Nachbarn/Nachbarinnen iSd § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G.

- b. Der Beschwerdeführer zu 6 ist eine österreichweit tätige, mit Anerkennungsbescheid des BMK vom 30. Jänner 2023, GZ 2023-0.048.810, anerkannte Umweltorganisation iSd § 19 Abs 7 UVP-G.
- c. Der Beschwerdeführer zu 7 war bis zum April 2020 eine österreichweit tätige, mit Anerkennungsbescheid des BMLFUW vom 22. Juli 2008, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0063-V/1/2008, anerkannte Umweltorganisation iSd § 19 Abs 7 UVP-G und hat am UVP-Genehmigungsverfahren zu GZ RU4-U-302/301-2012 und in den daran anschließenden Rechtsmittelverfahren teilgenommen.
- d. Die Beschwerdeführerinnen zu 8 bis 11 sind Bürgerinitiativen, die sich gemäß § 19 Abs 4 f UVP-G im Verfahren zu GZ RU4-U-302/301-2012 konstituiert und als Parteien am Verfahren einschließlich der Rechtsmittelverfahren teilgenommen haben.

Die Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 6 zählen zum in § 3 Abs 9 UVP-G genannten Personenkreis, da sie Nachbarn und eine anerkannte Umweltorganisation sind.

Zusammenfassend wird nochmals darauf verwiesen, dass die Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 3 und

zu 7 bis 11 bereits im UVP-Genehmigungsverfahren zu GZ RU4-U-302/301-2012 und in den daran anschließenden Rechtsmittelverfahren Parteistellung hatten.

3. Zur Rechtzeitigkeit der Beschwerde

Die Kundmachung des verfahrensgegenständlichen Bescheids erfolgte am 30. Mai 2023. Die am heutigen Tage, sohin vor Ablauf der vierwöchigen Beschwerdefrist zur Post gegebene Beschwerde ist rechtzeitig.

4. Zur Natur des gegenständlichen Bescheides und zur Parteistellung

Die belangte Behörde behauptet und versucht zu begründen, dass nur den Vorhabenswerbern (den mitbeteiligten Parteien) Parteistellung zukäme; Nachbarn und anerkannte Umweltorganisationen sowie die Parteien des Ausgangsverfahrens zu GZ RU4-U-302/301-2012 hätten weder Partei- noch Beteiligtenstellung und auch keine Beschwerdelegitimation. Der verfahrensgegenständliche Bescheid sei ein „bloßer“ Bescheid zur Fristverlängerung, durch dessen Erlassung in niemandes Rechte eingegriffen würde.

Das ist unrichtig, es liegen sowohl ein (inzident ergangener) Feststellungsbescheid iSd § 3 Abs 7 als auch ein Änderungsbescheid gemäß § 18b UVP-G vor:

4.1. inzidenter Feststellungsbescheid iSd § 3 Abs 7 UVP-G

Bei der Prüfung eines Fristverlängerungsantrages nach § 17 Abs 6 UVP-G hat die UVP-Behörde zu beurteilen, ob ein Fall einer „normalen“ Fristerstreckung vorliegt oder ob die Verlängerung der Ausführungsfrist zu einer Änderung des Vorhabens führt und diese daher ein Änderungsverfahren gemäß § 18b UVP-G erfordert⁵.

Offensichtlich ist die Behörde im gegenständlichen Verfahren davon ausgegangen, dass der Fall einer „normalen“ Fristerstreckung nach § 17 Abs 6 UVP-G vorliegt.

Nach der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes zur FFH-Richtlinie, die auf Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren analog angewendet werden kann, ist die Frage des Vorliegens einer Vorhabensänderung einer Vorprüfung zu unterziehen. Dabei sind *„insbesondere sowohl eine eventuell durchgeführte frühere Prüfung als auch **die Entwicklung der relevanten Umweltdaten und wissenschaftlichen Daten**, aber auch die etwaige Änderung des Projekts oder das Vorliegen anderer Pläne oder Projekte **zu berücksichtigen**“*⁶.

Zum Umfang dieser Vorprüfung und damit zu den Kriterien, wann eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, führte der EuGH weiter aus: *„Die Verträglichkeitsprüfung muss durchgeführt werden, wenn sich auf der Grundlage der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse nicht ausschließen lässt, dass dieses Projekt die für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungsziele beeinträchtigt. **Eine frühere Prüfung des Projekts, die vor dem Erlass der ursprünglichen***

⁵ Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, UVP³ (2013) Rz 105 zu § 17.

⁶ Rs *Friends of the Irish Environment* (Entscheidung vom 9. September 2020, Rs C-254/19), Rz 59

Genehmigung des Projekts durchgeführt wurde, vermag diese Gefahr nur auszuschließen, wenn sie vollständige, präzise und endgültige Feststellungen enthält, die geeignet sind, jeden vernünftigen wissenschaftlichen Zweifel hinsichtlich der Auswirkungen der Arbeiten auszuräumen, sofern sich die relevanten Umweltdaten und wissenschaftlichen Daten nicht fortentwickelt haben, das Projekt nicht eventuell geändert wurde und es keine anderen Pläne oder Projekte gibt.“⁷

Nach der genannten Judikatur des Europäischen Gerichtshofes hätte daher die Feststellung, ob derartige Umstände gegeben sind, auch im gegenständlichen Fall in einem Feststellungsverfahren iSd § 3 Abs 7 UVP-G getroffen werden müssen⁸. Dass zwischen der Einreichung des Projektes Dritte Piste und dem gegenständlichen Fristverlängerungsantrag massive Entwicklungen der relevanten Umweltdaten und wissenschaftlichen Daten im Bereich Klimawandel und Gesundheit stattgefunden haben, muss für die belangte Behörde offensichtlich gewesen sein. Beim Klimawandel samt Bodenverbrauch ist es ja buchstäblich zu einem Paradigmenwechsel gekommen. (Siehe dazu die detaillierten Ausführungen in Punkt 8.3. dieser Beschwerde.)

Die belangte Behörde hat kein Feststellungsverfahren abgeführt, sondern stattdessen nur cursorisch geprüft und inzidenter festgestellt, dass keine Änderungen beantragt worden seien, keine Schutzgüter beeinträchtigt würden und daher auch kein Änderungsverfahren iSd § 18b UVP-G vorliege (Bescheidseiten 30, 47). Damit hat sie ohne Einhaltung des vorgeschriebenen Verfahrens eine Feststellung im Sinne des § 3 Abs 7 UVP-G getroffen.

Als anerkannter Umweltorganisation nach § 19 Abs 7 UVP-G kommt dem Verein verkehrswende.at (Beschwerdeführer zu 6) ebenso wie den Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 5 als Nachbarn nach § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G ein Beschwerderecht gem § 3 Abs 9 UVP-G gegen den der Fristverlängerung stattgebenden Bescheid als (inzidenter ergangener) Feststellungsbescheid zu.

4.2. Änderungsbescheid gemäß § 18b UVP-G

4.2.1. *Änderungsverfahren als Teil des Fristverlängerungsverfahrens*

Wenn die Verlängerung der Ausführungsfrist zu einer Änderung des Vorhabens führt, muss die UVP-Behörde ein UVP-Änderungsverfahren nach § 18b UVP-G durchführen und darf nicht bloß die Frist verlängern⁹. Eines ausdrücklichen Antrags nach § 18b UVP-G bedarf es dazu nicht, der Verlängerungsantrag ist durch die UVP-Behörde wie einer nach § 18b zu behandeln.

Eine Vorhabensänderung liegt vor allem dann vor, wenn durch die Verlängerung geänderte Umweltauswirkungen zu befürchten sind¹⁰. In einem Änderungsverfahren nach § 18b UVP-G sind alle Parteien nach § 19 UVP-G (Bürgerinitiativen, Umweltorganisationen, Nachbarn, Gemeinden etc), deren durch das UVP-G bzw die Materiengesetze geschützte Interessen durch die Verlängerung/Änderung beeinträchtigt sein könnten, einzubeziehen.

⁷ Rs *Friends of the Irish Environment* (Entscheidung vom 9. September 2020, Rs C-254/19)

⁸ Rs *Inter-Environnement Wallonie* (Entscheidung vom 29. Juli 2019, Rs C-411/17) und *Friends of the Irish Environment* (Entscheidung vom 9. September 2020, Rs C-254/19)

⁹ *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP³ (2013) § 17 Rz 105.

¹⁰ Vgl *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP³ (2013) § 17 Rz 105.

Bei der Beurteilung ob eine versteckte Vorhabensänderung vorliegt und daher ein § 18b-Verfahren durchzuführen ist, kommen grundsätzlich alle umweltrelevanten Umstände in Frage, sofern sie im Zusammenhang mit der Verlängerung der Genehmigung stehen: Eine **Änderung liegt also dann vor, wenn durch die Fristverlängerung selbst durch Umweltvorschriften** (zB im Wasserrecht, Naturschutzrecht, Luftreinhaltrecht, Bergrecht, Luftfahrtrecht, Rohrleitungsrecht, Abfallrecht, Forstrecht, Schutz von gefährdeten Tierarten etc)¹¹ **geschützte Güter beeinträchtigt sein könnten**. Das ist etwa der Fall, wenn es durch die Verlängerung zu insgesamt längeren Bauzeiten und damit erhöhten Belastungen, Erhöhung des Bodenfraßes oder mehr Waldrodungen kommen könnte.

Nach dem Schlussantrag von Generalanwältin Kokott vom 30. April 2020 im Verfahren *Friends of the Irish Environment*¹² sind in die Prüfung der möglichen Auswirkungen auch

1. „die zwischenzeitlichen Änderungen des Vorhabens, der betroffenen geschützten Lebensräume und Arten sowie der **wissenschaftlichen Erkenntnisse**“ einzubeziehen, sowie
2. „gegebenenfalls zwischenzeitlich **neu hinzugekommene andere Pläne und Projekte** [...], wenn diese gemeinsam mit dem zu untersuchenden Plan oder Projekt das Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten.“

Dazu hat bereits der Richter des Bundesverwaltungsgerichtes Dr. Christian Baumgartner in der mündlichen Verhandlung vom 7. Jänner 2015 (Protokoll Seite 156) ausgeführt: „Wenn dann diese Frist nicht eingehalten wird, dann ist zu überlegen, nach der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes muss dann überprüft werden, ob die UVP-Grundlagen, die zur Genehmigung geführt haben, nämlich die durchgeführte UVP, noch aktuell ist. Wenn sie nicht mehr aktuell ist, muss eine neue UVP unter Umständen durchgeführt werden.“

4.2.2. Änderungen gemäß § 18b UVP-G durch die beantragte Fristverlängerung

Die beantragte Fristverlängerung ist mit einer **Verlängerung der Bauzeit** verbunden: Die bisherige Frist für die Fertigstellung der ersten Ausbaustufe endete am 31. Dezember 2023. Sie betrug also vom Zeitpunkt ihrer Erlassung (März 2018) an knapp 5 Jahre. Die nunmehr, mit Bescheid vom Mai 2023 festgelegte Frist endet am 30. Juni 2023, beträgt also 10 Jahre, sie ist doppelt so lang.

Damit verlängert sich aber auch die zu erwartende Bauzeit auf eine Dauer von bis zu 10 Jahren. Die erstmitbeteiligte Partei, also die Flughafen Wien AG, wäre nicht gehindert, jederzeit mit dem Bau zu beginnen, diesen aber bis zum Jahr 2033 hinauszuziehen.

Die belangte Behörde hat es unterlassen zu prüfen, ob das Vorhaben unter **Berücksichtigung von in der Zwischenzeit genehmigten anderen Vorhaben**, insbesondere der (UVP-genehmigten) S1-Außenrings Schnellstraße, geänderte Umweltauswirkungen haben wird als in der UVP beurteilt. Änderungen, die durch Bauvorhaben, die nach der Bewilligung eines Vorhabens bewilligt und ausgeführt wurden, entstanden sind, hat die Behörde im Verfahren zur Fristverlängerung zu berücksichtigen, zumal die Behörde vom Sachverhalt zum Zeitpunkt der Entscheidung auszugehen

¹¹ Siehe *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP³ (2013) § 19 Rz 50.

¹² Schlussantrag von GA Juliane Kokott vom 30. April 2020 in der Rechtssache C-254/19, *Friends of the Irish Environment* Rz 56.

hat, sofern in den Verwaltungsvorschriften nichts anderes angeordnet ist¹³.

Schließlich hat sich die belangte Behörde weder mit den aktuellen Entwicklungen vom Klimawandel zur **Klimakatastrophe** (siehe unten 8.3.1), noch mit den im Lichte dessen erforderlichen Maßnahmen zur drastischen Einschränkung des **Bodenverbrauchs** (siehe unten 8.3.2.), noch mit den erst kürzlich aufgrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse deutlich herabgesetzten Grenzwerten der WHO für Feinstaub und andere **Luftschadstoffe** (siehe unten 8.3.3.), noch mit den aktualisierten WHO-Guidelines zum **Lärm** (siehe unten 8.3.4.) und all den in diesem Zusammenhang ergangenen und noch zu ergehenden Maßnahmen der EU auseinandergesetzt. Kurz gesagt, die belangte Behörde hat die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse von mehr als einem Jahrzehnt ignoriert.

Es wäre Aufgabe der belangten Behörde gewesen, mithilfe von Fachgutachten die Auswirkungen solcher neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse auf das Projekt und dessen Genehmigungsfähigkeit zu beurteilen.

4.2.3. Parteistellung

In einem UVP-Änderungsverfahren iSd § 18b UVP-G kommt den Parteien und Beteiligten des bisherigen UVP-Verfahrens sowie den sonstigen in § 19 UVP-G Genannten Parteistellung zu, soweit sie von den Änderungen betroffen sind.

Die Nachbarn iSd § 19 Abs 1 Z 1 (Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 5) sind jedenfalls durch die zu erwartende ausgedehntere Bauzeit, durch die Kumulierung mit in der Zwischenzeit genehmigten Vorhaben (zB S1) und durch die allgemeinen Auswirkungen des Vorhabens (Klima, Luftschadstoffe, Lärm) beeinträchtigt.

Die Beschwerdeführerinnen zu 8 bis 11 haben sich als Bürgerinitiativen im bisherigen UVP-Verfahren konstituiert und sind berechtigt, „*die Einhaltung von Umweltvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen*“.

Die Beschwerdeführerin zu 7 war (noch unter dem alten Namen AFLG Antifluglärmgemeinschaft) als anerkannte Umweltorganisation Partei im UVP-Verfahren und ist berechtigt, „*die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen*“. Auch bei Wegfall der Anerkennung als Umweltorganisation bleibt die Beschwerdelegitimation und damit die Parteifähigkeit aufrecht¹⁴.

Der Beschwerdeführer zu 6 ist eine anerkannte Umweltorganisation und daher ebenfalls Partei iSd § 19 Abs 1 UVP-G.

Daher wäre allen Beschwerdeführer:innen Parteistellung im Änderungsverfahren gemäß § 18b UVP-G zugekommen. Diese wurden durch die belangte Behörde übergangen und damit in ihren Rechten verletzt.

Hätte die belangte Behörde diese Parteien am Verfahren beteiligt, hätten diese die in dieser Beschwerde ausgeführten Gründe gegen die beabsichtigte Verlängerung und die damit

¹³ VwGH 19. Mai 1994, 93/07/0165.

¹⁴ AB 282 BlgNR XXVI. GP (4. Oktober 2018).

einhergehenden Änderungen des Vorhabens und die nunmehr mangelnde Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens vorbringen können. Diese wären von der belangten Behörde zu beurteilen gewesen. Die belangte Behörde wäre dann zum Schluss gekommen, dass der verfahrensgegenständliche Antrag der mitbeteiligten Parteien abzuweisen gewesen wäre.

5. Zur Zulässigkeit der Beschwerde

5.1. Gegen den inzidenten Feststellungsbescheid und UVP-Änderungsbescheid

Wie gezeigt, kommt dem Beschwerdeführer zu 6 als anerkannter Umweltorganisation ebenso wie den Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 5 als Nachbarn/Nachbarinnen ein Beschwerderecht gem § 3 Abs 9 UVP-G gegen den der Fristverlängerung stattgebenden Bescheid als (inzidenter ergangener) Feststellungsbescheid zu. Die Beschwerde ist daher zulässig und in Verhandlung zu ziehen.

In einem ordnungsgemäß durchgeführten UVP-Änderungsverfahren wäre gemäß § 18b Z 2 UVP-G allen Beschwerdeführer:innen Parteistellung zugestanden. Sie wurden durch die belangte Behörde übergangen. Auch diesbezüglich ist die Beschwerde daher zulässig und in Verhandlung zu ziehen.

5.2. In eventu, gegen den behaupteten „einfachen“ Fristverlängerungsbescheid

In ihrer Begründung behauptet die belangte Behörde, dass ein „bloßes“ Verfahren zur Verlängerung von Fristen einseitig ist, dass also bei Erlassung der Fristverlängerung jene Parteien und Beteiligte, die nur im „Genehmigungs- und Abnahmeverfahren“ Parteistellung hatten, nicht zu beteiligen sind und weder Parteistellung noch Beschwerdelegitimation haben.

Diese Begründung würde aber auch auf die Standortgemeinde, die Nachbargemeinden und den Umweltanwalt zutreffen: Auch diesen kommt gemäß § 19 Abs 3 UVP-G Parteistellung nur „im Genehmigungsverfahren und im Verfahren nach § 20“ zu. Dennoch wurden diese von der belangten Behörde zur Stellungnahme aufgefordert und im gegenständlichen Bescheid zitiert. Bei der Auswahl der zu hörenden Parteien iSd § 19 Abs 1 UVP-G hat die belangte Behörde also Willkür geübt, weswegen der gegenständliche Bescheid mangelhaft ist.

Weiters hat die belangte Behörde gegen ihre Verpflichtung aus der Aarhus-Konvention¹⁵ verstoßen. Diese ist nach der stRsp des VwGH¹⁶ unmittelbar anzuwenden, wenn sie nicht ordnungsgemäß umgesetzt wurde.

Art 6 Abs 1 lit a lautet:

Jede Vertragspartei

a) wendet diesen Artikel bei Entscheidungen darüber an, ob die in Anhang I aufgeführten geplanten Tätigkeiten zugelassen werden;

Art 6 Abs 10 lautet:

(10) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass bei einer durch eine Behörde vorgenommenen

¹⁵ Übereinkommen von Aarhus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten samt Erklärung, BGBl III 2005/88.

¹⁶ Siehe etwa das Erkenntnis vom 20. Dezember 2019, Ro 2018/10/0010.

Überprüfung oder Aktualisierung der Betriebsbedingungen für eine in Absatz 1 genannte Tätigkeit die Absätze 2 bis 9 sinngemäß und soweit dies angemessen ist Anwendung finden.

Art 9 Abs 2 sieht zusammengefasst vor, dass Mitgliedern der betroffenen Öffentlichkeit, die ein ausreichendes Interesse haben, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht zu garantieren ist, um die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen iSd Art 6 anzufechten.

Dabei gilt das Interesse einer Nichtregierungsorganisation, die sich für den Umweltschutz einsetzt und die nach innerstaatlichem Recht geltenden Voraussetzungen erfüllen, jedenfalls als ausreichend (Art 2 Z 5). In der österreichischen Umsetzung sind das Umweltorganisationen iSd § 19 Abs 6 f UVP-G.

Weiters sind vom Begriff der betroffenen Öffentlichkeit Personen erfasst, die von einem Vorhaben tatsächlich betroffen sind oder sein könnten¹⁷. Dieser Personenkreis umfasst jedenfalls den unter dem Begriff Nachbarn/Nachbarinnen in § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G definierten Personenkreis.

Unstrittig dürfte sein, dass der Bau einer weiteren Start- und Landebahn vom Tatbestand des Anhang I Z 8 lit a iVm Z 22 erfasst ist:

Z 8 lit a „Bau von [...] Flughäfen mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2.100 m und mehr“

Z 22 „Jede Änderung oder Erweiterung von Tätigkeiten unterliegt Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a dieses Übereinkommens, wenn sie für sich betrachtet die Kriterien/Schwellenwerte in diesem Anhang erreicht.[...]“

Nach herrschender Meinung zu Art 6 Aarhus Konvention kommt diesem ein sehr weit gefasster Anwendungsbereich mit vergleichsweise niedrigen Anforderungen zu; es genügt, dass ein Umweltbezug insgesamt hergestellt werden kann¹⁸. Das gilt auch für den Abs 10 des Art 6. Dieser erfasst einer Genehmigung nachgelagerte Verwaltungsverfahren, die unter anderem Betriebsbedingungen ändern; im Zweifel ist Art 6 anzuwenden¹⁹. Wenn die Ausführungsfristen von bisher circa 5 Jahren auf circa 15 Jahre verlängert werden, so liegt jedenfalls eine Änderung der Betriebsbedingungen vor. Im Wege des Abs 10 ist daher ein Verfahren im Sinne des Art 6 Aarhus Konvention durchzuführen.

Den Angehörigen der betroffenen Öffentlichkeit, also anerkannten Umweltorganisationen und Nachbarn des Vorhabens, kommt im Verlängerungsverfahren Parteistellung zu. Weiters kommt ihnen Beschwerdelegitimation gegen die Verlängerung zu. Zu diesem Ergebnis kommt 2019 auch *Altenburger*²⁰: „Mitgliedern der betroffenen Öffentlichkeit wird aber unabhängig davon nach Art 9 Abs 2 iVm Art 6 Abs 1 lit a AK Parteistellung und ein Beschwerderecht zu gewähren sein.“

Auf dieser Grundlage kommt den Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 6 Beschwerdelegitimation gegen den gegenständlichen Bescheid zu, selbst wenn er nur ein „einfacher“ Firstverlängerungsbescheid wäre.

¹⁷ *Epiney/Diezig/Pirker/Reitemeyer*, Aarhus-Konvention (2017) Rz 32 zu Art 2.

¹⁸ *Epiney/Diezig/Pirker/Reitemeyer*, Aarhus-Konvention (2017) Rz 1 zu Art 6.

¹⁹ UN ECE (Hrsg), Aarhus Convention Implementation Guide² (2014) 159.

²⁰ *Umweltrecht*² (2014) Rz 100 zu § 17 UVP-G am Ende.

6. Zur Verletzung von Verfahrensvorschriften

- Wie oben dargestellt, hat es die belangte Behörde unterlassen, ein gesondertes Feststellungsverfahren durchzuführen.

Bei Durchführung eines Feststellungsverfahrens hätte sich die belangte Behörde im Detail damit auseinandersetzen müssen, ob und mit welchen Umweltauswirkungen durch die Verlängerung der Frist zu rechnen wäre und hätte daher entschieden, dass ein Änderungsverfahren iSd § 18b UVP-G durchzuführen gewesen wäre, oder detailliert begründet feststellen müssen, dass kein Anlass für ein Änderungsverfahren vorliegt.

Das ist nicht geschehen. Damit hat die belangte Behörde die Beschwerdeführer:innen zu 1 bis 6 in ihrem Recht auf Beschwerde gegen einen gesonderten Feststellungsbescheid verletzt (§ 3 Abs 9 UVP-G).

- Wie oben dargestellt, hat es die belangte Behörde weiters unterlassen, ein UVP-Änderungsverfahren iSd § 18b UVP-G durchzuführen. Weiters wurde es unterlassen, die Einleitung des UVP-Änderungsverfahrens öffentlich kundzumachen.

Bei ordnungsgemäßer Kundmachung und Durchführung des Änderungsverfahrens hätten die Beschwerdeführer:innen aufzeigen können, mit welchen Folgen die Fristverlängerung verbunden ist, dass die Fristverlängerung mangels eines aus heutiger Sicht genehmigungsfähigen Vorhabens unzulässig ist sowie, dass kein wichtiger Grund für eine Fristverlängerung vorliegt.

Durch die Unterlassung eines Änderungsverfahrens hat die belangte Behörde die Teilnahmerechte aller Beschwerdeführer:innen gemäß § 18b Z 2 UVP-G verletzt.

7. Zur unrichtigen Feststellung des Sachverhaltes

Die belangte Behörde und der ihr zuzurechnende Sachverständige gehen in der Beurteilung des Sachverhaltes von zwei unrichtigen Feststellungen aus:

7.1. Die Genehmigung des Vorhabens sei erst im Jahr 2020 rechtskräftig geworden

Die belangte Behörde stellte in der Einleitung unter Punkt 1.1.4 ohne Erklärung fest, dass das letzte höchstgerichtliche Erkenntnis zum Vorhaben „den Antragsteller:innen am 17. Februar 2020 zugestellt“ worden sei und unterstellt in der Folge in ihrer Fragestellung an den Sachverständigen, „dass rechtssichere Entscheidungen durch die Antragstellerinnen erst ab 17. Februar 2020 möglich waren“²¹. Die ist unrichtig.

Die Genehmigung samt den im Erkenntnis vom 23. März 2018 neu festgelegten Ausführungsfristen ist seit dem VwGH-Erkenntnis vom 6. März 2019²² rechtskräftig. Das bestätigten auch die

²¹ Bescheid Seite 11 ff.

²² Erkenntnis vom 6. März 2019 Ro 2018/03/0031 bis 0038, Ro 2019/03/0007 bis 0009-6.

Vorstandsdirektoren der erstmitbeteiligten Partei im März 2019 gegenüber der Presse²³ und wurde von den Vorstandsdirektoren noch im Geschäftsbericht 2018, als dieser im April 2019 von ihnen unterzeichnet wurde, im „Brief an die Aktionäre“ explizit festgehalten²⁴.

Hier hat die belangte Behörde offenbar den Sachverhalt unrichtig ermittelt und den Bescheid auf einer grundlegend falschen Annahme aufgebaut. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf das detaillierte Vorbringen unten in Punkt 8.1.2 verwiesen.

7.2. Die Kapazitätsgrenze sei 2019 bereits erreicht gewesen

Die Behauptung, der Flughafen Wien hätte im Jahr 2019 (bei 266.802 Flugbewegungen, die im Bescheid nicht explizit genannt werden) seine Kapazitätsgrenzen überschritten, ist objektiv falsch, widerspricht dem Verfahrensergebnis des ursprünglichen Genehmigungsverfahrens und den bisherigen Aussagen der erstmitbeteiligten Partei gegenüber den Medien. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf das detaillierte Vorbringen unten in Punkt 8.1.3 verwiesen.

8. Die Fristverlängerung ist nicht zulässig

8.1. Es liegt kein wichtiger Grund iSd § 17 Abs 6 UVP-G vor.

Die mitbeteiligten Parteien machen die in Punkt 8.1.3. des gegenständlichen Bescheides unter a)-g) gelisteten wichtigen Gründe iSd § 17 Abs 6 UVP-G geltend. Diese liegen nicht vor, wie nachfolgende im Einzelnen dargestellt wird:

8.1.1. Zu Grund a) die Fristen seien in Hinblick auf die (außerordentlichen) Rechtsmittel und die damit verbundene Rechtsunsicherheit bereits ursprünglich zu kurz bemessen gewesen

Wie in Punkt 1.3.1. des Bescheides ausgeführt, hat das BVwG in seinem Erkenntnis vom 23. März 2018 in Pkt. B.I.14 die Fristen aus dem ursprünglichen Genehmigungsbescheid der nÖ LReg vom 10. Juli 2012 entsprechend der Dauer der beiden BVwG-Verfahren und der dazwischen gelegenen höchstgerichtlichen Verfahren jeweils um 5 Jahre nach hinten verschoben.

Somit waren den mitbeteiligten Parteien die Fristen hinlänglich bekannt. Wenn – wie nun im Bescheid auf Seite 12 im Rahmen der Fragestellungen der belangten Behörde an den Sachverständigen behauptet – „nach der Investitionsentscheidung mindestens 75 Monate von der Ausschreibung über Vergabe bis zur Bauvollendung der Ausbaustufe 1 erforderlich sind“, dann wäre sich die Vollendung der 1. Ausbaustufe bis 31.12.2023 auch dann nicht ausgegangen, wenn das Erkenntnis vom 23. März 2018 ohne weitere Anfechtung in Rechtskraft erwachsen wäre.

Die mitbeteiligten Parteien hätten also ein Rechtsmittel gegen die Fristsetzung durch das BVwG erheben müssen und erläutern müssen, dass und warum die Fristen zu kurz bemessen sind²⁵. Dies haben sie aber unterlassen, sodass diese Fristen gegenüber den mitbeteiligten Parteien rechtskräftig wurden. Diese bereits ursprüngliche Unrichtigkeit kann daher nicht mehr releviert

²³ Z.B. Kurier vom 18. März 2019: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/starterlaubnis-fuer-die-dritte-piste/400439413>

²⁴ Geschäftsbericht 2018, einleitender „Brief an die Aktionäre“ vom April 2019, Seite 13.

²⁵ Oberleitner/Berger, WRG⁴ (2018) Rz 1 letzter Satz zu § 112; ebenso schon VwGH 27. April 2006, 2005/07/0165.

werden.

Die behauptete bereits anfängliche Unrichtigkeit der Fristen ist daher kein tauglicher wichtiger Grund für eine Fristverlängerung. Der Antrag wäre daher schon aus diesem Grund abzuweisen gewesen.

8.1.2. Zu den Gründen b) – e): Abwarten des Vorstands mit der Investitionsentscheidung

Die Gründe b) – e) besagen zusammenfassend, dass aufgrund der Corona Pandemie eine Investitionsentscheidung des Vorstandes der Flughafen Wien AG in den Jahren 2020 – 2022 wegen der hohen Volatilität und Unsicherheit bei den Prognosen der Passagier- und Flugbewegungszahlen nicht möglich war, dass es noch nie einen so starken weltweiten Nachfragerückgang gegeben habe, dass eine Vorstandsentscheidung zwischen 2020 – 2022 unverantwortlich gewesen wäre und selbst bei einer Investitionsentscheidung während der Pandemie eine fristgerechte Fertigstellung aufgrund der Lieferkettenprobleme etc. nicht möglich gewesen wäre. Dabei wird unrichtigerweise unterstellt wird, dass rechtssichere Entscheidungen durch die Antragstellerinnen erst ab 17. Februar 2020 möglich waren (siehe oben Punkt 7.1.).

All diese Gründe – ebenso wie jener unter a) – erübrigen sich angesichts der Aussagen, die der Vorstand der Flughafen Wien AG vor der Pandemie öffentlich gemacht hat. Denn der Vorstand hat schon spätestens 2018 nicht mehr vorgehabt, die erste Ausbaustufe bis 31.12.2023 abzuschließen.

Das neue Ziel für die 1. Ausbaustufe, die bereits eine Inbetriebnahme vorsieht²⁶, war nun das Jahr 2030. Offenbar hat die Flughafen Wien AG von Anfang an darauf gezählt, dass sich die Fristen nachträglich mit Verlängerungsbescheiden sanieren lassen. Denn hätte die Flughafen Wien AG als Projektwerberin im laufenden Verfahren eine Verlängerung der Baufristen entsprechend dem neuen Ziel beantragt, hätte sie zugeben müssen, dass die Bedarfsprognosen nicht stimmen. Dies hätte die Bewilligung gefährdet.

Schon im Geschäftsbericht 2018 heißt es auf Seite 13 in dem einleitenden Brief an die Aktionäre, der im April 2019 von den Vorständen unterschrieben wurde:

*„Von unserem größten Bauprojekt, der 3.Piste gibt es Erfreuliches zu berichten: Kurz vor Drucklegung dieses Geschäftsberichts hat der Verwaltungsgerichtshof die letzten Einsprüche gegen dieses Vorhaben abgewiesen. Somit ist die Umweltverträglichkeitsprüfung – 18 Jahre nach Beginn des Mediationsprozesses mit Bürgern und Gemeinden – schließlich **rechtskräftig positiv abgeschlossen**. Wir nehmen diese Entscheidung mit Erleichterung zur Kenntnis und sehen sie auch als positives Signal für den Wirtschaftsstandort Österreich. Wegen der nun folgenden Vorbereitungen und Planungen sowie der erheblichen Bauzeit **ist mit einer Inbetriebnahme der 3.Start- und Landebahn allerdings nicht vor 2030 zu rechnen.**“*

Damit ist zunächst die Aussage, die Rechtskraft und somit die Rechtssicherheit seien erst am 17. Februar 2020 eingetreten, klar widerlegt. Klar ist auch, dass der Vorstand schon 2018 nicht mehr

²⁶ UVP-Bewilligungsbescheid vom 10. Juli 2012 (Seiten 137/138): „Im Zuge der Ausbaustufe 1 werden die neue Piste inklusive zugehöriger Infrastruktur und Rollwegpaar Ost sowie die Anlagen im neuen Betriebsbereich der Parallelpiste und die Trafostationen für den Flugsicherungsring fertig gestellt, sodass das neue Pistensystem in Betrieb gehen kann.“

vorhatte, die Piste früher als 2030 in Betrieb zu nehmen.

Dementsprechend erklärten sich auch der Vorstand und sein Pressesprecher 2018 und 2019 gegenüber den Medien:

Anlässlich des BVwG-Erkenntnisses vom 23. März 2018 (Beispiel)

- NÖN vom 28. März 2018 „Grünes Licht für dritte Piste“²⁷
„Wie Pressesprecher Peter Kleemann gegenüber der NÖN angibt, geht man am Airport davon aus, dass ab 2025 der Kapazitätsbedarf für die dritte Piste gegeben sei. **2030 in Betrieb zu gehen sei „realistisch“**, so Kleemann.“

Anlässlich des VwGH-Erkenntnisses vom 6. März 2019 (Beispiele)

- ORF vom 18. März 2019²⁸
„Viele Hürden für dritte Piste für Flughafen
Der Flughafen Wien darf die dritte Piste bauen. Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) hat als letzte Instanz Einsprüche von Bürgerinitiativen abgelehnt. ... **Doch bis die Bagger anrollen, wird es noch Jahre dauern.**“
- Kurier (Wirtschaft) vom 18. März 2019 „Jetzt fix: Dritte Piste am Flughafen Wien darf gebaut werden“²⁹
„Vor 2030 nicht realistisch
Bis die Bagger anrollen, wird es aber noch Jahre dauern. **„Vor 2030 ist es nicht realistisch, dass es die Piste geben wird.** Und die Gesamterrichtungszeit muss man mit sechs, vielleicht sogar sieben Jahren veranschlagen“, sagte Flughafen-Vorstand Günter Ofner am Montag.“

Weitere öffentliche Stellungnahmen im Jahr 2019

- Austrian Wings Österreichs Luftfahrtmagazin vom 18. Oktober 2019 „Flughafen Wien: Dritte Piste nicht vor 2030“³⁰
„Im Rahmen der Gewinn-Messe erklärte Flughafen-Wien-Vorstand Günther Ofner heute, dass **die dritte Piste frühestens 2030 in Betrieb gehen** werde.“
- NÖN vom 3. Dezember 2019 „Fragen an den Flughafen Wussten Sie, dass ...“³¹
Beantwortung durch Pressesprecher Kleemann:
„Derzeit wird am Projekt 3. Piste mit Nachdruck gearbeitet und die detaillierte Vorbereitung und Planung werden vorangetrieben. Eine Inbetriebnahme kann aus heutiger Sicht nicht vor dem Jahr 2030 erfolgen.“

²⁷ <https://www.noen.at/niederoesterreich/wirtschaft/flughafen-wien-schwechat-gruenes-licht-fuer-dritte-piste-flughafen-wien-luftfahrt-urteil-86480252>

²⁸ <https://orf.at/stories/3115622/>

²⁹ <https://kurier.at/wirtschaft/vwgh-erlaubt-dritte-piste-am-flughafen-wien/400438843>

³⁰ <https://www.austrianwings.info/2019/10/flughafen-wien-dritte-piste-nicht-vor-2030/>

³¹ <https://www.noen.at/niederoesterreich/wirtschaft/fragen-an-den-flughafen-wussten-sie-dass-175780789>

Aufgrund der Aussagen des Vorstands im Geschäftsbericht 2018 und gegenüber den Medien steht auch fest: Eine Investitionsentscheidung des Vorstandes der Flughafen Wien AG in den Jahren 2020 – 2022 stand nie im Raum.

Der Vollständigkeit halber wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass, wenn man vom richtigen Sachverhalt ausgeht, die Rechtssicherheit bereits rund ein Jahr vor Beginn der Pandemie eingetreten war und der Vorstand nicht gehindert war, zwischen dem Eintritt der Rechtskraft mit dem VwGH-Erkenntnis vom 6. März 2019 und dem Beginn der Pandemie Mitte März 2020 eine Investitionsentscheidung zu treffen.

Die vorgebrachten „wichtigen Gründe“ sind ausschließlich wirtschaftlicher Natur und können schon allein deshalb keine Grundlage für die gemäß § 17 Abs 6 UVP-G festgelegten Fristen sein³².

Die Behauptung, der Flughafenvorstand habe 2020 – 2022 keine Investitionsentscheidung treffen können ist daher kein tauglicher wichtiger Grund für eine Fristverlängerung. Der Antrag wäre daher auch aus diesem Grund abzuweisen gewesen.

8.1.3. Zu den Gründen f) und g) Bedarfsprognose

In der Fragestellung an den von der belangten Behörde eingesetzten Gutachter Fellendorf wird – ohne Begründung – unterstellt, dass bereits 2019 die Kapazitätsgrenzen am Flughafen Wien überschritten wurden³³. Der Gutachter Fellendorf legt diese Annahme seinen Antworten zugrunde, sodass als Maß für die Kapazitätsgrenze die Flugbewegungen am Flughafen Wien des Jahres 2019 herangezogen werden. Diese Annahme ist jedoch objektiv falsch und aktenwidrig. Sie widerspricht auch den öffentlichen Aussagen der Flughafen Wien AG in den Jahren 2018 und 2019.

Im Jahr 2019 wickelte der Flughafen Wien 266.802 Flugbewegungen ab³⁴. Fast so viele Flugbewegungen, nur 400 weniger, nämlich 266.402, hatte der Flughafen Wien bereits im Jahr 2008 abgewickelt³⁵, also ein Jahr nach Einreichung des Bewilligungsantrages für das Projekt Dritte Piste. Nach 2008 waren die Flugbewegungen massiv zurückgegangen und erreichten erst 2019 wieder das Niveau von 2008³⁶.

Im Geschäftsbericht 2019 der Flughafen Wien AG heißt es auf Seite 32:

„Die Anzahl der Flugbewegungen stieg um +10,7% auf insgesamt 266.802 Starts und Landungen, wodurch der bisherige Höchstwert von 2008 (266.402 Bewegungen) erstmals überschritten wurde.“

³² VwGH 27. April 2006, 2005/07/0165.

³³ Seite 12 des Bescheides.

³⁴ Geschäftsbericht 2019, Seiten 3, 10.

³⁵ 266.402 Flugbewegungen (Geschäftsbericht 2008, Seiten 35,121).

³⁶

Jahr	Flugbewegungen	Jahr	Flugbewegungen
2008	266.402	2014	230.781
2009	243.430	2015	226.811
2010	246.146	2016	226.395
2011	246.157	2017	224.568
2012	244.650	2018	241.004
2013	231.179	2019	266.802

http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/publikationen_und_berichte/geschaeftsberichte

Von der Überschreitung einer Kapazitätsgrenze ist in dem Geschäftsbericht 2019 keine Rede. Nun zu behaupten, 2019 wäre die Kapazitätsgrenze überschritten worden, ist unglaubwürdig.

Die Behauptung mit 266.802 Flugbewegungen hätte der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenzen überschritten, widerspricht auch den im Bewilligungsverfahren für die 3. Piste sachverständig festgestellten Kapazitätsgrenzen.

Im Gutachten der Intraplan Consult GmbH „Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“ vom 28.10.2009 (Einreichdokument 30.35) untersucht der Sachverständige die prognostizierten Entwicklungen bei „ungehemmter Entwicklung“ mit 3. Piste und jene bei „gehemmter Entwicklung“, also im bestehenden Pistensystem. In Punkt 7.2 zeigt er unter dem Titel „Ergebnisse der Prognose bei gehemmter Entwicklung“ mithilfe einer Tabelle auf, wie weit sich der Flughafen Wien im bestehenden Zweipistensystem entwickeln kann (Seite 81).

Verkehrsart	2008	gehemmte Entwicklung (heutiges Pistensystem)		Zuwachs 2008 bis 2025	
		2020	2025	%	% p.a.
Passagiere (1.000)	19.747	27.260	28.426	44,0	2,2
Transferanteil (%)	30,1	27,5	24,5	-18,6	-1,2
Cargo ¹⁾ (1.000 t)	200	266	284	42,0	2,1
Flugbewegungen (1.000)	293	335	336	14,7	0,8

Tab. 7-1: Ergebnisse der Prognose für die "gehemmte Entwicklung"

Die Tabelle zeigt für das Jahr 2025 im Szenario „gehemmte Entwicklung (heutiges Pistensystem)“ 336.000 Flugbewegungen als Kapazitätsgrenze an. Die Tabelle kommentiert der Sachverständige wie folgt (Hervorhebung durch Autor):

„Beim bestehenden Pistensystem würde das Luftverkehrswachstum in Wien nicht zum Erliegen kommen (Tab. 7-1). ...

Allerdings zeigt sich, dass das Wachstum fast ausschließlich nur bis 2020 stattfindet. **Von 2020 bis 2025 nehmen** die Passagiere nur mehr um 4,3 % (0,8 % pro Jahr), die Fracht nur mehr um 6,5 % und **die Flugbewegungen fast gar nicht mehr zu, weil dann der Flughafen an der Kapazitätsgrenze, was die sinnvoll nutzbaren Slot-Kapazitäten betrifft, operiert.**“

Die belangte Behörde hat in ihrem UVP-Bewilligungsbescheid vom 10. Juli 2012 ausdrücklich festgehalten, dass der von ihr beigezogene Prüfgutachter die Ergebnisse der im Fachbericht der Firma Intraplan Consult GmbH ausgeführten "Verkehrsentwicklung Flughafen Wien" (Sonstige Unterlagen, Dokument 30.35) als plausibel eingestuft hat³⁷.

Dass Intraplan Consult GmbH im Jahr 293.000 Flugbewegungen ansetzt, während der Flughafen Wien im Geschäftsbericht 266.402 Flugbewegungen angibt, erklärt sich daraus, dass Intraplan auch

³⁷ Seite 365 des UVP-Bewilligungsbescheides vom 10. Juli 2012.

26.343³⁸ Privatflüge hinzurechnet³⁹. Der Flughafen gibt hingegen nur die Linien und Charterflüge an (was möglicherweise daraus resultiert, dass Kapazitäten für Privatflugzeuge das öffentliche Interesse in Frage stellen).

Die Behauptung mit 266.000 Flugbewegungen würde die Kapazitätsgrenze überschritten sein, widerspricht also dem Akteninhalt, da laut Intraplan Fachbericht die Kapazitätsreserve erheblich größer ist. Die Behörde kann im Verfahren für die Verlängerung der Fristen nicht plötzlich von ganz anderen Zahlen und Prämissen ausgehen, als dies im Bewilligungsverfahren der Fall war.

Und schließlich widerspricht die Behauptung mit 266.000 Flugbewegungen würde die Kapazitätsgrenze überschritten sein, den eigenen Aussagen der erstmitbeteiligten Partei. Wie sich aus den unter Punkt 8.1.2. angeführten Zitaten ergibt:

Bereits anlässlich des BVwG-Erkenntnisses vom 23. März 2018 gab die erstbeteiligte Partei Flughafen Wien AG bekannt, dass „ab 2025 der Kapazitätsbedarf für die dritte Piste gegeben sei“ und die Dritte Piste 2030 in Betrieb gehen sollte⁴⁰. Gerade weil schon vor der Pandemie klar war, dass die Kapazitäten der Dritten Piste nicht erforderlich sind, wurde der Zeithorizont für die Umsetzung des Projektes in das Jahr 2030 verlegt.

Damit fällt die Bedarfsprognose, auf die sich der gegenständliche Verlängerungsbescheid stützt, in sich zusammen. Denn der Sachverständige Fellendorf prüft nicht die Kapazitätsgrenze, sondern übernimmt diese aus der Fragestellung als Prämisse und prüft nur, wann die Anzahl der Flugbewegungen aus 2019 wieder erreicht wird. Und so kommt er in seiner Fragebeantwortung lediglich zu dem Ergebnis, dass die 2019 erreichte Anzahl an Flugbewegungen nach den vorliegenden Prognosen voraussichtlich zwischen 2027 und 2038 erreicht werden (Antwort zu Frage 6) und dass es schlüssig und nachvollziehbar sei, als Zeitpunkt der vorhersehbaren Kapazitätsüberschreitung (basierend auf der falschen Annahme dies seien die Flugbewegungen im Jahr 2019) Anfang bis Mitte der 2030er Jahre anzugeben (Antwort zu Frage 7).

Dass der Sachverständige die Kapazitätsgrenze aus der Fragestellung so unkritisch übernommen hat, mag daher rühren, dass er Experte für landgebundenen Verkehr ist und sich mit Fragen der Luftfahrt bislang nicht auseinandergesetzt hat⁴¹.

Der Nachweis, dass ein Bedarf besteht, ist somit nicht gegeben und der Antrag auch aus diesem Grund abzuweisen.

Beweis: Einzuholendes Gutachten aus dem Bereich Verkehrstechnik.

8.2. Verstoß gegen das Verbot von Vorratsbescheiden

Wie gezeigt besteht derzeit kein Bedarf an der Verwirklichung des Vorhabens Dritte Piste. Wann ein solcher tatsächlich vorliegen wird, konnte auch der bestellte Gutachter nicht sagen.

³⁸ Geschäftsbericht 2008, Seite 80.

³⁹ Seite 79 des Intraplan-Dokuments.

⁴⁰ <https://www.noen.at/niederoesterreich/wirtschaft/flughafen-wien-schwechat-gruenes-licht-fuer-dritte-piste-flughafen-wien-luftfahrt-urteil-86480252>

⁴¹ https://online.tugraz.at/tug_online/fdb_org_liste.getPersList?pPersonNr=55215.

Ein Anlagengenehmigungsbescheid, für den es derzeit keine Verwendung, also keinen Bedarf beim Berechtigten gibt, ist aber nur mehr auf Vorrat gehalten. Eine Verlängerung der Ausführungsfristen, zumal um nahezu 10 Jahre, verstößt gegen das grundsätzliche Verbot des Hortens von Genehmigungen⁴², das als allgemeiner Grundsatz dem Betriebsanlagenrecht und den Materiengesetzen innewohnt⁴³. Begründet wird das damit, dass eben keine Betriebsanlagen errichtet werden sollen, die aufgrund der weit zurückliegenden Genehmigung nicht mehr dem Stand der Technik im Errichtungszeitpunkt entsprechen. Ein Versuch, diese *ratio legis* durch einen Bescheid auf Vorrat zu umgehen, ist abzuweisen.

8.3. Unzulässigkeit der Verlängerung der Fristen mangels Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens

Seit der Ausarbeitung und Prüfung des Projektes Dritte Piste sind viele Jahre vergangen. Mit Blick auf den Klimawandel kann man ohne Übertreibung sagen, dass ein Paradigmenwechsel stattgefunden hat. Aber auch in anderen Bereichen, wie Gesundheit oder Bodenschutz, sind die wissenschaftliche Erkenntnisse, auf deren Grundlage das Projekt bewilligt wurde, längst veraltet.

Nach der stRsp des VwGH ist eine Fristverlängerung zu verweigern, wenn Umstände vorliegen, die zu einer Versagung einer neu beantragten Bewilligung führen würden. Wäre eine Neuerteilung der Bewilligung nicht möglich, wird die Fristverlängerung zu Recht versagt⁴⁴. Der VwGH zog bereits im Jahr 1994 geänderte ökologische Beurteilungskriterien und einen geänderten Stand der Technik als Grundlage dafür heran, die Verlängerung der Ausführungsfrist eines bereits genehmigten Vorhabens zu verweigern⁴⁵. Dies entspricht der oben in 4.1. und 4.2. zitierten Judikatur des EuGH.

Nichts anderes kann im gegenständlichen Fall gelten. Das Vorhaben Dritte Piste wurde von 2000-2005 entwickelt, im Jahr 2007 eingereicht und ist nach heutiger Sicht (2023) nicht mehr genehmigungsfähig.

Als UVP-Behörde hätte die belangte Behörde diesem Umstand Rechnung tragen müssen und anordnen müssen, dass die Auswirkungen des Projektes einer neuerlichen Prüfung im Rahmen eines UVP-Änderungsverfahrens gemäß § 18b UVP-G zu unterziehen sind. Stattdessen hat sie mit dem lapidaren Satz in Punkt 8.8.3. des Bescheids, es seien keine wesentlich anderen oder neuen Genehmigungskriterien oder Schutzgüter festgelegt worden, die nicht schon im ursprünglichen Verfahren geprüft worden wären, die Verantwortung als UVP-Behörde von sich gewiesen.

Indem die belangte Behörde das Projekt Dritte Piste nun um weitere 10 Jahre in die Zukunft verlegt, wird sich der Kontrast zwischen dem damaligen und dem Wissensstand im Zeitpunkt der Umsetzung des Projekts noch mehr verschärfen.

⁴² Oberleitner/Berger, WRG⁴ (2018) Rz 1 Abs 2 zu § 112.

⁴³ Vgl etwa § 80 Abs 3 GewO, § 55 AWG, § 5 Abs 6 DenkmalschutzG, § 31 Abs 10 iVm Abs 9 Z 3 NÖ NaturschutzG.

⁴⁴ VwGH 24. Mai 2016 Ra 2016/07/0036.

⁴⁵ VwGH 19. Mai 1994, 93/07/0165.

8.3.1. Klimaschutz

The Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), oft auch Weltklimarat bezeichnet, warnt seit Jahrzehnten, dass wir einer Klimakatastrophe entgegen gehen, zuletzt forderte der Weltklimarat einen „Sprint im ‚Klimamarathon‘“ und ließ keinen Zweifel offen, dass die Klimaerwärmung in vollem Gang ist und drastische Schritte nötig sind, um die 1,5-Grad-Grenze nicht zu überschreiten⁴⁶.

Der Paradigmenwechsel hat auch die EU veranlasst, Maßnahmen gegen den Klimawandel einzuleiten. Der europäische Grüne Deal wurde im Dezember 2019 von der Kommission ins Leben gerufen. Mit dem Programm „Fit für 55“, dem europäischen Klimagesetz, dem das EU-Parlament am 2. Juli 2021 zustimmte, wird die Verwirklichung des Klimaziels der EU zu einer rechtlichen Verpflichtung. Die Emissionen in der EU sollen bis 2030 um mindestens 55 % sinken und bis 2050 CO₂-Neutralität erreicht werden, wobei der Verkehrssektor, der derzeit mehr als ein Viertel der EU-Emissionen ausmacht, besonders beitragen muss. Die Treibhausgasemissionen des Sektors sollen um 90 % reduziert werden⁴⁷. Die Luftfahrt wird ihren Beitrag leisten müssen⁴⁸.

Auch Österreich ist längst nicht mehr vom Klimawandel verschont und die österreichischen Medien überschlagen sich mit Mitteilungen über die drastischen Folgen des Klimawandels, wie die nachfolgenden Beispiele nur aus dem letzten halben Jahr zeigen:

- **Unser aller Zukunft ist in Gefahr**⁴⁹ (Wiener Zeitung vom 12. Jänner 2023)
- **Klimawandel: Erderwärmung verstärkt Wasserknappheit in ungeahntem Ausmaß**⁵⁰ (Wiener Zeitung vom 2. Februar 2023)
- **40 Prozent fehlen: Wie der Welt schon bis 2030 das Wasser ausgeht**⁵¹ (Kurier vom 17. März 2023)
- **Weltklimarat: Ohne drastische Schritte eskaliert Klimakrise**⁵² (ORF vom 20. März 2023)
- **IPCC: Welt braucht Sprint im „Klimamarathon“**⁵³ (ORF vom 20. März 2023)
- **Klimakrise: Weltuntergang oder nur Katastrophe?**⁵⁴ (ORF vom 28. März 2023)
- **Erdüberlastungstag: Österreich in Spitzengruppe der Umweltsünder**⁵⁵ (Die Presse vom 6. April 2023)
- **Zunehmende Dürre und Klimawandel bedrohen Ernährungssicherheit in Österreich**⁵⁶ (Salzburger Nachrichten vom 10. April 2023)
- **Rasanter Eisverlust: Die Gletscher schmolzen 2022 im Rekordtempo – besonders in Europa**⁵⁷ (Der Standard vom 26. April 2023)

⁴⁶ <https://science.orf.at/stories/3218280/>

⁴⁷ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2022/06/02/fit-for-55-package-council-adopts-its-position-on-three-texts-relating-to-the-transport-sector/>

⁴⁸ <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/>

⁴⁹ <https://www.wienerzeitung.at/meinung/gastkommentare/2174301-Unser-aller-Zukunft-ist-in-Gefahr.html>

⁵⁰ <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wissen/klima/2176908-Erderwaermung-verstaerkt-Wasserknappheit-in-ungeahntem-Ausmass.html>

⁵¹ <https://kurier.at/chronik/welt/40-prozent-fehlen-wie-der-welt-schon-bis-2030-das-wasser-ausgeht/402367995>

⁵² <https://orf.at/stories/3309541/>

⁵³ <https://science.orf.at/stories/3218280/>

⁵⁴ <https://oe1.orf.at/programm/20230328/713228/Klimakrise-Weltuntergang-oder-nur-Katastrophe>

⁵⁵ <https://www.diepresse.com/6272546/erdueberlastungstag-oesterreich-in-spitzengruppe-der-umweltsuender>

⁵⁶ <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/zunehmende-duerre-und-klimawandel-bedrohen-ernaehrungssicherheit-in-oesterreich-136902181>

⁵⁷ <https://www.derstandard.de/story/2000145833249/die-gletscher-schmolzen-2022-im-rekordtempo-besonders-in-europa>

- **Ende des Steinbocks? Die Klimakrise macht auch Wildtieren in den Alpen zu schaffen**⁵⁸ (Der Standard vom 27. April 2023)
- **Gletscherschwund: Bericht warnt vor schweren Folgen**⁵⁹ (Wiener Zeitung vom 12. Mai 2023)
- **Mehr Katastrophen durch Klimawandel: EU stockt Reserven auf**⁶⁰ (Kurier vom 29. Mai 2023)
- **Klimawandel kann Risiko für Infektionskrankheiten erhöhen**⁶¹ (Kurier vom 1. Juni 2023)
- **Treibt Klimawandel an: In Österreich werden jeden Tag zwölf Hektar Boden verbraucht**⁶² (Kleine Zeitung vom 6. Juni 2023)
- **Die Klimaanlage der Welt läuft heiß**⁶³ (Die Presse vom 14. Juni 2023)
- **Ein paar regnerische Wochen ändern nichts am Klimawandel**⁶⁴ (Die Presse vom 14. Juni 2023)
- **Caritas warnt: „Klimakrise ist Treiber für Hunger“**⁶⁵ (Die Presse vom 15. Juni 2023)
- **Klimawandel dürfte Grund für massiven Felssturz in Tirol sein**⁶⁶ (Kurier vom 12. Juni 2023)
- **Klimawandel bringt jedem dritten Menschen unmenschliche Temperaturen**⁶⁷ (Die Presse vom 23. Juni 2023)
- **Oberndorf an der Melk - Über 36 Grad in der Nacht**⁶⁸ (ORF vom 23. Juni 2023)

Die belangte Behörde verschließt vor all dem die Augen. Sie bleibt als *Umweltverträglichkeitsprüfungs-Behörde* untätig, obwohl sie gemäß § 18b UVP-G eine Prüfpflicht hat.

Am 2. Februar 2017 entschieden drei mutige Richter des BVwG, dass das Projekt Dritte Piste aus Klimaschutzgründen nicht genehmigt werden kann. Ihr verantwortungsvolles Bemühen wurden vom Verfassungsgerichtshof ausgehebelt.

Jetzt, mehr als sechs Jahre später, zeigt sich umso mehr, dass die Richter des BVwG recht hatten. Der Klimawandel und seine Auswirkungen auf unser Leben verschärfen sich zusehends.

Beweis: einzuholendes Gutachten aus dem Bereich Klimaschutz/Meteorologie, zB vom Grazer Wegener Center.

⁵⁸ <https://www.derstandard.de/story/2000145918705/die-klimakrise-macht-auch-wildtieren-in-den-alpen-zu-schaffen>

⁵⁹ <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wissen/klima/2188509-GletscherschwundBericht-warnt-vor-schweren-Folgen.html>

⁶⁰ <https://kurier.at/chronik/welt/mehr-katastrophen-durch-klimawandel-eu-stock-reserven-auf/402466448>

⁶¹ <https://kurier.at/wissen/gesundheit/klimawandel-kann-risiko-fuer-infektionskrankheiten-erhoehen/402470591>

⁶² <https://www.kleinezeitung.at/oesterreich/6296457/Treibt-Klimawandel-an-In-Oesterreich-werden-jeden-Tag-zwoelf>

⁶³ <https://www.diepresse.com/13430072/die-klimaanlage-der-welt-laeuft-heiss?from=rss>

⁶⁴ <https://www.diepresse.com/13430017/ein-paar-regnerische-wochen-aendern-nichts-am-klimawandel>

⁶⁵ <https://www.diepresse.com/13430016/caritas-warnt-klimakrise-ist-treiber-fuer-hunger?from=rss>

⁶⁶ <https://kurier.at/chronik/oesterreich/video-zeigt-wie-gipfel-von-tiroler-berg-abbricht/402482240>

⁶⁷ <https://www.diepresse.com/6290976/klimawandel-bringt-jedem-dritten-menschen-unmenschliche-temperaturen>

⁶⁸ <https://orf.at/stories/3321295/>

8.3.2. Bodenverbrauch

In ihrer Entscheidung vom 2. Februar 2017 führten eben jene Richter auf Seite 118 aus:

„Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass durch den Bau der dritten Piste 661 ha hochwertiger landwirtschaftlicher Ackerboden vom Typ „Tschernosem“ für die Pflanzenproduktion unbrauchbar gemacht werden. Boden ist eine knappe Ressource, die nicht reproduziert werden kann.

Die hohe Bodeninanspruchnahme des Vorhabens widerstrebt insgesamt dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der Lebensgrundlagen der Bevölkerung.“

Auch dies hat sich bewahrheitet.

Der schlechte Zustand von Europas Ökosystemen hat die EU auf den Plan gerufen. Dort wird derzeit um den Konsens für ein Renaturierungsgesetz gerungen, das auch der Bodenversiegelung Einhalt gebieten soll. Eine Einigung zeichnet sich ab⁶⁹.

Auch in Österreich ringt die Regierung um eine Einigung zur Strategie gegen den sehr hohen Bodenverbrauch. Über den Sommer wird weiterverhandelt⁷⁰.

Als das Projekt Dritte Piste kurz nach der Jahrtausendwende entwickelt wurde, war Bodenverbrauch nicht einmal ein annähernd so akutes Thema wie heute.

Beweis: einzuholendes Gutachten aus dem Bereich Klimaschutz/Bodenschutz

8.3.3. Luftschadstoffe, Feinstaub, Ultra-Feinstaub

Als die Dritte Piste eingereicht wurde, war der Wissenstand zu Luftschadstoffen noch wesentlich niedriger als heute. Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) und vor allem Ultra-Feinstaub waren noch kein Thema. In den letzten Jahren kommen vor allem ultrafeine Partikel (UFP – PM_{0,1}) immer mehr in den Fokus.

Die Belastung durch (Ultra-) Feinstaub ist der Umweltfaktor mit dem größten negativen Einfluss auf die menschliche Gesundheit. Die Auswirkungen reichen von Atemwegsbeschwerden bis hin zu Lungenkrebs; Feinstaubkonzentrationen werden bereits unmittelbar in eine verkürzte Lebenserwartung umgerechnet – die schon jetzt in Österreich gegebene Belastung durch PM_{2,5} verkürzt die durchschnittliche Lebenserwartung um acht (8) Monate⁷¹. Verkehr einschließlich Luftverkehr zählt zu den Hauptverursachern.

Aufgrund der neuen Erkenntnisse hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) 2021 neue Richtwerte, die „WHO Global Air Quality Guidelines Particulate matter (PM_{2.5} and PM₁₀), ozone,

⁶⁹ <https://orf.at/stories/3320940/>

⁷⁰ <https://orf.at/stories/3320966/>

⁷¹ Hutter, Gesundheitsrisiken durch Luftverschmutzung, in: *Institut für Umweltrecht* (Hrsg), Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts 2019 (2019) 117 ff (119).

nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide“ herausgegeben⁷². Bereits die derzeitigen Feinstaubwerte im Gebiet um den Flughafen Wien liegen über den neuen WHO-Empfehlungen.

Infolge der neuen Richtwerte der WHO und mit dem Ziel der Angleichung an diese hat die Europäische Kommission im Oktober 2022 einen Vorschlag für die Überarbeitung der EU-Richtlinien für Luftqualität veröffentlicht. Der Vorschlag sieht neue Grenzwerte vor, unter anderem für Feinstaub, Ozon und Stickstoffdioxid, die ab 2030 einzuhalten wären.⁷³

Würde die 3. Piste so wie sie jetzt bewilligt ist, 2033 in Betrieb gehen, würde sie den Standards aus 2007/2008 entsprechen. Das ist Handeln wider besseres Wissen.

Beweis: einzuholendes Gutachten aus dem Bereich Umweltmedizin.

8.3.4. Lärm

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 die „Environmental Noise Guidelines for the European Region“⁷⁴ mit neuen Empfehlungen u.a. auch für Fluglärm und Schutz des Nachtschlafs⁷⁵ herausgegeben.

Das im Bewilligungsverfahren für die Dritte Piste vom BMVIT damals beim Institut für Umwelthygiene, Zentrum für Public Health der Meduni Wien beauftragte Gutachten „Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen durch Fluglärm“ vom 05. September 2011 bezieht sich noch auf die „Night Noise Guidelines for Europe“ (WHO 2007), die längst keine Gültigkeit mehr haben.

Würde die 3. Piste so wie sie jetzt bewilligt ist, 2033 in Betrieb gehen, würde sie Jahrzehnte hinter den Standards der WHO liegen. Was damals noch als „zumutbare Belästigung“ galt, wird heute als gesundheitsschädlich eingestuft.

Beweis: einzuholendes Gutachten aus dem Bereich Umweltmedizin.

Das öffentliche Interesse an der Unterlassung des Baus der Dritten Piste überwiegt damit jenes an der Verwirklichung.

Das Bundesverwaltungsgericht möge dazu Gutachten aus den Bereichen Klimaschutz/ Meteorologie/Bodenschutz, zB vom Grazer Wegener Center, sowie Umweltmedizin /Luftschadstoffe und Lärm einholen.

Da das Vorhaben Dritte Piste nach dem zwischenzeitlichen Stand der Sach- und Rechtslage nicht mehr genehmigt werden kann, ist der gegenständliche Bescheid aufzuheben und der Antrag der mitbeteiligten Parteien abzuweisen.

⁷² <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

⁷³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_22_6278

⁷⁴ <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

⁷⁵ Seite 61 ff.

8.4. Konsens in Frage gestellt

Im NÖN-Artikel „Flughafen Schwechat „Dritte Piste“: Gegner fordern Neustart für Genehmigungsverfahren“ vom 12. Mai 2023 wird Manfred Peter, der Vertreter der „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ („ARGE“), der im „Dialogforum“, der Fortsetzung der „Mediation“, des Flughafen Wien eingebunden ist, zitiert wie folgt:

„[...] „Alle die den Mediationsvertrag damals unterschrieben haben, haben letztlich auch der dritten Piste zugestimmt“, hält Peter gegenüber der NÖN fest. ... Allerdings merkt auch Peter dezent kritisch an, dass man seit dem Mediationsvertrag aus dem Jahr 2005 eine „Fülle von Erkenntnissen“ über die Luftfahrt gewonnen habe. Stichwort: Fluglärm und dessen Auswirkung. Peter: „Da könnte man natürlich die Frage aufwerfen, ob eine Kapazitätserweiterung wie jene durch die 'Dritte Piste' wirklich noch allgemeiner Konsens ist.“⁷⁶

Also selbst von Seiten der flughafentreuen und in „Mediation“ und „Dialogforum“ kooperativen Bürgervertreter wird der einstige Konsens zur Dritten Piste in Frage gestellt und zwar genau deshalb, weil man seit dem Jahr 2005, dem Abschlussjahr der „Mediation“, eine „Fülle von Erkenntnissen“ über die Luftfahrt gewonnen hat, wobei beispielhaft als Stichwort Fluglärm und dessen Auswirkung genannt wird.

Insbesondere infolge der Verweigerung der Akteneinsicht durch die belangte Behörde behalten sich die Beschwerdeführer:innen weiteres Vorbringen vor.

9. **Anträge und Anregungen**

9.1. Anregung EuGH-Vorlage

Es wird angeregt, dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Fragen gemäß Art 267 AEUV zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist bei der Verlängerung von Ausführungsfristen eines UVP-pflichtigen und in einer UVP genehmigten Vorhabens die betroffene Öffentlichkeit in das Verfahren einzubeziehen? Wenn ja, genügt die Einräumung eines Rechtsmittels gegen die genehmigende Entscheidung?

Ist bei der Verlängerung von Ausführungsfristen eines UVP-pflichtigen und in einer UVP genehmigten Vorhabens ein Vorverfahren zu führen, in dem festgestellt wird, ob die Fristverlängerung mit Auswirkungen auf die in der UVP geschützten Rechtsgüter verbunden sein wird oder nicht? Ist in diesem Vorverfahren die betroffene Öffentlichkeit in das Verfahren einzubeziehen? Wenn ja, genügt die Einräumung eines Rechtsmittels gegen die Feststellungsentscheidung?

⁷⁶ <https://www.noen.at/schwechat/flughafen-schwechat-dritte-piste-gegner-fordern-neustart-fuer-genehmigungsverfahren-367039327>

9.2. Anträge

Die Beschwerdeführer:innen beantragen, das Bundesverwaltungsgericht möge

1. **eine mündliche Verhandlung abhalten,**
2. **in der Sache selbst entscheiden, den gegenständlichen Bescheid aufheben und den Antrag der mitbeteiligten Parteien abweisen,**

in eventu

3. **den gegenständlichen Bescheid aufheben und die Verwaltungssache zur Verfahrensergänzung und neuerlichen Bescheiderlassung an die belangte Behörde zurückverweisen.**

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Verein „Verkehrswende.at“

Verein „Aviation Reset – BürgerInnen für
Transparenz, Kostenwahrheit und
Nachhaltigkeit in der Luftfahrt“ (ehemals
AFLG Antifluglärmgemeinschaft)

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West

Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg

Bürgerinitiative Plattform gegen die 3. Piste
des Flughafens Wien (Schwechat)

Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde
Groß-Enzerdorf