Per Web-ERV

An das
Bundesverwaltungsgericht

Erdbergstraße 192 - 196
1030 Wien

HEGER & PARTNER
Rechtsanwälte
Attorneys at law

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

27. Oktober 2025

W606 2308801-1/16E

Revisionswerber:innen:

1. [redacted]
   [redacted]
   [redacted] Zwölfaxing

2. [redacted]
   [redacted]
   [redacted] Rauchenwarth

3. [redacted]
   [redacted]
   1100 Wien

4. Verein „Verkehrswende.at"
   ZVR: 1946764203
   Saarstraße 1
   3100 St. Pölten

Alle vertreten durch: HEGER & PARTNER Rechtsanwälte
Dr. Susanne Heger
Dr. Martin Fischer
Eßlinggasse 17/9
A-1010 Wien

S103407

(VOLLMACHT ERTEILT)
(GEBÜHRENEINZUG)

Verwaltungsgericht: Bundesverwaltungsgericht
Erdbergstraße 192 - 196
1030 Wien

Belangte Behörde:	Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (ehemals Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Mitbeteiligte Partei:	Flughafen Wien AG 1300 Wien-Flughafen, Postfach 1
wegen:	Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 30.10.2024 (Genehmigung der Flughafenentgeltregelung des Flughafen Wien-Schwechat)

I. VOLLMACHTSBEKANNTGABE

II. (ORDENTLICHE) REVISION

gem Art 133 Abs 1 Z 1 B-VG iVm Abs 6 Z 1 B-VG

3-fach

Kopie des angefochtenen Beschlusses

I. VOLLMACHTSBEKANNTGABE

In umseitig bezeichneter Revisionssache geben die Revisionswerber: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. REVISION

Gegen den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. September 2025, GZ W606 2308801-1/16E, den rechtsfreundlichen Vertretern der Revisionswerber:innen zugestellt am selben Tage, erheben die angeführten Revisionswerber:innen wegen Verletzung ihres Rechts auf eine Sachentscheidung sowie wegen Verletzung ihrer Rechte aus Art 9 Aarhus-Konvention, Art 47 GRC und Art 5 ff der VO 598/2014 binnen offener Frist

REVISION

gemäß Art 133 Abs 1 Z 1 iVm Abs 6 Z 1 B-VG

an den Verwaltungsgerichtshof.

Der Beschluss des BVwG wird wegen unrichtiger bzw mangelnder rechtlicher Beurteilung in seinem gesamten Umfang angefochten.

1. Sachverhalt und Verfahrensgang

Mit Eingabe vom 12. September 2024 hat die mitbeteiligte Partei die Erteilung der Genehmigung der Änderung der Entgeltordnung des Flughafens Wien für das Kalenderjahr 2025 beantragt; in dieser Entgeltordnung ist auch ein (allerdings faktisch wirkungsloses) lärmabhängiges Entgelt enthalten. Mit dem vor dem BVwG angefochtenen Bescheid der belangten Behörde vom 30. Oktober 2024, GZ 2024-0.763.741, wurde diese antragsgemäß genehmigt.

Gegen diesen Bescheid erhoben die nunmehrigen Revisionswerber:innen Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 21. August 2025 hat das BVwG mit dem bekämpften Beschluss vom 16. September 2025 die Beschwerde als unzulässig zurückgewiesen.

Zusammengefasst wurde dies damit begründet, dass (1) § 4a Flughafenentgeltgesetz (FEG) nicht als Teil des ausgewogenen Ansatzes iSd Fluglärmmanagement-VO 598/2014[1] anzusehen sei und daher auch der Öffentlichkeitsbeteiligungsmechanismus der Verordnung nicht zur Anwendung käme und (2) § 4a FEG nicht in Umsetzung gemeinschaftlichen Umweltrechtes erlassen wurde und

[1] Verordnung (EU) 598/2014 vom 16. April .2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes, ABl L 2014/173, 65.

daher auch nicht dem Regime des Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention unterfällt. Auch wurde die Anwendbarkeit des Art 6 Abs 10 Aarhus-Konvention verneint und somit die Anwendung von Art 9 Abs 2 Aarhus-Konvention.

Mit diesem Beschluss wird festgehalten, dass lärmabhängige Flughafenentgelte, und damit auch die Frage der Steuerung des Fluglärms über Nachtflugentgelte und über höhere Entgelte für lärmstarke Flugzeuge nur zwischen dem Flughafenbetreiber und den Fluglinien diskutiert werden und die Öffentlichkeit, die die Last des Lärms tragen muss, außen vor bleibt. – Diejenigen, die geschützt werden sollen, dürfen nichts sagen. Ihre Interessen finden keine Vertretung. Dementsprechend sinn- und wirkungslos sind die am Flughafen Wien geltenden und hier angefochtenen Lärmentgelte.

2. Zur Rechtzeitigkeit und zur Revisionslegitimation

Der angefochtene Beschluss des BVwG vom 16. September 2025, GZ W606 2308801-1/16E wurde am 16. September 2025 per Web-ERV den Rechtsvertretern der nunmehrigen Revisionswerber:innen zugestellt. Die am heutigen Tag per Web-ERV eingebrachte Revision ist daher rechtzeitig.

Die Revisionswerber:innen zu 1. bis 3. sind natürliche Personen mit Wohnsitz im Nahbereich des Wiener Flughafens.

Der Revisionswerber zu 4. ist ein Verein und als Umweltorganisation iSd § 19 Abs 7 UVP-G 2000 anerkannt. Die Anerkennung erfolgte mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 30. Jänner 2023, GZ 2023-0.048.810, und umfasst das gesamte Bundesgebiet der Republik Österreich als Wirkungsgebiet.

Die Revisionswerber:innen waren Parteien des Verfahrens vor dem BVwG und werden durch das Erkenntnis in ihren Rechten verletzt, insbesondere in ihrem Recht auf Sachentscheidung und in ihren subjektiv-öffentlichrechtlichen Rechten aus dem nationalen und Unions-Umwelt- und Naturschutzrecht. Sie sind daher gemäß Art 133 Abs 6 Z 1 B-VG zur Revision legitimiert.

3. Zulässigkeit der Revision

Gemäß Art 133 Abs 4 B-VG ist die Revision gegen ein Erkenntnis eines Verwaltungsgerichts an den Verwaltungsgerichtshof (grundsätzlich) zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Grundsätzliche Bedeutung kommt Rechtsfragen dann zu, wenn sie über den konkreten Einzelfall hinaus Bedeutung besitzen oder wenn sie es im Einzelfall erforderlich machen, aus Gründen der Rechtssicherheit korrigierend einzugreifen[2].

Werden auch Bedenken geltend gemacht, die sich aus dem Unionsrecht ergeben, ist eine Revision zulässig, wenn diesen Rechtsfragen grundsätzliche Bedeutung zukommt[3].

Im angefochtenen Beschluss hat das BVwG gem § 25a Abs 1 VwGG ausgesprochen, dass eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 iVm Abs 9 B-VG zulässig ist.

Begründend führte das BVwG dazu aus, dass eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung zu entscheiden war und keine Rechtsprechung des VwGH zur Frage vorliege, ob die Liste der zur Beschwerde Legitimierten des § 10a Flughafenentgeltgesetz (FEG) abschließend ist, oder ob auch anderen, insbes anerkannten Umweltorganisationen und Nachbarn Beschwerdelegitimation zukommt.

Weiters verwies das BVwG auf die Gemengelage aus nationalem Recht und Unionsrecht, insbesondere der mit dem FEG umgesetzten Flughafenentgelte-Richtlinie 2009/12/EG vom 11. März 2009 („*Flughafenentgelte-RL*") und der Verordnung (EU) 598/2014 vom 16. April 2014 „*über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes*" *(Fluglärmmanagement-VO)* sowie darauf, dass die Rechtslage nicht hinreichend klar und eindeutig ist, um die Zulässigkeit einer Revision zu versagen[4].

Außerdem komme der Rechtsfrage auch über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zu.

Dem ist zuzustimmen und zu ergänzen:

Die Rechtsfrage, ob die Ermächtigungsnorm des Art 3 der Flughafenentgelte-RL und die auf ihr basierenden umweltbezogenen Entgeltbestandteile in den ausgewogenen Ansatz der Fluglärmmanagement-VO eingebettet sind und daher indirekt auch deren Umsetzung dienen, wurde soweit ersichtlich bislang weder vom VwGH noch vom EuGH entschieden. Von der Lösung dieser Rechtsfrage hängt aber ab, ob die Genehmigung der Flughafenentgelte Art 5 ff der Fluglärmmanagement-VO unterliegt und daher im gegenständlichen Verfahren Bürger:innen und anerkannten Umweltorganisationen Parteistellung und Rechtsmittellegitimation zukommt. Weiters hängt davon mit ab, ob es sich bei § 4a FEG um (umgesetztes) EU-Recht handelt oder nicht.

Auch die Rechtsfrage, ob die Liste der zur Beschwerde Berechtigten des § 10a FEG taxativ ist, oder ob jenen, in deren geschützte Rechte durch den Flugbetrieb eingegriffen wird, ebenfalls eine Rechtsmittellegitimation zukommt, wurde bislang nicht höchstgerichtlich entschieden.

Bei der Frage, ob die Aarhus-Konvention unmittelbar anwendbar ist, weicht das BVwG von der stRsp

[2] VwGH Beschluss vom 24. März 2014 Ro 2014/01/0011; Beschluss vom 23. September 2014 Ro 2014/01/0033.

[3] VwGH Beschluss vom 2. September 2014 Ra 2014/18/0062.

[4] Unter Verweis auf VwGH Beschluss vom 14. April 2021 Ra 2019/06/0167.

des VwGH ab und verneint dies[5]. In stRsp hat der VwGH aber ausgesprochen, dass die Aarhus-Konvention dann unmittelbar zur Anwendung kommt, wenn die materiell zu lösende Rechtsfrage eine des Unionsumweltrechtes ist[6]. Diesfalls haben anerkannte Umweltorganisationen und Nachbarn als Vertreter der betroffenen Öffentlichkeit Parteistellung, auch wenn dies im Materiengesetz nicht vorgesehen ist.

Schließlich ist es eine bislang weder vom VwGH noch vom EuGH beantwortete Rechtsfrage, ob § 4a FEG in Umsetzung von Unionsumweltrecht ergangen ist und daher dessen Anwendung der Aarhus-Konvention unterliegt.

Die aufgeworfenen Rechtsfragen sind auch über das konkrete Verfahren hinaus von Bedeutung, da die Flughafenentgelte jährlich neu genehmigt werden müssen und sich diese Rechtsfragen daher von Jahr zu Jahr wieder stellen. Darüber hinaus kommt das FEG auch bei der Festlegung der Flughafenentgelte der Flughäfen Innsbruck[7], Salzburg[8], Graz, Linz und Klagenfurt zur Anwendung. Somit liegt eine Rechtsfrage von allgemeiner Bedeutung vor.

4. Revisionspunkt

Die Revisionswerber:innen erachten sich durch den angefochtenen Beschluss in ihrem Recht auf Sachentscheidung verletzt, also in ihrem Recht, dass eine meritorische Entscheidung über ihre Beschwerde gefällt wird (§ 28 VwGVG, 73 AVG).

Als „Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit" iSd Art 9 Aarhus-Konvention iVm Art 47 GRC erachten sich die Revisionswerber:innen ebenso in ihrem Recht verletzt, am Verfahren der Art 5 ff der Fluglärmmanagement-VO teilzunehmen sowie die getroffenen Entscheidungen iSd Art 9 der Aarhus-Konvention durch ein Gericht überprüfen zu lassen.

5. Revisionsgründe

Der angefochtene Beschluss ist inhaltlich rechtswidrig, weil den Revisionswerbern auf Basis des Unionsrechts und der Aarhus-Konvention sowie der dazu ergangenen Rechtsprechung des EuGH und des VwGH nicht nur das Recht auf gerichtliche Geltendmachung, sondern damit verbunden auch das Recht auf eine inhaltliche Entscheidung durch ein nationales Gericht zukommt. Aus der Rsp des EuGH zur Effektivität der gerichtlichen Überprüfung lässt sich ableiten, dass auch ein Recht auf eine inhaltliche Entscheidung besteht[9], ebenso aus der jüngeren Rsp des VwGH[10].

---

5 Beschluss Seite 14.

6 Erkenntnis vom 20. Dezember 2019 Ro 2018/10/0010; zuletzt soweit ersichtlich Beschluss vom 6. August 2025 Ra 2025/02/0080.

7 Vgl Bescheid der BMK vom 30. Oktober 2024, 2024-0.763.709.

8 Vgl Bescheid der BMK vom 30. Oktober 2024, 2024-0.762.739.

9 Insbes Urteile vom 8. November 2016, C-243/15, Slowakischer Braunbär II und vom 20. Dezember 2017, C-664/15, Protect.

10 Erkenntnis vom 28. März 2022 Ra 2020/10/0101.

Mit der Versagung des Rechtsschutzinteresses der Revisionswerber:innen als Prozessvoraussetzung hat das BVwG eine inhaltliche Überprüfung des Beschwerdevorbringens unterlassen, was den Beschluss mit Rechtswidrigkeit behaftet.

Wie das BVwG richtig ausgesprochen hat, sind die Beschwerdeführer:innen Nachbar:innen iSd § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G und eine iSd § 19 Abs 6 ff UVP-G anerkannte Umweltorganisation. Die Beschwerdeführer:innen zählen daher zum Kreis der betroffenen Öffentlichkeit iSd Art 9 Aarhus-Konvention. Dies wurde im Verfahren auch weder durch die mitbeteiligten Parteien, noch durch die belangte Behörde und auch nicht durch das BVwG in Frage gestellt.

Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des VwGH, dass das Fehlen einer ausdrücklich im Materiengesetz vorgesehenen Parteistellung die Zuerkennung einer Parteistellung durch unmittelbar anwendbare Normen des Europarechts nicht hindert[11].

5.1. Das BVwG verkennt die Natur der Lärmentgelte als Teil des ausgewogenen Ansatzes der Fluglärmmanagement-VO und somit als Teil des Unionsumweltrechts

Die Verordnung (EU) 598/2014 vom 16. April 2014 „*über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes*" verankert den „ausgewogenen Ansatz" der ICAO[12] im EU-Recht. Der Titel der Verordnung ist irreführend, denn der „ausgewogene Ansatz" beinhaltet wesentlich mehr als nur Betriebsbeschränkungen, nämlich u.a. auch Lärmentgelte[13]. Deshalb bezeichnet die EU-Kommission diese Verordnung auch als „Regulation (EU) No 598/2014 relating to airport noise management[14]", also Verordnung No 598/2014 betreffend Fluglärmmanagement. Da diese Bezeichnung treffender ist, wird die Verordnung hier als „*Fluglärmmanagement-VO*" bezeichnet.

Die Präambel (1) der Fluglärmmanagement-VO nennt eine nachhaltige Entwicklung als ein Hauptziel der gemeinsamen Verkehrspolitik. Dazu sei ein „*integriertes Konzept, das sowohl das wirksame Funktionieren der Verkehrssysteme der Union als auch den Schutz der Umwelt sicherstellt*" notwendig.

---

[11] ZB 20. Dezember 2019 Ro 2018/10/0010.

[12] International Civil Aviation Organization, Internationale Zivilluftfahrtorganisation.

[13] Fluglärmmanagement-VO, Anhang I, Punkt 1.4.5. Die ICAO nennt Lärmentgelte explizit als eine mögliche Lärmminderungsmaßnahme im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes, ("*Noise charges are also included as a possible noise management tool in the Balanced Approach.*") https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Land-use-Planning-and-Management-.aspx .

[14] Siehe die derzeit bei der Europäischen Kommission (Directorate-General for Mobility and Transport) laufende Konsultation „Commission seeks feedback on EU airport rules" https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-seeks-feedback-eu-airport-rules-2025-08-05_en und das über den Link „Have your Say portal" zum Download angebotene Dokument „Call for evidence for an evaluation - Ares(2024)3052573":
"*Particular attention will be paid to links and synergies between the three pieces of legislation and other provisions affecting airport capacity (Regulation (EC) No 1008/2008 on air services (traffic distribution rules, public service obligations) and* ***Regulation (EU) No 598/2014 relating to airport noise management****), and to the interaction with competition law, including State aid law, and other policy frameworks such as energy, environment and climate policy.*" (Hervorhebung durch Autor).

Die VO erlaubt für die größeren Flughäfen[15] der Union lärmbedingte Betriebsbeschränkungen im engeren Sinne, also zB Start- und Landeverbote für bestimmte Luftfahrzeuge oder zeitliche Beschränkungen nur dann, wenn davor gelindere Mittel, sogenannte Lärmminderungsmaßnahmen eingesetzt wurden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Als Muster für diese Vorgangsweise dient der von der ICAO entwickelte „ausgewogene Ansatz", der vorsieht, dass die möglichen Lärmschutzmaßnahmen so eingesetzt werden, dass Betriebsbeschränkungen als *ultima ratio* eingesetzt werden sollen und davor versucht werden soll, mit gelinderen Mitteln, eben Lärmminderungsmaßnahmen, das Auslangen zu finden.

Dazu sehen die Art 5 ff der Fluglärmmanagement-VO vor, dass die Mitgliedstaaten die Lärmsituation an den Flughäfen bewerten und beurteilen, welche Lärmminderungsmaßnahmen erforderlich sind. Zu diesen Maßnahmen sind die „interessierten Parteien" anzuhören[16]. Eine Zusammenschau der deutschen, englischen und französischen Sprachfassungen der Fluglärmmanagement-VO ergibt, dass die in Art 5 Abs 2 Z 6 und Art 6 Abs 2 lit d verwendeten Begriffe „interessierte Parteien" und „interessierte Kreise" synonym zu verstehen sind:

	deutsch	englisch	französisch
Art 5 Abs 2 Z 6	interessierte Parteien	stakeholders	parties prenantes
Art 6 Abs 2 lit d	interessierte Parteien interessierte Kreise interessierte Kreise	interested parties interested parties interested parties	parties intéressées parties intéressées parties intéressées

Zu den interessierten Parteien/Kreisen zählen gemäß Art 6 Abs 2 lit d Z i der Fluglärmmanagement-VO auch „vom Fluglärm betroffene Anwohner in Flughafennähe oder ihre Vertreter", sohin sowohl die Beschwerdeführer:innen zu 1) bis 3) als auch der Beschwerdeführer zu 4).

Artikel 5 (2) h) sieht weiters vor, dass die Mitgliedstaaten die Anwendung des ausgewogenen Ansatzes gewährleisten müssen, indem sie ein Streitbeilegungsverfahren vorsehen.

Die Fluglärmmanagement-VO ist als Verordnung grundsätzlich unmittelbar anzuwendendes Recht, überlässt jedoch die Konkretisierung von Detailfragen, dem nationalen Gesetzgeber. So heißt es eben ausdrücklich in Art 5 der Fluglärmmanagement-VO (Hervorhebung durch Autor):

> „**Die Mitgliedstaaten gewährleisten**, dass der **ausgewogene Ansatz** zur Bekämpfung von Fluglärm auf Flughäfen, bei denen ein Lärmproblem ermittelt wurde, **angewandt wird**. Zu diesem Zweck **stellen sie sicher**, dass
> …
> e) die **interessierten Parteien** auf transparente Weise zu den geplanten Maßnahmen **angehört** werden;
> …
> h) ein **Streitbeilegungsverfahren** vorgesehen wird."

[15] Über 50.000 Flugbewegungen im Jahr, in Österreich betrifft das den Flughafen Wien.
[16] Art 5 Abs 2 Z 6 der Fluglärmmanagement-VO.

Hier fehlt die ausreichende Umsetzung im österreichischen Recht, die jedoch nicht den Beschwerdeführern anzulasten ist. Vielmehr sind die bestehenden Normen des österreichischen Rechts im Sinne der EU-Vorschriften auszulegen.

Somit steht den Beschwerdeführern der Zugang zu den Gerichten schon aufgrund des Art 5 der Fluglärmmanagement-VO zu. Bei richtiger Anwendung der Fluglärmmanagement-VO hätte das BVwG daher die Parteistellung der Beschwerdeführer:innen feststellen und in der Sache selbst entscheiden müssen.

5.2. Das BVwG verkennt die Rechtsnatur der Ermächtigung in Art 3 Flughafenentgelte-RL

Das BVwG vertritt die Ansicht, dass Art 3 der Flughafenentgelte-RL, der eine „*Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem und allgemeinem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes*" für zulässig erklärt, *kein „Eingangstor für unionsumweltrechtliche Regelungen in Hinblick auf die Festsetzung von Flughafenentgelten*" darstellt (Seite 17). Dies begründet es im Wesentlichen damit, dass aus den Bestimmungen der Fluglärmmanagement-VO keine Verpflichtung zur Einführung von Lärmentgelten bei Flughafenentgelten abgeleitet werden kann. Dabei irrt das BVwG jedoch.

Auch nicht verpflichtende Regelungen im EU-Umweltrecht – also Ermächtigungen – können eine nationale Umweltschutznorm im Sinne einer unionsrechtlichen Grundlage legitimieren, insbesondere wenn sie innerhalb des von der EU gesetzten Rahmens ergehen und mit den unionsrechtlichen Zielen im Einklang stehen[17].

Art 3 der Flughafenentgeltrichtlinie ist genau eine solche nicht verpflichtende Ermächtigungsnorm: Sie verbietet Diskriminierung, erlaubt aber ausdrücklich eine Differenzierung aus Umweltschutzgründen. Diese Differenzierung ist nicht zwingend, aber zulässig. Damit schafft Art 3 der Flughafenentgeltrichtlinie eine unionsrechtliche Grundlage, nach deren Maßgabe die Mitgliedstaaten (und ihre Flughäfen) umweltbezogene Gebührenmodelle (zB lärmbasierte Start- und Landegebühren, CO_2-basierte Entgelte) einführen dürfen. Ohne diese Grundlage wäre § 4a FEG EU-rechtswidrig, denn EU-Wettbewerbsrecht lässt sich nicht nach Belieben variieren.

Art 3 Flughafenentgeltrichtlinie steht im Einklang mit:

- Art 191 Abs 1 AEUV (Ziele der Umweltpolitik, insbesondere Bekämpfung von Emissionen und Schutz der Umwelt),
- Art 193 AEUV (Erlaubnis für strengere nationale Umweltschutzmaßnahmen)
- und dem Prinzip der umweltgerechten Integration nach Art 11 AEUV, wonach Umweltbelange in alle Politikbereiche der EU einfließen sollen.

Die Auslegung im Lichte dieser Ausführungen ergibt, dass Maßnahmen, die dem unionsrechtlichen Umweltschutzziel dienen – wie dies bei Lärmentgelten der Fall ist – inhaltlich im EU-Recht verankert sind, selbst wenn keine Pflicht zur Erlassung dieser Maßnahme besteht.

[17] Callies *in Calliess/Ruffert* (Hrsg), EUV/AEUV[6] (2022) Rz 1 ff zu Art 193 AEUV; *Käller* in *Schwarze* et al. (Hrsg), EU-Kommentar[4] (2019) Rz 6 f zu Art 193 AEUV.

Die Annahme des BVwG, bei § 4a FEG handle es sich um *„(bloß) nationales Umweltrecht*" ist nicht haltbar. Es handelt sich dabei eindeutig um eine aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangene Bestimmung, die über Art 3 Flughafenentgelte-RL Eingang in das österreichische Recht und so in die Entgeltordnung für den Flughafen Wien gefunden hat. Wie bereits gesagt, wäre dem nicht so, dann wäre § 4a FEG EU-rechtswidrig.

Somit steht den Beschwerdeführern der Zugang zu den Gerichten gemäß Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention offen. Bei richtiger Einordnung des § 4a FEG in das Unionsumweltrecht hätte das BVwG die Parteistellung der Beschwerdeführer:innen bejahen und in der Sache selbst entscheiden müssen.

5.3. Das BVwG verkennt den Inhalt und die Bedeutung von Art 6 Abs 10 der Aarhus-Konvention

Zunächst führt das BVwG auf Seite 14 des Beschlusses richtig aus, dass Art 6 Abs 10 der Aarhus-Konvention sicherstellen soll, dass bei einer durch eine Behörde vorgenommene Überprüfung oder Aktualisierung der Betriebsbedingungen für eine in Abs 1 leg cit genannte Tätigkeit die Vorgaben des Art 6 Abs 2-9 der Aarhus-Konvention sinngemäß und soweit es angemessen ist Anwendung finden.

Das BVwG irrt jedoch, wenn es vermeint, dass es sich bei den Flughafenentgelten – ungeachtet des Umstands, dass sie Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind – nicht um „Betriebsbedingungen" handeln würde. Das BVwG begründet seine Position damit, dass es sich anders als die zu Grunde liegende Zulassung des Betriebes des entsprechenden Vorhabens bei den Entgelten lediglich um von Flughafennutzern zu entrichtende Gebühren für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen des Flughafens handle, die aus Gründen der Sicherstellung eines fairen Wettbewerbes einer näheren gesetzlichen Regelung unterliegen. Das BVwG bezieht also die Bewilligung ausschließlich auf die grundlegende Zulassung des Betriebs und das Wettbewerbsrecht. Aber gerade das ist bei Art 6 Abs 10 der Aarhus-Konvention nicht der Fall.

Art 6 Abs 10 Aarhus-Konvention bezieht sich nämlich nicht auf die in Anhang I Z 22 der Konvention geregelte Modifikation der grundlegenden Zulassungsbewilligung einer Tätigkeit, sondern auf nachgelagerte Verwaltungsverfahren[18].

Bei den Lärmentgelten geht es um eine Bedingung für den Betrieb des Flughafens, mit der die Belastungen für die Umwelt erträglicher gemacht werden sollen. Sie sollen Lenkungswirkung auf den Betrieb ausüben und gehören schon deshalb zu den Betriebsbedingungen iS des Art 6 Abs 10 Aarhus-Konvention.

Somit steht den Beschwerdeführern der Zugang zu den Gerichten gemäß Art 9 Abs 2 Aarhus-Konvention ebenfalls zu. Bei richtiger Anwendung des Art 6 Abs 10 der Aarhus-Konvention hätte das BVwG daher die Parteistellung der Beschwerdeführer:innen feststellen und eine meritorische Entscheidung fällen müssen.

---

[18] Siehe *Epiney/Diezig/Pirker/Reitemeyer*, Aarhus-Konvention Handkommentar (2018) Rz 7 zu Art 6 unter Verweis auf den auch vom BVwG zitierten Aarhus Convention Implementation Guide der UNECE (*Ebbesson* et al., 2. Auflage 2014), Seite 158.

5.4. Österreich ist in der Umsetzung der Aarhus-Konvention seit vielen Jahren säumig

Auf der Webseite der Europäischen Kommission heißt es[19]:

> "**Aarhus Convention: Commission calls on AUSTRIA to improve its legislation on public participation in decision-making and access to justice in environmental matters**
>
> Today, the European Commission decided to send a reasoned opinion to Austria (INFR(2014)4111) to correctly implement into national legislation all the requirements of the Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters (Aarhus Convention). The Commission is committed to strengthening environmental rule of law by ensuring that laws are widely understood, respected and enforced and the benefits of environmental protection are enjoyed by people and benefit the planet. The Aarhus Convention is contributing to strengthening environmental democracy by making sure governments to provide and to maintain the necessary administrative, legal and practical structures to guarantee the rights of access to information, public participation in decision-making and access to justice in environmental matters.
>
> The Commission sent a letter of formal notice to Austria in July 2014, followed by an additional letter of formal notice in June 2021, because the country did not grant Non-Governmental Organisations (NGOs) and individuals legal standing before a court to challenge decisions or omissions adopted in violation of EU environmental law.
>
> Despite some progress, the Austrian legislation still does not ensure the right of the public to a judicial review of all relevant acts or omissions within the scope of EU environmental law. This concerns, in particular, a wide range of administrative acts of a regulatory nature, including ordinances providing for derogations to the rules on the protection of strictly protected species, omissions to carry out an appropriate assessment, application of the Invasive Alien Species Regulation, assessments under the Water Framework Directive, as well as plans and permits under the Waste Framework Directive.
> Therefore, the Commission has decided to issue a reasoned opinion to Austria, which has now two months to respond and take the necessary measures. Otherwise, the Commission may decide to refer the case to the Court of Justice of the European Union."

Es ist bezeichnend für Österreich, dass man der vom Fluglärm betroffenen Öffentlichkeit kein Mitspracherecht bei der Erlassung von Lärmentgelten einräumen will. Dabei wäre dies offensichtlich geboten, um das zu verhindern, was in Österreich nun schon das zweite Jahr passiert. Die Lärmentgelte am Flughafen Wien sind eine lächerliche Farce. Grund dafür ist die fehlende Beiziehung der betroffenen Öffentlichkeit und die fehlende Kontrolle der behördlichen Tätigkeit des Verkehrsministeriums, das ausschließlich die Interessen des Flughafen Wien und seiner Kunden sieht und formal abnickt, was sich der Flughafen Wien mit den Airlines, allen voran der AUA, ausmacht. (Zu den schweren Mängeln des Verfahrens zur Genehmigung der Lärmentgelte am Flughafen Wien siehe Beilagen ./14 - ./17 zur Beschwerde, insbesondere unsere Kritikpunkte in Beilage ./17, Punkt 10 und 11, die vor Augen führen, wie unkritisch das Ministerium gegenüber dem vom Flughafen Wien Vorgelegten ist.)

---

[19] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_23_5380 .

5.5. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Lichte einer EU-rechtskonformen Auslegung den Beschwerdeführern die Parteistellung sowohl aufgrund der Art 5 ff der Fluglärmmanagement-VO als auch gemäß Art 9 Abs 3 der Aarhus-Konvention zukommt. Aber auch Art 9 Abs 2 Aarhus-Konvention iVm Art 6 Abs 10 bietet eine Rechtsgrundlage dafür. Bei richtiger Auslegung der genannten Vorschriften wäre das BVwG zur Erkenntnis gelangt, dass den (nunmehrigen) Revisionswerber:innen Parteistellung und damit Rechtsmittellegitimation zusteht und hätte in der Sache selbst entscheiden.

6. Anregung EuGH-Vorlage

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

Ist in einem Verfahren, in dem das Kriterium der Eignung und der Transparenz iSd Artikel 3, dritter Satz der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte anzuwenden ist, die betroffene Öffentlichkeit iSd Aarhus-Konvention dazu zu hören?

Ist der in Anwendung der Ermächtigungsnorm des Artikel 3, zweiter Satz der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte erlassene § 4a des österreichischen Flughafen-entgeltegesetzes (FEG) eine nationale Rechtsvorschrift, die eine Rechtsvorschrift der Union im Bereich der Umwelt umsetzt und deren Anwendung daher Artikel 9 Absatz 3 Aarhus-Konvention unterliegt?

Sind lärmabhängige Flughafenentgelte Maßnahmen im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes der ICAO und des Artikel 2 Ziffer 3 der Fluglärmmanagement-VO und unterliegt deren Regelung den Artikeln 5 ff der Fluglärmmanagement-VO, insbesondere den Vorschriften über die Beteiligung der Öffentlichkeit?

7. Anträge

Aufgrund der angeführten Gründe stellen die Revisionswerber:innen die Anträge, der Verwaltungsgerichtshof möge

a. die Revision zulassen,

b. eine mündliche Verhandlung durchführen,

c. den angefochtenen Beschluss wegen Rechtswidrigkeit aufheben,

d. jedenfalls den Rechtsträger der belangten Behörde zum Kostenersatz gemäß §§ 47 VwGG iVm der VwGH-AufwandersatzV zu Handen der ausgewiesenen Rechtsvertreter verpflichten.

[redacted]
Verein „Verkehrswende.at“