



BVwG

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Postadresse:

Erdbergstraße 192 – 196

1030 Wien

Tel: +43 1 601 49 – 0

Fax: +43 1 531 09 – 153357/153364

E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at

www.bvwg.gv.at

DVR: 0939579

Geschäftszahl (GZ):

W109 2000179-1/350E

(bitte bei allen Eingaben anführen)

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Das Bundesverwaltungsgericht beschließt durch den Richter Mag. Karl Thomas BÜCHELE als Vorsitzenden und die Richter Dr. Werner ANDRÄ und Dr. Christian BAUMGARTNER als Beisitzer über die Beschwerden

1. der AFLG Antifluglärmgemeinschaft,
2. der Parteiunabhängigen Bürgerinitiative gegen Fluglärm und umweltschädliche Emissionen,
3. der Dr. Jutta LETH,
4. des Ing. Thomas HÖPPEL,
(1. bis 4. vertreten durch Proksch & Fritzsche Frank Fletzberger Rechtsanwälte OG),
5. der Bürgerinitiative „*Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien*“,
6. der Bürgerinitiative „*Lärmschutz Laaerberg*“,
7. des Herbert HOFER,
8. der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West,
(vertreten durch Heger & Partner Rechtsanwälte OEG),
9. des BILEF – Verein Bürgerinitiative „*Lebenswertes Enzersdorf an der Fischa*“,

10. der Bürgerinitiative „*Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste*“,
11. der Bürgerinitiative Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf,
12. der Stadt Wien,
13. des Dietrich BUSCHMANN, MA,
(12. und 13. vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH),
14. des DI Ing. Peter PELZMANN,
15. des Wilhelm PAVICSITS,
16. der Karin HOFBAUER,
17. der Eva HITTINGER,
18. des Franz HITTINGER,
19. des Dr. Erich PITAK,
20. der Dr. Brigitte BUSCHBECK,
21. des DI Herbert BUSCHBECK,
22. der Franziska BUSCHBECK,
23. der Umweltinitiative Wienerwald,
24. der Eva HABISOHN,
25. des Franz HABISOHN,
26. des Roman RUSY,
27. der Ing. Iris MÜCK und
28. der Dorothea FREISTETTER,

gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 10.07.2012, Zl. RU4-U-302/301-2012, mit dem der Flughafen Wien AG die Genehmigung zu Errichtung und Betrieb des Vorhabens „*Parallelpiste 11R/29L*“ als Antragstellerin und erstmitbeteiligte Partei sowie dem Land Niederösterreich als Antragstellerin und zweitmitbeteiligte Partei (beide vertreten

durch die Schönherr Rechtsanwälte GmbH) die Genehmigung für den Vorhabensbestandteil „Verlegung der Landesstraße B 10“ gemäß § 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) erteilt wurde:

A)

- I. Die Beschwerden des Wilhelm PAVICSITS (15.-Beschwerdeführer) und der „Umweltinitiative Wienerwald“ (23.-Beschwerdeführerin) werden zurückgewiesen.
- II. Die Anträge auf Löschung der Sicherheitszone im Grundbuch werden zurückgewiesen.

und erkennt zu Recht:

B)

- I. In Erledigung der Beschwerden wird der Antrag der mitbeteiligten Parteien mit der Maßgabe bewilligt, dass

1. in der Auflage **7.16.2** der Wert „62“ durch „60“ ersetzt wird. Diese Auflage lautet somit wie folgt:

„**7.16.2** Der Tag-Lärmschutzbereich umfasst diejenigen Gebiete, in denen der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) LAeq,Tag einen Wert von 60 dB(A) übersteigt.“

2. in der Auflage **7.16.3** der Wert für den energieäquivalenten Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit „55“ durch „50“ ersetzt wird; weiters wird das Schallpegelhäufigkeitskriterium „13“ durch „6“ ersetzt. Diese Auflage lautet somit wie folgt:

„**7.16.3** Der Nacht-Lärmschutzbereich umfasst diejenigen Gebiete, in denen entweder der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) LAeq,Nacht einen Wert von 50 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) LASmax von 68 dB(A) den Wert von 6 erreicht bzw. überschreitet oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LASmax von 80 dB(A) den Wert von 1 erreicht bzw. überschreitet.“

3. in der Auflage **7.16.8** der Wert für den energieäquivalenten Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit „55“ durch: „45“ ersetzt wird; weiters wird der Wert für den Maximalpegel LAS_{max} „65“ durch „60“ ersetzt. Diese Auflage lautet somit wie folgt:

„**7.16.8** Für Krankenhäuser sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen auch dann bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) $LA_{eq,Nacht}$ einen Wert von 45 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 60 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 13 erreicht bzw. überschreitet.“

4. in der Auflage **7.16.9** der Wert für den Maximalpegel LAS_{max} „76“ durch „70“ ersetzt wird. Diese Auflage lautet somit wie folgt:

„**7.16.9** Für Pflegeheime sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) $LA_{eq,Tag}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 70 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 25 erreicht bzw. überschreitet.“

5. in der Auflage **7.16.17** nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt wird: „Die Untersuchung ist durch eine unabhängige fachlich qualifizierte Stelle durchzuführen.“ Diese Auflage lautet somit wie folgt:

„**7.16.17** Zur Kalibration der Berechnungsergebnisse ist jährlich ein Abgleich zwischen den Messergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage (siehe Punkt 7.16.26) und dem für diese Messpunkte berechneten energieäquivalenten Dauerschallpegel durchzuführen. Die Untersuchung ist durch eine unabhängige fachlich qualifizierte Stelle durchzuführen. Ergeben sich an einem Messpunkt Abweichungen von mehr als 1,5 dB, so ist eine Analyse hinsichtlich der Ursache für diese Abweichungen durchzuführen. Das Ergebnis der Analyse ist der Behörde vorzulegen. Sind die Abweichungen zwischen Messung und Rechnung auf die für die Berechnungen verwendeten Emissionsansätze zurückzuführen, so sind diese entsprechend zu modifizieren. Fortan sind Berechnungen auf der Basis dieser neuen, messtechnisch ermittelten Emissionsansätze durchzuführen.“

Zu den Emissionsansätzen gehören u.a. (jeweils in Abhängigkeit von der jeweiligen Flugphase):

- Geräuschemissionen
- Geschwindigkeitsprofile
- Höhenprofile
- Richtcharakteristik“

6. in der Auflage **7.16.25** nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt wird: *„Dieser Bericht ist unverzüglich auf einer allgemein gut auffindbaren Stelle im Internet (z.B. www.flugspuren.at auf der Hauptseite) zu veröffentlichen.“* Diese Auflage lautet somit wie folgt:

„7.16.25 Der Flughafen erstellt jährlich nach Ablauf eines Kalenderjahres einen Bericht über die durchgeführten Schallschutzmaßnahmen. Dieser Bericht ist unverzüglich auf einer allgemein gut zugänglichen Stelle im Internet (z.B. www.flugspuren.at auf der Hauptseite) an einer leicht auffindbaren Stelle zu veröffentlichen. Nach Ablauf einer Einführungsphase von 5 Jahren ist in diesem Bericht auch der Nachweis zu führen, dass sich der Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereich im abgelaufenen Kalenderjahr nirgendwo auf Gebiete erstreckte, für die bislang keine ausreichenden Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden.“

7. die Auflage **7.20.2** zu lauten hat:

„Alle nichtstaubfrei befestigten Baustraßen und Manipulationsflächen sind, sobald sie im Zeitraum vom 1. März bis 1. Dezember benutzt werden (also im Sommer-Halbjahr), bei Trockenheit – Trockenheit ist definiert als ‘kein Niederschlag innerhalb der letzten 12 Stunden in den Monaten Mai, Juni, Juli, August, ansonsten kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden’ – feucht zu halten. Die Befeuchtung ist bei Betriebsbeginn zu beginnen und im Falle der Verwendung eines manuellen Verfahrens mindestens alle 4 Stunden bis zum Betriebsende zu wiederholen. Bei manueller Berieselung, zum Beispiel durch Tankfahrzeug oder Vakuumpass, sind als Richtwert 3 Liter Wasser pro Quadratmeter anzusehen. Im Zeitraum 1. Dezember bis 1. März bzw. wenn aufgrund zu tiefer Lufttemperaturen eine Staubbildung mittels Beregnung durch Wasser nicht möglich ist, sind bei Trockenheit alle benutzten Fahr- und Manipulationsflächen zur Staubbildung mit Kalzium und Magnesium-Azetat oder einem anderen gleichwertigen Mittel zu besprühen. Dabei ist eine bestimmte Menge, die definiert ist mit 100 g CMA/m² in 25-prozentiger Lösung oder einem gleichwertigen Mittel an jedem zweiten Betriebstag flächendeckend aufzubringen. Nur bei stabiler Schneedecke kann auf diese Behandlung verzichtet werden. Lagerflächen sind während der Bauphase regelmäßig zu befeuchten und feucht zu halten. Hier kann die Befeuchtung bei Frostgefahr entfallen.“

8. die Auflage **7.20.4** zu lauten hat:

„Zufahrtswege für Schwerverkehr sind, sobald sie im Zeitraum vom 1. März bis 1. Dezember benutzt werden (also im Sommer-Halbjahr) bei Trockenheit – Trockenheit ist definiert als ‘kein Niederschlag innerhalb der letzten 12 Stunden in den Monaten Mai, Juni, Juli, August, ansonsten kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden’ – feucht zu halten. Die Befeuchtung ist bei Betriebsbeginn zu beginnen und im Falle der Verwendung eines manuellen Verfahrens zu mindestens alle 4 Stunden bis zum Betriebsende zu wiederholen. Bei manueller Berieselung, zum Beispiel Tankfahrzeug oder Vakuumpass, sind als Richtwert 3 Liter Wasser pro Quadratmeter anzusehen. Im Zeitraum 1. Dezember bis 1. März bzw. wenn

aufgrund zu tiefer Lufttemperaturen eine Staubbildung mittels Beregnung durch Wasser nicht möglich ist, sind bei Trockenheit, heißt kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden, alle benutzten Fahr- und Manipulationsflächen zur Staubbindung mit Kalzium und Magnesium Azetat oder einen anderen gleichwertigen Mittel zu besprühen. Dabei sind eine bestimmte Menge, die definiert ist, mit 100 g CMA/ m² in 25-prozentiger Lösung oder gleichwertiges Mittel an jedem zweiten Betriebstag flächendeckend aufzubringen und nur bei stabiler Schneedecke kann auf diese Behandlung verzichtet werden.“

9. die Auflage **7.20.9** zu lauten hat:

„Am Übergang von unbefestigten zu befestigten Bereichen sind Reifenwaschanlagen zu installieren. Ein regelmäßiges Reinigen der jeweiligen Anlage inklusive Austausch des Waschwassers ist durchzuführen und von der ökologischen Bauaufsicht zu kontrollieren und zu dokumentieren. Die Abrollstrecken zum öffentlichen Netz sind auf eine Länge von mindestens 50 m mittels Nassreinigung zu reinigen.“

10. die Auflage **7.20.10** zu lauten hat:

„Baumaschinen haben den Emissionsstandards Stage IIIB, gemäß MOT-V, BGBl. II Nr. 136/2005 in der jeweils geltenden Fassung, zu erfüllen. Es sind Nutzfahrzeuge entsprechend Abgasnorm Euro III oder höher einzusetzen. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad in der Anzahlkonzentration im Partikelgrößenbereich 20 bis 300 nm (also merklich unter PM_{2,5}), von mehr als 95 % und einem Abscheidegrad der EC-Massenkonzentration von mehr als 90 % aufweisen.“

11. die Auflage **7.20.13** zu lauten hat:

„Während der Bauphasen 1 und 2 sind in Rauchenwarth und Schwadorf sowie während der Bauphasen 5 und 6 in Rauchenwarth und im Bereich Aichhof die Stickstoffdioxidkonzentration sowie die PM₁₀-Konzentration kontinuierlich zu messen. Die Messungen sind von einer dazu geeigneten Institution durchzuführen. Als Eignungsnachweis ist eine Akkreditierung oder der Nachweis einer regelmäßigen positiven Teilnahme an den Messtechnik-Ringversuchen des Umweltbundesamtes für die Messung der genannten Luftschadstoffe erforderlich. Die Festlegung der Messstellen hat einvernehmlich mit einem SV für Luftreinhaltung des Amtes der NÖ Landesregierung zu erfolgen. Eine Berichtlegung über die Messergebnisse hat jeweils quartalsweise zum 15. des Folgemonats zu erfolgen.“

12. die Auflage **7.20.14** zu lauten hat:

„Für die Bauphase ist ein Emissionsminderungskonzept zu erstellen. Bei baubedingten Überschreitungen des PM₁₀-Wertes von 300 µg/m³ als gleitender 3-Stundenmittelwert sind – darüber hinaus – durch die örtliche Bauaufsicht kurzfristig und kurzzeitig weitere emissionsreduzierende Maßnahmen anzuordnen und deren

Umsetzung zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen bis hin zum Baustopp in diesen Bereichen zu verschärfen.–Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrechtzuerhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder merklich unter $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im 3-Stundenmittelwert abgesunken sind.

Zusätzlich ist der gleitende 24-Stundenmittelwert zu erheben. Bei Überschreitungen eines gleitenden 24-Stundenmittelwertes von $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und einer gleichzeitigen Mehrbelastung mit einem mehr als $50 \mu\text{g}$ gegenüber dem an einer Vergleichsmessstelle gemessenen Wert ist die örtliche Bauaufsicht eine Ursachenerhebung durchzuführen und sind derartige Zustände durch Maßnahmenanpassungen zu unterbinden. Als Vergleichsmessstelle ist die Messstelle Himberg heranzuziehen.“

13. im Spruch des angefochtenen Bescheides im Bereich „*Luftreinhaltechnik*“ nach der Auflage 7.20.16 folgende Auflagen 7.20.17 bis 7.20.21 angefügt werden:

„Auflage **7.20.17** Maßnahmen betreffend Errichtung und Betrieb von Material, Erdaushub und Humuszwischenlagern sind mit einem Mindestabstand von 500 m zu Wohnanrainern anzuordnen, soweit sie nicht bereits in der Ausbreitungsberechtigung berücksichtigt wurden.

Auflage **7.20.18** Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft zu entstauben.

Auflage **7.20.19** Die Umsetzung sämtlicher beauftragten Maßnahmen ist während der gesamten Bauphase durchgehend in einem Betriebsbuch zu dokumentieren und der Behörde auf Anfrage vorzulegen. Diese Aufzeichnung hat für jede einzelne Maßnahme und jeden Bauabschnitt zu enthalten: die Maßnahme, den Ort, den Beginn und das Ende, eingesetzte Mengen. Alternativ sind in Absprache mit der Behörde und dem SV für Luftschadstoffe auch andere Dokumentationssysteme (wie z.B. Web-Cams und öffentlicher Zugang dazu), denkbar, die die nachweisliche Einhaltung der Auflagen erkennen lassen.

Auflage **7.20.20** Bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Piste 11R/29L sind Maßnahmen umzusetzen, die eine Reduktion der CO_2 -Emissionsmengen um 30.000 t gegenüber dem im Einreichprojekt beschriebenen konventionellen Drei-Pisten-Betrieb für das Betriebsjahr 2025 zur Folge haben. Die Maßnahmen sind auf die Sparten Abfertigung, Triebwerk Probeläufe, Stationäre Infrastruktur und Emissionen Landside zu beziehen. Über die Umsetzung dieser Maßnahmen ist ein detaillierter Bericht anzufertigen, der spätestens drei Monate vor Inbetriebnahme der Behörde vorzulegen ist. Vor der Freigabe durch die Behörde darf keine Inbetriebnahme erfolgen.

Auflage **7.20.21** Die Flughafen Wien AG hat weiterführende Maßnahmen zu ergreifen, die gewährleisten, dass innerhalb eines Zeitraumes von maximal fünf Jahren nach Inbetriebnahme der Piste 11R/29L bei jenen Aktivitäten, die im

Einflussbereich der Flughafenbetriebsgesellschaft liegen und alle direkten und indirekten CO₂-Emissionen umfassen, eine CO₂-Neutralität erreicht wird. Dies sind die unter Scope 1 und Scope 2 des GHG Protokolls des World-Rescue-Institutes (WIR) und des World Business Councils for Sustainable Development (WBCSD) (<http://www.ghgprotocol.org/standards>) genannten Aktivitäten. Diese Maßnahme entspräche in etwa einem Erreichen des Levels 4 (Neutrality) gemäß Airport Carbon Accreditation Schema. Die Vorgaben der ISO 14064 sind anzuwenden. Es ist zulässig, vorgezogene Maßnahmen zur CO₂-Reduktion, die dem Drei-Pisten-Szenario zuzuordnen sind, der Reduktionsvorgabe anzurechnen. Über die Umsetzung dieser Maßnahmen ist ein detaillierter Bericht anzufertigen, der spätestens drei Monate vor Ablauf dieser Frist der Behörde vorzulegen ist und von dieser freizugeben.“

14. die Auflage 8 zu lauten hat:

„8 Befristungen gemäß § 17 Abs 6 UVP-G 2000

Sämtliche Fristen für das Vorhaben werden gemäß § 17 Abs 6 UVP-G 2000 festgelegt.

8.1 Bauvollendung

Die Bauvollendungsfristen für die eingereichten Ausbaustufen werden wie folgt festgelegt:

- Als Bauvollendungsfrist für die erste Ausbaustufe wird der 31.12.2023 bestimmt.
- Als Bauvollendungsfrist für die zweite Ausbaustufe wird der 31.12.2024 bestimmt.
- Als Bauvollendungsfrist für die dritte Ausbaustufe wird der 31.12.2029 bestimmt.

8.2 Betriebsaufnahmebewilligung – Luftfahrtgesetz - LFG

Die im Rahmen des UVP-Abnahmeverfahrens mit zu erteilende Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 73 Luftfahrtgesetz ist bis längstens 31.12.2029 (Ende der dritten Ausbaustufe) zu beantragen.

8.3 Bewilligungsdauer – Wasserrecht

Die Bewilligungsdauer zur Einbringung belasteter Wässer in die Verbandskläranlage des Abwasserverbandes Schwechat wird im Hinblick auf den Konsens der VBA Schwechat mit 31.07.2088 festgesetzt.

Die Bewilligungsdauer für alle anderen Wasserbenutzungen wird mit 31.12.2106 festgesetzt.

8.4 Rodungen

Die Rodung ist bis spätestens 31.12.2029 durchzuführen, andernfalls erlischt die Rodungsbewilligung.

8.5 Ersatzaufforstungen

Die Vornahme der Ersatzaufforstungen hat bis spätestens 31.12.2029 zu erfolgen.

8.6 Deponiebewilligung

Die Einbringung von Abfällen in die Bodenaushubdeponie wird entsprechend der Dauer der Ausbaustufen 1 bis 3 für die Dauer von 56,5 Monaten genehmigt.“

- II. Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

C)

- I. Die Revision gegen Spruchteil A. ist nicht zulässig.
- II. Die Revision gegen Spruchteil B. ist zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

1. Genehmigungsverfahren der belangten Behörde:

1.1. Verfahrenseinleitender Antrag:

Mit gemeinsamen Schreiben vom 01.03.2007 beantragten die Flughafen Wien AG (erstmitbeteiligte Partei) die Genehmigung für das Vorhaben „*Parallelpiste 11R/29L*“ und das Land Niederösterreich (zweitmitbeteiligte Partei) für den Vorhabensbestandteil „*Verlegung der Landesstraße B 10*“ gemäß § 5 UVP-G 2000 bei der Niederösterreichischen Landesregierung als UVP-Behörde, der nunmehrigen belangten Behörde des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Die neue Parallelpiste 11R/29L (kurz: dritte Piste) sowie alle damit in Zusammenhang stehenden Vorhabensbestandteile sollen unmittelbar angrenzend an den Bestand der im Süden bestehenden Piste 11/29 (der ersten Piste, die hinkünftig als Piste 11L/29R bezeichnet werden soll) des Flughafens Wien errichtet werden; die dritte Piste kommt somit schräg zur bestehenden Piste 16/34 (der zweiten Piste) zum Liegen.

Der Antrag umfasst im Wesentlichen folgende Vorhabensteile:

- Errichtung und Betrieb einer dritten Start- und Landepiste mit der Bezeichnung „*Parallelpiste 11R/29L*“ mit einer Gesamtlänge von 3.680 m, die im Abstand von ca. 2.400 m parallel zur bestehenden ersten Piste 11/29 situiert werden soll;

- Geländeanpassungsmaßnahmen,
- Rollwege,
- Straßen, Wege und Betriebsstraßen,
- Gebäude und Betriebseinrichtungen im neuen Betriebsbereich der dritten Piste,
- Außenanlagen im neuen Betriebsbereich der dritten Piste,
- Flugsicherungseinrichtungen,
- Markierungen und Beschilderungen,
- Abwasser-Entsorgungsanlagen,
- Wasserversorgungseinrichtungen,
- elektro- und nachrichtentechnische Versorgungseinrichtungen,
- Beleuchtungsanlagen,
- Gasversorgungseinrichtungen,
- Schneelagerplatz,
- technische Lärmschutzmaßnahmen,
- landschaftspflegerische und naturschutzfachliche Begleitmaßnahmen,
- Flugplatzumzäunung,
- Erweiterung der Zivilflugplatzgrenzen,
- Rodungen und Ersatzaufforstungen,
- Verlegung der Landesstraße B 10 auf einer Länge von 7,420 km.

Nicht zur Genehmigung beantragt wurde ausdrücklich die Festlegung von Flugrouten und Änderungen im Flugbetrieb der bestehenden Start- und Landebahnen.

Bereits Anfang 2001 wurde ein Mediationsverfahren begonnen. An diesem nahmen neben der erstmitbeteiligten Partei auch Vertreter der Flugsicherung (der Austro Control GmbH – kurz: ACG), die Länder Wien und Niederösterreich, die Umweltschutzverbände von Wien und Niederösterreich, die Gemeinden der Bezirke Mödling, Wien-Umgebung/Ost, Bruck a.d. Leitha sowie Gänserndorf, verschiedene Bürgerinitiativen, Siedlervereine, Kammern, Verbände, Interessenvertreter, sowie politische Parteien teil. Gegenstand dieses Verfahrens war sowohl die Gestaltung des Flugverkehrs im bestehenden Zwei-Pistensystem als auch die Errichtung einer weiteren Piste am Flughafen Wien. Das Mediationsverfahren wurde im Juni 2005 abgeschlossen.

Im Zuge des UVP-Genehmigungsverfahrens beantragte die erstmitbeteiligte Partei im Rahmen des Verfahrens der belangten Behörde, dass sie das Vorhaben nur unter Einhaltung

des Mediationsvertrages betreiben werde (vgl. Dokument „10.04 Technische Lärmschutzmaßnahmen“ vom 17.01.2008).

Die erstmitbeteiligte Partei reichte das Projekt zur Bewilligung der dritten Piste nach folgenden Schallwerten zur Genehmigung ein [Fachbereich „Medizin und Umwelthygiene“, UVE 02.170 vom 20.02.2007 (Rev. 0); Ergänzung zum Fachbereich vom 29.01.2008 (Rev. 1); Ergänzung zum Fachbereich vom 20.07.2010 (Rev. 5)]:

L _{Aeq} , Tag [dB(A)] 6.00-22.00 Uhr Kindergärten, Horte, Schulen: 6.00-19.00 Uhr	L _{Aeq} , Nacht [dB(A)] 22.00-6.00 Uhr	L _{den} [dB(A)]	L _{Amax} , Tag [dB(A)] 6.00-22.00 Uhr	L _{Amax} , Nacht [dB(A)] 22.00-6.00 Uhr
Werte für den Normalbereich				
62	55	65	n/a	13 x 68 1 x 80
Werte für Objekte mit lärmempfindlicher Nutzung (Kindergärten, Horte, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheime)				
55 für alle lärmsensiblen Objekte	Krankenhäuser: 55 Pflegeheime: 45	n/a	Krankenhäuser: 25 x 70 Pflegeheime: 25 x 76	Krankenhäuser: 13 x 65 Pflegeheime: 13 x 60

Diese Werte wurden für den Fachbereich Lärmschutz herangezogen und im Teilgutachten Umwelthygiene positiv beurteilt. Diese Werte wurden i.d.F. dann auch dem angefochtenen Bescheid zugrunde gelegt (vgl. Bescheid „Auflagen 7.16. Lärmschutz“ S. 75 ff).

1.2. Umweltverträglichkeitsgutachten (UV-GA):

Zur fachlichen Beurteilung des Vorhabens wurden sowohl amtliche Sachverständige (ASV) als auch nichtamtliche Sachverständige (SV) aus folgenden Fachbereichen beigezogen:

- Abfallchemie,
- Abwassertechnik,
- anlagentechnischer Brandschutz,
- Bautechnik inkl. bautechnischer Brandschutz,

- Befeuerung,
- Deponietechnik,
- Eisenbahntechnik,
- Elektrotechnik,
- Emergency planning, rescue and fire fighting,
- Flugmeteorologie,
- Flugsicherungsbetrieb,
- Flugsicherungstechnik (Kommunikations-, Radar- und Navigationsanlagen),
- Flugsicherungsverfahren,
- Flugverkehrsprognose,
- Forst- und Jagdwirtschaft,
- Geohydrologie,
- Geologie,
- Gewässerökologie,
- Kulturgüter,
- Landwirtschaft,
- Lärmschutz,
- Luftfahrttechnik/allgemein,
- Luftfahrt Security,
- Luftreinhaltettechnik,
- Maschinenbautechnik,
- Meteorologie,
- Naturschutz,
- optische Störwirkungen,
- Ornithologie,
- Raumordnung und Landschaftsbild,
- Umwelthygiene,
- Verkehrsplanung,
- Verkehrstechnik,
- Veterinärmedizin.

1.3. Änderungen des Genehmigungsantrages (Revision 01 bis 05):

Mit Schreiben vom 31.01.2008 wurde die „Revision 01“ (aufgrund der Stellungnahmen der Sachverständigen Projektsergänzungen durch die mitbeteiligten Parteien als Antragstellerinnen) eingereicht; zugleich wurde das Vorhaben in einigen Punkten geringfügig

modifiziert bzw. präzisiert, und zwar hinsichtlich der Anpassung der Rollweggeometrie des Perimeter-Rollwegs, der Anpassung der Befeuerung und der Stromkreise sowie der Rollwegweiser, der Anpassung des Kreuzwegbereichs des Mittelrollwegs und der Umplanung des Schmutzwasserkanals von den Betriebsgebäuden.

Mit Schreiben vom 27.03.2008 wurde die „*Revision 02*“ aufgrund der dazu ergangenen Stellungnahmen der beigezogenen Sachverständigen und vereinzelt auch losgelöst davon, von den beiden mitbeteiligten Parteien in Form weiterer Optimierungen, Präzisierungen und Verbesserungen des Einreichoperates vorgelegt.

Mit Schreiben vom 06.05.2008 wurde die „*Revision 03*“ nach einer weiteren ergänzenden Vorprüfung vorgelegt.

Mit Schriftsatz vom 27.02.2009 wurde der Genehmigungsantrag als „*Revision 04*“ erneut modifiziert. Diese Änderungen betrafen die Verlegung des Lärmschutzwalles bei Rauchenwarth und Schwadorf sowie die Umplanung des Lärmschutzwalles bei Klein-Neusiedl.

Mit Schriftsatz vom 23.07.2010 wurde schließlich die „*Revision 05*“ vorgelegt. Die damit vorgelegten Modifikationen betrafen die Präzisierung und Ergänzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie die Präzisierung einiger Details zur Verlegung der Landesstraße B 10. Aufgrund der Dauer des Verfahrens wurde neben dem Prognosezeitpunkt 2020 auch der Prognosehorizont 2025 betrachtet sowie eine neue Flugverkehrsprognose (Dokument 30.35) vorgelegt. Ergänzend wurde auch das Dokument 30.36 „*Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten*“ vorgelegt.

Mit Schriftsatz vom 24.08.2011 wurde von der erstmitbeteiligten Partei eine Stellungnahme zum Umweltverträglichkeitsgutachten abgegeben und die beantragte Deponie hinsichtlich der Überwachung der Erdbaumaßnahmen präzisiert.

1.4. Stellungnahmen, Edikt, Einwendungen, Verhandlung:

Mit Edikt vom 23.05.2008 wurde in den Tageszeitungen Kurier, Kronen Zeitung (jeweils Ausgabe Niederösterreich), im Amtsblatt zur Wiener Zeitung, in den Amtlichen Nachrichten Niederösterreich, der Homepage des Landes Niederösterreich und den Amtstafeln der Standortgemeinden Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung gemäß § 44a i.V.m. § 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG und gemäß § 9 UVP-G 2000 der Antrag mit Beschreibung des Vorhabens sowie Zeit und Ort der möglichen Einsichtnahme kundgemacht, die Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und die Möglichkeit zur Stellung-

nahme gegeben. Da im Rahmen des Vorhabens auch eine Änderung der Sicherheitszone des Flughafens Wien-Schwechat vorgeschlagen wurde, erfolgte unter Bezugnahme auf § 44a Abs. 3 AVG und § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz (LFG) an den Amtstafeln der Gemeinden, welche von der beabsichtigten Änderung der Sicherheitszonen betroffen sind, eine entsprechende ediktale Kundmachung vom 29.05.2008 bis 31.07.2008.

Von 29.05.2008 bis einschließlich 31.07.2008 waren der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) in den Standortgemeinden und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung sowie bei der belangten Behörde während der jeweiligen Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Gegen das Vorhaben der mitbeteiligten Parteien wurden Einwendungen von verschiedenen natürlichen Personen, Bürgerinitiativen, Umweltorganisationen und Gemeinden erhoben.

Vom 07.07.2011 bis einschließlich 25.08.2011 waren das Umweltverträglichkeitsgutachten und die Teilgutachten gemäß § 12 UVP-G 2000 sowie das gesamte Projekt mit Stand der „Revision 05“ in den Standortgemeinden und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung sowie beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung während der jeweiligen Amtsstunden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen aufgelegt, was durch Edikt öffentlich bekannt gemacht wurde. Mit demselben Edikt wurde zugleich Zeit und Ort der mündlichen Verhandlung sowie der geplante Verhandlungsablauf im Großverfahren gemäß §§ 44a ff des AVG kundgemacht.

Im Zuge der Auflage langten verschiedene Stellungnahmen ein, die sich gegen das Vorhaben aussprachen.

In der Zeit vom 29.08. bis 07.09.2011 fand die öffentliche mündliche Verhandlung statt. In dieser wurde das Vorhaben in Themenblöcken erörtert und es wurden zahlreiche Stellungnahmen (u.a. auch der SV) zu Protokoll genommen.

Gemäß § 44e AVG wurde eine Ausfertigung der aufgenommenen Verhandlungsschrift bei den Standortgemeinden und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung sowie bei der belangten Behörde in der Zeit vom 13.09.2011 bis 03.10.2011 zur Einsichtnahme aufgelegt. Eine Abschrift der Verhandlungsschrift war auch im Internet auf der Homepage der Behörde für die Dauer von drei Wochen abrufbar. Von der ARGE gegen Fluglärm langte eine Stellungnahme zur Verhandlungsschrift bei der Behörde ein.

Mit Edikt wurde das Ermittlungsverfahren betreffend das Vorhaben „*Parallelpiste 11R/29L*“ schließlich mit Wirkung vom 12.10.2011 gemäß § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt.

2. Genehmigungsbescheid der belangten Behörde:

2.1. Mit Bescheid vom 10.07.2012, Zl. RU4-U-302/301-2012, der belangten Behörde wurde den mitbeteiligten Parteien die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „*Parallelpiste 11R/29L*“, sowie des Vorhabensbestandteils „*Verlegung der Landesstraße B 10*“, unter Einschluss nachfolgend angeführter Vorhabensbestandteile erteilt:

- Piste und Rollwegesystem,
- Markierung und Beschilderung,
- Geländeanpassungen,
- Bodenaushubdeponie,
- Rückbaumaßnahmen,
- Rodungen und Ersatzaufforstungen,
- Landschaftspflegerische Maßnahmen,
- Zivilflugplatzgrenzen,
- Flugplatzumzäunung,
- Straßen und Wege,
- Internes Wegenetz,
- Rollwegeunterführung,
- Externes Wegenetz,
- Flugsicherungs- und Sonderanlagen,
- Sonstige Bodeneinrichtungen,
- Gebäude, Anlagen und Objekte (Feuerwache, Betriebstankstelle, Luftfahrzeug-Enteisungsstation, Werkstättengebäude, Winterdiensthallen, Bodenenteisungsmittel-tank, Einstellhalle, Luftfahrzeug-Enteisungsgeräte, Befeuerungseinrichtungen, Trafostationen für den Flugsicherungsring),
- Außenanlagen,
- Enteisungsflächen,
- Abwasser-Entsorgungseinrichtungen,
- Wasserversorgung,
- Elektro- und Nachrichtentechnik,
- Beleuchtung,

- Gasversorgung,
- Fernwärmeversorgung,
- Schneelagerplatz.

Der zweitmitbeteiligten Partei (vertreten durch die Landesstraßenplanung) wurde die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabensbestandteils „*Verlegung der Landesstraße B 10*“ gemäß § 17 UVP-G 2000 erteilt.

2.2. Im konzentrierten Bewilligungsverfahren nach § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 wurden mit der Genehmigung nach dem UVP-G 2000 auch folgende materienrechtliche Bewilligungen miterteilt:

- Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß LFG für die Änderung des Betriebsumfanges;
- Bewilligung gemäß LFG für die Errichtung von zivilen Bodeneinrichtungen;
- Ausnahmegewilligung gemäß LFG für die Errichtung oder Erweiterung von Luftfahrthindernissen innerhalb der Sicherheitszone;
- Bewilligung gemäß LFG für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung;
- Bewilligung gemäß LFG für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen;
- Bewilligung gemäß Forstgesetz 1975 für die dauernde Rodung von insgesamt 186.620 m² Waldboden und die befristete Rodung von insgesamt 26.155 m² Waldboden;
- Bewilligung gemäß Wasserrechtsgesetz 1959 für Einwirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser (Donau);
- Genehmigung gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 für die Errichtung und den Betrieb einer ortsfesten Behandlungsanlage (Bodenaushubdeponie);
- Bewilligung der Veränderung und Zerstörung von Denkmalen gemäß Denkmalschutzgesetz;
- Ausnahmegewilligung gemäß Bundesstraßengesetz 1971 für die Unterquerung der Autobahn A 4;
- Ausnahmegewilligung gemäß Eisenbahngesetz 1957 für die Errichtung von Anlagen im Bauverbotsbereich;
- Bewilligung gemäß NÖ Straßengesetz 1999 für die Verlegung der Landesstraße B 10;
- Bewilligung gemäß NÖ Naturschutzgesetz 2000 für die Errichtung von baulichen Anlagen und die Vornahme von niveauändernden Abgrabungen und Anschüttungen

bzw. für die Errichtung einer Bodenaushubdeponie sowie für die Anlagenerrichtung und Maßnahmen im Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“;

- Bewilligung gemäß NÖ Nationalparkgesetz für Ausnahmen vom Eingriffsverbot im Nationalpark Donau-Auen.

2.3. Die Genehmigung wurde unter dem Vorbehalt von umfangreichen Auflagen, Bedingungen, Befristungen und sonstigen Nebenbestimmungen erteilt.

2.3.1. Zum Lärmschutz wurde u.a. mit der Auflage 7.16. im angefochtenen Bescheid auf S. 75 ff vorgeschrieben:

„7.16. Lärmschutz

Lärmschutzkriterien

7.16.1. Zum Schutz der Flughafenanrainer vor durch den Flugbetrieb hervorgerufenen unzumutbaren Geräuschen werden ein Tag-Lärmschutzbereich und ein Nacht-Lärmschutzbereich festgelegt.

7.16.2. Der Tag-Lärmschutzbereich umfasst diejenigen Gebiete, in denen der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) $LA_{eq,Tag}$ einen Wert von 62 dB(A) übersteigt.

7.16.3. Der Nacht-Lärmschutzbereich umfasst diejenigen Gebiete, in denen entweder der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) $LA_{eq,Nacht}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) LAS_{max} von 68 dB(A) den Wert von 13 erreicht bzw. überschreitet oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 80 dB(A) den Wert von 1 erreicht bzw. überschreitet.

7.16.4. An Wohnobjekten, Kindergärten, Horten, Schulen, Krankenhäusern und Pflegeheimen innerhalb des Tag- bzw. Nachtlärmschutzgebietes sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen zu Lasten des Flughafens vorzunehmen, sofern für das betreffende Objekt zum Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorlag.

7.16.5. Ein Anspruch auf entsprechende Schallschutzmaßnahmen besteht auch dann, wenn das dem Objekt zugehörige Grundstück durch die Konturen des Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiches angeschnitten wird.

7.16.6. Für Kindergärten, Horte und Schulen sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit, ausgenommen der Abendzeit (also 06-19 Uhr), $LA_{eq,Tag13}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt.

7.16.7. Für Krankenhäuser sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) $LA_{eq,Tag}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 70 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 25 erreicht bzw. überschreitet.

7.16.8. Für Krankenhäuser sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen auch dann bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) $LA_{eq,Nacht}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 65 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 13 erreicht bzw. überschreitet.

7.16.9. Für Pflegeheime sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) $LA_{eq,Tag}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 76 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 25 erreicht bzw. überschreitet.

7.16.10. Für Pflegeheime sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen auch dann bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) $LA_{eq,Nacht}$ einen Wert von 45 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 60 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 13 erreicht bzw. überschreitet.

7.16.11. Besteht aufgrund der vorstehenden Regelungen ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, sind die betreffenden Aufenthaltsräume (z.B. in Wohnobjekten Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer sowie Küchen) schalltechnisch zu prüfen und falls notwendig mit den erforderlichen Maßnahmen auszustatten. Je nach baulicher Situation und Erfordernissen (Lüftung) sind folgende Maßnahmen vorgesehen (Aufzählung ist beispielhaft):

- Verbesserung der Dichtheit der Fenster und Türen
- Verbesserung des Schalldämmmaßes der Außenfassade (insbes. Fenster)
- Schalldämmlüfter

7.16.12. Die Schallschutzmaßnahmen haben zu gewährleisten, dass durch den Flugbetrieb im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung die folgenden Innenpegel nicht überschritten werden:

Wohnobjekte	Tag (6-22 Uhr):	$LA_{eq,Tag} = 40$ dB(A)
	Nacht (22-6 Uhr):	$LA_{eq,Nacht} = 32$ dB(A)
Kindergärten, Horte, Schulen	Tag (6-19 Uhr):	$LA_{eq,Tag13} = 35$ dB(A)
Krankenhäuser, Pflegeheime	Tag (6-22 Uhr):	$LA_{eq,Tag} = 30$ dB(A)

Nacht (22-6 Uhr): $LA_{eq,Nacht} = 30 \text{ dB(A)}$

7.16.13. Werden an einem Objekt technische Maßnahmen zur Ertüchtigung der Außenbauteile vorgenommen, so ist dadurch eine Verbesserung der Schalldämmung um mindestens 5 dB zu erzielen.

Bestimmung der durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Geräuschemissionen außen

Ermittlung des Tag- und Nacht-Lärmschutzbereiches

7.16.14. Die Flughafen Wien AG hat der Behörde die Gebiete des Tag- und Nacht-Lärmschutzbereiches jährlich für die folgenden Szenarien vorzulegen:

- verkehrsreichste 6 Monate des abgelaufenen Kalenderjahres
- verkehrsreichste 6 Monate eines Jahres innerhalb des Zeitraums der nächsten 5 – 10 Jahre.

7.16.15. Die Ermittlung der Tag- und Nacht-Lärmschutzbereiche hat rechnerisch zu erfolgen.

7.16.16. Der Flughafenunternehmer hat der Behörde die Ergebnisse von Einzelpunktberechnungen der durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Geräuschpegel vor allen Kindergärten, Horten, Schulen, Krankenhäusern und Pflegeheimen vorzulegen, bei denen eine Überschreitung der in Punkt 7.16.6 bis Punkt 7.16.10 angegebenen akustischen Kriterien nicht auszuschließen ist. Die Berechnung hat für diejenigen Parameter zu erfolgen, die maßgeblich sind für die Anspruchsberechtigung der jeweiligen Einrichtung auf baulichen Schallschutz. Die Berechnungen sind für die folgenden Szenarien durchzuführen:

- verkehrsreichste 6 Monate des abgelaufenen Kalenderjahres
- verkehrsreichste 6 Monate eines Jahres innerhalb des Zeitraums der nächsten 5 – 10 Jahre.

7.16.17. Zur Kalibration der Berechnungsergebnisse ist jährlich ein Abgleich zwischen den Messergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage (siehe Punkt 7.16.26) und den für diese Messpunkte berechneten energieäquivalenten Dauerschallpegel durchzuführen. Ergeben sich an einem Messpunkt Abweichungen von mehr als 1,5 dB, so ist eine Analyse hinsichtlich der Ursache für diese Abweichungen durchzuführen. Das Ergebnis der Analyse ist der Behörde vorzulegen. Sind die Abweichungen zwischen Messung und Rechnung auf die für die Berechnungen verwendeten Emissionsansätze zurückzuführen, so sind diese entsprechend zu modifizieren. Fortan sind Berechnungen auf der Basis dieser neuen, messtechnisch ermittelten Emissionsansätze durchzuführen.

Zu den Emissionsansätzen gehören u.a. (jeweils in Abhängigkeit von der jeweiligen Flugphase):

- Geräuschemissionen
- Geschwindigkeitsprofile
- Höhenprofile
- Richtcharakteristik

7.16.18. Sofern die Abweichungen auf prinzipielle Schwächen des Berechnungsverfahrens zurückzuführen sind, ist das Berechnungsverfahren zu

wechseln oder, sofern dies technisch mit vertretbarem Aufwand möglich ist, anzupassen.

7.16.19. Gegenüber der Behörde ist das zur Berechnung der Isokonturen des Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiches sowie der Einzelpunktberechnungen verwendete Berechnungsverfahren in allen Einzelheiten zu dokumentieren. Sofern hierbei von in Österreich eingeführten Berechnungsverfahren abgewichen wird, ist dies nachprüfbar zu begründen.

7.16.20. Die Berechnungsergebnisse zum Geräuschanteil Fluglärm (startende und landende Flugzeuge sowie Flugzeuge auf der Start-/Landebahn) sind mit den Berechnungsergebnissen aus dem Geräuschanteil Bodenlärm (sonstige flugbetriebsbedingte Geräusche auf dem Flughafen) zu überlagern. Hierzu sind die energieäquivalenten Dauerschallpegel der beiden Geräuschanteile energetisch zu addieren. Bei den Maximalpegelkriterien ist die Anzahl der Überschreitungen des in dem jeweiligen Kriterium genannten Maximalpegels (LAS_{max}) arithmetisch zu addieren. Die Vorgehensweise zur Ermittlung des Geräuschanteils Bodenlärm erfolgt analog zur Vorgehensweise bei der Ermittlung des Geräuschanteils Fluglärm. Ausgangsbasis für die Berechnungen zum Geräuschanteil Bodenlärm sind die im Fachbeitrag 02.150 dargestellten Emissionsansätze. Ausgangsbasis für die Ausbreitungsrechnung ist die ISO 9613-2. Wird durch einen Vergleich zwischen Mess- und Berechnungsergebnis festgestellt, dass die Emissionsansätze des Fachbeitrags 02.150 nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechen, so sind sie entsprechend anzupassen. Fortan sind die Berechnungen auf der Basis dieser neuen, messtechnisch ermittelten Emissionsansätze durchzuführen.

Realisierung der Schallschutzmaßnahmen

7.16.21. Nach einer Einführungsphase von 5 Jahren, beginnend mit der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn, ist sicher zu stellen, dass innerhalb der für das abgelaufene Kalenderjahr bestimmten Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiche nach Punkt 7.16.2 bzw. 7.16.3 überall Schallschutzmaßnahmen derart durchgeführt wurden, dass die in Punkt 7.16.12 beschriebenen Innenschutzziele eingehalten werden.

7.16.22. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Parallelpiste 11R/29L müssen die Schallschutzmaßnahmen in einem Bereich realisiert sein, der durch einen Außenpegel 5 dB über den in Punkt 7.16.2 bis Punkt 7.16.10 beschriebenen Kriterien definiert ist. Maßgebliches Szenario ist die Prognose für das Jahr der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn oder eines späteren Zeitpunkts.

7.16.23. Für die Folgejahre erhöhen sich die Anforderungen für den Bereich, in dem Schallschutzmaßnahmen realisiert werden müssen, gegenüber dem in Punkt 7.16.22 beschriebenen Kriterium jeweils um 1 dB bis die in Punkt 7.16.2 bis Punkt 7.16.10 beschriebenen Kriterien erreicht sind. Maßgebliches Szenario ist jeweils das abgelaufene Kalenderjahr.

7.16.24. Für die durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Geräuschpegel vor Kindergärten, Horten, Schulen, Krankenhäusern und Pflegeheimen gelten die unter Punkt Punkt 7.16.21 bis Punkt 7.16.23 beschriebenen Regelungen in analoger Weise.

7.16.25. Der Flughafen erstellt jährlich nach Ablauf eines Kalenderjahres einen Bericht über die durchgeführten Schallschutzmaßnahmen. Nach Ablauf einer Einführungsphase von 5 Jahren ist in diesem Bericht auch der Nachweis zu führen, dass sich der Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereich im abgelaufenen Kalenderjahr nirgendwo auf Gebiete erstreckte, für die bislang keine ausreichenden Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden.

Fluglärmüberwachung

7.16.26. Die am Flughafen installierte Fluglärmüberwachungsanlage ist vor Inbetriebnahme der Parallelpiste 11R/29L in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde neu zu konzipieren. Insbesondere im Hinblick auf den unter Punkt 7.16.17 geforderten Abgleich zwischen Mess- und Berechnungsergebnissen sind zusätzliche Messstellen zu ergänzen. Hierzu hat die Flughafen Wien AG ein Konzept auszuarbeiten und der Behörde zur Autorisierung vorzulegen. Zusätzliche Messstellen sind mindestens in den folgenden Bereichen einzurichten:

- Zwölfaxing (unter Anfluggrundlinie auf Piste 11R)
- Klein-Neusiedl (Westrand)
- Mühlleiten (Süd-Westbereich)
- Himberg (Ostrand)

Die entsprechend den Regelungen dieses Bescheides modifizierte Fluglärmüberwachungsanlage muss zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Parallelpiste 11R/29L einsatzbereit sein.

7.16.27. Die Fluglärmüberwachungsanlage muss die Möglichkeit eröffnen, Flugbetriebsdaten und Geräuschemessdaten miteinander zu verknüpfen.

7.16.28. Die Flughafen Wien AG ist verpflichtet, mit Hilfe moderner Datenverarbeitung sicherzustellen, dass eine luftfahrtbehördliche Kontrolle der durchgeführten Flugbewegungen jederzeit möglich ist.“

2.3.2. Für die im Rahmen des UVP-Abnahmeverfahrens mitzuerteilende Betriebsaufnahmebewilligung wurde bedungen, dass diese gemäß § 73 LFG bis längstens 31.12.2024 (Ende der dritten Ausbaustufe) zu beantragen sei.

Für die Errichtung der dritten Piste und der damit verbundenen Vorhabensbestandteile wurden kapazitätsabhängig drei Ausbaustufen vorgesehen (abhängig von der zeitlichen Abfolge von der Entwicklung des Flugverkehrs).

Ausbaustufe 1: In der Errichtungsphase sei als erste Baumaßnahme die Landesstraße B 10 mit den begleitenden Wirtschaftswegen in neuer Lage zu errichten. Weiters seien in insgesamt acht Bauphasen folgende Arbeiten in dieser Ausbaustufe durchzuführen:

- Geländeanpassungen;
- Pisten- und Rollwegesystem 11R/29L mit Anbindung an den Bestand im Zuge der Parallelrollwege der Piste 16/34, TWY E und T;
- Errichtung von Gebäuden im Betriebsbereich Piste 11R/29L;

- Entwässerungsmaßnahmen mit neuer Kanalausleitung in die Donau;
- interne Straßenverbindung zum Bestandsgelände und Infrastrukturmassen auf Lage zukünftiger TWY H und Errichtung einer niveaufreien Wegverbindung (öffentlicher Weg) zum Bereich Katharinenhof von Westen (B 10);
- zugehörige Begleitmaßnahmen (z.B. Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen, Rodungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, usw.);
- Flugsicherungseinrichtungen;
- Errichtung der Bodenaushubdeponie.

Im Zuge der Ausbaustufe 1 sollen 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 werden, sodass das neue Pistensystem in Betrieb gehen kann. Die gesamte Bauzeit für die Ausbaustufe 1 soll ca. 42,5 Baumonate betragen. Für diese Ausbaustufe wurde eine Bauvollendungsfrist bis zum 31.12.2018 vorgesehen.

Ausbaustufe 2: Zur unabhängigen Querung des bestehenden Pistensystems 11L/29R (der Piste 1) seien in der Ausbaustufe 2 (bestehend aus drei Bauphasen) im Wesentlichen die Errichtung des Perimeter-Rollwegpaares und der Umbau von B4 geplant. Die dafür erforderlichen Geländeanpassungs- und Entwässerungsmaßnahmen sollen bereits in Ausbaustufe 1 erfolgen. Für die Durchführung dieser Maßnahmen sollen ca. sechs Baumonate benötigt werden. Für diese Ausbaustufe wurde eine Bauvollendungsfrist bis zum 31.12.2019 vorgesehen.

Ausbaustufe 3: In der Ausbaustufe 3 (bestehend aus zwei Bauphasen) soll die Errichtung des Mittelrollwegpaares TWYY R, H, F, G inklusive der Querung der bestehenden Piste 11/29 über die Rollwege D3, D4, und A5, A6 sowie der Bau der Rollwegunterführung/Straßenwegunterführung der Rollwege H und R (die Zufahrt zum Innenbereich) erfolgen. Schließlich wird das in Ausbaustufe 1 errichtete Provisorium zur Betriebsstraßenquerung entfernt. Begleitend werden in der jeweiligen Bauphase die relevanten Anschlüsse an das in Ausbaustufe 1 errichtete Infrastruktursystem vorgenommen. Weiters erfolgen zugehörige Begleitmaßnahmen (zB Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen, Rodungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, usw.). Die Baudauer der Ausbaustufe 3 soll insgesamt ca. 8,5 Monate betragen. Für diese Ausbaustufe wurde eine Bauvollendungsfrist bis zum 31.12.2024 vorgesehen.

3. Das Beschwerdeverfahren:

3.1. Verfahren vor dem Umweltsenat:

Gegen den angefochtenen Bescheid Behörde wurden Berufungen (an den damals zuständigen Umweltsenat) eingebracht:

Verfahrensrechtlich wurde vorgebracht, die belangte Behörde und all ihre Mitarbeiter seien befangen, da es sich um ein Projekt des Landes Niederösterreich handle. Es wurde der Antrag gestellt, das Verfahren an eine andere Landesregierung zu verweisen.

Weiters hätte das UVP-Verfahren gar nicht eingeleitet werden dürfen, da der Genehmigungsantrag unvollständig und der bestehende (Alt-)Bestand bereits nicht ordentlich genehmigt worden sei („*nachträgliche UVP*“).

Die Begründung des angefochtenen Bescheides sei mangelhaft, die Ermittlungstätigkeit fehlerhaft; weiters sei die Begründung kursorisch und gehe nicht auf Einwendungen ein. Zu den vorgebrachten Argumenten und Gutachten werde im Bescheid nicht Stellung genommen.

Die mündliche Verhandlung der belangten Behörde hätte nicht verfolgt werden können, da es ein eigenwilliges System zur Protokollierung der Einwendungen gegeben habe.

Weiters wurde der Schluss des Ermittlungsverfahrens gerügt. Über Anträge sei nicht entschieden worden. Die „*Revision 05*“ sei nicht vor der mündlichen Verhandlung öffentlich aufgelegt oder den Parteien übermittelt worden.

Zur Begründung bzw. Notwendigkeit des Vorhabens wurde vorgebracht, diese sei im angefochtenen Bescheid fehlerhaft abgehandelt worden. Das öffentliche Interesse am Vorhaben liege nicht vor, der Bedarf sei künstlich generiert, Arbeitsplätze seien nicht so zahlreich und nicht so hochwertig, wie dargestellt.

Auf Grund des Zertifikatehandels, der steigenden Energiepreise und des „*AUA-Desasters*“ komme es zu viel weniger Verkehr als angenommen. Auch stünden dem Vorhaben andere öffentlichen Interessen entgegen.

Zum Umfang des Vorhabens wurde vorgebracht, das Gesamtkonzept des Flughafens werde verändert. Auch Änderungen bestehender Teile des Flughafens hätten Berücksichtigung finden müssen.

Zum Variantenvergleich wurde vorgebracht, die Flugverkehrsprognosen seien nicht aktuell, die Vertrauensintervalle seien nicht angegeben. Auch sei nicht die umweltverträglichste Variante eingereicht worden. Die Auswahl entspreche nicht dem Stand der Technik, es fehle „die Option Bratislava“ und schließlich sei die Gefährdung der Verkehrsaufgaben des Flughafens von Bratislava nicht geprüft worden. Schließlich seien die verglichenen Varianten unvollständig, da das Ausscheiden von Varianten nicht ausreichend begründet worden sei.

Zu den verkehrlichen Grundlagen wurde ausgeführt, es würden die Flugrouten fehlen. Wenn diese nicht vorher determinierbar wären, weil diese durch Verordnung der Austro Control festgelegt werden, dann müssten alle möglichen Flugrouten untersucht werden, nicht nur die plausiblen. Weiters fehle eine Flugverkehrsverteilung. Das Betriebskonzept (einschl. Flugrouten) müsse bindend als Bedingung formuliert werden. Die Festlegung müsse nach dem Grundsatz der Minimierung der Betroffenen erfolgen. Weiters seien die Flugverkehrsprognosen falsch. Auf Grund von Kapazitätsreserven werde es viel mehr Flugverkehr geben, als der UVE zugrunde gelegt worden sei. Es gäbe Prognoseunsicherheiten. Auf Grund des Zertifikatehandels, der sinkenden Energiepreise und des „AUA-Desasters“ werde es zu viel weniger Verkehr als angenommen kommen. Zum gekurvten Anflug (Curved Approach) wurde vorgebracht, dieser entspräche nicht dem Stand der Technik. Weiters sei die Flugroutennutzung für Liesing falsch angenommen worden. Weiters gäbe es einen Trend zu größeren Flugzeugen, der nicht berücksichtigt worden sei.

Zum Bereich Fluglärm wurde ausgeführt, die vom angefochtenen Bescheid für zulässig erklärten Fluglärmwerte seien gesundheitsschädlich. Die Berechnung des Fluglärms sei lärmphysikalisch falsch berechnet worden. Es fehle die Beurteilung und Bewertung des Lärms im Außenbereich. Personen könnten sich nicht mehr im Freien aufhalten und würden so zu „Indoorwesen“.

Zu den luftreinhaltetechischen Grundlagen wurde vorgebracht:

- die Prognosewerte für $PM_{2,5}$ seien entgegen der Annahme im Verfahren nicht irrelevant;
- die NO_2 -Belastungsprognosen des Zubringerverkehrs seien falsch bzw. würden zu Überschreitungen führen;
- durch das Vorhaben sei eine NO_2 -Grenzwertüberschreitung in Mannswörth ausgewiesen, es erfolge jedoch keine Auseinandersetzung damit (Gutachten Kager, Seite 128). Während der Bauphase sind die TMW für PM_{10} erst ab $400 \mu g/m^3$ zu melden, wodurch hier der Schutz der Gesundheit nicht mehr gewährleistet werden kann. TMW ist normal $50 \mu g/m^3$;

- das Gegengutachten von DI BAYERL sei nicht ausreichend gewürdigt, vor allem in Bezug auf die herangezogenen Daten;
- die Beurteilungszeiträume müssten ab dem Jahr 2008 festgelegt werden, da zwölf Jahre alte Daten keine richtige Basis liefern könnten;
- im Gutachten von Ing. Kager seien nicht jene Daten ausgewiesen, auf die sich der Sachverständige stütze und daher sei sein Gutachten selbst durch Experten nicht nachprüfbar und nachrechenbar;
- es sei nicht verständlich, wie die weitere Verschlechterung der Luftgüte in einem bereits belasteten Gebiet zulässig sein könne. Im Gutachten werde selbst festgehalten, dass die Grenzwerte für NO₂ teilweise überschritten seien. Die Ist-Situation sei bereits vom Ballungsraum Wien geprägt und es gebe daher geringe bis mäßig Belastungen von CO, SO₂, Benzol und NO_x;
- im Raum Wien komme es bereits jetzt zu häufigen Überschreitungen des Grenzwertes von PM₁₀ und PM_{2,5}. Es gäbe einen Studienstreit über die Auswirkungen von Feinstaub.
- weiters wird die Problematik der Messdatenvermischung sowie der inhomogenen und unterschiedlichen Messzeiträume von Emissionswerten kritisiert; die unterlassene Stellungnahme zur Sekundärbildung von Luftschadstoffen.
- Flächendeckende PM_{2,5} Messungen würden fehlen, wie genaue Angaben zum Untersuchungsraum;
- es werde nur der Bau der Piste beurteilt, nicht jedoch der Betrieb. So würden nämlich 330.000 Tonnen Kerosin über dichtest besiedeltem Gebiet pro Jahr verbrannt – in den Luftschichten zwischen Null und 1.500 m Höhe, welche für die Lungenatmung der Menschen relevant sei (bei den geplanten 460.000 Flugbewegungen). Derzeit seien es 150.000 Tonnen Kerosin. Studien gingen davon aus, dass Partikel aus Flugzeugtriebwerken zu 100 % in PM_{2,5} zu klassifizieren seien. Laut WHO sei ab einer Konzentration von 10 µg eine erhöhte Mortalität gegeben. Bereits 2005 sei in der Österr. Ärztezeitung gestanden, dass es zu einer Steigerung um 8 % bei Lungenkrebs komme, wenn der Feinstaub um 10 µg/m³ Außenluft zunehme;
- die Berechnung vom PM₁₀ und PM_{2,5} unter Koppelung mit der „Smoke Number“ der betrachteten Luftfahrzeugflotte führe zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Emissionen und somit zu einer Fehlinterpretation der Prognose für die Jahre 2020 und 2025;
- die NO₂-Belastungsprognosen betreffend den Zubringerverkehr seien falsch bzw. es komme zu Überschreitungen;
- die Prognosewerte seien nicht aktuell (2002 statt 2010);

– die Sekundärbildung von Luftschadstoffen (Ozon, CO₂) werde ebenso vernachlässigt.

Zum Klima bzw. Klimaschutz wurde vorgebracht, dieser werde konterkariert. Es komme zu einer Verschärfung des Klimawandels.

Zum Sachgüterschutz wurde vorgebracht, es komme zu Vermögensschäden. Diese seien vom Schutzzweck des UVP-G erfasst. Eine Auflistung der Vermögensschäden bei Wertverlust von Grundstücken sei notwendig. In diesem Zusammenhang wurde auf die UVP-Richtlinie (UVP-RL) und die Ansicht der Kommission in einem österreichischen Vorabentscheidungsverfahren verwiesen.

Zu den Störfallmaßnahmen wurde vorgebracht, die Auswirkungen von Flugzeugabstürzen seien nicht untersucht worden.

Zum Klima- und Energiekonzept wurde vorgebracht, dieses sei fehlerhaft, da beispielsweise die Treibstoffprognose fehle.

Zur strategischen UVP (SUP) wird vorgebracht, die fehlende SUP-Pflicht der dritten Piste habe große Auswirkungen auf andere Bereiche wie Naturschutz, Raumordnung; das Vorhaben sei gesetzwidrig von der SUP-Pflicht ausgenommen worden.

Zum Bereich Umweltmedizin wurde vorgebracht, es komme zu Gesundheitsgefährdungen und unzumutbaren Belästigungen durch Lärm. Das Vorhaben führe zu unzumutbaren Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen (dazu wurde ein humanmedizinisches Gegengutachten vorgelegt). Besondere Empfindlichkeit Alter und Kranker, die zu Hause gepflegt würden, werde nicht berücksichtigt. Weiters komme es zu zusätzlichen Erkrankungsrisiken für Einwohner von Liesing. So seien die Gegengutachten zur Umweltmedizin nicht gewürdigt und abgetan worden. Weiters würden Erholungsgebiete beeinträchtigt. So sei die Bedeutung des Fluglärms für Naherholungsgebiete nur unzureichend gewürdigt worden. Es komme zu unzumutbaren Belästigungen im Außenbereich. Der Schallpegel von 60 dB und darüber im Außenbereich sei unzumutbar. Die Lärmgrenzwerte seien zu hoch angesetzt. Der Pegel von 62 dB (A) sei willkürlich festgelegt worden. Objektseitige Lärmschutzmaßnahmen seien rechtswidrig. Dies verstoße gegen Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK) und die Richtlinie 2011/92/EU vom 13.12.2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-RL). In diesem Zusammenhang wurde angeregt, beim Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) ein Vorabentscheidungsverfahren diesbezüglich einzuleiten. Weiters würden die Flugzeuge Kondensstreifen und weiße Wolken bilden. Diese würden „wie Brenngläser am Himmel“ wirken. Dadurch komme es zu

erhöhten UV-Strahlungen, was Hautkrebs verursache. Dadurch werde jede Tätigkeit im Freien eingeschränkt. Die belangte Behörde sei diesem Argument nicht näher auf den Grund gegangen.

Zum Naturschutz wurde vorgebracht, der Bienenfresser sei gefährdet. Dies stehe auch im Zusammenhang mit dem Vorhaben „*Spange Götzendorf*“.

Zur erfolgten Mediation wurde vorgebracht, deren Ergebnisse dürften im Bescheid keinen Niederschlag finden.

Zur Bestimmtheit und Geeignetheit einzelner Auflagen wurde vorgebracht, die Flüssigkeit und Umweltfreundlichkeit des Rollverkehrs sei nicht klar geregelt. Es fehle das Betriebskonzept. Die Lärmschutzkriterien seien unzumutbar, nicht praktikabel (Aufenthalt in den Räumen) und gesundheitsschädlich. Schallschutzmaßnahmen seien widersprüchlich, kämen zu spät und würden auf unbestimmten Prognosen aufbauen. Weiters würden Schallschutzmaßnahmen für Wien und das Umland (Liesing, Mödling) fehlen. Die Sicherheitszonenverordnung überschreite die behördlichen Kompetenzen. Die Messpunkte für Schadstoffe in der Bauphase seien unzureichend gesetzt, da sich Wind dauernd drehe. Das Emissionsminderungskonzept gehe von unzureichenden Werten aus, ab denen Maßnahmen zu setzen sind. Die Meldepflicht bei bestimmten Werten sei unzureichend. Zu den landwirtschaftlichen Kompensationsflächen wurde vorgebracht, die Auflagen seien ungeeignet, um Kompensationsflächen zu sichern. Die ökologische Bauaufsicht sei eine unzulässige Delegation der Prüfbefugnis. Auch habe die Bauaufsicht nur sehr vage Kompetenzen. Das ornithologische Lärmmonitoring sei nicht ausreichend und könne ein Schutzkonzept nicht ersetzen. Die Auflagen für das Mobilitätsmanagement seien unbestimmt und nicht ausreichend. Ebenso seien die landschaftspflegerischen Maßnahmen und der Lärmschutz zu unbestimmt.

Die Erwerbsfähigkeit durch den Tourismus in der Naturparkregion Rosalia-Kogelberg werde durch den Lärm vermindert.

Die Beschwerdeführer beantragen, die Anträge der erst- und zweitmitbeteiligten Partei nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung ab- bzw. zurückzuweisen, in eventu das Verfahren an die belangte Behörde zur Ergänzung des Verfahrens zurückzuverweisen. Weiters wurde beantragt,

- das Verfahren der belangten Behörde in Bezug auf verschiedene näher aufgezeigte Bereiche zu ergänzen;
- das Verfahren bis zur Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-420/11 (Leth gegen Republik Österreich und Land Niederösterreich) auszusetzen;

- den Betrieb des Flughafens Wien zu beschränken (Einschränkung des Flugbetriebes auf bestimmte Zeiten, Setzung von Obergrenzen für die Flugbewegungen für einzelne Pisten, Einführung eines Grenzwertes für Schallemissionen für unterschiedliche Betriebszeiten, Änderung der Berechnungsmethode für Schallemissionen);
- ergänzend abzuklären, in welchem Verhältnis (einschließlich der Intensitäten) Belastungen und Entlastungswirkungen mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben verbunden sind;
- den angefochtenen Bescheid dahingehend abzuändern, dass er dem Gebot der Betroffenheitsminimierung Rechnung trägt, insbesondere, indem Grundsätze der Betroffenheitsminimierung in den normativen Teil des Spruches – etwa durch geeignete Nebenbestimmungen – aufgenommen werden, und dieses Gebot nicht bloß auf eine „Erwartung“ oder „Hoffnung“ der Behörde auf den Begründungsteil beschränkt bleibt.

Die erst- und zweitmitbeteiligten Parteien traten mit Schreiben vom 15.11.2012 den Berufungen entgegen und beantragten deren Zurück- bzw. Abweisung.

Mit 31.10.2012 erließ die (damalige) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV), BGBl. II Nr. 364/2012, die am 01.11.2012 in Kraft trat.

Im Laufe des Berufungsverfahrens hat der Umweltsenat ein ergänzendes Ermittlungsverfahren durchgeführt und Univ.-Prof. STURM zum Bereich Luftschadstoffe, und die BeSB GmbH zum Bereich Lärm zu nichtamtlichen Sachverständigen bestellt.

Mit Schreiben vom 19.09.2013 wurde von der BeSB GMBH Berlin, Schalltechnisches Büro, das Gutachten *„Lärmschutzgebiete gemäß LuLärmIV für den Flughafen Wien nach Inbetriebnahme der Parallelpiste 11R/29L und Vergleich mit den Lärmschutzgebieten gemäß Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.07.2012“* vorgelegt. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Ausdehnung der Isokonturen gemäß LuLärmIV mit einer Ausnahme immer größer ist, als die Ausdehnung der Isokonturen gem. Bescheid vom 10.07.2012. Die von der Ausdehnung der Isokonturen betroffenen Bereiche werden im Verfahren aber insofern berücksichtigt, als sich durch die Lage der Flugrouten eine Minimierung der Betroffenheit ergibt. Die o.g. Ausnahme betrifft einen Bereich zwischen Zwölfaxing und Rannersdorf, der in unmittelbarer Verlängerung der neuen Piste 29 L liegt. Hier ragen die Isokonturen gemäß Bescheid vom 10.07.2012 für die Nachtzeit in einem schmalen, nasenartigen Bereich etwas

über die umhüllende Kontur gemäß LuLärmIV hinaus. Verantwortlich für die Ausbildung der „Nase“ ist das gem. Bescheid zu berücksichtigende Kriterium $L_{Amax,Nacht} = 1 \times 80 \text{ dB(A)}$.

Mit Schreiben vom 10.11.2013 wurde von Univ.-Prof. Dr. STURM das Gutachten zur „Beantwortung der Fragestellungen des Umweltsenates bezüglich projektbezogene Luftschadstoffbelastungen“ vorgelegt.

3.2. Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht:

3.2.1. Parteiengehör, ergänzendes Ermittlungsverfahren, Edikt:

Mit Schreiben vom 30.12.2013 wurden vom Umweltsenat die Akten der belangten Behörde und des Genehmigungs- sowie des Berufungsverfahrens an das Bundesverwaltungsgericht übermittelt.

Die vom Umweltsenat eingeholten Gutachten Univ.-Prof. STURM sowie der BeSB GmbH wurden zum Parteiengehör an die (nunmehrigen) Beschwerdeführer mit Frist bis Ende Juni 2014 übermittelt. Dazu langten Stellungnahmen der Beschwerdeführer ein.

Folgende weitere nichtamtliche Sachverständige wurden in weiterer Folge vom Bundesverwaltungsgericht bestellt: für den Bereich Ornithologie Dr. PROBST, für den Bereich Verkehrsplanung DI Dr. NADLER sowie Univ.-Prof. Dr. NEUBERGER für den Bereich Umwelthygiene.

Mit Schreiben vom 16.09.2014 wurde das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) ersucht, den Akt zur Erlassung der Verordnung über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung – LuLärmIV) (BGBl. II Nr. 364/2012) zu übermitteln, um die Grundlagen zur Erlassung dieser „besonderen Immissionsschutzvorschrift“ im Sinne des § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 zu prüfen. Der Akt zur Erlassung der LuLärmIV langte am 14.10.2014 beim Bundesverwaltungsgericht ein.

Mit Edikt vom 18.11.2014 in den Tageszeitungen Kurier (für Wien und Niederösterreich), Standard und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie auf der Homepage des Bundesverwaltungsgerichtes wurde gemäß § 44a i.V.m. § 44b AVG die Anberaumung der mündlichen Verhandlung im Jänner 2015 kundgemacht. Mit diesem Edikt wurde gleichzeitig auch auf die ergänzend eingeholten Gutachten zur Luftschadstoffbelastung von Univ.-Prof. Dr. STURM vom 10.11.2013 sowie zu den Lärmschutzgebieten gemäß LuLärmIV der BeSB GmbH Berlin vom 19.09.2013 hingewiesen. Weiters wurde bekanntgegeben, dass diese öffentlichen Gutachten beim Bundesverwaltungsgericht zur Einsicht aufliegen und weiters

im Internet auf der Homepage des Bundesverwaltungsgerichtes abrufbar sind. Gleichzeitig wurden die Verfahrensparteien und Verfahrensbeteiligten zur mündlichen Verhandlung geladen.

3.2.2. Mündliche Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes:

Vom 07. bis 09.1.2015 fand vor dem Bundesverwaltungsgericht eine öffentliche mündliche Beschwerdeverhandlung unter Beiziehung der vom Gericht bestellten Sachverständigen statt. Am 07.01.2015 wurde der Themenbereich Lärm erörtert. Am 08.01.2015 wurden die Themenbereiche Verkehr, Luftschadstoffe samt umweltmedizinischer Beurteilung, weiters Ornithologie, Flugzeugabstürze, elektromagnetische Felder, öffentliche Interessen und Bedarfsprüfung erörtert. Am 09.01.2015 wurden der Bereich öffentliche Interessen abgeschlossen und das Kapitel Bedarfsprüfung und Mediation behandelt.

Die Verhandlungsschrift samt Beilagen wurde den Verfahrensparteien mit dem Hinweis auf die Möglichkeit zur Einwendung nach § 14 Abs. 3 und Abs. 7 AVG übermittelt und weiters auf der Homepage des Bundesverwaltungsgerichtes eingestellt. Weiters wurde die Verhandlungsschrift nach der Bestimmung des § 44e Abs. 3 AVG beim Bundesverwaltungsgericht für drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Zur Verhandlungsschrift wurden verschiedene Stellungnahmen eingebracht.

3.2.3. Auftrag zur Erstellung einer CO₂-Emissionsbilanz und Pistenvergleich in Bezug auf die Treibhausgas-Emissionen:

Mit Schreiben vom 09.02.2015 des Bundesverwaltungsgerichtes wurden der erstmitbeteiligten Partei in Präzisierung des Auftrags des Gerichts in der mündlichen Verhandlung zur CO₂-Minimierung gemäß § 13 Abs. 3 AVG aufgetragen, eine Energiebilanz und eine daraus abgeleitete CO₂-Emissionsbilanz des gesamten Flughafens vorzulegen. Diese sei in die Quellgruppen Flugverkehr „*airside*“, elektrische Infrastruktur des Flughafens (Gebäude und Flugfeld) und den flughafenrelevanten Verkehr „*landside*“ aufzuteilen. Dies erfolgte vor dem Hintergrund, dass es voraussichtlich bei Inbetriebnahme der dritten Piste auf dem Flughafen Wien-Schwechat aufgrund des prognostizierten Anstieges der Flugbewegungen zu einem merklichen Anstieg der CO₂-Emissionen kommen werde.

Mit Schreiben vom 19.02.2015 legte die erstmitbeteiligte Partei die geforderte Energie- und CO₂-Bilanz des Flughafens Wien für das Jahr 2013 sowie einen Maßnahmenkatalog vor. Dazu wurde ausgeführt, dass die Bilanz bei den direkt beeinflussbaren Anteilen für die Planfälle Zwei- bzw. Drei-Pistensystem eine Steigerung von 3,6 kt/a an CO₂-Emissionen ausweise. Die

erstmitbeteiligte Partei wies in einem Maßnahmenkatalog auf ein mögliches CO₂-Reduktionspotenzial durch diverse innerbetriebliche Maßnahmen wie Umrüstung der Fahrzeugflotte airside, reduzierter Einsatz der APU (den *Auxiliary Power Units* – Hilfsturbine zur Energieversorgung und Klimatisierung für Luftfahrzeuge während der Abfertigung am Boden) der Flugzeuge durch vermehrte Bereitstellung von Stromanschlüssen, Photovoltaik usw. in der Höhe von ca. 4.2 kt/a hin.

Mit Stellungnahme vom 27.05.2015 führte Univ.-Prof. STURM dazu aus, wenn man das im Maßnahmenvorschlag der erstmitbeteiligten Partei genannte Einsparungspotenzial beurteile, so sei es isoliert betrachtet zwar beträchtlich, liege aber lediglich im Bereich von 2 % der durch den Betrieb der dritten Piste generierten zusätzlichen CO₂-Emissionen. Der Hauptteil der CO₂-Emissionen komme aus dem Flugbetrieb und sei somit nicht beeinflussbar. Der nächstgrößere Anteil beziehe sich auf die externe Energiebereitstellung mit Strom und Fernwärme. Beides erfolge derzeit größtenteils konventionell (auf Basis fossiler Brennstoffe). Hier wäre durch den Umstieg auf z.B. Ökostrom oder Fernwärme aus nicht-fossilen Quellen eine merkliche Reduktion möglich.

Betrachte man die auf anderen Flughäfen gesetzten Initiativen zur Reduktion der CO₂-Emissionen, so sei das „*Airport Carbon Accreditation Scheme*“, ins Leben gerufen 2009 vom Airport Council International Europe (airportcarbonaccreditation.org), eine geeignete Plattform. Dieses Schema sehe vier Stufen bis zur Erreichung der CO₂-Neutralität eines Flughafens (ausgenommen des direkten Flugverkehrs) vor. Betrachte man ausschließlich die Stufen 1 (Mapping – das ist die Phase der Sammlung von Daten) und 2 (Bereich stationäre Infrastruktur, Abfertigung und Verkehr airside usw.) so gebe es bereits viele europäische Großflughäfen, die bereits merkliche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion gesetzt hätten. Der Flughafen Wien-Schwechat befinde sich auf Stufe 1 (Mapping). Fast alle großen Flughäfen Europas, wie z.B. Zürich, München, Hamburg oder Großflughäfen wie Frankfurt, Paris (CDG und Orly) oder London Heathrow und Gatwick hätten bereits erhebliche Anstrengungen zur CO₂-Reduktion gemacht und befänden sich bereits in Stufe 3 (Optimisation). Zürich und München gäben z.B. eine Reduktion von mehreren 10 kt CO₂ gegenüber dem jeweiligen Bezugsjahr an. Erreicht werde dies vorwiegend durch Umstellung der stationären Infrastrukturversorgung (bei Strom, Wärme und Kälte) auf CO₂-ärmere Energieträger, Flottenerneuerungen (verstärkter Einsatz von E-Mobilität), Umstellung der Pistenbefahrung und Vorfeldbeleuchtung auf verbrauchsgünstigere Leuchtmittel usw.

Basierend auf den von der erstmitbeteiligten Partei zur Verfügung gestellten Unterlagen, den Informationen aus CO₂-Reduktionsmaßnahmen anderer europäischer Flughäfen sowie

aus weiterführender Fachliteratur könne geschlossen werden, dass eine merklich höhere CO₂-Reduktion als von der erstmitbeteiligten Partei angegeben machbar sei. So sei beispielsweise neben den angedachten Umstellungen in der Fahrzeugflotte auch eine Umstellung der Bezugsquelle für den Sektor „stationäre Infrastruktur“ ein denkbares Reduktionsszenario.

Abschließend wurde in der Stellungnahme von Univ.-Prof. STURM empfohlen, eine Genehmigung der dritten Piste an eine Reduktion der CO₂-Emission gegenüber dem konventionell geführten Betrieb von 30 kt/a zu koppeln.

Mit Schreiben vom 07.09.2015 legte die erstmitbeteiligte Partei eine CO₂-Bilanz für den Flughafen Wien für das Jahr 2014 mit dem Ersuchen vor, diese und die darin enthaltenen aktuellen Zahlen der fachlichen Beurteilung und der allfälligen Maßnahmenvorschreibung zugrunde zu legen.

Die erstmitbeteiligte Partei verfolge bereits seit vielen Jahren eine Strategie zur Reduktion von CO₂-Emissionen. Daher seien bereits in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion gesetzt worden (zB Verminderung der GPU-Laufzeiten, Umrüstung Vorfeldbusse, Erdgasfahrzeuge, Erneuerung der Vorfeld- und Pistenbeleuchtungen, usw). All das habe den Energie- und Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen nicht unwesentlich reduziert. Daher sei das weitere Reduktionspotenzial entsprechend geringer. Die erstmitbeteiligte Partei nehme am ACAS (Airport Carbon Accreditation Scheme) teil und führe aktuell die Zertifizierung nach EMAS und ISO 14001 durch. Ihr erscheine daher ein weiteres Reduktionspotenzial von 30 kt/a (bezogen auf das Drei-Pisten Szenario 2015) zu hoch.

Über die von der erstmitbeteiligten Partei vorgeschlagenen Einsparungsmaßnahmen hinaus erscheine eine weitere Reduktion nur durch Bezug von Fernwärme und Fernkälte aus erneuerbaren Energiequellen und Bezug von Strom aus erneuerbaren Energiequellen möglich.

Bei der Vorschreibung von Maßnahmen wäre es wichtig, die Berechnungsbasis – wohl auf Grundlage der CO₂-Bilanz 2014 – hinreichend klar zu definieren. Es wäre festzulegen, wieviel g CO₂/kWh aktuell (als Berechnungsbasis) für den Bezug von Fernwärme/Fernkälte und für den Bezug elektrischer Energie anzusetzen seien.

Weiters wäre festzulegen, dass die in den – von der erstmitbeteiligten Partei und von Univ.-Prof. STURM vorgelegten – Tabellen enthaltenen Hochrechnungen für das Drei-Pisten-System 2025 für das Jahr der Inbetriebnahme der dritten Piste stehen. Sollte dann jedoch

die in den Tabellen genannte Emissionsmenge (kt/a) nicht erreicht werden, müsste sich auch die Einsparungsverpflichtung anteilig entsprechend reduzieren.

Schließlich wäre festzulegen, dass CO₂-Reduktionsmaßnahmen, die ab Rechtskraft des Bescheids gesetzt werden, auf die Einsparungsverpflichtung angerechnet werden. Andernfalls müsste die erstmitbeteiligte Partei weitere Reduktionsmaßnahmen bis dahin hinauschieben, was den Zielen einer raschen und möglichst vorseilenden Umsetzung widerspreche.

Weiters wurde Univ.-Prof. STURM vom Bundesverwaltungsgericht ersucht, die Treibhausgasemissionen für Gesamtösterreich jenen des Zwei- und Drei-Pistensystems gegenüber zu stellen.

3.2.4. Anträge und vorgelegte Unterlagen des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens:

Im Zuge der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht stellten verschiedene Beschwerdeführer den Antrag,

- die LuLärmIV auf Verfassungskonformität zu überprüfen;
- auf Änderung der Flugsicherheitszonen;
- auf Minimierung der Flugrouten, sodass möglichst wenige Personen betroffen sind;
- den gekurvten Anflug vorzuschreiben;
- ein begleitendes Monitoring zur Gesundheit der betroffenen Bevölkerung vorzuschreiben;
- der erstmitbeteiligten Partei vorzuschreiben, die Einreichunterlagen in Bezug auf verschiedene Themenbereiche zu ergänzen;
- das Gericht möge ein Vorabentscheidungsverfahren beim EuGH zur Frage der Einbeziehung von Flugrouten im gegenständlichen Verfahren einbringen;
- auf die Streichung der vorgesehenen „Sicherheitszone neu – West“ aus dem Grundbuch;
- auf die Herausgabe der Rohdatensätze zu den Flugbewegungen;
- dem Sachverständigen DI Nadler eine Ergänzung seines Gutachtens zur Erhebung der Unsicherheiten des Verkehrsmodells im Sinne von „QUALIVERMO“ aufzutragen;
- für die Fachgebiete Lärm und Luftschadstoffe/Klima eine Erhebung der Unsicherheiten durchzuführen und die Ergebnisse dieser Erhebung der Unsicherheiten unter Wahrung des Parteienghörtens mit den Verfahrensparteien zu erörtern;
- auf Herausgabe der Aufnahmen und Mitschnitte des Gerichtes von der Verhandlung.

Weiters wurde in der Verhandlung gerügt, der erkennende Senat sei befangen, da verschiedenen Anträgen der Beschwerdeführer nicht Folge gegeben worden sei; dies zeige die Voreingenommenheit des erkennenden Senates.

Mit Schreiben vom 10.03.2015 beantragten die Erst- bis Viertbeschwerdeführer die Übermittlung der Tonaufnahmen der mündlichen Verhandlung. Dieser Antrag wurde mit verfahrensleitendem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 19.03.2015 abgewiesen. Begründend wurde ausgeführt, die Mitschnitte seien lediglich zu Beweis Zwecken in einem allfälligen an die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes anschließenden Beschwerde- bzw. Revisionsverfahren bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts bereit zu stellen. Den Verfahrensparteien seien die Mitschnitte somit nicht zugänglich.

Mit Beschluss vom 19.03.2015 des Bundesverwaltungsgerichtes wurde der Antrag der Erst- bis Viertbeschwerdeführer auf „Übermittlung der Aufnahme und Mitschnitte der Verhandlungstage“ abgewiesen.

Mit Schreiben vom 19.10.2015 beantragte der 21.-Beschwerdeführer die Streichung der vorgesehenen „Sicherheitszone neu – West“, da auf die dritte Piste nur der gekurvte Anflug (Curved Approach) und kein Direktanflug vorgesehen sei. Er schloss sich dem diesbezüglichen Antrag der 20.-Beschwerdeführerin in der Verhandlung an.

Mit Schriftsatz vom 23.02.2016 wurde durch verschiedene Beschwerdeführer angeregt, zur LuLärmIV einen Prüfantrag beim Verfassungsgerichtshof zu stellen. Weiters wird die Höhe von 915 m für die Berechnung von Luftschadstoffen in Frage gestellt. Das Nichtbetrachten von Emissionen jenseits der 915 m führe unweigerlich zu Widersprüchen und zu einer (gesetzlich nicht vertretbaren) Vernachlässigung relevanter klimaschädlicher Auswirkungen des Flugverkehrs. In jedem Fall möge das Bundesverwaltungsgericht erkennen und bei seiner Entscheidung berücksichtigen, dass eine atmosphärische Relevanz der Höhe von 915 m, insbesondere mit Bezug auf Luftschadstoffemissionen oder Emissionen von klimarelevanten Schadstoffen nicht nachvollziehbar oder ableitbar sei. Weiters wurde mit diesem Schreiben eine Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. VRTALA zur Verträglichkeit der LuLärmIV mit maßgeblichen anderen Normierungen und zur atmosphärischen Relevanz der Grenzhöhe von 915 m vorgelegt.

3.2.5. Anhörung des BMF und des BMVIT zum öffentlichen Interesse:

Mit Schreiben vom 13.03.2015 des Bundesverwaltungsgerichtes wurde das Bundesministerium für Finanzen (BMF) aufgefordert, zu den in der VH aufgeworfenen Fragen zur Steuer-

und Abgabenbefreiung im Bereich des Flugsektors Stellung zu nehmen. Weiters wurde mit Schreiben vom 13.03.2015 des Bundesverwaltungsgerichtes das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), als Oberste Zivilluftfahrtbehörde aufgefordert, zu Fragen im Zusammenhang der öffentlichen Interessen zur Errichtung der dritten Piste Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 13.05.2015 des BMF wurde eine weitgehende Befreiung des Flughafens Wien in Bezug auf steuer- und abgabenrechtliche Bestimmungen bestätigt.

Mit Schreiben vom 12.06.2015 des BMVIT wurde zum Bestehen eines öffentlichen Interesses nach dem Luftfahrtgesetz (LFG) Stellung genommen.

3.2.6. Vorbringen der Stadt Wien zum Immissionsminimierungsgebot:

Die belangte Behörde legte im Verfahren ein Gutachten vor, wonach ihre Rechtsansicht im Bescheid bestätigt werde, wonach die von der Zwölftbeschwerdeführerin, der Stadt Wien, verlangten Vorschreibungen weder aus dem „*Immissionsminimierungsgebot*“ noch dem „*Entlastungsprivileg*“ des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000, noch aus den an die ACG gerichteten Anordnungen des § 120a LFG oder anderen Rechtsvorschriften abgeleitet werden könnte.

Die Zwölftbeschwerdeführerin ergänzte und bekräftigte ihre Ausführungen im Verfahren vor der belangten Behörde, wonach aus verschiedenen bundes- und unionsrechtlichen Bestimmungen (insbes. § 120a LFG, § 24f Abs 1 und 2 UVP-G 2000 sowie der UVP-Richtlinie) im Genehmigungsverfahren ein „*Immissionsminimierungsgebot*“ bzw. „*Entlastungsprivileg*“ abzuleiten sei. Es müsse bei zusätzlichem Fluglärm auf die Besiedlungsdichte geachtet werden; die Verteilung der Fluglärm-Belastung habe nach Bevölkerungsdichte zu erfolgen. In diesem Zusammenhang treffe die Behörde die Pflicht zu einer „*Abwägungsentscheidung*“.

3.2.7. Plausibilitätsprüfung der Flugbewegungszahlen:

Mit Beschluss vom 13.05.2015 des Bundesverwaltungsgerichtes wurde DI WIPF, ein Mitarbeiter der schweizerischen Flugsicherung, zum Sachverständigen zur Plausibilitätsprüfung der von der erstmitbeteiligten Partei im Administrativverfahren vorgelegten Zahlen zu den Flugbewegungen sowie für sonstige luftfahrttechnische Fragen bestellt.

Mit Gutachten vom 01.03.2016 wurde von DI WIPF bestätigt, dass die von der erstmitbeteiligten Partei vorgelegten Zahlen nachvollziehbar seien. Er kam zusammenfassend zum Ergebnis, dass zum Zeitpunkt der Projekteinreichung die verfügbaren offiziellen historischen

Zeitreihen des Luftverkehrsaufkommens über Jahre ein stetiges Wachstum zeigten, das im Jahre 2008 ein Maximum erreichte. Danach habe sich das Verkehrsaufkommen schrittweise bis ins Jahr 2014 reduziert. Trotz der Abnahme des Verkehrs in den letzten Jahren weise die Zeitreihe der Verkehrszahlen von 1998 bis ins Jahr 2014 statistisch aber insgesamt einen positiven Trend aus. In den letzten Jahren habe eine erhöhte saisonale Schwankung der monatlichen Flugbewegungen beobachtet werden können.

Flugverkehrsinfrastrukturen seien auf die Spitzenstunde auszulegen. Die theoretische Spitzenbelastung im Stundenregime des bestehenden Pistenystems sei im Zeitabschnitt von 1998 bis 2014 verschiedentlich erreicht oder gar überschritten worden. Erkennbare Spitzen in der Nacht, zum Ende der Betriebszeit, würden auf einen Verkehrsnachfrageüberhang hindeuten. Zumindest 2008 sei auch einmal die theoretische Jahreskapazität des Zwei-Pisten-systems erreicht worden. Das bestehende Zwei-Pisten-system werde deshalb die prognostizierte längerfristige Flugverkehrsnachfrage nicht aufnehmen können. Mögliche Anpassungen in technischer und betrieblicher Hinsicht ließen wohl auch in Zukunft eine gewisse Optimierung zu. Es gäbe aber Indizien dafür, dass naheliegende Verbesserungen in den letzten Jahren bereits getätigt worden seien. Zudem bestehe die Gefahr, mit weiterreichenden Ansätzen einer immer größer werdenden Komplexität der Flugverkehrsführung am Boden und in der Luft Vorschub zu leisten.

Allgemein würden längerfristige Luftverkehrsentwicklungen aber immer wieder auch kurzfristige Abweichungen vom generellen Trend zeigen. Dennoch würden Langfrist-Prognosen verschiedenster Institutionen einen wohl abgeschwächten aber nach wie vor positiven Wachstumstrend in der europäischen Luftfahrt ausweisen. Dabei gelte es auch festzuhalten, dass der Anstieg der Passagierzahlen regional (EU), wie auch am Flughafen Wien ungebrochen sei.

Der Flughafen als Knotenpunkt in einem Verkehrsnetz müsse auch in der Hauptverkehrsstunde über genügend Kapazitätsreserven verfügen. Übersteige nämlich der dem Netzknoten angebotene Verkehr dessen verfügbare Kapazität, komme es generell zu Verspätungen oder zum Abweisen des Verkehrs oder schließlich zum Unterschreiten der Mindestabstände von Luftfahrzeugen untereinander. Alle drei Effekte stünden im Widerspruch zu den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrt, an welche sich die betroffenen Instanzen (der Flughafen und die Flugsicherung) zu halten hätten. Die Vorgaben würden nämlich eine sichere, geordnete und rasche Flugverkehrsabwicklung verlangen. Das heiße aber in der Konsequenz, dass auf der Ebene der Flugverkehrsführung zuerst die prompte, der geordneten und diese der sicheren Verkehrsabwicklung untergeordnet werden sollte. In der Praxis lägen

diese drei Vorgaben zu einem nicht geringen Teil im taktischen Ermessensraum des Kontrollpersonals, welches direkt den Luftverkehr anweise. Strategische Entscheide zur Flughafeninfrastruktur, wie eine optimal geplante zusätzliche Piste, würden deshalb mit ihrer zusätzlichen Kapazität günstige Voraussetzungen schaffen, um taktische Kompromisse des Kontrollpersonals während der Spitzenstunde in Grenzen zu halten.

3.2.8. Ergänzendes Parteihör, weitere Stellungnahmen der Beschwerdeführer:

Das Gutachten von DI WIPF wurde an die Verfahrensparteien und mitbeteiligten Parteien zur Stellungnahme übermittelt. Gleichzeitig wurde eine von Univ.-Prof. STURM erstellte Bilanz zu den Treibhausgasen für Gesamtösterreich sowie dem Verkehrsbereich, insbesondere des Flugsektors, im Vergleich mit dem Zwei- und Drei-Pistensystem des Flughafen Wiens zum Parteihör versandt (vgl. Punkt III.4.6.).

Dazu langten verschiedene Stellungnahmen von Beschwerdeführern und der erstmitbeteiligten Partei ein. Es wurde vorgebracht, das Vorhaben trage wesentlich zum Klimawandel bei. Ergänzend wurde eingewandt, das Vorhaben werde zusätzlich Kondensstreifen verursachen, was wiederum einen weiteren Beitrag zur Klimaerwärmung bewirke. Weiters wurden von verschiedenen Beschwerdeführern ergänzend Unterlagen zum Boden- und Wasserverbrauch vorgelegt.

3.2.9. Abweisung des Antrages durch das Bundesverwaltungsgericht am 02.02.2017 im ersten Rechtsgang:

Mit Erkenntnis vom 02.02.2017, W109 2000179-1/291E, des Bundesverwaltungsgerichtes wurde der Antrag der beiden mitbeteiligten Parteien abgewiesen.

Begründend wurde ausgeführt, dass gemäß § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 bei der Entscheidung über den Bewilligungsantrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und in Abs. 2 bis 6 dieser Bestimmung vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden seien. Damit werde angeordnet, dass die anwendbaren Materienvorschriften neben den zusätzlich Genehmigungskriterien des UVP-G anzuwenden seien. Dies bedeute, dass auch im UVP-Verfahren sämtliche materienrechtlichen Genehmigungskriterien erfüllt werden müssen, um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens sicherzustellen. Ergäben sich dabei unterschiedlich strenge Erfordernisse, müsse jedem dieser Erfordernisse als solchem entsprochen werden.

Nach dem im UVP-Verfahren mitanzuwendenden § 68 Abs. 1 LFG sei zum Betrieb von Zivilflugplätzen eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung). Gemäß § 71 Abs. 1 LFG

sei diese zu erteilen, wenn das Vorhaben u.a. sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstünden (lit. d). Was unter diesen *"sonstigen öffentlichen Interessen"* zu verstehen sei, werde im LFG nicht näher definiert; auch finde sich im LFG keine Zielbestimmung, die zur Interpretation herangezogen werden könne. Unter öffentlichen Interessen seien jedenfalls solche zu verstehen, die die Belange des Gemeinwohls über die Individualinteressen stellen. Bei der Auslegung des § 71 Abs. 1 lit. d. LFG sei es somit Sache der Verwaltung festzulegen, welche die für diese Verwaltungsentscheidung maßgeblichen öffentlichen Interessen seien.

Der Verwaltungsgerichtshof habe sich zur Frage, was unter den *"sonstigen öffentlichen Interessen"* i.S.d. § 71 Abs. 1 lit. d LFG zu verstehen ist, wiederholt geäußert. So seien darunter beispielsweise solche öffentliche Interessen zu verstehen, deren Schutz der Allgemeinheit (§§ 92, 96 und 124 LFG), die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit (§§ 5, 124, 126, 145), die Hintanhaltung von Gefährdung von Leben, Gesundheit und Eigentum (§ 133), die Gewährleistung der Sicherheit der Person und des Eigentums (§ 122), der Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde (§ 128), die Fernhaltung störender Einwirkungen auf Personen und Sachen (§ 5) und die Vermeidung vermeidbaren Geräusches (§ 14) bezwecken. Weiters sei jede Verbesserung, die zu einer Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt führe, im öffentlichen Interessen gelegen. Weiters habe er ausgesprochen, dass die gemäß § 68 Abs. 2 LFG zur Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde zu prüfen habe, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nach § 71 LFG vorlägen; dabei sei u.a. auch zu prüfen, ob sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstünden. Derart sei die Behörde auch zur Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum verpflichtet. Der Schutz der Allgemeinheit, die Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum würden zu den öffentlichen Interessen zähle; darunter falle auch die Verhinderung vermeidbarer Geräusche.

Für die Errichtung der dritten Piste des Flughafens Wien müsse also ein öffentliches Interessen vorhanden sein bzw. dürften gegenläufige öffentliche Interessen nicht überwiegen. Ein solches das Vorhaben legitimierendes öffentliche Interesse könne aus vielerlei Gründen bestehen, etwa weil ein zusätzlicher Bedarf bestehe, die Flugsicherheit erhöht werde, zusätzliche Arbeitsplätze entstünden, ein größeres Abgaben- und Steueraufkommen oder die Verbesserung des Wirtschaftsstandorts Österreich, insbesondere des Großraums Wien, zu erwarten sei. Dabei seien auch die der Genehmigung entgegenstehenden öffentlichen Interessen wie etwa die Verminderung der Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen), um ein Erreichen des sogenannten *"Zwei-Grad-Ziels"* und damit eine Begrenzung des THG-Effekts zu ermöglichen, oder beispielsweise die Vermeidung von Bodenverbrauch in

Abwägung zu ziehen. Öffentliche Interessen könnten grundsätzlich alle am Gemeinwohl orientierte Interessen gleich welcher Art sein. Rein private Belange seien hiervon ausgenommen.

Nach Art. 130 Abs. 3 B-VG liege Rechtswidrigkeit nicht vor, soweit das Gesetz der Verwaltungsbehörde Ermessen einräume und sie dieses im Sinne des Gesetzes geübt hätte. Es könne dahingestellt bleiben, ob es sich bei der Durchführung einer Interessenabwägung überhaupt um die Einräumung von Ermessen handle. Dadurch, dass verschiedene öffentliche Interessen, die für das Vorhaben sprächen, von der belangten Behörde in ihre Abwägung eingestellt worden wären und andere – gegenläufige – öffentliche Interessen, wie etwa Klimaschutz, nicht diskutiert und in die Abwägung gebracht worden wären, könne die Ermessensübung durch die belangte Behörde nicht als fehlerfrei gesehen werden. § 28 Abs. 2 VwGVG bestimme, dass das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden habe, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststehe oder seine Feststellung durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden sei. Das Verwaltungsgericht könne den Bescheid in diesen Fällen in jeder Hinsicht abändern; allfälliges Ermessen übe das Verwaltungsgericht bzw. habe dieses zu ergänzen.

Der Verwaltungsgerichtshof habe zur Errichtung der A5 Nordautobahn ausgesprochen (24.08.2011, 2010/06/0002), dass hinsichtlich der Zielvorgaben des "Kyoto-Protokolls" Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen seien. Die schwerwiegenden Umweltbelastungen nach UVP-G 2000 bezögen sich auf Belastungen der Umwelt in dem konkret von den Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Gebiet. Aus dem "Kyoto-Protokoll" könne nicht abgeleitet werden, dass Projekte, die eine gewisse Erhöhung der Emissionen von klimarelevanten Gasen bewirkten, nicht zulässig wären. Allerdings sei das Bestehen eines öffentlichen Interesses bei dem hier zu beurteilenden Vorhaben bereits auf der Ebene des Materiengesetzes (§ 71 Abs. 2 LFG) zu prüfen, ohne dass es einer Anwendung des § 17 Abs. 5 UVP-G bedürfe. Eine Beschränkung der nach dem LFG zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen sei aber nicht ersichtlich.

Österreich habe sich mit dem Klimaschutzgesetz das Ziel gesetzt, dass es von 2015 bis 2020 zu einer Abnahme in einer Gesamtsumme von 51,5 auf 48,8 Mio. t an THG-Äquivalenten kommen solle; das wäre eine Abnahme um 5,24 %. Im Sektor Verkehr solle es zu einer Abnahme von 22,2 % auf 21,7 % kommen; das wäre eine Abnahme um 2,25 %. Durch den Bau und Betrieb der dritten Piste werde es aber zu einer Zunahme von 1,79 % bzw. 2,02 % (Berechnung nach unterschiedlichen Szenarien) der gesamten THG-Emissionen von ganz

Österreich kommen. Im Verfahren der belangten Behörde seien die THG-Emissionen nicht erwähnt und auch nicht zur Abwägung herangezogen worden. Die THG-Emissionen seien jedoch in die Abwägung miteinzubeziehen.

Der Klimawandel sei in Österreich bereits im Gange und werde in Zukunft weitreichende Folgen für Menschen, Tiere, Pflanzen sowie die gesamte Umwelt haben. Es komme bei Nichteinhaltung der Reduktionsziele zu beträchtlichen Eigentumswertminderungen, zum Verlust von Arbeitsplätzen, insbesondere im Bereich des Tourismus und der Land- und Forstwirtschaft, zu Hochwasserkatastrophen sowie einer drastischen Zunahme von schweren Hitzetagen. Weiters sei mit beträchtlichen Produktionsverlusten in der Land- und Forstwirtschaft zu rechnen. Diese würden auch den Verlust von Tier- und Pflanzenarten sowie zusätzlich menschliche Todesfälle und schwere gesundheitliche Beeinträchtigungen zur Folge haben. Es sei mit schweren Schäden für die österreichische Landwirtschaft zu rechnen.

Als das Vorhaben legitimierendes öffentliches Interesse sei der absehbar steigende Bedarf Flugbewegungen voranzustellen (der auch als Bewilligungsvoraussetzung in § 71 Abs. 2 LFG ausdrücklich festgeschrieben sei). Auch bestehe ein besonderes öffentliches Interesse im Hinblick auf die regional- und volkswirtschaftlichen Interessen durch das Angebot einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zur Anbindung an das internationale Flugverkehrsnetz für Wirtschaft und Tourismus. Da internationale Organisationen, die in Wien ihren Sitz haben, bestehe aus außenpolitischer Sicht ein öffentliches Interesse. Auch würden auf dem Flughafen selbst Arbeitsplätze durch die dritte Piste direkt und indirekt geschaffen werden. Auch in Bezug auf die Flugsicherheit sei die neue Piste ein Gewinn. Nicht geprüft werden konnte, inwieweit die Verwirklichung des Vorhabens den Verlust an Arbeitsplätzen bei anderen Verkehrsträgern und in anderen Regionen zur Folge haben könnte.

Keine besonderen öffentlichen Interessen an der Errichtung der dritten Piste bestünden aus steuer- und abgabenrechtlicher Sicht. Das Verfahren habe eine steuer- und abgabenrechtliche Sonderstellung von Flughäfen ergeben, die gesetzlich verankert sei und somit vom rechtspolitischen Willen des demokratischen Gesetzgebers getragen werde.

Dem stehe das gegenläufig öffentliche Interesse, den Klimawandel und seine Folgen zu vermeiden bzw. zu verringern, entgegen. Österreich sei vom Klimawandel bereits besonders betroffen. In Österreich sei der Temperaturanstieg mehr als doppelt so hoch wie im globalen Mittel und läge bereits jetzt bei 2 °C. Ein weiterer Temperaturanstieg von 1 bis 2 °C bis zur Mitte dieses Jahrhunderts sei zu erwarten. Die Erreichung des Zwei-Grad-Ziels würde für

Österreich einen Anstieg von beinahe 4 °C bedeuten. Österreich sei als Alpenstaat besonders vielfältig und drastisch von den Folgen des Klimawandels betroffen, was zur Vernichtung von Vermögen und Arbeitsplätzen sowie zur Veränderung des Landschaftsbilds führen werde. Die desaströsen und weitreichenden Folgen des Klimawandels seien in einem Beschluss der Bundesregierung vom 23.10.2012 aufgezählt. Der Klimawandel sei eines der drängendsten Probleme unserer Zeit.

Gleichzeitig habe sich Österreich gesetzlich innerstaatlich und international völkerrechtlich verpflichtet, die THG-Emissionen zu reduzieren. Dieses Ziel habe Österreich weit verfehlt und werde es auch bis 2025 nicht erreichen.

Weiters komme es durch die Errichtung und den Betrieb der dritten Piste zu einer erheblichen Bodeninanspruchnahme.

Können einem Materiengesetz (hier: dem LFG) keine Kriterien entnommen werden, so habe die Gewichtung an der Orientierung aus den Wertbekundungen demokratisch legitimierter Organe oder aus dem Stufenbau der Rechtsordnung zu erfolgen. Solche Anhaltspunkte ergeben sich etwa aus Beschluss der Bundesregierung oder EntschlieÙung des Nationalrates, aus den Vorgaben des Unionsrechts sowie aus bundes- und landesverfassungsrechtlichen Bestimmungen.

Die EU und auch Österreich seien dem Klimaschutzabkommen von Paris beigetreten. Weiters sei im vorliegenden Fall die Effort-Sharing-Entscheidung mit einzubeziehen. Damit sei auch Art. 37 GRC zu beachten. Diese Bestimmung ziele auf ein hohes Umweltschutzniveau ab. Auch der Verfassungsgerichtshof wende Bestimmungen der GRC interpretativ an.

Die Wertung öffentlichen Interesses sei nicht absolut und unterliege dem Wandel der Zeit. Bei der Erlassung der diesbezüglichen Bestimmung des LFG sei dies noch nicht bedacht worden. Durch die Änderungen der Gegebenheiten habe sich auch die Interpretation des Begriffs der öffentlichen Interessen gewandelt. Die Dominanz des Ausbaus der Luftfahrt und die damit verbundenen wirtschaftlichen Aspekte, wie sie in der Zeit, als das LFG erlassen wurde, typisch waren, würden durch eine verstärkte Beachtung des Umweltschutzes abgelöst. Dies komme auch bereits durch die Erlassung des BVG vom 27.11.1984 über den umfassenden Umweltschutz zum Ausdruck, das den Umweltschutz als Staatsziel einführe (bzw. nunmehr BVG Nachhaltigkeit). Das BVG Nachhaltigkeit sei daher bei der Auslegung des Begriffs des öffentlichen Interesses als Staatszielbestimmung anzuwenden. Auch die Niederösterreichische Landesverfassung 1979 – das Vorhaben liege in Niederösterreich – weise dem Umweltschutz und hier speziell dem Klimaschutz besondere Bedeutung zu.

Somit habe sowohl der Bundes- als auch der Niederösterreichische Landesverfassungsgeber den Umweltschutz – und hier insbesondere den Klimaschutz – als besonderes Ziel hervorgehoben. Auch wenn sich solche Staatszielbestimmungen primär an den Gesetzgeber richteten, so seien diese Verfassungsbestimmungen doch als eine Auslegungshilfe im Rahmen der Mitanzwendung heranzuziehen (unter Hinweis auf die Judikatur des VfGH und VwGH). Staatszielbestimmungen richteten sich zwar primär an den Gesetzgeber, doch könnten sie für die Vollziehung bei der Auslegung von unbestimmten Gesetzesbegriffen (wie eben "*öffentlichen Interessen*") als Auslegungsmaxime herangezogen werden.

Insgesamt überwiege das öffentliche Interesse, dass es in Österreich zu keinem weiteren markanten Anstieg an THG-Emissionen durch Errichtung und Betrieb der dritten Piste komme und Österreich seine national und international eingegangenen Verpflichtungen zur Reduktion der THG-Emissionen einhielte, gegenüber den verschiedensten öffentlichen Interessen, die für die Errichtung des Vorhabens sprechen würden.

Das öffentliche Interesse an der Errichtung der dritten Piste sei somit überwiegend nicht gegeben. Der Antrag der mitbeteiligten Parteien sei daher insgesamt abzuweisen.

Diese Entscheidung wurde in der juristischen Fachliteratur kritisiert (*Raschauer*, Klimaschutz durch Richterrecht?, *ecolex* 2017, 814; *Schmelz*, Der Verfassungsgerichtshof zur dritten Piste – Klimaschutz im Widerspruch zu Rechtsstaat und Demokratie? *ZVG* 2017, 288), aber auch begrüßt (z.B. *Kirchengast/Madner/Schulev-Steindl/Steininger/Hollaus/Karl*, *RdU* 2017, 121, Flughafen Wien: Untersagung der dritten Piste durch das BVwG; *Donat/Hansmann/Kasper/Kostenzer/Lins/Pöllinger/Schnattinger/Wiener/Zechmeister*, *RdU* 2017, 104, Stellungnahme zum Urteil des BVwG zur dritten Piste).

3.2.10. Behebung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes durch den Verfassungsgerichtshof am 29.06.2017:

Mit Erkenntnis vom 29.06.2017, E 875/2017, E 886/2017, stellte der Verfassungsgerichtshof eine Verletzung der mitbeteiligten Parteien im Grundrecht auf Gleichheit vor dem Gesetz durch die Versagung der Genehmigung für die dritte Piste fest und hob das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes wegen Willkür auf.

Der Verfassungsgerichtshof warf dem Bundesverwaltungsgericht Rechtswidrigkeit in vier Punkten vor: Das Bundesverwaltungsgericht hätte – erstens – neben den CO₂-Emissionen aus Start- und Landevorgängen („*LTO-Emissionen*“) nicht auch die Emissionen während des Fluges („*Cruise-Emissionen*“) berücksichtigen dürfen (Rz 209 f). Das Bundesverwaltungsgericht hätte – zweitens – bei der Bewertung der festgestellten Emissionen und bei seiner

Interessenabwägung keine „*Bezugsgrößen*“ aus nicht anwendbaren Vorschriften heranziehen dürfen (Rz 211 ff). Das Bundesverwaltungsgericht hätte – drittens – Klimaschutz und Bodeninanspruchnahme nicht in die Interessenabwägung nach dem LFG einbeziehen dürfen (Rz 222 ff). Und schließlich hätte das Bundesverwaltungsgericht – viertens – bei der Abwägungsgewichtung nicht Staatszielbestimmungen aus Landesverfassungen und nichtnormativen Akten entscheidungsrelevante Bedeutung beimessen dürfen (Rz 226 ff).

Jeder dieser Fehler reiche in die Verfassungssphäre (Rz 209, 211, 224, 231), einzelne seien für sich Willkür (Rz 221, 231), und zusammen liege darin ein gehäuftes Verkennen der Rechtslage, das Willkür darstelle (Rz 199).

Der Verfassungsgerichtshof legte zunächst sein Verständnis von § 71 LFG dar. § 71 Abs. 1 LFG sei zur Vermeidung unsachlicher Ergebnisse so zu interpretieren, dass die sonstigen öffentlichen Interessen i.S.d. § 71 Abs. 1 lit. d und die öffentlichen Interessen i.S.d. § 71 Abs. 1 lit. a, b und c sowie § 71 Abs. 2 gegeneinander abzuwägen sind, d.h. eine Interessenabwägung durchzuführen ist. Verfahren gemäß § 71 LFG erfordern nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes, dass die Art und das Ausmaß der Einwirkungen des Projektes auf die Güter festgestellt werden, die durch die nach dem LFG wahrzunehmenden öffentlichen Interessen geschützt werden. Andererseits die Feststellung, unter welchen Gegebenheiten, in welchem Grad und mit welcher Wahrscheinlichkeit mit konkreten Auswirkungen auf diese Güter zu rechnen sei. Dabei bilde „*das österreichische Staatsgebiet (vgl Art. 3 B-VG) sowohl hinsichtlich der Feststellung der Emissionen als auch von deren Auswirkungen den äußersten Bezugsrahmen.*“ Mit dem BVG Umweltschutz (später mit § 3 BVG Nachhaltigkeit) habe der Verfassungsgesetzgeber zum Ausdruck gebracht hat, dass ein qualifiziertes (VfSlg. 13.102/1992) öffentliches Interesse an der Wahrung der dort genannten Belange besteht. Es sei daher verfassungsrechtlich geboten, die Staatszielbestimmung über den umfassenden Umweltschutz (§ 3 BVG Nachhaltigkeit) sowohl bei der Interpretation der in Betracht kommenden abwägungsrelevanten Interessen, die nach dem LFG wahrzunehmen sind, als auch bei der nachfolgenden Gewichtung dieser Interessen miteinzubeziehen. Jedoch würde die Staatszielbestimmung weder den Kreis der zu berücksichtigenden Interessen, noch den auf das österreichische Staatsgebiet beschränkten Bezugsrahmen für die Feststellung der Emissionen oder Auswirkungen erweitern. Diese Rechtslage habe das BVwG mehrfach verkannt und damit seine Entscheidung mit in die Verfassungssphäre reichenden Vollzugsfehlern belastet.

Das Bundesverwaltungsgericht habe seinen Feststellungen neben Werten von CO₂-Emissionen, die sich aus den Start- und Landevorgängen von Luftfahrzeugen ergeben (LTO-

Emissionen) auch solche des internationalen Luftverkehrs (Emissionen während des Fluges, sog. „Cruise-Emissionen“) zugrunde gelegt und zur Gänze dem Vorhaben dritte Piste zugeordnet. Letztere würden jedoch überwiegend nicht innerhalb des österreichischen Staatsgebiets anfallen und wären daher nicht zu berücksichtigen gewesen. Das Vorgehen des BVwG sei nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes nicht nachvollziehbar, weshalb Willkür vorliege.

Darüber hinaus habe das Bundesverwaltungsgericht seine Entscheidung dadurch mit Verfassungswidrigkeit belastet, dass es für die Bewertung der festgestellten Emissionen und in weiterer Folge auch bei seiner Interessenabwägung in nicht nachvollziehbarer Weise Bezugsgrößen heranzieht, die nicht unmittelbar anwendbaren Rechtsquellen (Kyoto-Protokoll, Übereinkommen von Paris) bzw. einfachgesetzlichen Vorschriften entnommen sind, die für andere Sektoren (als den Luftfahrtsektor) gelten bzw. ausdrücklich CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen ausnehmen (so das Klimaschutzgesetz, das zur Umsetzung der Effort-Sharing-Decision beiträgt, und das die Emissionshandels-RL 2008/101/EG umsetzende Emissionszertifikatengesetz 2011).

Das Bundesverwaltungsgericht habe in seine Bewertung wesentlich eine Gesamtbetrachtung der Mitverantwortung der Republik Österreich für den globalen Klimaschutz einfließen lassen. Damit beurteilt das Bundesverwaltungsgericht nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes *„in erster Linie in rechtspolitischer Weise – völkerrechtliche, unionsrechtliche und einfachgesetzliche Maßnahmen und zieht aus der Nichterreichung von Klimazielen im Ergebnis (negative) Schlussfolgerungen für die Bewilligungsfähigkeit des vorliegenden Projektes, ohne dass der zuständige (Bundes-)Gesetzgeber diesbezüglich gesetzliche Anordnungen getroffen hat.“*

Für dieses Vorgehen bestehe keine Rechtsgrundlage, sodass Willkür i.S.d. ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes vorliege.

Bei seiner Interessenabwägung habe das Bundesverwaltungsgericht die einschlägige Judikatur des VwGH zur Interessenabwägung im LFG wiedergegeben, ohne jedoch die im LFG normierten öffentlichen Interessen bei seiner Entscheidung zu interpretieren und bei seiner Interessenabwägung heranzuziehen. Das Bundesverwaltungsgericht habe etwa die eigenständigen Interessen „Klimaschutz“ und „Bodeninanspruchnahme“ berücksichtigt. Diese öffentlichen Interessen finden aber nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes keine Entsprechung in den Bestimmungen des LFG. Ihre Miteinbeziehung in die Abwägungsentscheidung gemäß § 71 Abs. 1 LFG stellt für den Verfassungsgerichtshof eine grobe

Verkennung der Rechtslage dar und belastet die Entscheidung mit einem in die Verfassungssphäre reichenden Vollzugsfehler.

Schließlich habe das Bundesverwaltungsgericht bei der Abwägungsgewichtung auch nicht-normative Akte, wie etwa die „*Österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel*“ oder die vom BMVIT erarbeitete „*Road Map Luftfahrt 2020*“, herangezogen, um das hohe öffentliche Interesse am Klimaschutz zu demonstrieren. Dadurch habe das Bundesverwaltungsgericht diesen nicht-normativen Akten nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes fälschlicherweise entscheidungsrelevante Bedeutung beigemessen und so bei der Auslegung des § 71 LFG Willkür geübt. Gleiches gelte für das Heranziehen von Art. 4 Z 2 NÖ Landesverfassung 1979, das den Umwelt- und Klimaschutz als Staatszielbestimmung in der NÖ Landesverfassung festmache, durch das Bundesverwaltungsgericht, denn diese Bestimmung könne nur im Bereich des selbstständigen Wirkungsbereiches der Länder gemäß Art. 15 B-VG Wirkung entfalten.

Im Ergebnis sah der Verfassungsgerichtshof die mitbeteiligten Parteien somit durch die angefochtene Entscheidung im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz verletzt.

Das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes wurde in der juristischen Fachliteratur mehrfach kritisiert aber auch begrüßt (vgl. unten Pkt. III.4.4.2.).

3.2.11. Fortgesetztes Beschwerdeverfahren des Bundesverwaltungsgerichtes:

In weiterer Folge bekräftigten und ergänzten einzelne Beschwerdeführer ihr Vorbringen gegen die Bewilligung der dritten Piste. U.a. wurde auch beantragt, den Sachverständigen für Meteorologie des behördlichen Verfahrens wegen Befangenheit abuberufen, da sein Teilgutachten im behördlichen Verfahren in keiner Weise dem Stand der Technik entspreche. Weiters wurde der Schriftsatz zur Beantwortung der Revision der mitbeteiligten Parteien an den Verwaltungsgerichtshof vorgelegt. Weiters wurde vorgebracht, der CO₂-Gehalt in der Erdatmosphäre sei seit 800.000 Jahren und länger nicht so hoch wie heute. Durch das Vorhaben sei mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Auch sei der Bedarf nicht gegeben, die Zahl der Flugbewegungen sinke konstant; das Projekt sei wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen. Eine Analyse der Zahlen zeige, dass der Flughafen zum „*Billigairport*“ werde; das Fliegen werde durch eine „*Billigpreispolitik*“ immer weiter gefördert. Es wird hinterfragt, ob Österreich einen Transfer-Hub braucht. Jede Tonne zusätzlich emittiertes CO₂ lasse 3 m² Meeresfläche abschmelzen. Ein Flug von Frankfurt nach San Francisco und retour sei für den

Verlust von 5 m² arktischem Eis pro Flugsitz verantwortlich. Durch Rückkoppelungseffekte werde der Klimawandel weiter beschleunigt.

II. Rechtsgrundlagen:

1. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG):

§ 7 und § 53 AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF. BGBl. I Nr. 161/2013, lauten auszugsweise:

„Befangenheit von Verwaltungsorganen

§ 7. (1) Verwaltungsorgane haben sich der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

(2) Bei Gefahr im Verzug hat, wenn die Vertretung durch ein anderes Verwaltungsorgan nicht sogleich bewirkt werden kann, auch das befangene Organ die unaufschiebbaren Amtshandlungen selbst vorzunehmen.

§ 53. (1) Auf Amtssachverständige ist § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

[...]“

2. Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG):

§ 6 VwGVG, BGBl. I Nr. 33/2013 idF. BGBl. I Nr. 138/2017, lautet:

„Befangenheit

§ 6. Mitglieder des Verwaltungsgerichtes, fachkundige Laienrichter und Rechtspfleger haben sich unter Anzeige an den Präsidenten der Ausübung ihres Amtes wegen Befangenheit zu enthalten.“

3. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000):

§§ 17, 19 und 45 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. I Nr. 111/2017, lauten auszugsweise:

„Entscheidung

§ 17. (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

[...]

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.
- (3) Für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Gleiches gilt für Vorhaben der Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen; für diese Vorhaben der Z 14 sowie für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 sind weiters die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und

Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

[...]“

„Partei- und Beteiligtenstellung sowie Rechtsmittelbefugnis

§ 19. (1) Parteistellung haben

1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;

[...]

5. Gemeinden gemäß Abs. 3;

[...]

(4) Eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 kann durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei oder als Beteiligte (Abs. 2) teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

- (6) Umweltorganisation ist ein Verein oder eine Stiftung,

1. der/die als vorrangigen Zweck gemäß Vereinsstatuten oder Stiftungserklärung den Schutz der Umwelt hat,
2. der/die gemeinnützige Ziele im Sinn der §§ 35 und 36 BAO, BGBl. Nr. 194/1961, verfolgt und
3. der/die vor Antragstellung gemäß Abs. 7 mindestens drei Jahre mit dem unter Z 1 angeführten Zweck bestanden hat.

(7) (**Verfassungsbestimmung**) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Wirtschaft und Arbeit auf Antrag mit Bescheid zu entscheiden, ob eine Umweltorganisation die Kriterien des Abs. 6 erfüllt und in welchen Bundesländern die Umweltorganisation zur Ausübung der Parteienrechte befugt ist. Gegen die Entscheidung kann auch Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. [Anmerkung: § 19 Abs. 7 letzter Satz trat mit Ablauf des 31.12.2013 außer Kraft.]

[...]

(10) Eine gemäß Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation hat Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Entscheidung

§ 24f. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als

Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

[...]

Rechtsmittelverfahren

§ 40. (1) Über Beschwerden gegen Entscheidungen nach diesem Bundesgesetz entscheidet das Bundesverwaltungsgericht. [...]

(2) Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet durch Senate.

[...]“

4. Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG):

Art. 130 Abs. 1 Z 1, die Abs. 3 und sowie Art. 151 Abs. 51 B-VG, BGBl. Nr. 1/1930 idF. BGBl. I Nr. 106/2016, lauten auszugsweise:

„**Artikel 130.** (1) Die Verwaltungsgerichte erkennen über Beschwerden

1. gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit;

[...]

(3) Außer in Verwaltungsstrafsachen und in den zur Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtes des Bundes für Finanzen gehörenden Rechtssachen liegt Rechtswidrigkeit nicht vor, soweit das Gesetz der Verwaltungsbehörde Ermessen einräumt und sie dieses im Sinne des Gesetzes geübt hat.

4) Über Beschwerden gemäß Abs. 1 Z 1 in Verwaltungsstrafsachen hat das Verwaltungsgericht in der Sache selbst zu entscheiden. Über Beschwerden gemäß Abs. 1 Z 1 in sonstigen Rechtssachen hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

1. der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder
2. die Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.“

„**Artikel 151.** [...]

- (51) Für das Inkrafttreten der durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 51/2012 geänderten oder eingefügten Bestimmungen und für das Außerkrafttreten der durch dieses Bundesgesetz aufgehobenen Bestimmungen sowie für den Übergang zur neuen Rechtslage gilt Folgendes:

8. Mit 1. Jänner 2014 werden die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern, das Bundesvergabeamt und der unabhängige Finanzsenat (im Folgenden: unabhängige Verwaltungsbehörden) aufgelöst; ferner werden die in der Anlage genannten Verwaltungsbehörden (im Folgenden: sonstige unabhängige Verwaltungsbehörden) aufgelöst. Die Zuständigkeit zur Weiterführung der mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei diesen Behörden anhängigen Verfahren sowie der bei den Aufsichtsbehörden anhängigen Verfahren über Vorstellungen (Art. 119a Abs. 5) geht auf die Verwaltungsgerichte über; dies gilt auch für die bei sonstigen Behörden anhängigen Verfahren, in denen diese Behörden sachlich in Betracht kommende Oberbehörde oder im Instanzenzug übergeordnete Behörde sind, mit Ausnahme von Organen der Gemeinde.

[...]

Anlage

Aufgelöste unabhängige Verwaltungsbehörden

A. Bund

[...]

26. Unabhängiger Umweltsenat gemäß § 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltsenat (USG 2000), BGBl. I Nr. 114;“

5. Luftfahrtgesetz (LFG):

Die hier relevanten Bestimmungen des LFG, BGBl. Nr. 253/1957, idF. BGBl. I Nr. 80/2016, lauten auszugsweise:

„4. Teil

Flugplätze

1. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

Flugplätze

§ 58. (1) Flugplätze sind Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze).

(2) § 128 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 215/1959, bleibt von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes unberührt.

(3) Land- oder Wasserflächen dürfen für ständige Abflüge und Landungen von Luftfahrzeugen nur benützt werden, wenn von der zuständigen Behörde eine Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 erteilt worden ist.

Bodeneinrichtungen

§ 59. Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und deren Nutzung zum überwiegenden Teil für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig ist. Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 gelten nicht als Bodeneinrichtungen.

Zivilflugplätze und Militärflugplätze

§ 60. Militärflugplatz ist ein Flugplatz, dessen Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

[...]

2. Abschnitt

Zivilflugplätze

Zivilflugplatz-Bewilligung

§ 68. (1) Zivilflugplätze dürfen nur mit einer Bewilligung betrieben werden (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes.

[...]

Voraussetzungen der Zivilflugplatz-Bewilligung

§ 71. (1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu erteilen, wenn

- a) das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist,
- b) der Bewilligungswerber verlässlich und zur Führung des Betriebes geeignet ist,
- c) die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten, und
- d) sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(2) Voraussetzung für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung eines öffentlichen Flugfeldes ist außerdem, daß ein Bedarf hierfür gegeben ist. Flughäfen dürfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Ein Flughafen ist insbesondere dann nicht im öffentlichen Interesse gelegen, wenn

- a) er von einem bereits bewilligten und in Betrieb befindlichen Flughafen weniger als 100 km in der Luftlinie entfernt ist und geeignet wäre, dessen Verkehrsaufgaben zu gefährden, und
- b) der Unternehmer dieses bereits bestehenden Flughafens in der Lage und gewillt ist, binnen sechs Monaten die für den geplanten Flughafen in Aussicht genommenen Aufgaben selbst zu übernehmen.

[...]

Betrieb von Zivilflugplätzen

§ 75. [...]

(5) Halter öffentlicher Flugplätze dürfen den Flugplatz-Betrieb nur mit Bewilligung der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde einstellen (Betriebspflicht). Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn dem Zivilflugplatzhalter die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann oder wenn an der Weiterführung des Betriebes kein öffentliches Interesse besteht

[...]

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen

§ 80c. (1) Zuständige nationale Behörde im Sinne des Art. 3 der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG, ABl. Nr. L 173/65 vom 12.6.2014 S. 65, ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(2) Betriebsbeschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 sind durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unter Beachtung der allgemeinen Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge, der Regeln für die Lärmbewertung und der Regeln für die Einführung von Betriebsbeschränkungen gemäß den Art. 5 bis 8 der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 zu erlassen.

[...]

Sicherheitszonen-Verordnung

§ 87. (1) Die Sicherheitszone ist bei Flughäfen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, bei Flugfeldern von der Bezirksverwaltungsbehörde und bei Militärflugplätzen vom Bundesminister für Landesverteidigung in dem für die Sicherheit der Abflug- und Landebewegungen erforderlichen Umfang durch Verordnung festzulegen (Sicherheitszonen-Verordnung), wobei die Rechte Dritter nicht weitergehend eingeschränkt werden dürfen als in dem gemäß § 72 Abs. 1 lit. b beziehungsweise § 83 Abs. 1 vorgesehenen Ausmaß.

[...]

(10) Die Sicherheitszonen-Verordnung ist aufzuheben, wenn die Sicherheitszone für die Sicherheit der Abflug- und Landebewegungen nicht mehr erforderlich ist.

[...]

Ersichtlichmachung im Grundbuch

§ 90. Die Behörde, welche die Sicherheitszonenverordnung erlassen hat, hat dem Grundbuchsgericht bekannt zu geben, welche Grundstücke in der Sicherheitszone liegen. Das Grundbuchsgericht hat bei diesen Grundstücken die Zugehörigkeit zur Sicherheitszone von Amts wegen ersichtlich zu machen.

8. Teil

Sicherung der Luftfahrt, Betrieb von Zivilluftfahrzeugen und Besondere Sicherheitsmaßnahmen

1. Abschnitt

Flugsicherung

Begriffsbestimmungen

§ 119. (1) Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs.

(2) Die Flugsicherung umfasst:

[...]

2. das Luftraummanagement,

3. die Verkehrsflussregelung und

4. die Festlegung von Flugverfahren und die Erlassung sonstiger, der Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben dienenden allgemeinen Anordnungen (§ 120a).

Wahrnehmung der Flugsicherung

§ 120. (1) Soweit in oder auf Grund von völkerrechtlichen Vereinbarungen, in unionsrechtlichen Regelungen oder in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, obliegt die Wahrnehmung der Flugsicherung als hoheitliche Aufgabe des Bundes der Austro Control GmbH. Die Austro Control GmbH ist zur Durchführung der Flugverkehrsdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. a und der Flugwetterdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. c auf ausschließlicher Grundlage im Sinne des Art. 8 und des Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 10, benannt.

[...]

Allgemeine Flugsicherungsanordnungen

§ 120a. (1) Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

(2) Die Austro Control GmbH und die gemäß § 120 Abs. 2 betrauten Flugsicherungsorganisationen können im Rahmen der Wahrnehmung der ihnen übertragenen Flugsicherungsaufgaben die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen allgemeinen Anordnungen treffen. Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.

(3) Die Regelungen gemäß Abs. 1 und 2 sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Vorhaben gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

§ 145b. (1) Für Vorhaben, die Flughäfen (§ 64) betreffen und die einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, bedürfen, gelten ergänzend zu den Bestimmungen des UVP-G 2000 die nachstehenden Bestimmungen.

(2) Die Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn kann auch dadurch erfolgen, dass vom Zivilflugplatzhalter auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten geeignete objektseitige Maßnahmen, wie insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, gesetzt werden. Die Maßnahmen sind nur bei jenen Gebäuden zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. Bei Beeinträchtigungen von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm sind jene Maßnahmen zu setzen, die mit Verordnung gemäß Abs. 4 festgelegt worden sind. Wird die Zustimmung verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden.

(3) Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung Immissions-schwellenwerte und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzu-legen. Werden diese Immissions-schwellenwerte überschritten, sind geeignete objektseitige Maßnahmen bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeit-punkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baube-willigung vorliegt.

(4) Geeignete objektseitige Maßnahmen im Sinne des Abs. 3 sind Schallschutz-maßnahmen für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- und Schlaf-zwecken dienen. Diese Maßnahmen sind mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes festzulegen.

(5) Für die Berechnung der Immissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen. Diesen Szenarien ist der Betrieb im Prognosezeitpunkt zugrunde zu legen, wobei mittel- und langfristige technische und betriebliche Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Der Prognosezeitpunkt muss mindestens 10 Jahre nach Antragstellung liegen.

(6) Für Vorhaben nach Abs. 1 kann ergänzend zu § 97 lit. a für die Errichtung oder Änderung von Flughäfen samt den zugehörigen Bodeneinrichtungen das Eigentum an Liegenschaften sowie die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Ein-schränkung und Aufhebung von dinglichen oder obligatorischen Rechten (insbe-sondere Nutzungs- und Bestandrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Insbesondere können zu diesen Zwecken durch Enteignung auch die für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen erforderlichen Grundstücke erworben werden. Die §§ 98 und 99 sind anzuwenden.“

6. Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV):

Die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärm-immissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Lärmimmissions-schutzverordnung – LuLärmIV), BGBl. II Nr. 364/2012, lautet:

„Anwendungsbereich

§ 1. (1) Mit dieser Verordnung werden Regelungen hinsichtlich der Schallimmissionen, die durch Vorhaben bedingt sind, welche

1. Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung, oder Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, betreffen und
 2. einer Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der jeweils geltenden Fassung, bedürfen,
- erlassen.

(2) Im Anwendungsbereich dieser Verordnung tritt im Falle von Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß § 62 LFG.

(3) Diese Verordnung entbindet nicht von anderen im Sinne des ausgewogenen Ansatzes durchzuführenden Maßnahmen zur Reduktion von Auswirkungen des Fluglärms, wie insbesondere eine die jeweilige Fluglärmsituation berücksichtigende Raumplanung und Flächenwidmung der Länder in der Umgebung von Flughäfen.

Immissionsschwellenwerte für Fluglärm

§ 2. Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingter unzumutbarer Belästigung der Nachbarn durch Fluglärm gelten folgende Immissionsschwellenwerte:

- | | | | | |
|-----------|--|------------------|---|----------------------------|
| 1. Tag: | Antragstellung bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014: | $L_{Aeq\ Tag}$ | = | 62 dB(A) Außenpegel, |
| | Antragstellung ab 1. Jänner 2015: | $L_{Aeq\ Tag}$ | = | 60 dB (A) Außenpegel |
| 2. Nacht: | Antragstellung bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014: | $L_{Aeq\ Nacht}$ | = | 52 dB(A) Außenpegel |
| | | L_{Amax} | = | 6-mal 68 dB(A) Außenpegel |
| | Antragstellung ab 1. Jänner 2015 | $L_{Aeq\ Nacht}$ | = | 50 dB(A) Außenpegel |
| | | L_{Amax} | = | 6-mal 68 dB(A) Außenpegel. |

Ermittlung der Lärmbelastung

§ 3. (1) Die Ermittlung der Lärmbelastung hat wie nachstehend zu erfolgen:

1. $L_{Aeq\ Tag}$ ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 2007, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und

die Bestimmungen jeweils in der Zeit zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (§ 2 Z 1) erfolgen,

2. $L_{Aeq\ Nacht}$ ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 2007, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (§ 2 Z 2) erfolgen,
3. L_{Amax} ist der A-bewertete maximale Pegel.

Die Werte sind nach dem ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 7. Dezember 2005, für das gesamte Jahr zu berechnen, mit der Maßgabe, dass nur die spezifische Immission des Fluglärms relevant ist und andere Schallquellen außer Betracht zu bleiben haben sowie die berechnete Immission vor Wohngebäuden auf 4 Meter über dem Boden anzuwenden ist. Zwischen innen und außen gilt ein Pegelunterschied von 15 dB(A). Liegen sämtliche für ein Grundstück ermittelten Schallpegel unterhalb der Immissionsschwellenwerte, so gelten diese für auf dem Grundstück befindliche Wohngebäude jedenfalls als eingehalten.

(2) Immissionen, die von Luftfahrzeugen im militärischen oder polizeilichen Dienst oder in Durchführung von Rettungsflügen ausgehen, haben für die Berechnung der Lärmindizes außer Betracht zu bleiben.

(3) Für die Berechnung der Fluglärmimmissionen sind der genehmigte Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt (Nullszenario) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zu dem nach § 145b Abs. 5 LFG festgelegten Prognosezeitpunkt (Planszenario) heranzuziehen.

Objektseitige Maßnahmen

§ 4. (1) Werden die Immissionsschwellenwerte gemäß § 2 überschritten, sind zur Vorsorge gegen durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen von Nachbarn (§ 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2 für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen, vorzunehmen. Diese Maßnahmen sind bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt.

(2) Die für die Erteilung der Genehmigung gemäß dem UVP-G 2000 zuständige Behörde hat dem Zivilflugplatzhalter die Durchführung folgender Schallschutzmaßnahmen vorzuschreiben, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren:

1. $L_{Aeq\ Tag} > 62$ dB(A) bzw. ab 1. Jänner 2015: $L_{Aeq\ Tag} > 60$ dB(A) Außenpegel: Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Räumlichkeiten, die überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen,
2. $L_{Aeq\ Nacht} > 52$ dB(A) bzw. ab 1. Jänner 2015: $L_{Aeq\ Nacht} > 50$ dB(A) bzw. L_{Amax} öfter als 6-mal 68 dB(A) Außenpegel: Einbau von Schalldämm-lüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen ohne Austausch bestehender Fenster,
3. $L_{Aeq\ Nacht} > 62$ dB(A) bzw. ab 1. Jänner 2015: $L_{Aeq\ Nacht} > 60$ dB(A) Außenpegel: Austausch bestehender Fenster gegen Schallschutzfenster in Kom-

bination mit Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen. Gegebenenfalls Kastenfenster oder Nachrüstung bestehender Fenster mit Fenstervorsatzschalen (absorbierende Verkleidung der Fensterleibungen) und zusätzlicher Verglasung in Kombination mit Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen sowie schalltechnische Verbesserung der Außenbauteile (insbesondere Dächer).

Diese Maßnahmen sind vom Zivilflugplatzhalter auf eigene Kosten durchzuführen.

(3) Der Zivilflugplatzhalter hat den Eigentümer oder sonst Berechtigten von der beabsichtigten Durchführung der Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2 zu informieren. Der Anspruch auf Durchführung bleibt für den Eigentümer oder sonst Berechtigten für 36 Monate aufrecht. Wird die Zustimmung des Eigentümers oder des sonst Berechtigten zur Durchführung der im Abs. 2 genannten Schallschutzmaßnahmen oder zur Einholung dafür allenfalls erforderlicher Bewilligungen oder zur Erstattung allenfalls erforderlicher Anzeigen verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden.

(4) Der Eigentümer oder sonst Berechtigte hat Anspruch auf eine einmalige Vornahme der Schallschutzmaßnahmen gemäß Abs. 2. Die Wartung und Erhaltung der eingebauten Schallschutzmaßnahmen obliegt dem Eigentümer oder sonst Berechtigten auf eigene Kosten.

Vereinbarungen

§ 5. Vom Zivilflugplatzhalter abgeschlossene Vereinbarungen, die von § 2 abweichende Immissionsschwellenwerte und/oder von § 4 Abs. 2 abweichende Schallschutzmaßnahmen festlegen und dabei keinen schlechteren Schutzstandard vorsehen, sowie die Durchsetzbarkeit etwaiger daraus folgender zivilrechtlicher Ansprüche bleiben unberührt. Soweit diese Vereinbarungen erfüllt worden sind, gelten die gemäß § 4 Abs. 2 vorgeschriebenen Maßnahmen als gesetzt.

[...]

Inkrafttreten

§ 7. Diese Verordnung tritt mit 1. November 2012 in Kraft.

Übergangsbestimmung

§ 8. Für Vorhaben, für die bis zum Ablauf des 31. Oktober 2013 ein Antrag gemäß § 5 UVP-G 2000 eingebracht worden ist, ist an Stelle der in § 3 genannten Berechnung der Fluglärmimmissionen nach dem ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 7. Dezember 2005, eine Berechnung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 Blatt 1 Punkt 7 (Ausgabe Jänner 2004) für das gesamte Jahr zulässig.“

7. Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L):

§ 20 IG-L sowie die Anlage 1 lauten auszugsweise:

„Genehmigungsvoraussetzungen

§ 20. (1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen

keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um 10 µg/m³ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM2,5 gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM10 gemäß Anlage 1a oder
- des Grenzwertes für Arsen, Kadmium, Nickel oder Benzo(a)pyren gemäß Anlage 1a

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

[...]

„Anlage 1: Konzentration

zu § 3 Abs. 1

Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3 ; Arsen, Kadmium, Nickel, Benzo(a)pyren: angegeben in ng/m^3)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
PM ₁₀			50 ***)	40
Blei in PM ₁₀				0,5
Benzol				5
Arsen				6 ****)
Kadmium				5 ****)
Nickel				20 ****)
Benzo(a)pyren				1 ****)

*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gelten nicht als Überschreitung.

**) Der Immissionsgrenzwert von 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

***) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab Inkrafttreten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.

****) Gesamtgehalt in der PM₁₀-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.

Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM_{2,5}

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten.“

8. NÖ Naturschutzgesetz 2000:

„§ 7

Bewilligungspflicht

(1) Außerhalb vom Ortsbereich, das ist ein baulich und funktional zusammenhängender Teil eines Siedlungsgebietes (z.B. Wohnsiedlungen, Industrie- oder Gewerbeparks), bedürfen der Bewilligung durch die Behörde:

1. die Errichtung und wesentliche Abänderung von allen Bauwerken, die nicht Gebäude sind und die auch nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit Gebäuden stehen und von sachlich untergeordneter Bedeutung sind;

[...]

(2) Die Bewilligung nach Abs. 1 ist zu versagen, wenn

1. das Landschaftsbild,
2. der Erholungswert der Landschaft oder
3. die ökologische Funktionstüchtigkeit im betroffenen Lebensraum

nachhaltig beeinträchtigt wird und diese Beeinträchtigung nicht durch Vorschreibung von Vorkehrungen weitgehend ausgeschlossen werden kann. Bei der Vorschreibung von Vorkehrungen ist auf die Erfordernisse einer zeitgemäßen Land- und Forstwirtschaft sowie einer leistungsfähigen Wirtschaft soweit wie möglich Bedacht zu nehmen.

(3) Eine nachhaltige Beeinträchtigung der ökologischen Funktionstüchtigkeit des betroffenen Lebensraumes liegt insbesondere vor, wenn

[...]

2. der Bestand und die Entwicklungsfähigkeit an für den betroffenen Lebensraum charakteristischen Tier- und Pflanzenarten, insbesondere an seltenen, gefährdeten oder geschützten Tier- oder Pflanzenarten, maßgeblich beeinträchtigt oder vernichtet wird,
3. der Lebensraum heimischer Tier- oder Pflanzenarten in seinem Bestand oder seiner Entwicklungsfähigkeit maßgeblich beeinträchtigt oder vernichtet wird oder
4. eine maßgebliche Störung für das Beziehungs- und Wirkungsgefüge der heimischen Tier- oder Pflanzenwelt untereinander oder zu ihrer Umwelt zu erwarten ist.

[...]“

III. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Zur Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes:

Gemäß § 5 UVP-G 2000 in der bis 31.12.2013 geltenden Fassung hatte der Projektwerber/die Projektwerberin eines Vorhabens, für das gemäß §§ 3 oder 3a eine UVP durchzuführen ist,

bei der belangten Behörde einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die UVE in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Gemäß § 40 Abs. 1 dieses Gesetzes war der Umweltsenat Berufungsbehörde und sachlich in Betracht kommende Oberbehörde in diesen Angelegenheiten.

Gemäß Art. 151 Abs. 51 Z 8 B-VG idF. der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, iVm. Z 26 der Anlage zu diesem Bundesgesetz wurde der Umweltsenat mit 01.01.2014 aufgelöst. Die Zuständigkeit zur Weiterführung der mit Ablauf des 31.12.2013 anhängigen Verfahren wurde den Verwaltungsgerichten übertragen.

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a iVm. § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 95/2013 entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 seit 01.01.2014 das Bundesverwaltungsgericht. Berufungen, die vor dem 31.12.2013 beim Umweltsenat erhoben wurden, sind demnach vom Bundesverwaltungsgericht als Beschwerden in Verhandlung zu nehmen.

2. Zur Beschwerdelegitimation:

2.1. Zulässigkeit der Beschwerde des 15.-Beschwerdeführers und der 23.-Beschwerdeführerin (Spruchpunkt A.I.):

Der 15.-Beschwerdeführer hat seinen ordentlichen Wohnsitz in 7212 Forchtenstein, somit etwa 45 bis 50 km vom Standort des Vorhabens entfernt. Aufgrund der Entfernung ist es von vornherein ausgeschlossen, dass dieser Beschwerdeführer von den Auswirkungen der dritten Piste betroffen sein kann.

§ 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 definiert, wer als Nachbar iSd. UVP-G 2000 zu qualifizieren ist. Der Nachbarbegriff des UVP-G 2000 ist nicht mit der unmittelbaren Anrainerschaft zum Vorhaben deckungsgleich, sondern setzt eine mögliche persönliche Betroffenheit in der geschützten Rechtssphäre voraus. Das für die Beurteilung der Betroffenheit maßgebende räumliche Naheverhältnis zum Vorhaben wird durch den möglichen Immissionsbereich (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171) bestimmt. Nachbarschaft umfasst somit jenen räumlichen Bereich, in dem zum Zeitpunkt der Genehmigung nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zu nachteiligen Einwirkungen kommt. Das Vorhaben des Projektwerbers muss ex ante betrachtet geeignet sein, eine bestimmte Rechtsgutbeeinträchtigung herbeizuführen. Nicht zum Immissionsbereich zählen jene Bereiche, in denen Einwirkungen überhaupt oder aus räumlichen Gründen ausgeschlossen werden können (US 03.03.2010, 8B/2009/18-15

Stadl-Paura; VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171; VwGH 23.09.2004, 2004/07/0055; US 08.03.2007, 9B/2005/8-431 *Stmk-Bgld 380 kV-Leitung II [Teil Stmk]*).

Die 23.-Beschwerdeführerin, die „*Umweltinitiative Wienerwald*“, hat sich während der Auflagefrist weder als Bürgerinitiative konstituiert, noch hat Herr WECHSELBERGER, der die Beschwerde unterfertigt hat und für die Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts aufgetreten ist, im Verfahren der belangten Behörde Einwendungen erhoben. Die 23.-Beschwerdeführerin ist auch keine anerkannte Umweltorganisation nach dem UVP-G 2000. Sie ist erstmals mit dem als „*Einspruch*“ betitelten Schreiben vom 23.08.2012, somit erst nach Erlassung des angefochtenen Bescheides, gegen das Vorhaben der dritten Piste aufgetreten. Der VwGH hat mit seinem Erkenntnis vom 17.02.2016, Ro 2016/04/0001, bereits ausgesprochen, dass nur einer gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannten Umweltorganisation Parteistellung zukommt.

Die Beschwerden des 15.-Beschwerdeführers und der 23.-Beschwerdeführerin sind daher mangels Parteistellung zurückzuweisen. Dieses Ergebnis ändert sich auch nicht durch das Urteil des EuGH vom 15.10.2015, Rs C-137/14, *Kommission gegen Deutschland*, da bei diesen Beschwerdeführern nicht davon auszugehen ist, dass es sich um „*die betroffene Öffentlichkeit*“ iS. dieser Entscheidung handelt.

2.2. Zulässigkeit der übrigen Beschwerden:

Die Erstbeschwerdeführerin ist eine mit Bescheid des (vormaligen) Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) anerkannte Umweltorganisation nach § 19 Abs. 7 UVP-G 2000. Das Vorhaben soll im Bundesland Niederösterreich errichtet werden, welches sich somit im Tätigkeitsbereich dieser Umweltorganisationen befindet. Die in offener Frist eingebrachte Beschwerde ist zulässig.

Die Zweit-, die Fünft- und Sechst- sowie die Acht- bis Elft-Beschwerdeführerinnen sind Bürgerinitiativen, die sich in Entsprechung der Vorgaben des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 (mindestens 200 datierte Unterschriften mit Name, Geburtsdatum, Anschrift, Unterstützung einer konkreten Stellungnahme zum Vorhaben) gebildet haben. Die rechtmäßige Entstehung aller Bürgerinitiativen wurde durch die belangte Behörde bestätigt. Die in offener Frist eingebrachten Beschwerden sind zulässig.

Eine nach UVP-G 2000 rechtmäßig zustande gekommene Bürgerinitiative sowie eine nach UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation hat Parteistellung im UVP-Genehmigungsverfahren und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften, nicht aber

sonstige öffentliche Interessen, als subjektives Recht geltend zu machen. Voraussetzung für die Parteistellung der Bürgerinitiative ist, dass sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 eine Stellungnahme abgegeben hat, die von mindestens 200 Personen, die in der Standortgemeinde oder den Nachbargemeinden zum Gemeinderat wahlberechtigt sind, unterstützt wird. Dies ist bei den oben angeführten Beschwerdeführerinnen der Fall.

Die Zwölft-Beschwerdeführerin (die Stadt Wien) hat als Nachbargemeinde (§ 19 Abs. 1 Z 5 iVm Abs. 3 UVP-G 2000) rechtzeitig Einwendungen erhoben. Ihre in offener Frist eingebrachte Beschwerde ist zulässig.

Bei den übrigen Beschwerdeführern (es handelt sich um natürliche Personen) kann es im Hinblick auf das Urteil des EuGH 15.10.2015, C-137/14, dahingestellt bleiben, ob diese rechtzeitig Einwendungen im Verfahren der belangten Behörde erhoben haben (vgl. auch zuletzt BVwG 06.04.2016, W193 2006762-1, *Oberinntal Gemeinschaftskraftwerk, WA*). Bei ihrem Vorbringen ist auch denkbar von einer subjektiven Betroffenheit auszugehen. Ihnen kommt als Nachbarn bzw. Nachbarinnen Parteistellung iS des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu.

3. Feststellungen und Beweiswürdigung zum Vorhaben (Spruchteil B.):

3.1. Umfang des Vorhabens:

Das Vorhaben umfasst die neue dritte Piste (Parallelpiste 11R/29L) samt den unter Punkt I.1. aufgelisteten Vorhabensteilen der erstmitbeteiligten Partei sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 der zweitmitbeteiligten Partei. Der Standort des Vorhabens soll sich über Bereiche der Gemeindegebiete von Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat, alle im Verwaltungsbezirk Wien-Umgebung erstrecken. Dies ergibt sich aus den Einreichunterlagen und den darin geäußerten Gesamtwillen der beiden mitbeteiligten Parteien zur gemeinsamen und abgestimmten Errichtung der beiden Vorhabensteile dritte Piste und Verlegung der Landesstraße B 10.

Die Flugrouten und der Pistenverteilungsplan sind nicht Gegenstand des Bewilligungsverfahrens. Dies ergibt sich aus den Ausführungen unter Punkt III.4.5.

Der Altbestand (dritter Terminal) ist nicht in das Bewilligungsverfahren einzubeziehen. Dies ergibt sich aus den Ausführungen unter Punkt III.4.7.

Bei der Beurteilung des Vorhabens wurde der Altbestand durch einen weit gezogenen Beurteilungsgegenstand, der sich somit vom Antragsgegenstand unterscheidet, berück-

sichtigt. Dies ergibt sich in Bezug auf den Fluglärm aus den Ausführungen unter den Punkten III.3.3.2.2. bis III.3.3.2.23.

3.2. Bedarf und Prognose der Flugbewegungen:

Von verschiedenen Beschwerdeführern wird vorgebracht, es bestehe kein Bedarf an einer weiteren Piste auf dem Flughafen Wien. Die Flugbewegungszahlen seien rückläufig. Dies wird auch in Schriftsätzen im zweiten Rechtsgang wiederholt.

3.2.1. Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass der Flughafen Wien im bestehenden Zwei-Pistensystem voraussichtlich im Jahr 2025 ohne Bau einer weiteren Piste seine Kapazitätsgrenze erreichen wird. Dies wird der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Grunde gelegt.

3.2.2. Angaben zum Bedarf durch die erstmitbeteiligte Partei:

Der Genehmigungsantrag der erstmitbeteiligten Partei wird mit dem steigenden Bedarf an Flugbewegungen begründet. Dazu wird von der erstmitbeteiligten Partei zur Verkehrsprognose ausgeführt (Dokument 30.03. Verkehrsentwicklung FH Wien vom 15.2.2007), diese basiere auf einem ökonomischen Prognose-Modell, welches im Jahr 1995 gemeinsam mit einem Betreiber von sieben britischen Flughäfen erstellt worden sei. Dieser Betreiber sei als Berater herangezogen worden, da er langfristige Erfahrung mit der Erstellung und Nutzung von Prognosemodellen habe.

Die erstmitbeteiligte Partei legte in der UVE den steigenden Bedarf in verschiedenen Dokumenten näher dar:

- Dokument 30.03. Verkehrsentwicklung FH Wien vom 15.2.2007 (als Verfasser ist die erstmitbeteiligte Partei angegeben);
- Dokument 30.35. Verkehrsentwicklung FH Wien vom Okt. 2009 (von INTRAPLAN München verfasst);
- Dokument 30.36. Flugverkehrsentwicklung – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten vom 5.7.2010 (von INTRAPLAN München verfasst);
- Teil-GA Flugverkehrsprognose für die NÖ Landesregierung vom 30.11.2010 von Univ.-Prof. Dr. Johannes REICHMUTH vom DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt);
- Beilage zur Verhandlungsschrift der NÖ Landesregierung, „*Studie Verkehrsentwicklung Flughafen Wien von 2009*“ (von INTRAPLAN) – VH fand im August/September 2011 statt.

3.2.3. Bedarfsprüfung der belangten Behörde:

Von der belangten Behörde wurde zur Frage des Bedarfs ein Teil-GA vom 30.11.2010 von Univ.-Prof. Dr. REICHMUTH eingeholt.

Dieses kommt zum Ergebnis, dass das von INTRAPLAN verwendete Prognosemodell geeignet sei, um in hinreichender Form Eingangsdaten bereitzustellen, die für nachfolgende Untersuchungen zu den unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Ausbaus des Flughafens Wien benötigt werden. Details des Prognosemodells blieben diskussionswürdig, wobei es sich aber um Fragestellungen handle, die Gegenstand der aktuellen Forschung seien und daher nicht abschließend geklärt werden könnten. Die Prognoseprämissen, die als Eingangsgrößen für das Prognosemodell maßgeblich die Prognoseergebnisse determinieren, würden sich in einem realistischen Rahmen bewegen. Wenngleich sie vom Prognostiker nicht immer näher begründet seien, seien sie dennoch nachvollziehbar, wie eigene Recherchen des Gutachters ergeben hätten. Die Prognoseprämissen jedoch, dass der Flughafen Wien einen Status als Hub-Flughafen zweiter Ordnung weiterhin beibehalte, stelle eine risikobehaftete Hypothese dar. Insgesamt könnten die Prognoseergebnisse als plausibel in dem Sinne bezeichnet werden, dass die Wahrscheinlichkeit für ihr Eintreten vergleichsweise groß sei.

Nach Einschätzung des Gutachters werde mit den vorgelegten Prognoseergebnissen für das Passagieraufkommen die Entwicklung am Flughafen Wien eher über- als unterschätzt. Grund dafür sei zum einen das starke Wachstum der sonstigen Privatreisen, das sich aufgrund seiner starken Koppelung an die Wirtschaftsentwicklung ergebe, möglicherweise aber stärker von der Preis- und Angebotsentwicklung im Segment der Low-Cost-Carrier der abhängige und damit auch schwächer ausfallen könne. Zum anderen führe die schon angesprochene Prognoseprämisse, dass der Flughafen Wien seine Funktion behalte, zu einem erheblichen Verkehrszuwachs durch Umsteigeverkehr, die im Falle einer Reduzierung oder gar Einstellung der Hubfunktion wegfallen würden. Die Ergebnisse der Flugbewegungsprognosen würden als kompatibel mit der Nachfrageprognosen in der Prognose erachtet. Die prognostizierte Zunahme der mittleren Anzahl an Passagieren pro Flugbewegung von 76 auf ca. 93 Passagiere im Jahre 2020 erscheine plausibel. Mögliche Unsicherheiten hinsichtlich der Fortsetzung des großen Wachstums der sonstigen Privatreisen und des einhergehenden dynamischen Netzausbaus der Low-Cost-Carrier könne sich in einem niedrigeren Flugbewegungs-Aufkommen als in der Prognose ausgewiesen niederschlagen. Insgesamt erschienen die Prognoseergebnisse als Eingangsgrößen für die Umweltverträglichkeitsprüfung geeignet.

Im angefochtenen Bescheid wird zur Frage der Flugverkehrsprognose (Seite 362, Kapitel 8.8. Bedarfsprüfung) wie folgt ausgeführt:

„Nach der Verkehrsprognose (Dok. 30.35) liegt der Verkehrsbedarf in Wien im Jahr 2025 bei 37 Millionen Passagieren und 415.000 Flugbewegungen. Dies entspricht einem Wachstum gegenüber 2008 von 87 % bei den Passagieren bei einer Wachstumsrate von durchschnittlich 3,8 % pro Jahr, und 42 % bei den Flugbewegungen, was eine durchschnittliche Wachstumsrate von 2,1 % pro Jahr ergibt.

Ein Großteil des Passagierwachstums wird durch eine steigende Flugzeuggröße beziehungsweise durch eine steigende Anzahl von Passagieren pro Flug erzielt. Dennoch sind die Steigerungen bei der Anzahl der Flugbewegungen so groß, dass im Jahr 2025 ein Kapazitätsbedarf von 100 planbaren Flugbewegungen pro Stunde besteht. Dies ist mit dem bestehenden Pistensystem nicht leistbar.

Dieses leistet heute im Regelbetrieb maximal 70 Flugbewegungen/Stunde und kann durch Optimierungen noch maximal auf eine Kapazität von 72 Flugbewegungen/Stunde gebracht werden. Bereits 2020 wird eine Kapazität von 90 planbaren Flugbewegungen pro Stunde bestehen. Dann sind 30,6 Mio. Passagiere und 371.000 Flugbewegungen in Wien zu erwarten. Wenn keine Erweiterungsmaßnahmen in Form einer Parallelpiste erfolgen, verliert der Flughafen Wien bezogen auf das Jahr 2020 3,3 Mio. Passagiere und 36.000 Flugbewegungen gegenüber dem Bedarf. Im Jahr 2025 liegen die Verkehrsverluste bei 8,6 Millionen Passagiere und 79.000 Flugbewegungen gegenüber dem Bedarf. Nur mehr bis etwa 2015 kann der Flughafen Wien noch einigermaßen marktkonform wachsen. Danach werden die Kapazitätsengpässe immer spürbarer und führen zu Verkehrsverlusten, die ab etwa 2018 erhebliche Ausmaße annehmen.

Nach Einschätzung des dem Verfahren beigezogenen Sachverständigen für Flugverkehrsprognose ist das Prognoseergebnis bezüglich des Passagieraufkommens plausibel, jedoch tendenziell eher hoch eingeschätzt. Doch auch der Sachverständige kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass am Flughafen Wien jedenfalls ein starkes Passagierwachstum erwartet werden kann.

Daraus lässt sich ein Bedarf an der dritten Piste jedenfalls ableiten.“

Im Bescheid wird sodann (Seite 363 ff) im Kapitel 8.9.2 „*Öffentliche Interessen nach Luftfahrtgesetz – LFG*“ ausgeführt:

„Das öffentliche Interesse an der bedarfsgerechten Erweiterung von Flughäfen besteht unabhängig davon, ob der Flughafen von einem Staat selbst oder einer Gesellschaft des Privatrechts betrieben wird. Im zweiten Fall kann sich das öffentliche Interesse an der Erweiterung eines Flughafens weitgehend mit den unternehmerischen Interessen des Betreibers decken. Innerhalb des luftverkehrsrechtlichen Systems, das die Erfüllung einer im Interesse der Allgemeinheit liegenden Aufgabe und Funktion an im Wettbewerb stehende Unternehmen überantwortet, ist es naheliegend, dass der Flughafen Wien AG die Möglichkeit eingeräumt werden muss, den Bedarf nach unternehmerischen Gesichtspunkten und in Anpassung an die Bedingungen des jeweiligen Marktgeschehens zu decken.

Folgende Ziele werden als gerechtfertigt und bedarfsbegründend erachtet:

- Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage auf dem Flughafen Wien.
- Sicherung und Stärkung der Funktion des Flughafens als zentraler Luftverkehrsknotenpunkt.
- Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung einschließlich der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Umfeld des Flughafens.

Der Beurteilungsgegenstand des von der Behörde beigezogenen Prüfgutachters für den Fachbereich Flugverkehrsprognose (Univ. Prof. Dr. Reichmuth vom DLR) umfasst die Prognosemethodik, die Prognoseprämissen (Eingangsdaten) und die Prognoseergebnisse. Das Prognosemodell wird als insgesamt adäquat und geeignet und die Prognoseergebnisse werden als plausibel beurteilt.

Der von der Behörde beigezogene Prüfgutachter bestätigt die Ergebnisse der im Fachbericht der Firma Intraplan Consult GmbH ausgeführten ‚Verkehrsentwicklung Flughafen Wien‘ (Sonstige Unterlagen, Dokument 30.35) als plausibel. Die Luftverkehrsnachfrage wird über starkes Passagieraufkommen und über das Flugbewegungswachstum verdeutlicht. So wird im Fachbericht (Intraplan Consult GmbH) eine Steigerung des Passagieraufkommens von 19,7 Mio. (Vergleichsjahr 2008) auf 30,6 Mio. (Planfall 2020) und 37 Mio. (Planfall 2025) prognostiziert. Dem entsprechen Steigerungen von Flugbewegungen von 293.000 (2008) auf 371.000 (2020) und auf 415.000 (2025). Der von der Behörde beigezogene Prüfgutachter bezeichnet die Ergebnisse der Flugbewegungsprognose als kompatibel mit der Nachfrageprognose. Insgesamt erscheinen dem Prüfgutachter die Prognoseergebnisse als Eingangsgrößen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung als geeignet. Die Aussagen des Prüfgutachters sind für die Behörde nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Wissenschaften. Das zu erwartende – fachlich bestätigte – steigende Verkehrsaufkommen kann nicht ohne eine dritte Piste funktionsgerecht bewältigt werden.

Die Bedeutung des Ausbaus des Flughafens Wien für die langfristig positive Entwicklung der gesamten Region wird auch im Dokument 01.01 ‚Zweck des Vorhabens‘ nachvollziehbar dokumentiert. Am Standort Flughafen Wien sind schon derzeit mehr als 14.000 Personen beschäftigt. Die Arbeitsplätze lassen sich neben der Flughafen Wien AG auf mehr als 200 ansässige Unternehmen wie Fluglinien, Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, Speditionen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Dienstleistungsunternehmen, Autovermietungen sowie Transport- und Mineralölfirmen aufteilen. Eine größere Passagierzahl zieht auch eine steigende Anzahl an Beschäftigten nach sich. Auf eine Million Passagiere kommen ca. 1.100 Arbeitsplätze. Jede weitere Million Passagiere bewirkt im Schnitt ca. 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort. Der Flughafen Wien sichert heute mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der gesamtösterreichischen Wirtschaft. Die Wertschöpfung, die vom Flughafen Wien bewirkt wird, beläuft sich auf 2,8 Milliarden Euro jährlich (Stand 2005). Bei der Umsetzung von wachstumsfördernden Projekten am Flughafen Wien, wie es das gegenständliche Vorhaben zweifellos ist, werden in den nächsten Jahren dementsprechend zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirkt einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier erzielt wird, zieht weitere 0,9 Euro in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich. Zusätzlich leistet der Flughafen als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der

gesamten Region. Viele Unternehmen brauchen zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur.

Zusammenfassend ist somit das öffentliche Interesse an der Errichtung der dritten Piste zu bejahen. Sonstige öffentliche Interessen, wie die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit und der Schutz der Allgemeinheit, stehen der Erteilung der beantragten Genehmigung für die dritte Piste nicht entgegen.“

3.2.4. Plausibilitätsprüfung des Bundesverwaltungsgerichtes:

In der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes wurde die Frage des Bedarfs ausführlich erörtert (vgl. Verhandlungsschrift Seite 187 samt Beilage 17 „*Bewertung der Prognose aus Sicht Herbst 2014*“, Intraplan 2014).

Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.05.2015 wurde Herr DI Heinz WIPF, ein Mitarbeiter der schweizerischen Flugsicherung, zum nichtamtlichen Sachverständigen für luftfahrttechnische Fragen bestellt, da dem Bundesverwaltungsgericht im Zuge der Diskussion in der mündlichen Verhandlung die Frage des zusätzlichen Bedarfs und die dazu vorgelegten Angaben der erstmitbeteiligten Partei bzw. der Ausführungen der belangten Behörde nicht gänzlich geklärt erschienen. Er wurde um die Beantwortung verschiedener Fragen in Zusammenhang mit der Entwicklung der Flugverkehrsentwicklung bzw. Flugverkehrsnachfrage am Flughafen Wien ersucht. Darüber hinaus wurde er mit der Untersuchung beauftragt, inwieweit sich durch die Errichtung der dritten Piste insgesamt die Sicherheit der Luftfahrt am Flughafen Wien erhöhen würde.

Mit Gutachten vom 01.03.2016 führte der gerichtlich bestellte Gutachter zur Frage der Kapazität zusammenfassend aus:

Im Rahmen seines Gutachtens hat der Sachverständige die Entwicklung der Flugbewegungszahlen in der Vergangenheit analysiert und eine eigene Prognose der Flugbewegungszahlen für das Jahr 2025 durchgeführt. Ergänzend wurden von dem Sachverständigen verschiedene Zusatzuntersuchung zur Einordnung und Plausibilisierung der Ergebnisse durchgeführt.

Er kommt zum Ergebnis, dass das bestehende Zwei-Pistensystem längerfristig die Flugverkehrsnachfrage nicht aufnehmen können und daher längerfristig eine dritte Piste benötigt wird.

Konkret kommt die Prognose des Sachverständigen zum Ergebnis, dass im Jahre 2025 mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % Flugbewegungszahlen zwischen ca. 281 Tsd. und 471 Tsd.

Flugbewegungen pro Jahr auftreten werden. Als Mittelwert wird eine Zahl von ca. 364 Tsd. Flugbewegungen pro Jahr angegeben.

In der von der erstmitbeteiligten Partei vorgelegten Prognose der Firma INTRAPLAN (Einreichunterlage 30.35 vom Oktober 2009) wird ausgeführt, dass im Jahre 2025 von Flugbewegungszahlen zwischen ca. 355 Tsd. und 445 Tsd. Bewegungen bei einem Mittelwert von ca. 415 Tsd. Bewegungen zu rechnen sei.

Im Vergleich der Mittelwerte weist die Prognose des gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF zwar geringere Flugbewegungszahlen aus, doch liegen die von Intraplan angegebenen Flugbewegungszahlen vollständig innerhalb des vom Gutachter DI WIPF angegebenen 95 % Vertrauensintervalls. Der gerichtlich bestellte Sachverständige DI WIPF bestätigt somit grundsätzlich die in der Einreichunterlage 30.35 vom Oktober 2009 enthaltene Prognose der Flugbewegungszahlen.

Ergänzend weist der gerichtlich bestellte Sachverständige DI WIPF auf folgende Aspekte hin:

- Kurzfristig können sich stärkere Schwankungen der jährlichen Flugbewegungszahlen sowie Abweichungen vom generellen Trend ergeben.
- Der Flughafen Wien hat in der Vergangenheit bereits zumindest an einzelnen Tagen an der Kapazitätsgrenze gearbeitet. Auch wenn sich seitdem ein leichter Rückgang der Flugbewegungszahlen ergeben hat, ist doch die Kapazitätsreserve des Flughafens Wien als relativ gering einzustufen.
- Der Anstieg der Passagierzahlen ist sowohl am Flughafen Wien als auch im gesamten EU-Bereich ungebrochen.
- Der gerichtlich bestellte Sachverständige DI WIPF sieht sich in seinen Ergebnissen auch durch andere Studien gestützt. So gehen auch andere namhaften Studien von steigenden Passagierzahlen und längerfristig auch steigenden Flugbewegungszahlen aus (DKMA, Global Traffic Forecast 2015 – 2034, IATA Air Passenger Forecast Shows Dip in Long-Term Demand, 26.11.2015; Airbus Global_Market_Forecast_2016-2035). Besonders hervorgehoben sei die für das BMVIT erstellte und bereits in das Verfahren eingeführte Studie „*Austrian Aviation Sector in the Context of Austrian Business Location*“ von Steer, Davis und Gleave, da sich diese speziell mit der Situation in Österreich beschäftigt. In dieser Studie wird ausgeführt, dass längerfristig eine Abnahme der Flugbewegungen nur dann zu erwarten sei, wenn der Flughafen seine Hub-Funktion komplett verlöre, was allerdings für nicht sehr wahrscheinlich gehalten wird. (Zusammenfassung und Kapitel 7.17 ff). Auch wird in der Studie

hinsichtlich der Kapazität ausgeführt (Table 6.9.), dass die „*Runway full at peak times*“ sei.

Im Zuge des Parteiengehörs zum Gutachten von DI WIPF brachten verschiedene Beschwerdeführer vor, aus diesem sei nicht ein zunehmender Bedarf abzuleiten. Dazu legten sie eine Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. MACOUN, TU Wien, vom 17.05.2016 vor. Im Gegensatz zum gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF kommt Univ.-Prof. Dr. MACOUN zum Ergebnis, dass für die Zukunft eher von einer Stagnation der Flugbewegungen oder einer nur geringen Steigerung auszugehen sei, sodass die Kapazität des bestehenden Zwei-Pistensystems ausreichend sei, um den in der Zukunft zu erwartenden Flugverkehr am Flughafen Wien abzuwickeln. Dies gelte auch für den Aspekt der Auslastung in den Spitzenstunden.

Zur Begründung verweist Univ.-Prof. Dr. MACOUN zum einen auf die in den letzten Jahren tendenziell sinkenden Flugbewegungszahlen hin. Zum anderen weist er darauf hin, dass sich die Entwicklung der in der Vergangenheit aufgetretenen Flugbewegungen besser durch einen logarithmischen Trend abbilden ließen als durch den vom gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF unterstellten exponentiellen Trend. Würde man einen logarithmischen Trend unterstellen und hieraus für die Zukunft extrapolieren, so würde sich eine deutlich geringere Steigerung der Flugbewegungszahlen ergeben.

Insgesamt sei davon auszugehen, dass die Flugbewegungszahlen auch im Jahre 2025 unter dem Niveau der Flugbewegungen des bisherigen Spitzenjahres 2008 bleiben. Auch in Bezug auf den Verkehr während der Spitzenstunden sieht Univ.-Prof. Dr. MACOUN ausreichend Reserven. Seinen eigenen Abschätzungen zu Folge ist die Verkehrsmenge in den Spitzenstunden in den letzten Jahren tendenziell eher gesunken. Auch im Vergleich zur Kapazität von Flughäfen wie München oder Zürich sieht er ausreichende Kapazitäten.

Insgesamt liest Univ.-Prof. Dr. MACOUN aus der Entwicklung der Flugbewegungszahlen einen Trend zur Sättigung ab. Derartige Sättigungseffekte würden sich auch bei dem motorisierten Individualverkehr zeigen. So zeige die Entwicklung des Wachstums der Motorisierungsgrade in Österreich ebenfalls einen negativen Trend.

Darüber hinaus übt Univ.-Prof. Dr. MACOUN grundsätzliche Kritik an der vom gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF verwendeten Prognosemethodik. Sowohl die vom Sachverständigen DI WIPF favorisierte Trendanalyse als auch die ebenfalls von ihm betrachtete Box-Jenkins-Methode seien kein probates Mittel zur Verifizierung langfristiger Flugverkehrsprognosen.

Mit Schreiben vom 22.04.2016 hat die Projektwerberin eine Stellungnahme der Firma INTRAPLAN zum Gutachten des Sachverständigen DI WIPF eingereicht. In dieser wird zum einen darauf hingewiesen, dass bereits in der mündlichen Verhandlung auf eine verzögerte Entwicklung der Flugbewegungszahlen hingewiesen wurde und die in der Einreichunterlage 30.35 ermittelten Flugbewegungszahlen erst mit einem Zeitverzug von fünf bis acht Jahren zu erwarten seien. Insofern hätte die neuerliche Prognose des Sachverständigen DI WIPF den in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen Sachverhalt vollumfänglich bestätigt. Zum anderen wird in der Stellungnahme ein Vergleich der Entwicklung der Anzahl der Flugbewegungen und der Anzahl der beförderten Passagiere vorgenommen. Hieraus sei erkennbar, dass trotz stagnierender oder sogar sinkender Flugbewegungszahlen die Anzahl der beförderten Passagiere permanent steigt. Als Grund hierfür wird angegeben, dass die Airlines vermehrt kleinere Flugzeuge durch größere Flugzeuge mit entsprechend erhöhter Fluggastkapazität ersetzt hätten.

Aus den vorgelegten Gutachten und Stellungnahmen ist das Bundesverwaltungsgericht zur Ansicht gekommen, dass die Diskussion der Flugbewegungszahlen nicht losgelöst von der Entwicklung der Passagierzahlen geführt werden kann, da die Flugbewegungszahlen nur eine Folge des Fluggastaufkommens sind (der zahlenmäßig geringe Anteil des Frachtverkehrs am Flughafen Wien kann bei dieser Erörterung vernachlässigt werden).

Es ist für das Bundesverwaltungsgericht offensichtlich, dass das Paradoxon aus steigenden Fluggastzahlen und sinkenden Flugbewegungszahlen ursächlich mit einer Vergrößerung der zum Transport eingesetzten Flugzeuge einhergeht. Aus grundsätzlichen Erwägungen heraus ist allerdings nicht zu erwarten, dass jegliche Fluggaststeigerung durch den Einsatz noch größerer Flugzeuge vollständig kompensiert werden kann. Sofern die stetige Zunahme der Flugpassagierzahlen anhält, ist daher längerfristig auch von einer Steigerung der Flugbewegungszahlen auszugehen.

Anhaltspunkte dafür, dass die Fluggastzahlen in Zukunft nicht mehr steigen, wurden von keiner Seite vorgelegt. Univ.-Prof. Dr. MACOUN weist zwar darauf hin, dass das Wachstum an Flugpassagierzahlen im Jahre 2015 nur noch 1,3 % betrug, doch entspricht dies absolut gesehen einer Zunahme der Passagiere um ca. 300 Tsd. pro Jahr. Die jährliche Steigerung ist somit größer, als das gesamte jährliche Fluggastaufkommen der letzten Jahre am Flughafen Klagenfurt (vgl. Statistik Austria, Kommerzieller Luftverkehr auf österreichischen Flughäfen gegliedert nach Flugbewegungen, Fluggästen, 2010 – 2014, erstellt am 30.04.2015).

Die Steigerung der Anzahl der Flugpassagiere ergibt sich dabei sogar vor dem Hintergrund sinkender Transferpassagierzahlen. Hieraus folgt, dass die Steigerung der Passagierzahlen ursächlich eine Folge des gesteigerten originären Passagier-Aufkommens ist (vgl. Flughafen Wien AG, Geschäftsbericht 2015 sowie Tabelle auf Seite 8 in Stellungnahme Univ.-Prof. Dr. MACOUN). Es ist somit die Nachfrage nach Flügen durch die Bevölkerung aus der Region Wien sowie durch Besucher der Region Wien, welche die Anzahl der Passagiere und damit letztlich auch die Anzahl der Flugbewegungen steigen lässt.

Hinsichtlich des Verfahrens zur Prognose von Entwicklungen in der Zukunft ist das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich der Ansicht, dass es derzeit keine Methode gibt, mit der sich die Entwicklung in der Zukunft mit 100-prozentiger Sicherheit voraussagen lässt. Jedes angewendete Verfahren weist besondere Stärken und Schwächen auf. Insofern kommt es wesentlich darauf an, die Ergebnisse einer fachlich kritischen Würdigung zu unterziehen. Insofern vermag das Gericht auch den Einwand von Univ.-Prof. Dr. MACOUN, dass die Entwicklung der Flugbewegungszahlen in der Vergangenheit besser durch einen logarithmischen Trend als durch den vom Gutachter DI WIPF verwendeten exponentiellen Trend zu beschreiben sei, nicht als entscheidenden Makel zu sehen, da eine noch so gute Anpassung an die Vergangenheit keine Garantie dafür ist, dass eine auf dieser Basis durchgeführte Prognose für die Zukunft zu sichereren Ergebnissen führt.

Hinsichtlich der Kapazität des bestehenden Zwei-Pistensystems lassen die Auswertungen des Sachverständigen DI WIPF (insbes. Abb. 8b) eine faktische Maximalauslastung bei ca. 70 Flugbewegungen pro Stunde erkennen. Wie die Abb. 8b zeigt, ist dies jedoch keine absolute Grenze. So wurden vereinzelt auch deutlich mehr als 70 Flugbewegungen pro Stunde abgewickelt. Die relative Seltenheit sowie die Lage im Koordinatensystem lassen jedoch darauf schließen, dass es sich hierbei um Ausnahmesituationen handelte.

Wesentlich für die reibungslose Abwicklung des Verkehrs ist jedoch, dass er auch unter ungünstigen Bedingungen flüssig abgewickelt werden kann. Der größte Teil des Flugbetriebs an einem großen Flughafen wird langfristig und nach festen Zeiten geplant. Hierbei werden von den Airlines bestimmte Einsatz- und Umlaufzeiten unterstellt, die für einen reibungslosen Betrieb notwendig sind. Um die flughafenseitig zugesagten Kapazitäten auch unter ungünstigen Randbedingungen sicherzustellen, muss daher immer eine gewisse Reserve vorgehalten werden. Inwieweit unter Sonderbedingungen noch größere Verkehrsmengen abgewickelt werden könnten, ist für die Planung des Flugverkehrs unerheblich. Insofern kommt es auf die Frage, ob in der Spitzenstunde 70 oder, wie Univ.-Prof. Dr. MACOUN ausführt, 74 Flugbewegungen pro Stunde durchgeführt werden können, nicht an.

Wesentlich ist die Sicherstellung eines reibungslosen Betriebes auch unter ungünstigen Bedingungen.

Insofern ist auch der Vergleich mit anderen Flughäfen problematisch, da an jedem Flughafen spezifische Randbedingungen zu beachten sind. Diese reichen von Einschränkungen auf Grund der Lage der Start- und Landebahnen, den nutzbaren An- und Abflugwegen bis hin zu speziellen Betriebsregelungen zu bestimmten Zeiten.

Auch wenn derzeit sicherlich eine gewisse Entspannung aufgrund des Rückgangs der Flugbewegungen eingetreten ist, ist aus den Ausarbeitungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF doch zu erkennen, dass das bestehende Zwei-Pistensystem keine großen Reserven aufweist, so dass im Falle des Anziehens der Flugbewegungen, wovon nach Ansicht des Gerichts längerfristig auszugehen ist, zumindest zeitweilig Kapazitätsengpässe nicht ausgeschlossen sind.

Bedacht werden muss in diesem Zusammenhang auch, dass der Flugverkehr vor allem sicher abgewickelt werden muss. Wie der gerichtlich bestellte Sachverständige DI WIPF in seinem Gutachten ausgeführt hat, wirken sich Kapazitätsengpässe ungünstig auf die Sicherheit des Flugverkehrs aus. Insofern wäre aus Sicherheitsaspekten wünschenswert, wenn die Kapazität nicht bis zum Letzten ausgenutzt werden würde.

In ergänzenden Schriftsätzen im zweiten Rechtsgang werden weitere Zweifel am Bedarf des Vorhabens geäußert. Im Schriftsatz der Revisionsbeantwortung an den Verwaltungsgerichtshof, der nachträglich dem Bundesverwaltungsgericht übermittelt wurde, wird in diesem Zusammenhang auf den Flughafen London/Heathrow mit einem Zwei-Pisten-System verwiesen, wo schon jetzt mehr als drei Mal so viele Passagiere (mehr als 70 Mio/a) und mehr als doppelt so viele Flugbewegungen (mehr als 460.000/a) abwickelt würden, als am Flughafen Wien (ca. 23 Mio Passagiere/a bei zuletzt ca. 226.000 Flugbewegungen/a). Der behauptete akute Bedarf für eine dritte Piste erscheine zweifelhaft. Die (wirtschaftliche) Sinnhaftigkeit eines derartigen Vorhabens sei obendrein unter dem Blickwinkel der seit Jahren rückläufigen Zahl der Flugbewegungen zu hinterfragen.

Es kann dahingestellt bleiben, ob das Bundesverwaltungsgericht auf das Vorbringen in der Revisionsbeantwortung an den VwGH einzugehen hat, doch begegnen die Beschwerdeführer mit ihrem Vorbringen zum Bedarf im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht auf gleicher fachlicher Ebene. Weiters übersehen die Beschwerdeführer mit ihrem Hinweis auf den Flughafen London/Heathrow mit seinem Zwei-Pisten-System, dass es sich dabei um Parallel-

pisten handelt; bei Flughafen Wien lässt sich hingegen durch die unterschiedliche Ausrichtung die erste und zweite Piste nicht gleichzeitig im Parallelbetrieb betreiben.

Insgesamt ist daher auf Grund der voraussichtlich langfristig steigenden Flugbewegungszahlen somit weiterhin von einem bestehenden Bedarf nach der dritten Piste auszugehen.

3.2.5. Flugsicherheit:

Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass es durch die Errichtung der dritten Piste zu einer Verbesserung der Sicherheit der Luftfahrt kommt.

Im Gutachten des gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF vom 01.03.2016 wird ausgeführt, dass durch die Errichtung der dritten Piste insgesamt die Sicherheit der Luftfahrt um den Flughafen Wien erhöht wird. Dazu wird im Gutachten ausgeführt (S. 21):

„Der Flughafen als Knotenpunkt in einem Verkehrsnetz muss auch in der Hauptverkehrsstunde über genügend Kapazitätsreserven verfügen. Übersteigt nämlich der dem Netzknoten angebotene Verkehr dessen verfügbare Kapazität, kommt es generell zu Verspätungen, zum Abweisen des Verkehrs oder zum Unterschreiten der Mindestabstände von Luftfahrzeugen untereinander. Alle drei Effekte stehen im Widerspruch zu den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrt, an welche sich die betroffenen Instanzen [Flughafen und die Flugsicherung] zu halten haben. Die Vorgaben verlangen nämlich eine sichere, geordnete und rasche Flugverkehrsabwicklung. Das heißt aber in der Konsequenz, dass auf der Ebene der Flugverkehrsführung zuerst die prompte, der geordneten und diese der sicheren Verkehrsabwicklung untergeordnet werden sollte. In der Praxis liegen diese drei Vorgaben zu einem nicht geringen Teil im taktischen Ermessensraum des Kontrollpersonals, welches direkt den Luftverkehr anweist. Strategische Entscheide zur Flughafeninfrastruktur, wie eine optimal geplante zusätzliche Piste, schaffen deshalb mit ihrer zusätzlichen Kapazität günstige Voraussetzungen, um taktische Kompromisse des Kontrollpersonals während der Spitzenstunde in Grenzen zu halten.“

Demnach ist von einer Erhöhung der Flugsicherheit durch das Vorhaben auszugehen.

3.3. Lärmimmissionen:

3.3.1. Einzuhaltende Lärmwerte:

Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass die Werte der LuLärmIV des Anwendungsfalls „Antragstellung ab 1.1.2015“ einzuhalten sind; soweit der angefochtene Bescheid strengere Lärmschutzkriterien vorschreibt, sind diese einzuhalten.

Damit ergeben sich für die ermittelte Partei folgende Lärmwerte für den Betrieb im Drei-Pisten-System:

LAeq, Tag [dB(A)] 6.00-22.00 Uhr Kindergärten, Horte, Schulen: 6.00-19.00 Uhr	LAeq, Nacht [dB(A)] 22:00-6:00 Uhr	LAm _{ax} , Tag [dB(A)] 6.00-22.00 Uhr	LAm _{ax} , Nacht [dB(A)] 22.00-6.00 Uhr
Werte für den Normalbereich			
60	50		6 x 68 1 x 80
Werte für Objekte mit lärmempfindlicher Nutzung (Kindergärten, Horte, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheime)			
55 für alle lärmsensiblen Objekte	Krankenhäuser: 45 Pflegeheime: 45	Krankenhäuser: 25 x 70 Pflegeheime: 25 x 70	Krankenhäuser: 13 x 60 Pflegeheime: 13 x 60

3.3.2. Regelung des Fluglärms:

3.3.2.1. Der **BMVIT** hat als **medizinische Grundlage** bei der **Erlassung der Verordnung** nach § 145b LFG als verordnungserlassende Behörde ein umwelthygienisches Gutachten bei der Medizinischen Universität Wien, Institut für Umwelthygiene, zur Beurteilung von Fluglärmwirkungen und zur Bestimmung von konkreten Lärmwerten eingeholt. Dieses Gutachten zur „*Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen durch Fluglärm*“ vom 05.09.2011 (erstellt von Univ.-Prof. Dr. Michael KUNDI, Dr. Thomas HAIDER, Ass.-Prof. DI Dr. Hans-Peter HUTTER, Priv.-Doz. Dr. Hanns MOSHAMMER, Dr. Peter WALLNER) schlug bestimmte Lärmwerte vor (S. 85), die aus umweltmedizinischer Sicht vertretbar sind. Im Gutachten von *Kundi et al* wurde in Bezug auf den energieäquivalenten Dauerschallpegel eine Bandbreite an möglichen Lärmwerten vorgeschlagen, die aus umweltmedizinischer Sicht vertretbar sind. So wird für die Nachtzeit (22:00 bis 6:00) ein energieäquivalenter Dauerschallpegel ($L_{\text{night,außen}}$) von 50 bis 52 dB(A) und für die Tageszeit

(6:00 bis 22:00) ein energieäquivalenter Dauerschallpegel ($L_{\text{day,außen}}$) von 60 bis 62 dB(A) empfohlen.

Von der BMVIT wurden sodann die im **Gutachten Kundi et al vorgeschlagenen Lärmwerte übernommen** und mit § 2 LuLärmIV verordnet, wobei differenziert nach dem Datum der Antragstellung unterschiedliche Werte vorgesehen wurden. Im ersten Fall gelten die weniger strengen Werte mit: $L_{\text{Aeq Tag}} = 62$ dB(A) Außenpegel, $L_{\text{Aeq Nacht}} = 52$ dB(A); im zweiten Fall gelten die strengeren Werte mit: $L_{\text{Aeq Tag}} = 60$ dB(A) Außenpegel, $L_{\text{Aeq Nacht}} = 50$ dB(A) Außenpegel. Zusätzlich wurde für beide Fälle das Maximalpegelhäufigkeitskriterium $L_{\text{Amax Nacht}} 6 \times 68$ dB(A) Außenpegel festgelegt.

So lauten für Genehmigungsverfahren die Werte in § 2 für den Anwendungsfall „Antragstellung bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014“:

1. Tag: $L_{\text{Aeq Tag}} = 62$ dB(A) Außenpegel
2. Nacht: $L_{\text{Aeq Nacht}} = 52$ dB(A) Außenpegel
 $L_{\text{Amax}} = 6 \times 68$ dB(A) Außenpegel

Für Genehmigungsverfahren lauten die Werte in § 2 für den Anwendungsfall „Antragstellung ab 1. Jänner 2015“:

1. Tag: $L_{\text{Aeq Tag}} = 60$ dB(A) Außenpegel
2. Nacht: $L_{\text{Aeq Nacht}} = 50$ dB(A) Außenpegel
 $L_{\text{Amax}} = 6 \times 68$ dB(A) Außenpegel

Es wird festgestellt, dass die im Gutachten *Kundi et al* (S. 85) vorgeschlagenen Lärmschutzkriterien nachvollziehbar und gut begründet sind. Das Gutachten setzt sich mit den einschlägigen internationalen Empfehlungen und der aktuellen fachmedizinischen Literatur hinreichend auseinander. Die Gutachter kommen nachvollziehbar zum Schluss, dass die nunmehr in § 2 LuLärmIV vorgegebenen Fluglärmkriterien auch im internationalen Vergleich eine Entsprechung finden. Dabei wird auf die Besonderheiten des Luftverkehrs – kurzzeitig hohe Pegel, insbesondere in Bezug auf die Problematik des Schlafs – eingegangen und diese durch die Kombination von L_{eq} (energieäquivalenter Dauerschallpegel) und Maximalpegelhäufigkeitskriterium berücksichtigt. Auch ist vor dem Hintergrund, dass das Gutachten erst sechseinhalb Jahre alt ist, davon auszugehen, dass sich dieses derzeit auch auf dem aktuellen medizinischen Wissensstand befindet. Es ist somit davon auszugehen, dass die Lärmschutzkriterien der LuLärmIV präventivmedizinisch eine zulässige Grundlage

darstellen (vgl. insgesamt zum Zustandekommen der LuLärmIV näher unten unter Punkt III. 4.4.3.2.).

Die LuLärmIV gibt in § 2 LuLärmIV zwei unterschiedliche Werte, je nach Datum der Antragstellung vor. Für das gegenständliche Genehmigungsverfahren wären nach der Regelung des § 2 LuLärmIV die höheren Werte für die Beurteilung heranzuziehen, da die Antragstellung bis zum Ablauf des 31.12.2014 erfolgt ist. Im gegenständlichen Verfahren werden jedoch nicht die Werte des Anwendungsfalls „Antragstellung bis zum Ablauf des 31.12.2014“, sondern die für die Anrainer des Flughafens günstigeren und somit strengeren Werte des Anwendungsfalls „Antragstellung ab 01.01.2015“ angewendet, da diese aus präventivmedizinischen Gründen einen zusätzlichen Puffer ermöglichen. Es ist der erkennbare Wille des Verordnungsgebers, dass mittelfristig der niedrigere Wert angestrebt wird, um die vom Gutachten *Kundi et al* vorgegebenen unteren Schwellenwerte zu erreichen (vgl. dazu näher unten unter Punkt III. 4.4.3.4.).

Die Werte der LuLärmIV stimmen auch weitestgehend mit dem Vorschlag des nichtamtlichen medizinischen Sachverständigen des behördlichen Genehmigungsverfahrens, Univ. Prof. Dr. SCHEUCH, überein. So sind die Werte für eine Antragstellung bis Ende 2014 für den Tag gleich [62 dB(A) Außenpegel]; die Werte für die Nacht sind in der LuLärmIV in Bezug auf das Maximalpegelhäufigkeitskriterium etwas strenger geregelt (6 x 68 statt 13 x 68). Dafür hat Univ. Prof. Dr. SCHEUCH ein zusätzliches Maximalpegelhäufigkeitskriterium für die Nachtzeit (1 x 80) vorgeschlagen. Wie aus dem Gutachten der BeSB GMBH Berlin „*Lärmschutzgebiete gemäß LuLärmIV für den Flughafen Wien nach Inbetriebnahme der Parallelpiste 11R/29L und Vergleich mit den Lärmschutzgebieten gemäß Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.07.2012*“ hervorgeht, stellt das Maximalpegelhäufigkeitskriterium $L_{Amax\ Nacht} 1 \times 80$ dB(A) stellenweise ein strengeres Kriterium dar, als die in der LuLärmIV enthaltenen Kriterien (genauerer siehe Punkt III.3.3.1). Es wird daher gemäß dem obigen Grundsatz beibehalten werden.

Weiters ist der Bewertungszeitraum von Univ. Prof. Dr. SCHEUCH kürzer (sechs Monate statt ein Jahr). Diese Regelung ist in den angefochtenen Bescheid übernommen worden und stellt gegenüber der LuLärmIV ein strengeres Lärmschutzkriterium dar. Sie soll daher ebenfalls beibehalten werden. Dass im Bescheid jedoch für Alten- und Pflegeheime und Krankenhäuser (im Bescheid werden diese als „*lärmsensiblen Objekte*“ bezeichnet) strengere Werte vorgesehen sind, ist zulässig, da damit ein zusätzlicher über die Mindestvorgaben der LuLärmIV hinausgehender präventivmedizinisch sinnvoller Gesundheitsschutz gewährleistet wird. Auch die erstmitbeteiligte Partei beantragt in dieser Hinsicht strengere Werte (vgl.

dazu auch die diesbezüglichen Angaben im Fachbeitrag Medizin und Umwelthygiene in der UVE von Univ.-Prof. DDr. HAIDER und Dr. HAIDER vom 29.01.2008, UVE 02.170), weshalb nach dem „Antragsprinzip“ diese dem Verfahren zu Grund zu legen sind. Weiters sind speziellere Anforderungen für die o.g. besonderen Einrichtungen vorgesehen. Diese gehen (jeweils auf der Basis des Gutachtens von Univ. Prof. Dr. SCHEUCH) über die Anforderungen in der LuLärmIV hinaus. Dass für die Objekte mit einer besonders lärmempfindlichen Nutzung strengere Anforderungen vorgesehen sind, ist medizinisch offensichtlich vorteilhaft, weil für Bewohner dieser Einrichtungen eine erhöhte Lärmempfindlichkeit nicht ausgeschlossen werden kann.

Im angefochtenen Bescheid sind unterschiedlich geregelte Werte für Pflegeheime und Krankenhäuser vorgesehen (vgl. Punkt I.1.1.). Univ.-Prof. Dr. SCHEUCH merkt in seinem Teilgutachten Umwelthygiene auf S. 64 an, es sei insgesamt festzustellen, dass die wissenschaftliche Basis der Ableitungen für besonders lärmempfindliche Nutzungen in diesem Bereich nicht sehr sicher sei. Dies liege nicht nur an den fehlenden Untersuchungsergebnissen, sondern auch an der Vielfältigkeit der Störungen bei Patienten in Pflegeheimen. Unabhängig davon ist der Übergang zwischen diesen beiden Bereichen oft verschwommen: So gibt es Krankenhäuser mit Rehabilitations- und Pflegebereichen und Pflegeheime mit krankenhausähnlichen Bereichen. Auf Grund der Ausführungen von Univ.-Prof. Dr. SCHEUCH ist davon auszugehen, dass in diesem Bereich unter dem Vorsorgegesichtspunkt eine Sicherheitsbetrachtung erforderlich ist. Es sind somit aus präventivmedizinischen Gründen jeweils die strengeren Werte vorzuschreiben (vgl. insgesamt zu den strengeren Anforderungen im Bescheid unter Punkt III.4.4.3.4.).

3.3.2.2. In den **Beschwerden wird wiederholt vorgebracht**, der nach dem angefochtenen Bescheid zulässige **Fluglärm sei gesundheitsschädlich**. Das Vorhaben führe zu unzumutbaren Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen. Die besondere Empfindlichkeit alter und kranker Menschen, die zu Hause gepflegt würden, werde nicht berücksichtigt. Weiters komme es zu zusätzlichen Erkrankungsrisiken für die Bewohner von Liesing. So seien die Gegengutachten zur Umweltmedizin nicht gewürdigt worden. Es komme zu unzumutbaren Belästigungen im Außenbereich. Der Schallpegel von 60 dB und darüber im Außenbereich sei unzumutbar. Die Lärmgrenzwerte seien insgesamt zu hoch angesetzt. Der Pegel von 62 dB (A) sei willkürlich festgelegt worden. Objektseitige Lärmschutzmaßnahmen seien rechtswidrig und würden gegen die EMRK und die UVP-RL verstoßen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, beim EuGH ein Vorabentscheidungsverfahren diesbezüglich einzuleiten. Weder in der Verhandlung der Behörde noch im Genehmigungsbescheid sei darauf eingegangen worden, dass Zwölfaxing und Rannersdorf, die schon jetzt unter den

Starts von der Piste 29 bei Westwind leiden, durch Landungen bei Ostwind auf der neuen Piste 11R betroffen sind.

Weiters sei der Dauerschallpegel von 45 dB zu hoch. Die Grundlage zur schalltechnischen Beurteilung sei nicht geeignet. Es wären die Maximalwerte der WHO mit 40 dB (C) (statt 52 bzw. 62) zu Grunde zu legen. Durch die gesundheitsschädlichen Lärmimmissionen komme es z.B. zu einem wesentlich erhöhten Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko. Nachts sei der Fluglärm besonders durch den gestörten Schlaf gesundheitsgefährdend. Ein Nachflugverbot wird gefordert. In einem von den Beschwerdeführern vorgelegten Gutachten wird in Zusammenschau der relevanten Studien zur Fluglärmwirkung ein deutlich niedriger nächtlicher Dauerschallpegel, nämlich 40 – 42 dB(A) außen, und vor allem auch eine deutliche Reduktion in Anzahl und Höhe der Maximalpegel [< 48 dB(A)], empfohlen. Es fehle eine Beurteilung der Gesamtfluglärmwirkungen. Es seien die kumulativen Auswirkungen sämtlicher Pisten, einschließlich der bestehenden, heranzuziehen. Weiters wurde verschiedene lärmphysikalische Einwendungen im Zusammenhang mit der Berechnung des Fluglärms vorgebracht. Insgesamt seien die medizinischen Lärmwirkungen nicht hinreichend berücksichtigt worden. Die Auswirkungen aus Lärm und Luftschadstoffen würden sich bei den gesundheitlichen Auswirkungen kumulieren. Aus dem Vorsorgeprinzip ergäbe sich die Verpflichtung des Staates, gesundheitsschädliche Auswirkungen zu vermeiden. Eine spezielle Betrachtung zum niederfrequenten Frequenzabteil sei notwendig.

Zu den gesundheitlichen Bedenken gegen die Auswirkungen des Fluglärms hält es das Bundesverwaltungsgericht nicht für erforderlich, im Beschwerdeverfahren in eine weitere vertiefende Diskussion über die Zulässigkeit der lärmmedizinischen Werte bzw. der Kriterien einzutreten und dazu ein weiteres umweltmedizinisches Gutachten einzuholen. Im Verfahren ist die LuLärmIV anzuwenden. In dieser sind Fluglärmkriterien geregelt, die eine umweltmedizinische Mindestvorgabe darstellen. Dass der Bescheid bzw. die erstmitteilte Partei in ihrem Bewilligungsantrag teilweise strengere Kriterien vorsieht, ist aus präventivmedizinischen Gründen jedoch begründet und es sind diese dem Beschwerdeverfahren zu Grunde zu legen.

3.3.2.3. Die Beschwerdeführer bringen weiters vor, im Einflugsbereich befänden sich **Krankenhäuser, insbesondere in Wien sieben Großkrankenhäuser**; besonders schützenswerte Menschen seien durch das Vorhaben betroffen. Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen würden sich gesundheitlich kumulierend auswirken. Aus dem Vorsorgeprinzip ergäbe sich die Verpflichtung des Staates, gesundheitsschädliche Auswirkungen zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang ist auf die Einreichunterlage (Revision 05, S. 5 – Ergänzungen_K4-1_Fluglärm) zu verweisen. Dort wird ausgeführt, dass die vorhandenen sensiblen Objekte vom Ersteller des Kapitels 4.8 „Raumplanung und Landschaftsbild“, Büro Dr. Paula einer Evaluierung unterzogen worden sind. Ausweislich der Einreichunterlage Kapitel 4.8 umfasste der Untersuchungsraum für lärmspezifische Untersuchungen die folgenden Gemeinden:

- Bezirk Baden: Mitterndorf an der Fischa;
- Bezirk Bruck an der Leitha: Enzersdorf an der Fischa, Göttlesbrunn-Arbesthal, Trautmannsdorf an der Leitha;
- Bezirk Wien-Umgebung: Fischamend, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Lanzendorf, Moosbrunn, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing;
- Bezirk Gänserndorf: Groß-Enzersdorf.

Ausweislich der Einreichunterlage 4.8. befindet sich innerhalb dieses Untersuchungsraums kein Krankenhaus (Gemäß Rev. 05 ist das in der ursprünglichen Planung als Krankenhaus geführte Objekt in Maria Lanzendorf (SE068) als Alten- und Pflegeheim anzusehen vgl. Einreichunterlage Kapitel 4.1 Fluglärm, Rev. 05, S. 116). Die Lage der betrachteten Einrichtungen ergibt sich aus der Planunterlage 02.110.500-02 „Übersichtsplan Einzelpunkte“. Aus den Berechnungsergebnissen lässt sich ableiten, dass die lärmmedizinischen Kriterien für Krankenhäuser am westlichen Rand des Untersuchungsbereichs und damit im Bereich der Stadt Wien, stets eingehalten werden. So wird an den randständig gelegenen Immissionsorten während der Nachtzeit gemäß Einreichunterlagen (Rev. 05, Ergänzung K4-1, Fluglärm) ein Maximalpegel von 60 dB(A) überall seltener als 3 x pro Nacht erzeugt (vgl. nachstehende Tabelle):

Bezeichnung	Gemeinde	Anzahl Ereignisse $L_{Amax,Nacht} > 60 \text{ dB(A)}$	Anzahl Ereignisse $L_{Amax,Tag} > 76 \text{ dB(A)}$
SE 14	Schwechat	0,3	0,0
SE 22	Lanzendorf	1,4	0,4
SE 68	Ma. Lanzendorf	2,5	0,2
SE 346	Kaiserebersdorf	0,0	0,0

Es ist somit festzustellen, dass die Auswirkungen des Fluglärms auf die Krankenhäuser im Einflussbereich des Vorhabens ausreichend berücksichtigt sind.

Weiters ergibt sich aus den Ausführungen zum Bereich Luftschadstoffe, dass es zu einer weiteren Abnahme in diesem Bereich gekommen ist; die Werte liegen (weiterhin) im Irrelevanzbereich (vgl. unten unter Punkt III.3.4.2.). Es ist somit mit keinen negativen kumulativen Auswirkungen aus den Auswirkungen des Fluglärms und Luftschadstoffen auf Krankenhäuser, insbesondere Großkrankenhäuser in Wien, zu rechnen.

3.3.2.4. Für den **Fluglärm in der Nacht** ist in der LuLärmIV durch die Bestimmung des Maximalpelgelhäufigkeitskriteriums (6 x 68) den besonderen Anforderungen des Schlafes medizinisch ausreichend Sorge getragen; das zusätzliche Maximalpelgelhäufigkeitskriterium des Bescheides (1 x 80) wird als zusätzliches Kriterium beibehalten, woraus sich insgesamt eine Verstärkung der Anforderungen und eine zusätzliche Sicherheit in Bezug auf eine Vermeidung gesundheitsschädlicher Geräuschemissionen ergibt. Eine gesonderte Prüfung der Nachtlärmwerte ist vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen zur umweltmedizinischen Grundlage der LuLärmIV nicht notwendig.

3.3.2.5. Einige Beschwerdeführer fordern die **zusätzliche Darstellung des Fluglärms am Abend**. Dazu ist auszuführen, dass sowohl die LuLärmIV als auch der lärmmedizinische Sachverständige eine getrennte Betrachtung des Fluglärms am Tag und in der Nacht für ausreichend halten. Eine zusätzliche Betrachtung des Abends hält das Bundesverwaltungsgericht daher für nicht für erforderlich. Aus diesem Grund ist auch eine Darstellung des Fluglärms zur Abendzeit nicht notwendig.

3.3.2.6. Von den Beschwerdeführern wird vorgebracht, **Gebiete mit geringer Lärmbelastung** (dies wird vor allem in Bezug auf die westlichen Bezirke Wiens sowie Wien-Liesing vorgebracht) würden durch das Vorhaben **zusätzlich belastet**.

Dem ist entgegenzuhalten, dass die Geräuschemissionen in den angesprochenen westlichen Bezirken Wiens sowie Wien-Liesing weit unter den Werten der LuLärmIV liegen. Eine besondere Betroffenheit kann nicht erkannt werden. Gemäß den Messergebnissen der Fluglärmessanlage des Flughafens Wien ergaben sich an der Messstelle Wien 23 (Liesing), während der Tageszeit im Jahresmittel folgende Tages-Leq:

- 2013: 41,9 dB(A),
- 2015: 41,9 dB(A);
- 2016: 42,2 dB(A);
- 2017: 42,0 dB(A).

Während der Nachtzeit wurde im Jahresmittel stets ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von unter 20 dB(A) gemessen (Quelle:

http://noiselab.casper.aero/vie/#menu=messstellen/page=nmt_14/target=subcontent).

In Bezug auf die nach der Inbetriebnahme der dritten Piste zu erwartenden Geräuschpegel führte der Sachverständige Dr. SCHAFFERT in der Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts aus, dass nach seinen Berechnungen während der Tageszeit im Jahresmittel des Jahres 2025 mit einem Tages-Leq von 44,8 dB(A) zu rechnen sei. Von den Beschwerdeführern wurden Werte bis zu einem Tages-Leq von ca. 50 dB(A) genannt. Auch unter Zugrundelegung der Angaben der Einwender werden damit die Schwellenwerte der LuLärmIV auch nach Inbetriebnahme der dritten Piste in Liesing deutlich unterschritten.

3.3.2.7. Die Beschwerdeführer bringen vor, für die Beurteilung der Fluglärm Auswirkungen sei lediglich die projektierte dritte Piste herangezogen worden, anstatt die Auswirkungen von allen Pisten. Es wären auch die **Pisten des Altbestandes und des neuen Vorhabens für die Beurteilung der Fluglärm Auswirkungen heranzuziehen**. Zu diesem Vorbringen ist darauf zu verweisen, dass sich aus den Einreichunterlagen ergibt, dass sämtliche Pisten bei der Beurteilung der Fluglärm Auswirkungen berücksichtigt wurden (vgl. Rev. 05, Ergänzung K4.1Fluglärm vom 9.7.2010).

3.3.2.8. Zur **Berechnung des Fluglärms** wird von den Beschwerdeführern vorgebracht, die Auflagen in Bezug auf den Schallschutz seien unbestimmt und es ergäben sich bei der Berechnung des Fluglärms Unsicherheiten. Weiters sei die Berechnung falsch erfolgt, insbesondere sei die Lärmprognose für Liesing falsch.

Eine Unbestimmtheit der diesbezüglichen Auflagen im Bescheid vermag das Gericht nicht zu erkennen. Dass auch bei Anwendung der besten Prognose- und Berechnungsverfahren Unsicherheiten und Risiken hinsichtlich der tatsächlich im Bereich der Anwohner erzeugten Geräuschmissionen verbleiben, ist für das Gericht eine Tatsache. Damit die Unsicherheiten und Risiken nicht zu Lasten der betroffenen Flughafenanrainer gehen, hat die belangte Behörde im Bescheid eine Reihe von Auflagen bestimmt, damit nach einer Einführungsphase von fünf Jahren der jeweils benötigte Schallschutz jeweils vor dem Eintritt des Lärm-Ereignisses installiert ist.

Im Einzelnen zählen hierzu insbesondere die folgenden Festlegungen:

„**7.16.17** Zur Kalibration der Berechnungsergebnisse ist jährlich ein Abgleich zwischen den Messergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage (siehe Punkt 7.16.26) und den für diese Messpunkte berechneten energieäquivalenten Dauerschallpegel durchzuführen. Ergeben sich an einem Messpunkt Abweichungen von mehr als 1,5 dB, so ist eine Analyse hinsichtlich der Ursache für diese Abweichungen durchzuführen. Das Ergebnis der Analyse ist der Behörde vorzulegen. Sind die Abweichungen zwischen Messung und Rechnung auf die für die Berechnungen

verwendeten Emissionsansätze zurückzuführen, so sind diese entsprechend zu modifizieren. Fortan sind Berechnungen auf der Basis dieser neuen, messtechnisch ermittelten Emissionsansätze durchzuführen. Zu den Emissionsansätzen gehören u.a. (jeweils in Abhängigkeit von der jeweiligen Flugphase):

- Geräuschemissionen
- Geschwindigkeitsprofile
- Höhenprofile
- Richtcharakteristik

7.16.18 Sofern die Abweichungen auf prinzipielle Schwächen des Berechnungsverfahrens zurückzuführen sind, ist das Berechnungsverfahren zu wechseln oder, sofern dies technisch mit vertretbarem Aufwand möglich ist, anzupassen.

7.16.19 Gegenüber der Behörde ist das zur Berechnung der Isokonturen des Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiches sowie der Einzelpunktberechnungen verwendete Berechnungsverfahren in allen Einzelheiten zu dokumentieren. Sofern hierbei von in Österreich eingeführten Berechnungsverfahren abgewichen wird, ist dies nachprüfbar zu begründen.

[...]

7.16.21 Nach einer Einführungsphase von 5 Jahren, beginnend mit der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn, ist sicherzustellen, dass innerhalb der für das abgelaufene Kalenderjahr bestimmten Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiche nach Punkt 7.16.2 bzw. 7.16.3 überall Schallschutzmaßnahmen derart durchgeführt wurden, dass die in Punkt 7.16.12 beschriebenen Innenschutzziele eingehalten werden.“

Zentrales Element der Festlegungen ist ein ständiger Abgleich zwischen den tatsächlich erzeugten Geräuschemissionen, die mit einem Messgerät erfasst werden, und den berechneten Geräuschemissionen. Nur bei einem ständigen Abgleich zwischen Messung und Berechnung können die Prognoseunsicherheiten so weit minimiert werden, dass eine Prognose, die naturgemäß nur auf rechnerischem Wege erstellt werden kann, tatsächlich ein realistisches Abbild der Situation beschreibt. Will man erreichen, dass stets ein ausreichender Schallschutz bereits vor dem Eintritt der jeweiligen Geräuschbelastung realisiert ist, so sind realistische Prognosen unerlässlich. Diese Vorgehensweise kann als „*vorausschauendes Monitoring*“ bezeichnet werden.

Nach den Ausführungen des Sachverständigen Dr. SCHAFFERT in der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts ist das System dazu geeignet, alle mit der Bestimmung des Fluglärms verbundenen Risiken zu minimieren. Insbesondere wies er diesbezüglich auf die Risiken infolge von Prognoseunsicherheit, Abweichungen des realen Betriebs vom Modellbetrieb, Flugzeugmix, Geräuschemissionen der einzelnen Flugzeuge sowie Schwächen des Berechnungsverfahrens hin.

Mit der Festlegung, dass ein Abgleich zwischen Berechnung und Messung vorzunehmen ist, geht die Regelung im angefochtenen Bescheid auch über die Regelung in der LuLärmIV hinaus, die lediglich eine Berechnung vorsieht. Ein Abgleich mit Messergebnissen ist nicht vorgesehen. In der LuLärmIV ist die Berechnungsmethodik durch den Verweis auf spezielle Normen (ECAC Doc. No. 29, 3. Auflage, Ausgabe vom 07.12.2005 oder für Einreichungen bis zum Ablauf des 31.10.2013 auch ÖAL 24, Ausgabe 1-2004) fest vorgeschrieben. In Bezug auf den derzeitigen Flugverkehr wird damit auch eine ausreichende Übereinstimmung zwischen Messung und Rechnung erreicht (vgl. Evaluationsbericht 2015 Tabelle 22, <http://www.dialogforum.at/oeffentlichkeitsarbeit/evaluierungsberichte>). Eine Übereinstimmung für die derzeitige Situation bedeutet jedoch nicht, dass dies auch für den zukünftigen Betrieb gilt. Als Beispiele für erkennbare Risikofaktoren für den zukünftigen Betrieb des Flughafens Wien sind zu nennen: das gekurvte Anfliegen auf die Piste 11R, die Einführung neuer Triebwerksgenerationen (z.B. Neo-Triebwerke für die Airbus Baureihe A319-321). Durch einen ständigen Abgleich zwischen Messung und Rechnung sowie ggf. eine Anpassung der Berechnungsalgorithmen an den speziellen Betrieb am Flughafen Wien werden die sich für die Zukunft abzeichnenden Risiken zum Schutz der Betroffenen minimiert.

Aus den genannten Gründen erscheinen die diesbezüglichen Auflagen im angefochtenen Bescheid dem Verwaltungsgericht als schlüssig und sachlich notwendig. Sie sollen daher beibehalten werden. Die Beschwerden brachten nicht vor, dass das im Bescheid festgesetzte Verfahren nicht zweckmäßig sei.

Damit sichergestellt ist, dass der Abgleich zwischen Messung und Rechnung fachlich korrekt durchgeführt wird, ist in Ergänzung von Auflage 7.16.17 bestimmt worden, dass der Abgleich durch eine unabhängige, fachlich qualifizierte Stelle zu erfolgen hat. Zur Förderung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit ist in Ergänzung von Auflage 7.16.25 vorgesehen, dass der in dieser Bestimmung vorgesehene Bericht unverzüglich auf einer allgemein gut auffindbaren Stelle im Internet zu veröffentlichen ist.

In Bezug auf die Einwendung, die Berechnungen seien falsch, ist zu sagen, dass die in den Einreichunterlagen dargestellten Isolinien vom lärmphysikalischen Sachverständigen nachgerechnet wurden und für korrekt befunden wurden (Vgl. *Schaffert, Becker, Loewenhof*, Teilgutachten Lärmschutz im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-302, Bearbeitungszeitraum: von 16. Sept. 2008 bis 01.03.2011). Damit ist auch der Vorwurf, die Berechnung des Fluglärms sei falsch erfolgt bzw. die

Lärmprognosen für Liesing seien nicht zutreffend, für das Bundesverwaltungsgericht entkräftet.

3.3.2.9. Zum Vorwurf, die **Modellierung des Fluglärms** entspräche nicht internationalen Standards, verwies Prof. Dr. SCHAFFERT in der Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts darauf, dass in den lärmphysikalischen Gutachten der UVE folgende Grundlagen für die Berechnungen verwendet wurden: für das Gutachten Fluglärm: ÖAL-Richtlinie Nr. 24; das Gutachten Baulärm: ISO 9613; das Gutachten Straßen- und Schienenverkehrslärm: RVS 305011, für die Berechnung der Schallimmission durch Schienenverkehr (Zugverkehr, Vershub- und Umschlagbetrieb): ÖAL-Richtlinie 28, Schallabstrahlung und Schallausbreitung, 12/1987; für das Gutachten Bodenlärm: ISO 9613. Diese Richtlinien entsprechen zum Zeitpunkt der Erstellung der einzelnen Gutachten dem Stand der Technik. Die Normen entsprechen hinsichtlich ihrer Detailtiefe und ihrer Berechnungsmethodik vollumfänglich den Standards in anderen Ländern, wie z.B. Deutschland.

3.3.2.10. Zum Vorwurf, die **Schubumkehr** sei **vernachlässigt** worden, ist zu konzedieren, dass es zutreffend ist, dass der Gegenschub bei der Landung nicht berücksichtigt worden ist. Dies ist ein Manko der ÖAL-Richtlinie Nr. 24, die diesen Geräuschanteil nicht berücksichtigt. Durch die Auflagen 7.16.17, 7.16.18 und 7.16.26 ist jedoch gesichert, dass zukünftig etwaige Schwächen des Berechnungsverfahrens nicht zu Lasten der Anwohner gehen. So schreiben die Auflagen 7.16.17 und 7.16.18 ein sich selbst kalibrierendes Berechnungsverfahren sowie eine Qualitätsanforderung vor. Mit Auflage 7.16.26 ist sichergestellt, dass eine ausreichende Anzahl an Messstellen zum Abgleich mit den Berechnungsergebnissen zur Verfügung steht.

3.3.2.11. Es wird kritisiert, die im **Gutachten Fluglärm aufgrund von Flugrouten festgelegten Lärmzonen seien nicht nachvollziehbar**. Es bestehe keine Sicherheit dafür, dass tatsächlich im Fall der Umsetzung des Genehmigungsvorhabens die geplanten Flugrouten geflogen werden. Es hätten alle möglichen Flugrouten als Grundlage herangezogen werden müssen.

In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass die in den Einreichunterlagen dargestellten Isolinien vom lärmphysikalischen Sachverständigen auf der Basis der Einreichunterlagen (Unterlage 30.36 „Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten“) nachgerechnet wurden und für korrekt befunden wurden (vgl. *Schaffert, Becker, Loewenhof*, Teilgutachten Lärmschutz im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-302, Bearbeitungszeitraum: von 16.09.2008 bis 01.03.2011). Hinsichtlich des Vorbringens, dass für die Berechnungen alle möglichen

Flugrouten heranzuziehen gewesen wären, wird weiters auf die Ausführungen unter Punkt III.4.5. verwiesen.

Abweichungen von den festgelegten Flugrouten sind in einem gewissen Maß nicht vermeidbar (vgl. Punkt III.4.5.). Durch die Auflage 7.16.21 des Bescheides ist der Flughafen jedoch verpflichtet, jederzeit den benötigten Schallschutz sicher zu stellen. Dabei sind auch Abweichungen von den Flugrouten zu berücksichtigen. Damit ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts sichergestellt, dass Abweichungen von den Flugrouten nicht zu Lasten der Anrainer gehen.

3.3.2.12. Die Beschwerdeführer bringen vor, um genauere Aussagen treffen zu können, seien einerseits **genauere Lärmmessungen an den am stärksten belasteten Punkten notwendig** und andererseits seien weitere Untersuchungen sowie Großkohorten-Studien inklusive Worst-Case-Szenarien über lange Zeiträume notwendig.

Dazu ist auf die Auflage zur Ausweitung des Messnetzes (Auflage 7.16.26) zu verweisen, wonach zusätzliche Messstellen mindestens in den folgenden Bereichen einzurichten sind: Zwölfaxing (unter Anfluggrundlinie auf Piste 11R), Klein-Neusiedl (Westrand), Mühlleiten (Süd-Westbereich), Himberg (Ostrand). Spezielle Einzelstudien werden daher vom Bundesverwaltungsgericht für entbehrlich gehalten.

3.3.2.13. Zum Beschwerdevorbringen, die Behörde habe sich mit **Lärmereignissen auf das Wiener Stadtgebiet nicht auseinandergesetzt**, ist auszuführen, dass sich die Einreichunterlagen und auch die Teilgutachten mit dem Bereich Lärm jeweils unabhängig von der Lage eines Gebieten auseinandergesetzt haben. Der Vorwurf, die Beurteilung durch die Sachverständigen für den Fluglärm habe an der Wiener Gemeindegrenze geendet und das Verfahren hätte sich nicht mit den Lärmereignissen im Wiener Gemeindegebiet auseinandergesetzt, ist somit nicht zutreffend.

3.3.2.14. Die Beschwerdeführer bringen vor, **ein Gebiet, das bereits jetzt unter den Starts** auf der jetzigen Piste 29 bei Westwind leide, sei durch Landungen bei Ostwind auf der hinkünftigen Piste R11 betroffen. Dazu ist auszuführen, dass diese Auswirkungen betrachtet worden sind. Sofern durch den Betrieb des Flughafens die in den Auflagen 7.16.1 bis 7.16.12 verfügten Anforderungen an den Schallschutz überschritten werden, ist der Flughafen verpflichtet, auf seine Kosten den betroffenen Anrainern einen entsprechenden Schallschutz anzubieten.

3.3.2.15. Zur Schallschutzmaßnahme, wonach die am Flughafen **installierte Fluglärmüberwachungsanlage vor Inbetriebnahme der dritten Piste** in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde neu zu konzipieren ist (Auflagepunkt 7.16.26.) wird kritisiert, es stelle sich die Frage, weshalb der erstmitbeteiligten Partei in den massiv betroffenen dicht besiedelten Gebieten (Wien und dessen Umland, wie etwa Liesing oder Mödling) die Installation von Fluglärmüberwachungsanlagen nicht auferlegt wird.

In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass über die Aufstellung etwaiger neuer fixer Messstellen und den jährlichen Einsatzplan der mobilen Messstellen im Rahmen des Dialogforums im Arbeitskreis Evaluierung bzw. in den Bezirkskonferenzen des Dialogforums entschieden wird. Dazu wird vom Flughafen Wien jährlich ein Vorschlag des Jahres-Messprogramms erstellt und in die Gremien eingebracht, die den Plan beschließen. Der Einsatzplan sowie die aktuellen Messzeiträume und Messergebnisse werden auf www.flugspuren.at veröffentlicht. Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts stellt die geübte Praxis ein für den Zweck ausreichend transparentes Verfahren dar, so dass es keiner speziellen Auflage bedarf.

3.3.2.16. Des Weiteren bringen die Beschwerdeführer vor, vor allem den Betroffenen sei nicht nur ein Lärmschutz mittels Lärmschutzfenstern, sondern zumindest **auch eine Dach- und Fassadendämmung und eine finanzielle Kompensation bezüglich der Wertminderung** von Gärten etc. zu gewährleisten. Dazu ist darauf zu verweisen, dass im angefochtenen Bescheid das Innenschallschutzziel in der Auflage 7.16.12 konkret vorgegeben wird.

Damit ist auch gewährleistet, dass allenfalls eine Dach- und Fassadendämmung durch die erstmitbeteiligte Partei vorzunehmen ist. Auflage 7.16.12 geht damit auch über die Regelungen in der LuLärmIV hinaus, die nur Maßnahmen an einzelnen Außenbauteilen vorsieht. Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts soll diese weitergehende Auflage beibehalten werden.

Eine finanzielle Kompensation bezüglich der Wertminderung von Gärten ist auch in der LuLärmIV nicht vorgesehen (vgl. Punkt III.4.4.3.).

3.3.2.17. Zum Vorbringen, vor allem in Hinblick auf die zu **erwartenden größeren Flugzeuge** (z.B. Airbus 380), die viel schwerer und im **Tieffrequenzbereich** viel lauter seien, ist darauf zu verweisen, dass das besondere Frequenzspektrum der verkehrsüblichen Flugzeuge, und damit auch von Großraumflugzeugen, bei der Berechnung durch die gängigen Normen (z.B. ÖAL, ECAC) berücksichtigt ist; es erfolgt somit eine frequenzabhängige Berechnung.

Zum Vorbringen, eine spezielle Betrachtung zum **niederfrequenten Schall** sei notwendig, ist auszuführen, dass dies nicht erforderlich ist. Denn aus den Ausführungen des Sachverständigen Prof. Dr. SCHAFFERT in der Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts ergibt sich, dass die Geräusche moderner Strahlflugzeuge die Bedingungen für die Einstufung als niederfrequentes Geräusch nicht erfüllen. Auch die ÖAL und die LuLärmIV sähen dies nicht vor. In Deutschland würden tieffrequente Geräusche nach der DIN 45680 berechnet. Dabei werde als Indikator für das Vorliegen eines tieffrequenten Geräusches die Differenz zwischen dem A- und dem C-bewerteten Schalldruckpegel herangezogen. Wenn diese Differenz größer als 20 dB sei (derzeit gültige Fassung Ausgabe 3-97) bzw. 15 dB (Entwurf Ausgabe 9-2013), so könne es sich um ein tieffrequentes Geräusch handeln. Ob dies tatsächlich der Fall sei, werde in einem zweiten Prüfschritt, der in der DIN 45680 genauer beschrieben ist, abgeprüft. Eine Auswertung eigener Messungen des Büros des Sachverständigen (der BeSB GmbH Berlin), die auf dem Flughafen Frankfurt in Verlängerung der Start-Landebahn, ca. 4500 m nach dem Startpunkt (Messpunkt Sommi 1) durchgeführt worden sei, habe ergeben, dass die Differenz zwischen dem A- und C-bewerteten Schalldruckpegel auch bei Startleistung (d.h. vor der erstmaligen Reduktion der Triebwerksleistung) einen Wert von 15 dB bei Weitem unterschreite. Maximal werde eine Differenz von 5,6 dB gemessen. Insofern sei somit nicht davon auszugehen, dass die durch den Flugbetrieb erzeugten Geräusche tieffrequent seien.

3.3.2.18. Zur Schallschutzmaßnahme, wonach der Flugbetrieb **im Rauminnenen bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung bestimmte näher angegebene Innenpegel nicht überschreiten darf** (Auflagepunkt 7.6.12) wird kritisiert, diese sei widersprüchlich. Es sei unerfindlich, wie bei geschlossenen Fenstern in Anbetracht der heutigen dichten Bauweise und Verglasungen eine „*ausreichende Belüftung*“ gewährleistet werden könnte.

Die Belüftung von Räumen, bei denen zum Zwecke des Schallschutzes die Fenster geschlossen werden müssen, ist im laufenden Schallschutzprogramm des Flughafens geübte Praxis (vgl. <http://www.laermschutzprogramm.at/jart/prj3/laermschutz/main.jart?rel=de&content-id=1293411697974&reserve-mode=active>). Hierbei wird innenseitig an die Außenwand von Schlafräumen ein Lüftungsgerät angebracht, das durch ein Rohr mit der Außenluft verbunden ist. Durch die Verwendung von schalldämpfenden Materialien sowie durch eine spezielle Luftführung werden die Außengeräusche stark reduziert; gleichzeitig wird der Innenraum mit Frischluft versorgt.

3.3.2.19. Die Beschwerdeführer bringen vor, die belangte Behörde spreche den **lärmbezogenen ÖNORMEN und den Richtlinien** des Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbe-

kämpfung (ÖAL) **jegliche normative Wirkung ab**. Diese seien aber als Regeln der Wissenschaft anerkannt und würden den Stand von Wissenschaft und Technik darstellen. Dazu ist darauf zu verweisen, dass die Abweichung von Richtlinien begründet und nachvollziehbar sind. Aus dem Gutachten der Firma BeSB für den Umweltsenat ergibt sich, dass diese Abweichungen diskutiert worden sind (vgl. Dokument k4-1, und Teil-GA Lärmschutz, z.B. S. 17).

3.3.2.20. Die Beschwerdeführer bringen vor, Flugbewegungen würden sich oft über Tage nur auf einer einzigen Piste konzentrieren. Dazu ist auszuführen, dass **alle Fluglärmbeurteilungsmaßstäbe als Mittelwerte über einen längeren Zeitraum** definiert sind. Gemäß Auflage 7.16.14 umfasst dies die verkehrsreichsten sechs Monate eines Jahres. Insofern ist es auch unbedeutend, inwieweit eine einzelne Piste oder eine Betriebsrichtung mehrere Tage hintereinander ausschließlich benutzt wird. Der in Auflage 7.16.14 angegebene Zeitraum (verkehrsreichste 6 Monate) geht auch über den in der LuLärmIV genannten Mittelungszeitraum (1 Jahr) hinaus. Da Auflage 7.1.14 damit eine strengere Festlegung enthält, soll diese nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes beibehalten werden.

3.3.2.21. Es wird von den Beschwerdeführern kritisiert, keiner der in der mündlichen Verhandlung der Behörde befragten **Sachverständigen hätte mit ausreichender Sicherheit darlegen können, wann und ob überhaupt ein gekurvter Anflug** auf eine der Pisten des Flughafens Wien im Massenbetrieb und als Standardverfahren möglich sein werde. Insgesamt könne der gekurvte Anflug nicht als Stand der Technik angesehen werden, weil er nicht in der Praxis erprobt sei.

Dazu ist festzustellen, dass die neue Piste 11R (Ostanflug auf die dritte Piste) nur gekurvt angefliegen werden darf, um einen Überflug der Stadt Wien zu vermeiden. Ein gerader Anflug auf diese Piste ist im Bewilligungsantrag der erstmitbeteiligten Partei nicht (mehr) beantragt und somit auch nicht genehmigt. Sofern der Ausrüstungsgrad der Flugzeuge mit Instrumenten zur Durchführung von gekurvt Anflügen nicht ausreichend groß ist, um solche gekurvt Anflüge (Curved Approaches) durchzuführen, kann die Piste auch nicht angefliegen werden. Es ist Aufgabe des Flughafens und der für die Abwicklung des Flugverkehrs zuständigen Behörde, die Bedingungen für die Durchführung von gekurvt Anflügen sicherzustellen. Dabei hat die ACG auch die rechtlichen Vorgaben zur Minimierung des Fluglärms einzuhalten (vgl. weiters Punkt III.4.5.5.).

3.3.2.22. Die Beschwerdeführer beantragen eine **Minimierung der Flugrouten**, sodass möglichst wenige Personen betroffen sind. In diesem Zusammenhang sei auf die Beson-

derheiten des Luftverkehrs hingewiesen, wie sie auch in den Erläuterungen zur LuLärmIV ausgeführt sind. Demzufolge ist es nicht immer möglich, die An- und Abflugverfahren so zu gestalten, dass die Anzahl der betroffenen Personen minimal wird. Als Grund hierfür sind insbesondere Sicherheitsaspekte zu nennen. Aus diesem Grunde erfolgt die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die Luftverkehrsbehörde ACG (dazu auch näher unter Punkt III.4.5.1.).

3.3.2.23. Zur Flüssigkeit und Umweltfreundlichkeit des Rollverkehrs der Flugzeuge wird vorgebracht, dass die diesbezüglichen Vorgaben unbestimmt seien. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass die für die Abwicklung zuständigen Instanzen sich an die rechtlichen Vorgaben halten müssen (vgl. Punkt III.4.5.1.). Diese haben sich an den Kriterien der Sicherheit und Umweltschutz zu orientieren.

3.4. Luftschadstoffe, Klima:

3.4.1. Feinstaub und Ultra-Feinstaub:

Von den Beschwerdeführern wurde vorgebracht, im angefochtenen Bescheid würden die für die Betriebsphase zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge für PM_{2,5} als irrelevant eingestuft. Die Werte für PM_{2,5} würden jedoch über den Grenzwerten des IG-Luft für das Jahr 2015 liegen. Weitere Steigerungen durch das Projekt würden die Belastung zusätzlich erhöhen.

Dazu ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet keine Verletzungen des PM_{2,5}-Grenzwertes nach IG-L für das Jahr 2015 vorliegen. Im „*Jahresbericht Luftgütemessungen in Österreich 2015*“, S. 30, des Umweltbundesamtes (UBA REP-0562) wird ausgeführt: „*Der Grenzwert von 25 µg/m³ für den Jahresmittelwert wurde 2015 an keiner PM_{2,5}-Messstelle in Österreich überschritten.*“

Dazu ist auszuführen, dass im angefochtenen Bescheid dargelegt wird, dass es durch das Vorhaben zu einer geringfügigen Veränderung der Luftschadstoffe kommt, die jedoch nicht gesundheitlich relevant ist. Während der Bauphasen 5 und 6 können in Abhängigkeit von den meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe Zusatzbelastungen in Bezug auf den Tagesmittelwert (TMW) für PM₁₀ für die nächstgelegenen Anwohner auftreten. Der für Gesundheitsauswirkungen relevante Jahresmittelwert (JMW) wird jedoch nicht überschritten. Es kommt auch zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte in der Bauphase für die Arbeitnehmer. Für die Betriebsphase der Prognosejahre 2020 und 2025 werden die zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge für NO₂ (JMW), SO₂ (HMW, TMW), CO (MW1

und MW8), Schwebestaub, PM₁₀ (TMW, JMW), PM_{2,5} (JMW) Benzol (JMW) sowie für Staubbiederschlag und Staubinhaltsstoffe (JMW), Schwermetalle im PNC (JMW) und Benzo(a)pyren (JMW) als irrelevant eingestuft, für NO₂ (HMW) werde diese als teils geringfügig bei Einhaltung der Grenzwerte bewertet. Ebenfalls sind die Auswirkungen auf die Ozonbelastung sehr gering. Für gewidmete Siedlungsgebiete sowie die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sind durch Luftschadstoffe keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Das Leben und die Gesundheit der Nachbarn und/oder der Arbeitnehmer wird nicht durch Luftschadstoffe beeinträchtigt. Es ist auch keine unzumutbare Belästigung der Nachbarn und/oder der Arbeitnehmer durch Luftschadstoffe zu erwarten.

Für die Planfälle 2020 und 2025 sind keine wesentlichen Änderungen der bodennahen meteorologischen und klimatologischen Bedingungen zu erwarten.

In der Begründung des Bescheids wird zum Vorliegen der Genehmigungskriterien des IG-L ausgeführt:

„Mit der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10), LGBl. 8103/1-1, wird der Bezirk Wien-Umgebung als Sanierungsgebiet ausgewiesen.

Weiters liegen die Standortgemeinden Schwechat, Schwadorf, Rauchenwarth, Klein-Neusiedl und Fischamend in einem Gebiet, das gemäß § 1 Z 3 lit i der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 als belastetes Gebiet (Luft) hinsichtlich Feinstaub PM10 ausgewiesen ist. Damit ist jedenfalls eine Befassung mit der Frage nach erhöhter Grundbelastung erforderlich.

Bei der Beurteilung von Luftschadstoffimmissionen sind die sog. ‚Irrelevanzkriterien‘ zu berücksichtigen, wobei sich als fachlich anerkanntes Beurteilungsinstrument für Immissionszusatzbelastungen das sog. Schwellenwertkonzept zur Beurteilung der Umwelterheblichkeit von Zusatzbelastungen der Luft durch aus einer geplanten Anlage resultierende Emissionen etabliert hat. Dabei handelt es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit im Fall Arnoldstein (US 1A/2001/13-57 vom 21.03.2002) ausdrücklich anerkannt wurde.

[...]

Auch im aktuellen Leitfaden des Umweltbundesamtes ‚UVP und IG-L‘, der als Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen im UVP-Verfahren dienen soll, wird darauf verwiesen, dass für Österreich in Gebieten, in denen bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM10 oder NO₂ auftreten als Bagatellgrenze eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden kann. Außerhalb dieser Gebiete könne als Bagatellgrenze eine 3 %-ige Jahreszusatzbelastung zur

Abgrenzung des Untersuchungsraumes und zur Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens herangezogen werden.

Als Schlussfolgerungen daraus ergeben sich somit folgende Grundsätze:

Außerhalb von Sanierungsgebieten nach IG-L, belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs 8 UVP-G 2000 und sonstigen Gebieten, in denen die Grenzwerte überschritten werden, kann als Bagatellgrenze eine Zusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden.

Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle (3% des Langzeitschwellenwertes außerhalb, 1 % in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen), so ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. das belastete Gebiet – Luft zu rechnen ist.

An der grundsätzlichen Zulässigkeit des Schwellenwertkonzeptes als Beurteilungsgrundlage von Immissionszusatzbelastungen bestehen – der Rechtsansicht des Umweltsenates folgend (US 1B/2004/7-23, Wien MVA Pfaffenau, US 12.11.2007, 3B/2006/16-114, Mellach/Weitendorf, u. v. m., weitere Nachweise s. Altenburger/Berger, UVP-G2, § 17 Rz 34f.) – keine Zweifel.

Für Kurzzeitwerte sind keine Irrelevanzschwellenwerte festgelegt. Um auch für die Kurzzeitwerte eine Erheblichkeitsprüfung durchführen zu können, wurden vom luftreinhalte-technischen Sachverständigen die Schwellenwerte herangezogen, die sich in Anlehnung an den UBA Leitfaden zur Festlegung des Untersuchungsraumes (UBA 2002) orientieren. Darin wird für Kurzzeitwerte ebenfalls ein 3 % Kriterium empfohlen.

Die vom luftreinhalte-technischen Sachverständigen herangezogenen Schwellenwerte entsprechen damit dem Stand der Technik.

In keinem der berechneten Aufpunkte werden in der Bauphase die JMW-Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ gemäß IG-L überschritten werden. Auch die Grenzwerte für Staubdepositionen werden im Jahresmittel eingehalten. Für den NO₂-Kurzzeitwert (HMW) ist in den Aufpunkten mit der höchsten Zusatzbelastung von rund 180 µg/m³ zu rechnen; der im IG-L normierte Grenzwert von 200 µg/m³ wird nicht erreicht. Während der Bauphasen 5 und 6 können je nach herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM₁₀ im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Während der Erdbauarbeiten werden daher staubmindernde Maßnahmen als Auflage vorgeschrieben, um Zusatzimmissionen möglichst gering zu halten.

In Bezug auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind die zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge durch die Umsetzung des Projektes für NO₂ (JMW), SO₂ (HMW, TMW), CO (MW1 und MW8), Schwebstaub PM₁₀ (TMW, JMW), PM_{2,5} (JMW), Benzol (JMW), sowie von Staubbodenniederschlag und Staubinhaltsstoffe (JMW), Schwermetalle im PM₁₀ (JMW) und Benzo(a)pyren (JMW) in der Betriebsphase als irrelevant einzustufen.

Lediglich der Wert für NO₂ (HMW) liegt über der Irrelevanzgrenze. Dies ist jedoch unbedenklich, weil der gesetzlich vorgegebene HMW-Grenzwert von 200 µg/m³

unter Einrechnung der Zusatzbelastung nicht überschritten wird. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Ozonbelastung im zu beurteilenden Raum sind im Vergleich zum nahe gelegenen Ballungszentrum Wien als sehr gering anzusehen.

Es ist somit davon auszugehen, dass nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. das belastete Gebiet – Luft zu rechnen ist.“

Der Sachverständige Univ.-Prof. Dr. STURM führte in diesem Zusammenhang in der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts aus:

„Aufgrund der Tatsache, dass wir eine relativ große Anzahl von PM_{2,5}-Messungen im Raum von Wien und Wien Schwechat bis Stixneusiedl und Wiener Neudorf haben, ist diese in der UVE und UVP getroffene Ableitung des PM_{2,5}-Wertes aus dem PM₁₀-Wert nicht mehr notwendig. Es zeigt sich aber, dass die in der UVE getätigte Annahmen der Ableitung von PM_{2,5} aus PM₁₀ im Großen und Ganzen bestätigt worden sind. Die Bewertung der PM_{2,5}-Belastung im Istzustand in Bezug auf den Jahresmittelwert/ Grenzwert von 25 µg/m³ (der ab 2015 gilt) kann als nachvollziehbar betrachtet und konsistent bestätigt werden. Und es ist mit sehr, sehr hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass dieser Grenzwert eingehalten wird. Die daraus abgeleiteten Zusatzbelastungen sind als irrelevant einzustufen.“

Diese Ausführungen der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid sowie des gerichtlich bestellten Sachverständigen sind insgesamt nachvollziehbar und werden daher der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Grunde gelegt. (Zu den allgemeinen Ausführungen zum Irrelevanzkriterium vgl. die obigen Ausführungen zur Irrelevanzgrenze).

Weiters wird in den Beschwerden vorgebracht, dass es zu einer NO₂-Zusatzbelastung beim HMW komme. Im Teilgutachten Luftreinhalteverfahren werde eine Grenzwertüberschreitung durch das gegenständliche Vorhaben in Mannswörth ausgewiesen.

Dazu ist festzustellen, dass der gesetzlich vorgegebene HMW-Grenzwert von 200 µg/m³ unter Einrechnung der Zusatzbelastung weder in der Bau- noch in der Betriebsphase überschritten wird.

In der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts führte Univ.-Prof. Dr. STURM in diesem Zusammenhang aus:

„Auch hier kann gesagt werden, dass die Darstellung des Ist-Zustandes an und für sich konsistent ist. Die Datenlage zeigt, dass der Grenzwert des Immissionsschutzgesetz-Luft eingehalten bleibt und bis jetzt eingehalten wurde. Man muss dazu sagen, dass der derzeitige Grenzwert ja eine 5 µg Toleranzmarge aufweist, für den Jahresmittelwert NO₂, das heißt es ist 30 plus 5 µg. Hier gibt es eine bzw. gab es eine Überschreitung 2011 in Glinzendorf (so heißt die Messstelle beim Umweltbun-

desamt (UBA), beim Amt der NÖ Landesregierung heißt diese Messstelle Groß-Enzersdorf-II). Dort gab es einmal eine Überschreitung. Alle anderen sind sogar unter den 30 µg. Wenn man nun die Zusatzbelastung betrachtet, so gibt es einige Aufpunkte, wo im Jahresmittelwert das UBA-Kriterium die 1 % des Jahresmittelgrenzwertes als Zusatzbelastung überschritten wird. An diesen Punkten bleibt aber die Gesamtbelastung merklich unter dem Genehmigungskriterium von 40 µg des IG-L und auch klar unter dem IG-L Grenzwert. Außer in Mannswörth, dort haben wir 33,3 berechnet. Hier bleibt es derzeit knapp unter dem IG-L Grenzwert und der Toleranzmarge. Wie gesagt, merklich unter dem IG-L Genehmigungskriterium von 40 µg/m³.“

Die Beschwerdeführer führen aus, der Untersuchungsraum für NO₂ sei zu eng gesetzt worden.

In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass die luftreinhaltetechnische Abgrenzung des Untersuchungsraums anhand der RVS 04.02.12 nach dem Stand der Technik erfolgt ist. Es wird festgestellt, dass von einer ausreichenden Abgrenzung auszugehen ist.

Ein Beschwerdeführer bringt vor, dass Luftschadstoffe/Aerosole nur mit einer Partikelgröße von 10 µm behandelt worden seien. Triebwerke würden einen hohen Anteil an kleineren Partikeln ausstoßen. Diese kleinen Partikeln seien lungengängig. Daher seien diese gesundheitlich relevant, hätten eine erhöhte Priorität und dürften nicht wissentlich übergangen werden. Daher sei eine Dauermessung der Partikel mit 2,5 µm an mehreren Messorten um den Flughafen vorzunehmen. Weiters sei eine Simulation der Ausbreitung mit allen Windrichtungen und eine grafische Darstellung nötig.

Im Gutachten von Univ.-Prof. Dr. STURM für das Bundesverwaltungsgericht wird dazu ausgeführt:

„Aufgrund der Tatsache, dass nun (2013) eine größere Anzahl von PM2.5 Messungen im Raum Schwechat – Wien vorliegt, ist eine Ableitung eines PM2.5 JMW aus den PM10 Messungen nicht mehr notwendig. Es zeigt sich eindeutig, dass der Grenzwert für PM2.5 im Jahresmittel von 25 µg/m³ im Untersuchungsgebiet – dokumentiert durch die Stationen Schwechat, Lobau, Glinzendorf aber auch Wr. Neudorf – eingehalten werden kann.“

Im Rahmen der UVE und UVP mussten aufgrund fehlender Messdaten noch Ableitungen der PM2.5 Belastungen auf Basis der PM10 Messdaten erfolgen. Die dort verwendeten 74% der PM10 Konzentrationen als PM2.5 sind gerechtfertigt, in stärker anthropogen belasteten Bereich liegt dieser Wert um 70 bis 75% und in ländlichen Gebieten um 80%. Die Projektmessstelle VIE-3 zeigte ebenfalls ein Verhältnis von ca. 74% für den PM2.5 Anteil am PM10.

Die Bewertung der PM_{2.5} Belastung im Istzustand in Bezug auf den JMW Grenzwertes von 25 µg/m³ (ab 2015) kann als nachvollziehbar und konsistent bestätigt werden. Die nun zusätzlich betrachteten Messungen bestätigen diese Aussage.“

Vor diesem Hintergrund ist auch die gutachterliche Stellungnahme zur Einhaltung der Irrelevanzschwelle für Feinstaub nachvollziehbar. Es wird festgestellt, dass diese auch eingehalten wird. Insgesamt besteht beim Bundesverwaltungsgericht kein Zweifel, dass vor dem Hintergrund der gutachterlichen Stellungnahmen des luftreinhaltetechnischen Sachverständigen im behördlichen Verfahren und in Ergänzung des gerichtlich bestellten Sachverständigen davon auszugehen ist, dass die Zunahme der Feinstaubbelastung im Bereich der Irrelevanzschwelle liegt. Auch ist festzustellen, dass von einer ausreichenden Berücksichtigung von Ultra-Feinstaub auszugehen ist.

3.4.2. Irrelevanzgrenze:

Die Beschwerdeführer bringen vor, die Erhöhung der Luftschadstoffbelastung im angefochtenen Bescheid sei zu Unrecht als geringfügig eingestuft worden (S. 245) und diese als irrelevant bewertet worden (S. 392). Im Bescheid werde weiters aufgezeigt, dass NO₂ die Irrelevanzgrenze überschreite und dennoch im Grenzwert liege. Die Behörde gebe sich damit zufrieden. Eine Vernachlässigung der Überschreitung der Irrelevanzgrenze sei jedoch unzulässig. Die Irrelevanzkriterien seien nicht nachvollziehbar.

Der Umweltsenat (bzw. das Bundesverwaltungsgericht) hat zum Bereich Luftschadstoffe Univ.-Prof. Dr. STURM zusätzlich als Sachverständigen für das Beschwerdeverfahren bestellt und ein Gutachten zu den verschiedenen von den Beschwerdeführern aufgeworfenen Fragen eingeholt. In seinem Gutachten führt Univ.-Prof. Dr. STURM nach Zitierung der Genehmigungsvoraussetzungen § 20 Abs. 3 IG-L zur Irrelevanz von Zusatzbelastungen und Schwellenwerten aus:

„Mit Bezug auf das Projektgebiet und das Untersuchungsgebiet gemäß [2] und [7] kann gesagt werden, dass das Umfeld in Wien und NÖ bezüglich PM₁₀ (Anzahl der Überschreitungstage) sowie Bereiche des Stadtgebietes von Wien hinsichtlich der NO₂ Konzentrationen als belastetes Gebiet gem. BGBl 2008 II, 483. Verordnung vom 19. Dezember 2008 ausgewiesen sind. Bei Überschreitung der Genehmigungsvoraussetzungen gem. IG-L §20 Abs (3) dürfen die projektbedingten Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung liefern.

Ab wann relevante Beiträge zur Immissionsbelastung erreicht werden ist unter anderem in [10] und [12] anwendungsbezogen definiert. Während der UBA Leitfaden [10] in erster Linie auf industrielle und gewerbliche Projekte abzielt hat die RVS 04.02.12 [12] Infrastrukturprojekte im Straßen- und Schienenwesen zum Inhalt. Die beiden Dokumente unterscheiden sich in der Definition der

Irrelevanzschwellen. Der UBA Leitfaden definiert für belastete Gebiete bzw. Gebiete, in denen Grenzwertüberschreitungen vorhanden sind oder prognostiziert werden, die Irrelevanz für Langzeitmittelwerte mit $\leq 1\%$ des schadstoffspezifischen Grenzwertes für den JMW bzw. mit $\leq 3\%$ in den übrigen Gebieten. Für Kurzzeitmittelwerte wird ein Schwellenwert von 3% des entsprechenden Grenzwertes empfohlen. Dem steht die Betrachtung der RVS 04.02.12 gegenüber, die einen Schwellenwert von 3% für Langzeitmittelwerte vorgibt. Der Unterschied der Schwellenwerte des RVS zum UBA Leitfaden begründet sich vor allem in der Einzelstellung des jeweiligen Projektes, Kumulationen von gleichartigen Projekten (z.B. mehrere Autobahnen am gleichen Ort) sind sehr unwahrscheinlich.

Das vorliegende Projekt der dritten Piste am Flughafen Wien ist von der Natur her einem Infrastrukturprojekt gleichzusetzen. Daher wäre ein Irrelevanzkriterium mit einem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes für den entsprechenden Jahresmittelwert – in Anlehnung an die RVS 04.02.12 – treffend.

Die UVE [5], [6], [7] stützt sich in ihren Bewertungen auf die Kriterien der RVS, während im UVP Teilgutachten Luftreinhalteteknik [2] die Kriterien des UBA Leitfadens herangezogen wurden. Schlussendlich ist es für das gegenständliche Projekt jedoch unerheblich, welches der beiden Kriterien verwendet wird, da entweder die projektbezogenen Zusatzbelastungen auch nach dem strengeren UBA Kriterium irrelevant sind, oder in jenen Bereichen mit relevanten Zusatzbelastungen die Genehmigungsvoraussetzungen gem. IG-L aufgrund des Unterschreitens der Genehmigungsgrenzwerte gegeben ist (siehe folgende Kapitel). Daher wird im Folgenden das Kriterium des UBA Leitfadens [10] zu Beurteilung der Relevanz herangezogen.

[...]

- [2] Kager H.: Umweltverträglichkeitsprüfung Parallelpiste 11R/29L; Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich, Teilgutachten Luftreinhalteteknik; Ing. Helmut Kager November 2010

[...]

- [5] LUA: Parallelpiste 11R/29L Umweltverträglichkeitserklärung, Variantenvergleich Luftschadstoffe; Einlage Nr.: UVE 04.430, 20.2.2007
- [6] LUA: Parallelpiste 11R/29L Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbeitrag Luftschadstoffe; Einlage Nr.: UVE 02.430, 17.1.2008
- [8] MA22: Jahresbericht 2012 Luftgütemessungen der Umweltschutzabteilung der Stadt Wien gemäß Immissionsschutzgesetz – Luft; MA22 – 500/2010 vom 18. Juni 2013
- [9] Umweltbundesamt: Austria's National Air Emission Projections 2012 for 2015, 2020 and 2030; Bericht Nr. Rep-0397; 2012
- [10] Umweltbundesamt Wien: Jahresbericht der Luftgütemessungen in Österreich 2010, Rep-0326, 2011
- [11] Umweltbundesamt: Leitfaden UVP und IG-L. Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren. Überarbeitete Version 2007. BE-274, 2007

- [12] RVS 04.02.12: Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen (Status Juli 2013); FSV 2013
- [13] Amt der NÖ. Landesregierung: Jahresbericht der Luftgütemessungen in Niederösterreich 2009, <http://www.noe.gv.at/Umwelt/Luft.html>, Juli 2010
- [14] NOE 2009: Emissionskataster NÖ 2006/07, Gemeindetabellen Status 2009 <http://www.noe-luft.at/downloads/gemeindetabellen-2009.pdf>; Zugriff 7.8.2013
- [15] ucpm005; Beilage ucpm005 zur Verhandlungsschrift; Bayerl Manfred Dipl.-Ing. Dr. techn./AFLG BL gegen Fluglärm; Stellungnahme zum Vorhaben Parallelpiste 11 R/29L, Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich, gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000“

Es ist festzustellen, dass von einer ausreichenden Berücksichtigung der Irrelevanzkriterien für Luftschadstoffe auszugehen ist.

3.4.3. Verfahren – Beweiswürdigung der Gutachten:

Die Beschwerdeführer bringen vor, der Amtssachverständige habe relevante Aspekte in Bezug auf Luftschadstoffe und Luftreinhalte-technik nicht bearbeitet. So sei beispielsweise auf die Problematik der Messdatenvermischung beziehungsweise inhomogener und unterschiedlicher Messzeiträume von Emissionswerten, Flugbewegungen und Mikrometeorologie, unterlassene Stellungnahme zu Sekundärbildungen von Luftschadstoffen, Stellungnahme zur Problematik der Schubumkehr beziehungsweise zu Immissionshöhen nicht näher eingegangen worden.

In diesem Zusammenhang ist auf das luftreinhalte-technische Prüfgutachten im Verfahren der belangten Behörde zu verweisen, das schlüssig und nachvollziehbar ist (vgl. S. 258 ff im Bescheid). Das Gutachten legt die Berechnungsmodelle für die Emissionsangaben als auch für die Ausbreitungsrechnung und die auf deren Grundlage bestimmte Immissionssituation dar, die Beschwerden enthalten keine ausführlichen Darlegungen auf ausreichender fachlicher Ebene, die die Gültigkeit dieser Annahmen ernsthaft in Zweifel ziehen.

Im Zusammenhang mit der Problematik „*der Schubumkehr*“ ist auszuführen, dass diese von den Beschwerdeführern nur pauschal in den Raum gestellt wurde und nicht näher ausgeführt wurde, welche Auswirkungen diese haben soll.

Weiters ist auf das schlüssige und nachvollziehbare ergänzende Gutachten von Univ.-Prof. Dr. STURM, welches in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht erörtert wurde, zu verweisen.

Zur Sekundärbildung von Aerosolen merkte Univ.-Prof. STURM in seinem Gutachten unter Punkt 6.48 an:

„[...] dass dieser luftchemische Bildungsvorgang großräumig abläuft und wenn überhaupt auch nur großräumig betrachtet werden kann. Im gegenständlichen Fall tragen die NO_x Emissionen großräumig zur Bildung von Ammoniumnitrat bei. Dazu bedarf es des Vorhandenseins von NH₃ und genügend langer Zeit. In urbanen Gebieten ist das Vorhandensein von NH₃ der limitierende Faktor. Da NH₃ jedoch in erster Linie aus landwirtschaftlicher Tätigkeit (hauptsächlich Tierhaltung und Düngung) kommt, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die durch das Projekt verursachten NO_x Zunahmen (2025 NO_x zwischen 1,3 und 1,5%, siehe Tabelle 7) keine relevanten Auswirkungen auf die Sekundäraerosolbildung haben.“

Auch bei der Einsicht des Bundesverwaltungsgerichts in die Entwicklung der Luftgütewerte unter (<http://www.umweltbundesamt.at/> – abgerufen am 02.02.2018) des Umweltbundesamtes, hat sich der fallende Trend der JMW bis zum Jahr 2017 für die Schadstoffe PM₁₀, NO₂, sowie NO_x im Projektgebiet fortgesetzt. Dabei wurden auch die Werte des Gutachtens von Univ.-Prof. STURM aus dem Jahr 2014 bestätigt.

Die Situation hat sich beim JMW für PM₁₀ verbessert (für Schwechat 2015 war dieser etwas höher, ist jedoch in der Zwischenzeit wieder gefallen). Bei PM₁₀ gab es für 2017 wieder einen Anstieg der Überschreitungstage; diese liegen aber immer noch unter den zulässigen 25 Überschreitungstagen bzw. 35 Überschreitungstagen des Genehmigungskriteriums. Auch die Werte für NO₂ und NO_x weisen weiterhin eine fallende Tendenz auf. Das bedeutet, dass alle Aussagen, die im Verfahren im Jahr 2015 bezüglich der Genehmigungsfähigkeit des Projektes bezogen auf die Luftgüte gemacht wurden, aufrecht bleiben.

Es ist daher festzustellen, dass die relevanten Aspekte in Bezug auf Luftschadstoffe und Luftreinhalte-technik ausreichend von der belangten Behörde bzw. in Ergänzung dazu durch das Bundesverwaltungsgericht bearbeitet worden sind. Es ist weiter mit einer fallenden Tendenz der Luftschadstoffe zu rechnen. Dies wird der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Grunde gelegt.

3.4.4. Methodik und Beweiswürdigung:

Die Beschwerdeführer bringen vor, dass im Rahmen der Verhandlung immer wieder auf den besseren Schutz vor Luftschadstoffen und die Behebung von Problemen der Luftschadstoff-Prognosen gedrängt worden sei. Dies sei von der belangten Behörde und dem behördlich bestellten Gutachter nur unzureichend beantwortet worden. So sei beispielsweise die Berechnung der Emission von PM₁₀ gekoppelt worden mit den „Smoke Numbers“ [Kennzahl

zur Bestimmung der Emission von Rauchpartikeln aus Triebwerken] der betrachteten Luftfahrzeugflotte.

Aus dem immissionstechnischen Teilgutachten geht hervor, dass dieser Aspekt auf Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft und gewürdigt worden ist. Dieses entspricht dem Stand der Technik und dem Stand der Wissenschaften.

Weiters wurde die Prognose der Luftschadstoffe durch das vom Bundesverwaltungsgericht eingeholte Gutachten zur Luftreinhaltetechnik von Univ.-Prof. Dr. STURM überprüft und im Wesentlichen bestätigt.

Zum besseren Schutz von Luftschadstoffen ist auszuführen, dass die diesbezüglichen Auflagen vom Bundesverwaltungsgericht adaptiert und ergänzt werden (vgl. Spruchpunkt B.I.7. bis B.I.13.). Es ist davon auszugehen, dass dadurch diesbezüglich ausreichende Maßnahmen getroffen werden.

Weiters wird von den Beschwerdeführern vorgebracht, die Behörde habe sich nicht näher mit ihren Einwendungen zum Sachverständigen im Bereich der Umweltvorsorge beziehungsweise Luftreinhaltetechnik, insbesondere der fehlerhaften Wahl der Beurteilungszeiträume, der fehlerhaften Wahl der Ansätze von Wetterdaten und Emissionsdaten, der mangelnden Aussagekraft der „Irrelevanzbereiche“, dem Außerachtlassen aktueller WHO-Standards sowie der Unschlüssigkeit und Fehlerhaftigkeit des diesbezüglichen Behördengutachtens auseinandergesetzt.

Dazu ist auszuführen, dass sich die belangte Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides mit der gutachterlichen Stellungnahme zum Teilgutachten Luftreinhaltetechnik von DI Dr. BAYERL auseinandergesetzt hat. Es wird umfassend dargelegt, weshalb die geltend gemachten Unstimmigkeiten des Fachgutachtens Luftreinhaltetechnik nicht geeignet sind, die fachlichen Aussagen des beigezogenen Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik in Zweifel zu ziehen (siehe insbesondere Bescheid S. 258 – 260 Pkt. 5.2.4. „*Gutachterliche Stellungnahme zum Teilgutachten Luftreinhaltetechnik von DI Dr. Manfred Bayerl*“).

Weiters hat das Bundesverwaltungsgericht ein Gutachten durch den Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. STURM erstellen lassen, in welchem unter anderem die von DI Dr. BAYERL gestellten Fragen umfangreich beantwortet wurden. Ergänzend wurde dieses Gutachten dann nochmals in der Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht erörtert. DI Dr. BAYERL bzw. die Beschwerdeführer traten den Ausführungen des Sachverständigen nicht weiter entgegen.

Die Beschwerdeführer bringen vor, die Prüfungen zum Thema Luftschadstoffe seien völlig unzureichend. Das Fachgutachten, welches nur geringfügige Veränderungen der Luftschadstoffe und damit keine negativen Auswirkungen erwarten lasse, sei ungeprüft akzeptiert worden.

In diesem Zusammenhang ist auf das immissionstechnische Teilgutachten zu verweisen, das von der belangten Behörde auf Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft und gewürdigt wurde.

Weiters hat das Bundesverwaltungsgericht zum Bereich Luftschadstoffe ein weiteres Gutachten von Univ.-Prof. Dr. STURM eingeholt, welches die Ausführungen des Gutachtens im behördlichen Verfahren im Wesentlichen bestätigt.

Die Beschwerdeführer bringen vor, die belangte Behörde habe sich nicht damit auseinandergesetzt, dass der Behördensachverständige in seinem Gutachten mehrfach Daten aus dem Jahr 2002 herangezogen habe. Der Behördensachverständige habe dann in der Verhandlung der belangten Behörde plötzlich dargelegt, dass er die Zeiträume 1999 bis 2009 berücksichtigt habe. Für das Projekt seien alle Beurteilungszeiträume mindestens ab dem Jahr 2008 festzulegen, da eine Beurteilung auf der Basis von Daten, welche vor zwölf Jahren gemessen worden seien, nicht als richtig angesehen werden könne, da sich in diesem Zeitraum auch die Flugverkehrsfrequenzen und die Vorbelastungen der Immissionsgebiete geändert hätten.

Univ.-Prof. Dr. STURM führt in seinem Gutachten für das Bundesverwaltungsgericht in diesem Zusammenhang aus:

„Dieser Mangel wurde insofern behoben, als in der vorliegenden Stellungnahme die Immissionsbelastungen an den amtlichen Luftgütemessstellen bis zum Jahr 2012 nachgezogen wurden. Relevante Änderungen in den Aussagen des UVP-Teilgutachtens Luftreinhalte-technik [2] ergeben sich dadurch nicht. In Bezug auf meteorologische Daten ist es wichtig einen repräsentativen Datensatz zu verwenden, dieser muss nicht zwangsläufig der aktuellste sein. Diese Anforderung wurde im Zuge der UVP [2], [7] erfüllt.“

Auf Nachfragen in der mündlichen Verhandlung, wie sich relevante Änderungen definieren führte Univ.-Prof. STURM dazu aus:

„Die relevanten Änderungen wurden von mir ganz im 1. Kapitel des Gutachtens definiert über den Bezug zur UBA-Richtlinie, die die 1 % des Jahresmittelgrenzwertes als Relevanzgrenze hernimmt und einen Vergleich mit der RVS – damals noch im Entwurf, jetzt veröffentlicht – die einen etwas größeren Rahmen mit 3 %

des Jahresmittelgrenzwertes als relevante Zusatzbelastung definiert. Also das wäre als relevant zu sehen: alle Zusatzbelastungen, die über diesen Kriterien sind, relevant und die Kriterien, die hier in dem Verfahren zum Zug gekommen sind, sind die Kriterien des UBA-Leitfadens.“

Es ist somit insgesamt festzustellen, dass sich die Zusatzbelastung für Feinstaub im Irrelevanzbereich bewegt und auch die aufgeworfenen Fragen (zumindest im Beschwerdeverfahren) geklärt sind. Es ist weiters von einer aktuellen Beurteilungsgrundlage auszugehen.

3.4.5. Unzureichende Auflagen:

Die Beschwerdeführer bringen vor, die Auflagen 7.20.13 und 7.20.16 seien unzureichend, da sich die Windrichtung schnell und meist ausgeprägt ändern könne. Es müssten während der Bauzeit ständige Messstellen in den Gemeinden rund um den Baustellenbereich eingerichtet werden.

Weiters seien die PM_{10} -Immissionen $> 300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Halbstundenmittelwert (Auflage 7.20.14 und 7.20.15) zu hoch angesetzt. Der Tagesmittelwert für PM_{10} habe einen Grenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Auflagen 7.20.13 sowie 7.20.14 durch das Bundesverwaltungsgericht adaptiert bzw. durch die Auflagen 7.20.17 bis 7.20.19 ergänzt werden.

Die eingeholten Teilgutachten sind methodisch einwandfrei und sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten entsprechend. Die nun vorgeschriebenen Auflagen sind ausreichend.

Die Beschwerdeführer beantragen, den Flughafen zu verpflichten, die Luftqualität durch unabhängige Experten mittels stationären, permanent betriebenen Messstationen erfassen zu lassen und die Ergebnisse lückenlos und detailliert zu veröffentlichen. Weiters wurde beantragt, den Flughafen zu verpflichten, ein geeignetes Überwachungssystem zu installieren und bei Überschreitung der zulässigen Luftschadstoff-Grenzwerte in den angrenzenden Gemeinden unverzüglich entsprechende Entlastungsmaßnahmen (Betriebseinschränkungen) vorzunehmen.

Hierzu ist auszuführen, dass die Auflage 7.20.16 zur Erfüllung der gesetzlichen Erfordernisse (Gesundheits-/Belästigungsschutz) dienlich und geeignet ist. Das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens lässt keine anderen Schlüsse zu. Daneben liefern die permanenten NÖ Luftgüte-

messstellen Schwechat und Mannswörth sowie die Messstellen Himberg, Fischamend und Stixneusiedl repräsentative Ergebnisse zur Luftgüte.

Vor dem Hintergrund der Beschwerdevorbringen waren die Auflagen zum Bereich Luftreinhaltetechnik zu ergänzen:

Auflagen sind insofern zu ändern, als eine Konkretisierung der Auflage (7.20.2; 7.20.4; 7.20.9; 7.20.10; 7.20.14) bzw. zusätzlich eine Erweiterung (7.20.13) aus dem behördlichen Verfahren notwendig ist. Weiters sind Auflagen insofern zusätzlich vorzuschreiben (7.20.17 bis 7.20.18), als weitere emissionsreduzierenden Maßnahme für mögliche zusätzliche Staubemissionsquellen vorzusehen sind sowie eine Dokumentationspflicht der Maßnahmenumsetzung eingeführt wird (7.20.19).

Es ist festzustellen, dass nach den somit vom Bundesverwaltungsgericht adaptierten bzw. ergänzten Auflagen davon auszugehen ist, dass diese geeignet sind, eine möglich Gesundheitsgefährdung und Belästigung zu verhindern. Vor dem Hintergrund der nunmehr ergänzten Auflagen kann nicht erkannt werden, dass Messpunkte unzureichend gesetzt sind.

3.4.6. Ergänzende Stellungnahmen nach der Verhandlung:

Die Beschwerdeführer bringen zu den Ausführungen von Univ.-Prof. Dr. STURM in der Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 07.01.2015 (Beilage 9 der Verhandlungsschrift) vor, dass Univ.-Prof. Dr. STURM in seiner Beantwortung zu Punkt 6.7. davon ausgehe, dass die nicht berücksichtigte, aber zu erwartende Verbesserung der Triebwerke zu einer Überschätzung des Prognosejahres führe. Dem stehe der Jahresbericht 2000/2001 – *Luftreinhaltung bei Kraftfahrzeugen und Flugzeugen Luftreinhaltung in Innenräumen, Arbeitsgruppe Luftreinhaltung der Universität Stuttgart – ALS*, S. 26 gegenüber: *„Es wird deutlich, dass die Emissionsmengen von HC und CO sehr stark abgenommen haben und dass die maximale Smoke Number auf relativ niedrigem Niveau stagniert, dass aber bei modernen Triebwerken die Stickoxidmenge leicht ansteigt. Dies ist auf die zur Wirkungsgradsteigerung der Triebwerke notwendigen höheren Temperaturen und Drücke in den Brennkammern zurückzuführen.“* Es gebe keine Informationen darüber, worauf sich Univ.-Prof. Dr. STURM mit seinen Aussagen stütze. Die Beschwerdeführer führen weiter aus, dass die Aussage von Univ.-Prof. Dr. STURM, *„dass emissionsseitig eine merkliche Überschätzung für das Prognosejahr vorliegt“*, falsch sei. Univ.-Prof. Dr. STURM habe auch in der Verhandlung nicht erklären können, worauf sich seine Aussage *„mit sicherlich verringerten Emissionsmengen“* stützt. Es wird beantragt, es möge ein geeigneter Sachverständiger mit der realistischen Abschätzung

der zukünftig, aufgrund der anzunehmenden Triebwerksentwicklung zu erwartenden, Emissionen beauftragt werden.

In seinem Gutachten führt Univ.-Prof. Dr. STURM zur Frage, ob man bei der Berechnung von einem „Worst-case“ ausgegangen ist, aus:

„Bei der Emissionsberechnung für das Prognosejahr (2025 bzw. 2020) wurden die bekannten Entwicklungen des Emissionsstandards der einzelnen Fahrzeuge vorausgesetzt. Bei den bodengebundenen Fahrzeugen sind dies die Emissionsstandards Euro 6, welche 2014 (LKW) und 2015 (Pkw) zum Einsatz kommen. In den nächsten Jahren werden weitere Verschärfungen der Emissionsstandards sowohl bei Straßen- als auch bei Luftfahrzeugen kommen. Diese Entwicklung bleibt bei der Prognoseberechnung unberücksichtigt, da nicht quantifizierbar. D.h. alle Fahrzeuge (Boden und Luft), die 2020 bzw. 2025 zum Einsatz kommen, sind rechnerisch gesehen bereits sehr alt. Die Flottenerneuerung z.B. beim Straßenverkehr ab 2015 bleibt gänzlich unberücksichtigt. Zudem ist beim bodengebundenen Verkehr jegliche Entwicklung in Richtung E-Mobilität – aber auch Hybridfahrzeuge – nicht berücksichtigt. Für den Berechnung der Emissionen des Flugverkehrs wurde die ICAO Datenbank verwendet, welche auf Einträgen bestehender Flugzeugtriebwerke beruht und keine emissionsseitige Prognose künftiger Triebwerke (mit sicherlich verringerter Emissionsmenge) vorsieht. Daher kann gut begründet behauptet werden, dass emissionsseitig eine merkliche Überschätzung für das Prognosejahr vorliegt.“

Auf Nachfragen in der mündlichen Verhandlung, dass die Antwort von Univ.-Prof. STURM derart verstanden worden sei, dass alle Daten in das Modell eingeflossen und nicht neuere Entwicklungen in Richtung emissionsärmere Triebwerke und Motoren berücksichtigt worden seien und dass dergestalt die Emissionsprognose eine Art „Worst Case“ darstelle, antwortete Univ.-Prof. STURM: *„Sie haben mich 100 % richtig erfasst. Jetzt stelle ich es dar. Es ist, aus meiner Sicht, eine Worst-Case-Situation. Flugzeuge sind ab dem Jahr 2010 ‚eingefroren‘ – Flugzeugtriebwerke – und der Straßenverkehr ist ab dem Jahr 2015/2016 ‚eingefroren‘.“*

Die Ausführungen des Sachverständigen sind schlüssig und nachvollziehbar, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass es auch bei Zugrundelegung einer „Worst-Case-Situation“ zu keiner Verschlechterung kommen wird.

Weiters wurde von den Beschwerdeführern vorgebracht, dass Univ.-Prof. STURM in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 05.01.2015 unter Punkt 8.3.1 auf die Datenbank der ICAO verweise und ausführe, dass diese Emissionsdaten für die Bereiche *Idle, Approach, Climb Out* und *Take Off* enthalte. Die Verwendung dieser Daten sei Stand der Technik. Unter 8.3.14 führe er an, dass diese Daten dann den entsprechenden Betriebszuständen im Flugbetrieb unterlegt worden seien. Die betrachteten Schadstoffe seien NO_x, Partikel, HC und CO. Univ.-

Prof. STURM habe in der Verhandlung weiter ausgeführt, dass der PM-Wert in der Datenbank enthalten sei, nicht der Rußwert. Die genaue Umsetzung sei in den Unterlagen, der UVE und diese habe er sich angeschaut. Univ.-Prof. STURM meine offensichtlich die „*smoke number*“ in der ICAO Datenbank und verweise zur Umsetzung auf die Kollegen, welche die UVE erstellt hätten. Wenn es um die Details zur Umsetzung gehe, müsse er die Kollegen, welche die UVE erstellt hätten, noch einmal genau fragen, was diese da genau gemacht hätten. Die Beschwerdeführer hätten daraufhin zweimal um Auskunft zur direkten Umsetzung *smoke number* / Partikelmasse ersucht, diese sei bislang nicht erteilt worden. ICAO und WHO hätten in Österreich einen durchaus vergleichbaren Rechtsstatus. Die Beschwerdeführer beantragten, dass das Gericht, sofern es die Richtlinien der ICAO als verbindliche anerkenne, die Richtlinien der WHO in zumindest dem gleichen Maße anerkenne. Die Datenbank der ICAO enthalte zum Ruß lediglich einen Filterschwärzungsgrad. Wie die Zahlen zur Partikelmasse in der UVE errechnet worden seien, sei nach wie vor unbekannt. Dieser Missetand sei von den Beschwerdeführern im Laufe des Verfahrens mehrfach angemerkt worden. Univ.-Prof. STURM habe in der Verhandlung auch klar dargelegt, dass er diese Zahlen nicht validiert habe. Die Umweltauswirkungen des Projektes seien zumindest in diesem Punkt ungeklärt.

Ergänzend wurde angeführt, dass die Beschwerdeführer im Laufe des Verfahrens auch mehrfach angemerkt hätten, dass die „*smoke number*“ methodisch nicht geeignet sei, die Partikelbildung aus Gasen und weiteren umweltrelevanten Prozessen abzubilden, womit die Betrachtung bereits aus diesem Grund unvollständig und mangelhaft sei.

Beschwerdeführer stellten den Antrag, das Gericht möge geeignete Sachverständige zur realistischen Abschätzung der Partikelmasse aus Flugzeugtriebwerken, welche dem Projekt zuzuordnen sind, bestellen.

Die Frage bezüglich „*Smoke Number (SN)*“ und Partikelmasse wurde im Zuge der Verhandlung von Univ.-Prof. STURM an den Konsenswerber weitergegeben, der die Aussage machte, dass diese in der ICAO-Datenbank enthalten seien. Dieser Aussage wurde von Univ.-Prof. STURM nicht widersprochen. Dazu ist zu ergänzen, dass es richtig ist, dass in der ICAO-Datenbank die Partikelemissionen als *Smoke Number* und nicht als Partikelmasse angegeben werden. Wie im UVE-Einreichprojekt Fachbeitrag „*Luftschadstoffe*“ Revision 01 vom 07.01.2008 (S. 73; Einlagenummer 02.430) angeführt wird, wird ein Umrechnungsfaktor von 0,038 g/kg Kerosin verwendet. Der Kerosinverbrauch ist wiederum in der ICAO-Datenbank angeführt. Die Verwendung eines Wertes von 0,038 g Partikelmasse/kg Kerosin entspricht

dem Stand der Technik (s.u.a. IPCC report „*Aviation and the global Atmosphere*“; <http://www.ipcc.ch/ipccreports/sres/aviation/index.php?idp=35>; Zugriff 11.01.2018).

Die gewählte Vorgangsweise entspricht demnach dem Stand der Technik, die Datenbasis ist die ICAO Datenbank, erweitert um den Umrechnungsfaktor von 0,038 g/kg Kerosin. Die Einholung eines weiteren Gutachtens ist somit nicht erforderlich.

3.4.7. Medizin und Umwelthygiene:

Die Beschwerdeführer führen aus, insgesamt seien negative Umwelteinwirkungen zu erwarten, welche unter anderem auch die Gesundheit der in diesem Gebiet lebenden Menschen gefährden würden. Dies vor allem durch die Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen.

Dazu ist festzustellen, dass der Stand der Technik und der Stand der medizinischen und allenfalls sonstigen Wissenschaften der Genehmigung zugrunde gelegt worden ist. Es kommt durch das Vorhaben zu keiner unzumutbaren Gesundheitsgefährdung durch Feinstaub. Diese Feststellung wird der Entscheidung zugrundegelegt.

Der Sachverständige für den Bereich Umwelthygiene, Univ.-Prof. Dr. Manfred NEUBERGER, führte aus umweltmedizinischer Sicht in der mündlichen Verhandlung in diesem Zusammenhang zum Vorhaben aus:

„Der Untersuchungsraum wurde richtig abgegrenzt. Die Vorbelastungen wurden berücksichtigt und es wurden relevante Indikatoren für die Luftschadstoffgemische des Flughafens ausgewählt. So, dass die Auswirkungen beurteilbar sind, was die Toxizität, Karzinogenität usw. betrifft. Die Zusatzbelastungen mit projektspezifischen Luftschadstoffen und die resultierenden Gesamtbelastungen haben dann die Schlüsse zugelassen, dass die wesentlichen Aussagen, also nicht im Detail, aber die wesentlichen Aussagen der Vorgutachter gültig sind, dass projektbedingte Luftbelastungen keine Gesundheitsfolgen erwarten lassen. Da entweder, wie gesagt, die Gesamtbelastung unter der Wirkungsschwelle bleibt oder bei den Schadstoffen, die ohne Wirkungsschwelle wirken, der Belastungszuwachs so gering ist, dass er praktisch zu keiner Erhöhung des Gesundheitsrisikos führen wird. Also virtually safe ist. In der Bauphase sind zwar vorübergehende Staubbelaustigungen möglich. Aber bei Einhaltung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der zusätzlich vom Prof. Sturm geforderten Schutzmaßnahmen werden Sie nicht die Zumutbarkeitsgrenze überschreiten.“

Von den Beschwerdeführern, insbesondere der Drittbeschwerdeführerin, wurden zum Thema Gesundheitsgefährdung umfangreiche medizinische Unterlagen vorgelegt bzw. wurde auf verschiedene medizinische Studien verwiesen. Entgegen dem Vorbringen der

Beschwerdeführer gehen die Gutachten (wie auch bereits die belangte Behörde) jedoch sehr wohl darauf ein, dass es sich beim Projektsgebiet um ein belastetes Gebiete (Luft) handelt. Entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführer zum Bereich Umwelthygiene kann nicht davon ausgegangen werden, dass es keine geeigneten Grenzwerte in Österreich für Luftgüte geben würde. Letztlich widerlegt das Vorbringen auch nicht die Annahme des gerichtlich bestellten Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik und des darauf aufbauenden Gutachtens des Sachverständigen für Umweltmedizin, dass die Zunahme der Luftschadstoffe im Irrelevanzbereich liegt und insgesamt nicht gesundheitsgefährdend ist.

3.4.8. Klimabilanz, Ozon:

Die Beschwerdeführer bringen vor, dass für das Prognoseszenario 2020 durch die Zunahme des Flug- und Kfz-Verkehrs im Planungsraum gegenüber dem Ist-Zustand (Basisjahr 2003) mit einer Verdoppelung der CO₂-Emissionen zu rechnen sei. Aufgrund dieser Prognose sei nicht nachvollziehbar, wie das Vorhaben mit den Zielen, eine CO₂-Emissionsreduktion um 20 % gegenüber 1990 zu erreichen, im Einklang stehe.

Diesbezüglich ist darauf zu verweisen, dass diese rechtlich nicht gefordert ist (vgl. Punkt III.4.6.3.).

Weiters ist in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen im angefochten Bescheid dazu zu verweisen:

„Da für den Menschen, die Gesundheit und das Wohlbefinden für die Planfälle 2020 und 2025 keine wesentlichen Änderungen der bodennahen meteorologischen und klimatologischen Bedingungen zu erwarten sein werden, wird die Gesundheit/ das Wohlbefinden durch die vom Vorhaben ausgehende Barrierewirkung (klimatisch) nicht beeinträchtigt.“

Der Sachverständige Univ.-Prof. Dr. STURM führte in der mündlichen Verhandlung dazu ergänzend aus, warum es zu keiner relevanten Erhöhung der Ozonkonzentration kommen wird:

„Ozon ist ein Problem einer Prognose, ein sehr großes Problem einer Prognose, weil es eigentlich kein regionaler Prozess ist. Es ist ein sehr massiver überregionaler Prozess, bei dem auch die großräumige Emissionssituation eine Rolle spielt. Und unter großräumig versteht man bei Ozon eigentlich einen räumlichen Zusammenhang über mehrere 100 km. Da sieht man auch, dass eigentlich die Ozonüberwachungsgebiete wie sie in Österreich definiert sind, sehr großräumig sind, weil es keinen Sinn macht bei Ozon hier eine lokale Maßnahme zu setzen – würde einfach nichts helfen. Die Höhe der Ozonkonzentration ist extrem stark von der Witterung abhängig. Wir brauchen sehr lange Schönwetterperioden mit sehr hoher solarer

Einstrahlung und hohen Lufttemperaturen und Trockenheit, um Ozonbildungen zu haben. Dann muss auch die Emissionssituation noch passen. Das heißt, wenn man hier eine Modellierung machen möchte, befindet man sich auf jeden Fall im wissenschaftlichen Bereich und nicht in den operationellen Bereich. Man kann sich einzelne Episoden anschauen d.h. im Allgemeinen bzw. in der Regel geht man anders vor. Man schaut sich die großräumige Emissionssituation an und solange aus dieser großräumigen Emissionssituation nicht abgeleitet werden kann, dass es massive Zunahmen der Vorläufersubstanzen (Kohlenwasserstoffe, Stickoxide) kommt, dann kann man auch davon ausgehen, dass Ozonbildungs-Potenzial, und um das geht es hier, nicht merklich ändert. Ich habe das gemacht, in dem ich auch nicht wirklich großräumig für Ozon vorgegangen bin, sondern etwas größer räumig schon: Ich habe die Emissionen von Wien betrachtet, die gesamten Schwechat und in Umlandgemeinden von Schwechat, also auch noch nicht das, was wirklich Ozon relevant wäre. Ozon relevant wäre: von München bis Budapest und darüber hinaus. Aber wenn man diese Emissionen anschaut, dann sieht man, dass sich NO_x und Stickoxide um knappe 3 % und die Kohlenwasserstoffe um knapp ein Prozent zunehmen würden. Diese beiden Substanzen sind die relevanten Vorläufersubstanzen für Ozon. Deswegen genau auf diese zwei abgestimmt. Und Veränderungen in diesen Größenordnungen haben Veränderungen in der Ozonchemie zufolge. Das ist keine Frage. Es zeigen sich Erfahrungen aus wissenschaftlichen Projekten, dass diese Emissionen mit den prozentuellen Zunahmen nicht in der direkt linearen prozentuellen Zunahmen vom Ozon sind sondern etwas schwächer. D.h., wir wären irgendwo im Ein-Prozent-Bereich oder darunter, wo sich Ozon ändern würde. Sie sind also dem Projekt messtechnisch eigentlich nicht zuordenbar und aus meiner Sicht kann man es nicht sagen, dass das durch dieses Projekt – es wird sich die Ozonsituation ändern, ja –, aber sie wird nicht so sein, dass sie dadurch eine relevante Veränderung erfordert. Eine Aktualisierung der Werte auf 2025 ist realistisch gesehen nicht möglich. Es zeigt sich, dass wir aus den Vorgaben, die Österreichs zu erfüllen hat (das sind die NEC-Richtlinie – National Emission Ceilings-Richtlinie), dass wir hier Emissionsreduktionen machen müssen. Die Emissionsreduktionen betreffen Stickoxyde und sie betreffen Kohlenwasserstoffe und auch andere Stoffe. Bei Kohlenwasserstoffen hat Österreich, das ist so ziemlich der einzige Stoff, wo man die Richtlinie erfüllt, hier ist diese Richtlinie schon erfüllt. Bei Stickoxiden ist sie nicht erfüllt. Aber hier geht es auch runter. Das heißt, wenn diese Vorläufersubstanzen runtergehen, dann müsste theoretisch auch Ozon runtergehen. Trotzdem haben wir bei gewissen Situationen, wenn es sehr heiß und trocken ist, trotzdem wieder Ozonprobleme, weil eben der gesamte Raum, wie gesagt von München bis Budapest und darüber hinaus, eine Rolle spielen. Also die österreichischen Anstrengungen alleine werden nicht nutzen, damit wir das Ozonproblem wegbekommen, wobei wir mit Ozon Gott sei Dank in Österreich nicht so ein massives Problem hat, wie in anderen Ländern. Aber eine Prognose auf 2025 hier zu machen und zu sagen, es wird dadurch merklich schlechter oder besser, ist eigentlich gesichert nicht machbar.“

Aus diesen schlüssigen Ausführungen ist abzuleiten, dass der Anteil des geplanten Vorhabens insgesamt sehr gering ist.

3.4.9. Treibhausgase (THG):

3.4.9.1. Aufgrund der projektierten dritten Piste kommt es gegenüber dem bestehenden Zwei-Pistensystem im Jahr 2025 zu einer Zunahme von ca. 209,1 kt/a an CO₂-Emissionen (zusammengesetzt aus LTO-Emissionen, Abfertigung, Triebwerk/Probeläufe, stationäre Infrastrukturen, Emissionen/Landside). Dies entspricht einer Steigerung von ca. 50 %.

Davon ist bereits aus den Quellen Abfertigung, stationärer Infrastruktur und den Emissionen/Landside (eingegrenzt auf den unmittelbaren Vorbereich des Flughafens) mit einer Zunahme von ca. 18 kt/a bzw. eine Steigerung von 10 % zusätzlichen CO₂-Emissionen zu rechnen. Es ist mit einem beträchtlichen Zuwachs an THG-Emissionen durch das Vorhaben zu rechnen.

3.4.9.2. Dies ergibt sich aus dem Gutachten des gerichtlich bestellten Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. STURM vom 29.02.2016 (Tabelle 1 S. 3) an das Bundesverwaltungsgericht, in dem eine Gegenüberstellung der CO₂-Emissionen des bestehenden Zwei-Pistensystems mit dem projektierten Drei-Pistensystem im Jahr 2025 gemacht wird.

Die erstmitbeteiligte Partei übermittelte am 20.02.2015 dem Bundesverwaltungsgericht nach der mündlichen Verhandlung den aufgetragenen Maßnahmenkatalog für den Flughafen Wien zur möglichen Reduktion der CO₂-Emissionen. Dabei kam sie auf ein mögliches CO₂-Reduktionspotenzial durch diverse innerbetriebliche Maßnahmen, wie die Umrüstung der Fahrzeugflotte/Airside, dem reduzierten Einsatz der APU (den *Auxiliary Power Units* – Hilfsturbine zur Energieversorgung und Klimatisierung für Luftfahrzeuge während der Abfertigung am Boden) durch die vermehrte Bereitstellung von Stromanschlüssen, Photovoltaik usw. in der Höhe von ca. 4,2 kt/a.

Weiters hat die erstmitbeteiligte Partei am 20.02.2015 die vom Bundesverwaltungsgericht aufgetragene Energiebilanz und CO₂-Bilanz für den Flughafen Wien auf der Grundlage einer Hochrechnung für das Jahr 2025 für das Zwei- und das Drei-Pistensystem auf Basis des Bilanzjahres 2013 vorgelegt. Dabei wurde angenommen, dass sich am Sektor „*Stationäre und Infrastruktur*“ bezogenen Emissionen keine Steigerung durch das Drei-Pistensystem ergeben wird. Diese Annahme erscheint nicht einsichtig, da z.B. die Klimatisierung von Räumen von der Anzahl der darin befindlichen Personen und somit auch von Änderungen in der Passagierzahl abhängig ist.

Weiters wurden in dieser Hochrechnung ausschließlich die Steigerungsraten für den „*direkt*“ beeinflussbaren CO₂-Emissionsanteil angeführt. Diese Ausnahme der „*indirekt*“ beeinfluss-

baren CO₂-Emissionsanteile – also Emissionen, die von Fremdfirmen verursacht werden – ist jedoch für das Bundesverwaltungsgericht ebenfalls nicht nachvollziehbar. Hat es die erstmitbeteiligte Partei doch in der Hand, die Rahmenbedingungen von Fremdfirmen und so auch den Einsatz von Maschinen auf ihrem Betriebsgelände durch vertragliche Vorgaben zu bestimmen. Die Verursachung von möglichen Emissionsfaktoren durch Fremdfirmen kann daher von der erstmitbeteiligten Partei etwa durch die Gestaltung von Vertragsbedingungen so gestaltet werden, dass nur bestimmte emissionsarme oder CO₂-neutrale Geräte zum Einsatz kommen. Daher sind auch die CO₂-Anteile, die durch Fremdfirmen verursacht werden, miteinzubeziehen. Somit ist weiters der Steigerungsfaktor für den Emissionsanstieg auch für die Fremdfirmenanteile zu übernehmen.

Das Bundesverwaltungsgericht geht somit davon aus, dass der von der erstmitbeteiligten Partei angegebene Wert von 4,2 kt/a für eine mögliche Einsparung von CO₂-Emissionen sich als zu gering erweist. Dies ergibt sich aus den Stellungnahmen von Univ.-Prof. Dr. STURM vom 23.05.2015 und vom 29.02.16 zum möglichen Reduktionspotential basierend auf den vom Flughafen Wien Schwechat zur Verfügung gestellten Unterlagen, weiters aus den von diesem Sachverständigen eingesehenen Informationen aus CO₂-Reduktionsmaßnahmen anderer europäischer Flughäfen sowie weiterführender Fachliteratur. Er kommt zum Schluss, dass durch geeignete Maßnahmen eine CO₂-Reduktion machbar ist, die deutlich über der vom Flughafen Wien genannten liegt. Er führt aus, dass neben den angedachten Umstellungen in der Fahrzeugflotte auch z.B. eine Umstellung der Bezugsquelle für den Sektor „stationäre Infrastruktur“ ein denkbare Reduktionsszenario sei. Er empfiehlt daher, eine allfällige Genehmigung des Betriebes einer dritten Piste an eine gegenüber dem konventionell weitergeführten Betrieb des Flughafens bis zu 30 kt/a (bezogen auf das Drei-Pistenszenario 2025) reduzierte CO₂-Emission zu koppeln.

3.4.9.3. Einige Beschwerdeführer bringen vor, durch die dritte Piste werde der Klimaschutz konterkariert. Durch den zunehmenden Flugverkehr komme es zu einer Schädigung der Umwelt und der Wirtschaft, insbesondere werde die Zunahme des Klimawandels beschleunigt. Die Klimarelevanz des Vorhabens sei groß.

Dazu wird in den fachlichen Stellungnahmen von Dr. VRTALA zu den THG-Emissionen vom 19.05.2016 vorgebracht, dass bei den vom Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. STURM ermittelten THG-Emissionen die wesentlichen Anteile des Fluges und des Verkehrsnetzes außerhalb des Anlagengebietes des Flughafens (sog. Cruise-Emissionen) fehlen würden. Die vom Sachverständigen angegebenen Emissionsvergleiche für Österreich seien erheblich unterschätzt worden. Es könne davon ausgegangen werden, dass die durch das Zwei-

Pistensystem des Flughafens Wien im Jahr 2025 bedingten THG-Emissionen einen Anteil von mindestens knapp 3 % beziehungsweise höchstens etwas über 4 % an den gesamten THG-Emissionen Österreichs hätten. Die Zusatzemissionen der geplanten dritten Piste am Flughafen Wien würden somit nicht 0,2 bis 0,3 % betragen, sondern würden vielmehr in der Größenordnung von 1,4 bis 2,2 % im Vergleich mit den gesamten Emissionen Österreichs liegen. Die Zunahme der THG-Emissionen aus dem Flugbetrieb im Prognosejahr 2025 sei im Vergleich zu den bestehenden Emissionen groß. Der Zuwachs an THG-Emissionen durch die dritte Piste sei wesentlich. Die für einen globalen Temperaturanstieg verantwortlichen Effekte (Kondensstreifen und kondensstreifenbedingte Cirrusbildung) seien nicht beachtet worden. Die tatsächlich erwartbaren Auswirkungen aus dem Flugbetrieb der dritten Piste würden daher grob unterschätzt. Diese Effekte seien in der Stellungnahme abgeschätzt worden, auch in CO₂-Äquivalenten ausgedrückt und mit den entsprechenden CO₂-Äquivalenten Österreichs verglichen worden. Es seien, je nach Modell, unter Berücksichtigung der Auswirkungen der dritten Piste und aller derzeit bekannten atmosphärischen Effekte bis zu 5,4 % mehr klimarelevante Emissionen im Vergleich zu den gesamten klimarelevanten Emissionen Österreichs erwartbar. Würde die dritte Piste nicht errichtet, könnten erhebliche THG-Emissionen vermieden werden. Daher solle der erstmitbeteiligten Partei, im Falle einer Errichtungserlaubnis der dritten Piste, zumindest vorgeschrieben werden, andere Ersatzmaßnahmen im Ausmaß 1 : 1 vornehmen zu müssen, um alle dann anfallenden THG-Emissionen zu kompensieren.

Die Beschwerdeführer bringen weiters vor, dass die Angaben über die gesamten vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten THG unvollständig seien. Es sei nur ein kleiner Bruchteil der erzeugten CO₂-Äquivalente angegeben worden und nicht jene, welche dem Flughafen aufgrund der dort getankten Menge Treibstoff zugeordnet werden müssten. Durch die prognostizierte Erhöhung des Flugverkehrs (Cruise-Emissionen), erhöhe sich auch die Zunahme von THG. Die schwerwiegenden Umweltbelastungen, welche zu erwarten seien, würden nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können.

3.4.9.4. In diesem Zusammenhang ist auf das Gutachten des Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. STURM vom 06.07.2016 zu verweisen. In diesem wird im Zusammenhang mit der Zunahme von THG ausgeführt, dass die CO₂-Emissionsinventur des Umweltbundesamtes für Österreich und die daraus abgeleiteten CO₂-Emissionsmengen u.a. auf Angaben zum Treibstoffverbrauch in Österreich basieren würden und nicht berücksichtigen, wo schlussendlich dieser Treibstoffverbrauch örtlich zuordenbar anfallt. Für den Flugbetrieb bedeute dies, dass z.B. die Anteile an der Betriebsart „cruise“ bei internationalen Flügen vollständig der österreichischen Bilanz zugerechnet werden (bei Flügen mit Destinationen außerhalb

Österreichs) bzw. gar nicht berücksichtigt werden (bei Ursprungsflughäfen außerhalb Österreichs). Dies liege aber in der Natur von CO₂-Emissionsinventuren, die zwar einzelnen Ländern zugeordnet werden, aber auch Emissionsanteile enthalten, die nicht in diesem Land eintreten (z.B. Tanktourismus). Daher sei auch jegliche Angabe zu prozentuellen Änderungen von CO₂-Emissionen auf nationaler Basis mit großen Unschärfen behaftet.

Weiters wird im Gutachten von Univ.-Prof. Dr. STURM zum CO₂-Reduktionspotenzial bei Inbetriebnahme der dritten Piste des Flughafens Wien vom 29.02.2016 für das Bundesverwaltungsgericht zu den projektbedingten CO₂-Zusatzemissionen aus dem Flugbetrieb die zusätzlichen LTO-Aktivitäten (aus den Start- und Landevorgängen) und dem Straßenverkehr die „*landside*“ Anteile bis zum übergeordneten Straßennetz bewertet. Die Veränderungen werden in Bezug zur Emissionsinventur Österreich mit < 1 % angegeben. Dies sei die quantitativ bestimmbare Veränderung innerhalb eines dem Vorhaben halbwegs zuordenbaren Raums, stelle aber – wie in der Stellungnahme Dr. VRTALA vom 19.05.2016 für die Beschwerdeführer richtigerweise angeführt werde – den unteren Rahmen der projektbezogenen Zunahme dar. Die in der Stellungnahme von Dr. VRTALA angeführten Zuwächse bei der CO₂-Bilanz würden 1,4 % bis 2,2 % beim Flugbetrieb bzw. bis zu 4 % gesamt betragen. Sie würden aber nicht berücksichtigen, dass der „*Cruise-Anteil*“ (der Emissionsanteil während des Fluges) eben nicht vollständig im österreichischen Hoheitsgebiet anfallt sowie mögliche Doppelbetrachtungen im Straßenverkehr erfolgt. Richtig sei natürlich, dass durch zusätzliche Flüge auch zusätzliche CO₂-Emissionen (und andere Emissionen) produziert würden. Die Auswirkungen erhöhter CO₂-Emissionen auf das Klima seien global zu betrachten. Daher sei es auch nicht erstrangig von Bedeutung, wo diese Emissionen anfallen, d.h. würde der Bedarf vermehrt durch Flüge anstelle von in Bratislava in Wien-Schwechat gedeckt, so hätte das für das Klima die gleichen negativen Auswirkungen.

In Bezug auf die Bildung von Kondensstreifen und der damit verbundene Erhöhung der UV-Strahlung ist auf die Ausführungen von Univ.-Prof. NEUBERGER in der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts zu verweisen. Demnach wird die Gefahr, die zu Haut- und Augenschäden durch UV-Strahlung führt, durch die Kondensstreifenbildung verringert.

3.4.9.5. Das Bundesverwaltungsgericht errechnete für seine Entscheidung vom 02.02.2017 aus dem Gutachten des Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. STURM, dass der „*LTO-Faktor*“ mit 15,71 %, der „*Cruise-Faktor*“ mit 84,29 % zu den THG-Emissionen beiträgt, was einem Verhältnis von ca. 1 : 5,4 entspreche. Das Bundesverwaltungsgericht kam zum Schluss, dass durch den Bau und Betrieb der dritten Piste es zu einer Zunahme von 1,79 %

(bei Annahme des Szenarios *WEM – with existing measures*) bzw. 2,02 % (bei Annahme des Szenarios *WAM – with additional measures*) der gesamten THG-Emissionen von ganz Österreich kommen werde. Auch wenn nach der Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes vom 29.06.2017, E 875/2017 u.a., der „*Cruise-Faktor*“ nicht berücksichtigt werden darf, kommt es auch bei einer Berücksichtigung lediglich des „*LTO-Faktor*“ mit 15,71 % zu einer erheblichen Steigerung der THG-Emissionen. Diese beträchtliche Zunahme kann jedoch in Erledigung der Beschwerden durch zusätzliche Auflagen in geringem Ausmaß kompensiert werden (Spruchpunkt B.I.1.13. durch die zusätzlichen Auflagen 7.20.20 und 7.20.21), soweit eine Begrenzung der THG-Emissionen nach dem Stand der Technik möglich ist.

3.5. Naturschutz:

Die Beschwerdeführer bringen vor, der Bienenfresser (eine geschützte Vogelart) sei gefährdet. Dazu wird auch auf das UVP-Verfahren zum Vorhaben „*Spange Götzendorf*“ [Verfahren des BVwG zur Zl. W102 2000176] verwiesen. In der Einflugschneise der in Anflugrichtung 29R landenden Flugzeuge liege, ca. 3,5 km vom Aufsetzpunkt entfernt, ein ausgewiesenes Naturdenkmal. Im Hangbereich befänden sich Wandhöhlen, welche unter anderem auch von Bienenfresserpaaren zur Brut genützt würden. Während im Jahr 2006 lt. Evaluierungsbericht „*nur*“ ca. 20.000 landende Flugzeuge diesen Bereich überflogen hätten, werde im Dreipisten-Betriebskonzept der überwiegende Teil der Flugzeuge hier – 29R – landen; dies ergäbe bei der Prognose für 2020 mehr als 100.000 Landungen jährlich. Dementsprechend würden sich die negativen Auswirkungen auf die Umwelt vervielfachen. Eine massive Zunahme des Lärms, der bereits jetzt deutlich wahrnehmbaren Luftverwirbelungen und der Abgasbelastungen unmittelbar über dem Brutgebiet sei zu erwarten. Die Beschwerdeführer befürchten damit eine massive Störung der Schutzzone für Bienenfresser mit schweren negativen Folgen für die geschützten und seltenen Vögel. Die durch das Projekt infolge der geänderten Pistenbelegung entstehenden, für diesen Schutzraum gravierend erscheinenden Auswirkungen, seien nicht geprüft worden. Es sei ein ornithologisches Lärmmonitoring notwendig. Ein allgemeines Monitoring sei zu wenig und könne ein Schutzkonzept nicht ersetzen.

Zu diesem Vorbringen hat das Bundesverwaltungsgericht ein ergänzendes Gutachten durch Dr. PROBST zum Fachbereich Ornithologie eingeholt.

Dieses kommt zusammenfassend zum Ergebnis, dass es zu keiner populationsbiologisch wirksamen Beeinträchtigung dieser Vogelart kommen wird. Von den Beschwerdeführern

wurden keine weiteren Bedenken zum Bereich Beeinträchtigung von Tieren und Pflanzen aufgezeigt.

Der Sachverständige kommt in seinem Gutachten zum Schluss, dass Bienenfresser durch ihren spezifischen Anspruch an die Brutstätte (Steilwände) und in Ermangelung natürlicher Brutplätze (durch die Begradigung und Regulierung der Flusssysteme) nicht selten in Sandgruben vorkommen. Dort seien sie regelmäßig einer hohen Lärm-, Staub- und Abgasbelastung ausgesetzt. Es gäbe allerdings weder in der Literatur, noch aus eigenen Erhebungen des Gutachters Hinweise darauf, dass sich diese Einflüsse negativ auf den Bienenfresser auswirken würden, vielmehr seien Koloniestandorte oftmals durch die gänzliche Nutzungsaufgabe (Nachrutschen der Steilhänge) bzw. durch das Verfüllen von Gruben gefährdet. Eine näher bezeichnete Meta-Analyse von 132 Vogelarten komme zum Schluss, dass der Bienenfresser durch Lärm hinsichtlich potenzieller Störungen bei der Partnerfindung, der intraspezifischen Kommunikation, der Revierverteidigung, aber auch bei der Nahrungssuche sowie der Gefahrenwahrnehmung Rang 124 einnehme, also zu den störungsunempfindlichsten Vogeltaxa überhaupt gehöre. Es sei daher von keiner populationsbiologisch wirksamen Beeinträchtigung des Schutzgutes Bienenfresser auszugehen. Es seien auch keine projektspezifischen Maßnahmen vorzusehen; das Überleben des Bienenfressers sei ultimativ an die topografische Struktur und den Erhalt der Steilwände innerhalb der Grube gebunden, proximal spielten sehr wahrscheinlich sich verändernde klimatische Faktoren eine gewichtige Rolle für die mitteleuropäischen Vorkommen dieser Vogelart.

Es ist somit festzustellen, dass es durch Errichtung und Betrieb der dritten Piste zu keiner Beeinträchtigung des Bienenfressers kommt. Es ist von einem ausreichenden Schutz der Vogelfauna – soweit durch die Beschwerden aufgezeigt und somit durch das Bundesverwaltungsgericht aufgegriffen werden kann – auszugehen; es ist somit auch kein zusätzliches ornithologisches Lärmmonitoring erforderlich.

3.6. Sonstiges:

3.6.1. Zu den Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern bringen die Beschwerdeführer vor, auf die Wirkungen von Radarsystemen auf Anrainer sei nicht eingegangen worden. Es wird die Einholung eines Gutachtens beantragt, um die Störstrahlung von Radio- und Empfangseinrichtungen von 0 – 300 Gigahertz, mit der besonderen Berücksichtigung des Nutzstrahles und des Lenkstrahles auf die umgebenden Gemeinden zu prüfen. Weiters wurden von einer Drittbeschwerdeführerin Unterlagen zu den Auswirkungen von Hochfrequenzstrahlungen von Radaranlagen und eine Leitlinie der Österreichischen Ärztekammer zur Abklärung und Therapie von elektromagnetischen Feldern (Konsensus-Papier) vorgelegt.

Im Verfahren der belangten Behörde wurden verschiedene Gutachten zum Bereich „*Flugsicherungstechnik*“ eingeholt, wo u.a. auch auf die Emissionen und Auswirkungen elektromagnetischer Strahlung eingegangen wurde (Teil 1: Kommunikationsanlagen, Teil 2: Radaranlagen, Teil 3: Navigationsanlagen, Verfasser jeweils DI Heinz WIPF). Diese kommen zum Ergebnis, dass die Auswirkungen insgesamt als vernachlässigbar einzuschätzen sind. Kombinierte Effekte seien weitgehend zu vernachlässigen, weil das Flughafengebiet erheblich vergrößert werde. Keine der genannten Anlagen überschreite die empfohlenen Richtwerte. Die verschiedenen Auflagenempfehlungen dieser Gutachten wurden sodann von der belangten Behörde übernommen (vgl. Auflagenpunkt „7.10. *Flugsicherungstechnik*“). Das umweltmedizinische Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Klaus SCHEUCH kommt zum Schluss, dass die vorgeschlagenen Auflagen nach dem Vorsorgeprinzip zu unterstützen seien. Zusammenfassend sei auf der Grundlage der Teilgutachten zur Flugsicherung, Kommunikation, Radar und Navigation nach gegenwärtigem Stand der Wissenschaft mit keinen gesundheitsrelevanten Auswirkungen zu erwarten. Auch relevante Kombinationswirkungen seien nicht zu erwarten. Die Auflagen seien zu erfüllen und würden einen weiteren Sicherheitsfaktor darstellen. So wird im angefochtenen Bescheid mit der Auflage „7.10. *Flugsicherungstechnik*“ im Unterpunkt 7.10.2 bestimmt: *„Die Feldstärke der elektromagnetischen Felder ist vor operationaler Inbetriebnahme im Nahbereich der Kommunikationsanlagen am Boden zu messen. Die Messergebnisse sind im Rahmen der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen.“* Diese Auflage ist ausreichend bestimmt und trägt dem Vorsorgeprinzip Rechnung.

Vor diesem Hintergrund sah sich das Bundesverwaltungsgericht nicht veranlasst, weitere Gutachten zu den Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern einzuholen. Die von der Drittbeschwerdeführerin vorgelegten Unterlagen gehen nicht auf die von der Behörde eingeholten Gutachten ein bzw. befassen sich aus medizinischer Sicht allgemein kritisch mit den Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern und sind somit für das gegenständliche Verfahren ohne Belang. Dass die von der Behörde eingeholten Gutachten nicht dem Stand der Technik entsprechen bzw. nicht ausreichend auf die möglichen negativen Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern eingegangen sind, konnte von den Beschwerdeführern nicht aufgezeigt werden. Die Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern sind von der belangten Behörde auch vor dem Hintergrund der Beschwerdevorbringen ausreichend geprüft worden.

Es ist festzustellen, dass die nichtionisierende elektromagnetische Strahlung, die für das Erbringen der Flugsicherungsdienste erforderlich ist, keine gesundheitsrelevanten Auswirkungen hat. Auch relevante Kombinationswirkungen sind nicht zu erwarten.

3.6.2. Zum Erholungswert von Naherholungsgebieten wird von den Beschwerdeführern vorgebracht, die Auswirkungen des Fluglärms für Naherholungsgebiete sei unzureichend gewürdigt worden, der Erholungswert der Landschaft im Einflussbereich des Flughafens werde stark reduziert. Weiters seien landschaftspflegerische Maßnahmen zu unbestimmt und vage formuliert worden.

In diesem Zusammenhang ist auf die Ausführungen im angefochtenen Bescheid zu verweisen, wo das Umfeld des Flughafens beschrieben wird (S. 238 ff). Zunächst wird die Lage der dritten Piste näher und die notwendigen Geländeänderungen beschrieben (Geländeanpassungen sowie Herstellung der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste samt Rollwegen, welche bis zu rund 20 m Höhenunterschiede im Gelände aufweisen, sowie die Errichtung des 4 m hohen Straßendamms südlich der Landesstraße B 10 und der Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme im Siedlungsgebiet im Ausmaß von insgesamt ca. 80 ha). Die Behörde stellte fest, dass diese Geländeänderungen und die dadurch bedingten visuellen Störungen Auswirkungen auf das Landschaftsbild hätten. Im Bescheid wurde deshalb die Auflage 7.25.2 zur Vermeidung bzw. Verminderung vorgeschrieben, damit das Landschaftsbild nicht nachhaltig beeinträchtigt wird.

Das Bundesverwaltungsgericht kann nicht erkennen, dass die entstehende Beeinträchtigung des Naherholungswertes und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die vorgeschriebenen Auflagen im angefochtenen Bescheid nicht ausreichend bzw. unbestimmt vermindert werden. Aufgrund der bereits in den Projektunterlagen vorgesehenen Maßnahmen wie Begleitdämme im Verlauf des südlichen Vorfelldrands und der Landesstraße B 10, Strauch-, Baum- und Wald(streifen)pflanzungen, Sicht- und Lärmschutzdämme (Vorhabensbeschreibung Teil 1A Kap. 11 "*Landschaftspflegerische Begleitplanung*") in Verbindung mit Baum- und Waldpflanzungen werden diese Beeinträchtigungen unter Beachtung der ergänzenden Auflage 7.25.2 ausreichend reduziert, sodass das Landschaftsbild nicht nachhaltig beeinträchtigt und der Erholungswert von Naherholungsgebieten verringert wird. Die Auflagen sind ausreichend konkret.

3.6.3. Zum Vorwurf, die Prognose des landseitigen Verkehrs sei nicht nachvollziehbar, ist auf das vom Bundesverwaltungsgericht ergänzend eingeholte Gutachten zu verweisen, das die Angaben der belangten Behörde bestätigt. Auch aus lärmphysikalischer Sicht sind keine Unzulänglichkeiten bei der diesbezüglichen Berechnung festzustellen.

3.6.4. Die Beschwerdeführer bringen vor, die Auswirkungen von Flugzeugabstürzen seien nicht untersucht worden. Auch sei im Verfahren die „Seveso-II-RL“ (bzw. nunmehr die

„Seveso-III-RL“) nicht beachtet worden. Durch den Flugbetrieb erhöhe sich das Gefahrenpotential der Chemiebetriebe, die an das Flughafengelände angrenzen. Auf die Einwendungen sei im Verfahren der Behörde bzw. im Bescheid nur unzureichend eingegangen worden.

Dazu ist auszuführen, dass in den Einreichunterlagen in Teil 2A UVE Fachbeitrag 02.180 Flugsicherheit (ergänzende Unterlagen Juli 2010, Kap. 4.7 Flugsicherheit) der Bereich Flugsicherheit von der erstmitbeteiligten Partei aufbereitet wurde. In diesem Dokument wurde ausreichend auf mögliche Risikoszenarien eingegangen. Im angefochtenen Bescheid (S. 369) wird ausgeführt, dass sich die Behörde dem u.a. vorgebrachten Vorwurf, die Seveso-II-Richtlinie sei nicht oder unzureichend in innerstaatliches Recht umgesetzt worden, nicht anschließen könne. Dieser Auffassung schließt sich auch das Bundesverwaltungsgericht an (vgl. Punkt III.4.8.). Weiters wird im angefochtenen Bescheid (S. 370 ff) zum Bereich „Störfälle“, ausgeführt, dass in Zusammenschau der Schutzzwecke der beurteilungsrelevanten Regelungen und der zur GewO (als allgemein grundlegende anlagenrechtliche Vorschrift) entwickelten Judikatur sich nun ergäbe, dass sowohl für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit als auch der Genehmigungsfähigkeit nach den einzelnen materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen neben dem Normalbetrieb jene Störfälle zu beurteilen seien, die charakteristisch und typisch für den jeweiligen Vorhabentyp sind und regelmäßig und vorhersehbar auftreten, sofern nicht materienrechtliche Bestimmungen besondere Beurteilungen vorsehen (etwa z.B. die Seveso-II-Richtlinie), was im gegenständlichen Fall jedoch nicht gegeben sei. Als typischer Störfall auf einem Flugplatz müsse wohl z.B. eine „runway incursion“ (also eine Störung auf der Start- und Landebahn), nicht jedoch der Absturz eines Luftfahrzeugs oder über einer Raffinerie oder im benachbarten Siedlungsraum betrachtet werden, auch wenn sich dafür (wie für jedes auch noch so unwahrscheinliche Ereignis) Eintrittswahrscheinlichkeiten berechnen lassen. Zum Raffinerie-Chemiepark-Komplex in der Nachbarschaft zum Flughafen ist darauf hinzuweisen, dass für diesen Flugbeschränkungen nach LFG bestehen. Damit wurde der Bereich „Flugsicherheit“ bzw. „Störfälle“ im angefochtenen Verfahren ausreichend behandelt.

Zur behaupteten Verpflichtung, dass im gegenständlichen Verfahren die sog. „Seveso-III-RL“ (Richtlinie 2012/18/EU) angewendet werden müsse, ist darauf hinzuweisen, dass es sich nach Auskunft des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus bei der erstmitbeteiligten Partei nicht um einen Betrieb nach dieser Richtlinie handelt; es gibt keinen Eintrag zur erstmitbeteiligten Partei in der bei diesem Bundesministerium geführten Liste der sog. „Seveso-Betriebe“ (der eSPIRS-Datenbank). Es ergeben sich somit keine

zusätzlichen rechtlichen Vorgaben aus der „Seveso-III-RL“ für das Beschwerdeverfahren (vgl. Punkt III.4.8.).

Es ist insgesamt festzustellen, dass mögliche Risikoszenarien in Bezug auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit ausreichend berücksichtigt worden sind. Es ergeben sich auch aus der „Seveso-III-RL“ keine zusätzlichen rechtliche Vorgaben für das Beschwerdeverfahren.

4. Rechtliche Würdigung:

4.1. Behördliches Verfahren:

4.1.1. Befangenheit der belangten Behörde:

In verschiedenen Beschwerden wird die Befangenheit einzelner Behördenvertreter bzw. der belangten Behörde, der Niederösterreichischen Landesregierung insgesamt, behauptet, da es sich um ein Projekt des Landes Niederösterreich handle. Es bestehe eine wirtschaftliche Verflechtung des Landes mit der erstmitbeteiligten Partei. Die Niederösterreichische Landes-Beteiligungsholding GmbH, eine Gesellschaft, die zur Gänze im Eigentum des Landes Niederösterreich stehe, verwalte die 20%-Anteile des Landes Niederösterreich an der erstmitbeteiligten Partei. In der Person des zuständigen Landeshauptmannes als Mitglied der belangten Behörde liefen zwangsläufig sowohl die hoheitlichen (Bescheiderlassung durch belangte Behörde) als auch privatwirtschaftlichen Aufgaben (Anteilsverwaltung durch den Landeshauptmann) des Landes Niederösterreich zusammen. Das Land Niederösterreich als wesentlicher Aktionär des Flughafens Wien habe ein beträchtliches wirtschaftliches Interesse an der Bewilligung der dritten Piste. Weiters sei die zweitmitbeteiligte Partei, die Abteilung für Landesstraßenplanung, Teil der Niederösterreichischen Landesregierung und gehöre somit der belangten Behörde an.

Die belangte Behörde sei befangen, da das Land Niederösterreich gleichzeitig Antragstellerin (die zweitmitbeteiligte Partei) bzw. Projektwerberin und Genehmigungsbehörde sei; die mit dem Bescheid befassten Landesbeamten seien weisungsgebunden. Einige Beschwerdeführer behaupten, es entscheide somit die Behörde in eigener Sache, was einer Verletzung des Rechts auf den gesetzlichen Richter gem. Art. 83 Abs. 2 B-VG gleichzuhalten sei. Andere Beschwerdeführer bringen vor, die Befangenheit führe zur Nichtigkeit des angefochtenen Bescheids. In diesem Zusammenhang wird u.a. der Antrag gestellt, das Verfahrens an eine andere Landesregierung zu verweisen.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass – entgegen den vorgebrachten Beschwerden – selbst eine vorliegende Befangenheit keine Unzuständigkeit der Behörde oder Nichtigkeit des Bescheids zur Folge hat. Gemäß § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 ist für Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt dieses Gesetzes die Landesregierung zuständig. Eine abweichende Regelung für den Fall, dass das betreffende Land selbst Partei des Verfahrens oder sonst in die Sache involviert ist, sieht das Gesetz nicht vor. Es kann daher kein Zweifel an der Zuständigkeit der Niederösterreichischen Landesregierung bestehen. Dies entspricht auch den Grundsätzen der österreichischen Rechtsordnung, die keine Unvereinbarkeit der Stellung einer Gebietskörperschaft als Rechts- und Interessenträger einerseits und der Behördenfunktion andererseits kennt. Die Wahrung der Unbefangenheit ist durch organisatorische Vorschriften, Dienstpflichten der Organe sowie deren strafrechtliche Verantwortlichkeit sichergestellt. Befangen i.S. des § 7 AVG (die hier relevante Bestimmung zur Regelung einer Befangenheit in einem Verwaltungsverfahren) kann lediglich ein individuelles Verwaltungsorgan (Organwalter) sein, nicht jedoch eine Behörde als solche (VwGH 29.03.2000, 94/12/0180; VwGH 22.06.2005, 2004/12/0171). Auch das Einschreiten eines befangenen Organwalters bewirkt nicht die Unzuständigkeit der Behörde (*Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 7, RZ 20 ff mwN).

Es ist somit weder von einer „Nichtigkeit“ des angefochtenen Bescheides noch von einer Unzuständigkeit der Niederösterreichischen Landesregierung als belangter Behörde auszugehen.

Setzt ein befangenes Organ entgegen § 7 AVG eine Amtshandlung, so ist diese objektiv rechtswidrig und das Verfahren somit mangelhaft (VwGH 18.03.2013, 2011/05/0010). Dieser Mangel kann mit dem jeweils vorgesehenen Rechtsmittel geltend gemacht werden, das gegen den Bescheid eingebracht wird, der das Verfahren abschließt. Letztlich ist es jedoch irrelevant, ob die jeweiligen Organwalter der belangten Behörde iS des § 7 AVG befangen waren. Zum einen haben die Beschwerdeführer nicht die Relevanz dieses allfälligen Verfahrensfehlers dargelegt. Sie hätten durch konkretes Vorbringen in den Beschwerden darzulegen gehabt, zu welchem anderen Ergebnis die belangte Behörde bei Einhaltung der Verfahrensvorschriften hätte kommen können (vgl. z.B. VwGH 22.03.1999, 98/10/0041 und 27.04.2000, 99/10/0181). Ergeben sich nämlich keine sachlichen Bedenken gegen die erstellten Gutachten bzw. gegen den sich darauf gründenden Bescheid, würde eine Befangenheit keinen wesentlichen Verfahrensmangel bilden (VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115). Zum anderen entscheidet nunmehr das Bundesverwaltungsgericht in der Sache. Seit der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 entscheiden die Verwaltungsgerichte grundsätzlich auf Basis des von ihnen festgestellten Sachverhalts (somit als Tatsacheninstanzen) in der

Sache selbst (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 7, RZ 25 ff mwN). Sie sind daher im Rahmen des Art. 130 Abs. 3 und 4 B-VG iVm. § 28 Abs. 2 bis 4 VwGG auch zur Heilung von Verstößen der Behörde gegen § 7 AVG bzw. zur Erlassung einer unbefangenen Sachentscheidung berufen (also den Bescheid zu bestätigen, abzuändern oder zur Gänze aufzuheben). Im vorliegenden Fall hatte auch das Bundesverwaltungsgericht das Ermessen der belangten Behörde neu auszuüben.

Da zum einen die Relevanz einer allfälligen Befangenheit eines Organwalters der belangten Behörde von den Beschwerdeführern nicht vorgebracht worden ist, zum anderen das Bundesverwaltungsgericht in der Sache neu entscheidet, ist auf das diesbezügliche Vorbringen nicht weiter einzugehen.

4.1.2. Fehlerhafte Bestellung bzw. Befangenheit der Sachverständigen:

Die Beschwerdeführer brachten vor, die Auswahl und Bestellung der Gutachter sei nicht in Rücksprache mit allen Verfahrensparteien erfolgt. Nicht alle Gutachter seien zertifizierte und gerichtlich beeidete Sachverständigen und daher abzulehnen.

Dazu ist festzuhalten, dass Verfahrensparteien keinen Rechtsanspruch haben, bei der Bestellung von Sachverständigen gehört zu werden. Die Auswahl der konkreten Person ist Sache der Behörde bzw. des Verwaltungsgerichts. Auch ist es entgegen der Beschwerdevorbringen nicht erforderlich, nur zertifizierte oder gerichtlich beeidete Sachverständige beizuziehen (*Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 52, RZ 21 und 53 mwN).

Darüber hinaus wurde mit Schriftsatz vom 28.11.2017 seitens der Beschwerdeführer vorgebracht, dass der Sachverständige für Meteorologie, welcher im behördlichen Verfahren den Beitrag der Vorhabenswerberin zum Fachgebiet Klima erstellt hat, abzubrufen sei. Dies sei deshalb geboten, da sein Teilgutachten in keiner Weise dem Stand der Technik entspreche. So habe dieser lediglich klimatologische Fachliteratur bis zum Jahr 2009 verwendet und die Grenzziehung des Gutachtens nicht nachvollziehbar gestaltet. Der Gutachter habe sich zudem nicht hinreichend mit der Fragestellung hinsichtlich der Beeinträchtigung der relevanten Schutzgüter befasst und ein insgesamt unvollständiges und einseitiges Gutachten erstellt. Abschließend wurde vorgebracht, dass der Sachverständige bei seiner Gutachtenserstellung maßgeblich von Arbeiten Dritter beeinflusst sei.

Gemäß § 53 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 leg. cit. zutrifft. Weiters können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fach-

kunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, dass sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

Dass einer der Befangenheitsgründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 oder 4 AVG vorlag, hat sich im Verfahren weder ergeben, noch wurde dies damals von den (nunmehrigen) Beschwerdeführern behauptet. Es war also zu prüfen, ob die Beschwerdeführer Umstände glaubhaft gemacht haben, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel gestellt haben. Dies könnte sich aus dem Beschwerdeführervorbringen vom 28.11.2017 ergeben. Eingangs ist auszuführen, dass dieses Vorbringen verspätet vorgebracht wurde. Diesbezüglich wurde die Unmöglichkeit eines früheren Vorbringens seitens der Beschwerdeführer, abgesehen von einer schlichten Bemerkung, dass man erst im Zuge der Ausarbeitung der Revisionsbeantwortung auf diesen Umstand aufmerksam geworden sei, nicht dargelegt. Die Rechtzeitigkeit kann schon gar nicht für das Vorbringen, dass der Sachverständige nach Ansicht der Beschwerdeführer nicht gemäß dem Stand der Technik gearbeitet habe, gelten. So haben sich die Beschwerdeführer im behördlichen Verfahren sowie im gerichtlichen Verfahren bereits inhaltlich mit dem Gutachten des nunmehr in Zweifel gezogenen Sachverständigen auseinandergesetzt und das rechtzeitige Vorbringen der Ungeeignetheit versäumt. Weiters kann für das übrige Vorbringen ausgeführt werden, dass alleine aus dem Umstand der „Nähe“ zu einem anderen Sachverständigen nichts zu gewinnen ist. So hat jeder Vorwurf einer Befangenheit nach § 7 Abs. 1 Z 3 AVG konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Entscheidungsträgers in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiische Entscheidung möglich ist. Nur eindeutige Hinweise, dass ein Entscheidungsträger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist, können seine Unbefangenheit in Zweifel ziehen. Dieser Grundsatz gilt auch betreffend die Ablehnung eines nichtamtlichen Sachverständigen nach § 53 Abs. 1 AVG (VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120). Solche Hinweise wurden aber für die angesprochenen Sachverständigen im konkreten Verfahren nicht im Ansatz vorgelegt. Der Hinweis auf andere Verfahren kann das konkrete Substanziieren von Befangenheitsgründen in einem Verwaltungsverfahren beziehungsweise verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht ersetzen.

4.1.3. Verschiedene verfahrensrechtliche Fragen:

In den Beschwerden werden verschiedene verfahrensrechtliche Fragen in der behördlichen Vorgangsweise kritisiert.

Dazu ist anzumerken, dass allenfalls der belangten Behörde unterlaufene Verfahrensmängel (Begründungsmängel des Bescheides; unzureichendes Eingehen auf Einwendungen; UVP-Antrag hätte zurückgewiesen werden müssen; Auflage der Unterlagen der Revision 05 erst vor Verhandlung; „*seltames System*“ bei der Protokollierung der Einwendungen; Vorschreibung ungeeigneter Auflagen; zwingende Aussetzung des Verfahrens) im Hinblick auf die mängelfreie Abwicklung des Beschwerdeverfahrens als saniert zu betrachten sind (vgl. etwa VwGH vom 27.05.2011, 2008/02/0049; 09.05.2017, Ro 2014/08/0065). Die Beschwerdeführer bekamen im Verfahren des Bundesverwaltungsgerichts und der abgehaltenen mündlichen Verhandlung ausreichend die Möglichkeit, sich zu den strittigen Punkten zu äußern und Fragen an die Sachverständigen und die mitbeteiligte Partei zu richten. Zur verspäteten Auflage der Revision 05 vor der Verhandlung der Behörde ist darauf zu verweisen, dass sämtliche Unterlagen die bereits im Verfahren vor der Behörde vorlagen, zur Akteneinsicht beim Bundesverwaltungsgericht zur Verfügung standen. Sämtliche weiteren, der vorliegenden Entscheidung zugrundeliegenden, Ermittlungsergebnisse wurden den Parteien bei Wahrung des Parteiengehörs zur Kenntnis gebracht. Es ist festzuhalten, dass der der vorliegenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zugrundeliegende Sachverhalt, mängelfrei unter Wahrung sämtlicher Parteienrechte ermittelt worden ist.

4.2. Verwaltungsgerichtliches Verfahren:

4.2.1. Befangenheit des erkennenden Senates des Bundesverwaltungsgerichtes:

In der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes wurde von verschiedenen Beschwerdeführern vorgebracht, der erkennende Senat sei befangen. Es sei zwar der Bereich Lärmemissionen durch einen technischen Sachverständigen behandelt worden, entgegen den Anträgen der Beschwerdeführer und auch der Ankündigung des vorsitzenden Richters sei jedoch kein Sachverständiger für das Fach Umwelthygiene zu diesem Beurteilungsbereich beigezogen worden (Verhandlungsschrift S. 48 ff). Auch sei der erkennende Senat befangen, da zu verschiedenen von den Beschwerdeführern aufgeworfenen Fragen kein ergänzendes Gutachten eingeholt worden sei (Verhandlungsschrift S. 51 f und 261).

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass zum Beginn der mündlichen Verhandlung der vorsitzende Richter dargelegt hat, dass im Verfahren die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV), BGBl. II Nr. 364/2012, anzuwenden sei, da es sich um eine „*besondere Immissionschutzvorschrift*“ im Sinne des § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 handle. Da die LuLärmIV nach Erlassung des angefochtenen Bescheides der belangten Behörde in Kraft trat, sei diese Verordnung nunmehr im Verfahren vor dem Bundesver-

waltungsgericht anzuwenden. Der Bereich Lärm sei daher nicht mehr nach den Kriterien der Gewerbeordnung zu beurteilen. Das Bundesverwaltungsgericht habe daher den Akt zur Erlassung dieser Verordnung vom BMVIT angefordert und geprüft. Dabei sei auch die der Verordnung zugrundeliegende Studie der Medizinischen Universität Wien, Institut für Umwelthygiene, durchgesehen worden. Der erkennende Senat sah sich vor diesem Hintergrund nicht veranlasst, ein Verfahren zur Verordnungsprüfung nach Art. 139 B-VG beim Verfassungsgerichtshof einzuleiten (anders hingegen im Verfahren des Bundesverwaltungsgerichtes zur Zl. W104 2108274-1 im Zusammenhang mit Bestimmungen der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung [BStLärmIV]). Der erkennende Senat ging daher bei der Verhandlung davon aus, dass die Beurteilung der Schallemissionen aus dem Gesichtspunkt der Umwelthygiene bei der Anwendung der LuLärmIV abgedeckt sei. Dies wurde vom vorsitzenden Richter den Beschwerdeführern mitgeteilt. Es stünden daher auch keine lärmmedizinische Themen zur Diskussion und daher sei auch zu diesem Bereich kein Sachverständiger aus dem Fach Umwelthygiene beigezogen worden (Verhandlungsschrift S. 9).

Eine Behörde, die eine andere Rechtsauffassung vertritt, ist nicht befangen (VwGH 21.10.2009, 2009/06/0088). Selbst Rechtsverletzungen durch die Behörde geben allein noch kein Indiz für das Vorliegen einer Befangenheit ab (VwSlg. 8783 A/1975). Der erkennende Senat sah und sieht sich daher auch nicht für befangen, weil er eine andere als die von den einzelnen Verfahrensparteien vertretene Rechtsansicht einnahm und einnimmt.

4.2.2. Befangenheit und Bestellung der gerichtlichen Sachverständigen:

Weiters brachte ein Beschwerdeführer in der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes vor, der Sachverständige für Lärmschutz sei gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 AVG befangen und „vom Verfahren ausgeschlossen“, da dieser an der Entscheidungsfindung im Verfahren der belangten Behörde mitgewirkt habe. Das Bundesverwaltungsgericht hätte einen neuen Sachverständigen bestellen müssen.

Dazu ist auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu verweisen, wonach die Erstattung eines Gutachtens durch einen Sachverständigen keine Mitwirkung an der Entscheidung, sondern am Beweisverfahren (dh. an der Erarbeitung der Entscheidungsgrundlage) ist. Ein Verwaltungsgericht kann somit im Rechtsmittelverfahren den gleichen (Amts-)Sachverständigen (vgl. vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 7, Rz 13 und zu § 53 Rz 4) heranziehen (VwGH 13.04.2000, 99/07/0155; 15.11.2001, 2001/07/0146; 20.05.2010, 2009/07/0052; kritisch dazu *Hengstschläger*, RdU 2012, 95).

Es ist somit von keiner Befangenheit des Sachverständigen für Lärmschutz auszugehen.

Im Beschwerdeverfahren wurde der Vorwurf wiederholt, die Bestellung von Sachverständigen habe nur in Absprache mit den Beschwerdeführern zu erfolgen. Diesbezüglich ist auf Punkt II.4.1.2. zu verweisen.

Zum Vorbringen, der gerichtlich bestellte Sachverständige für Lärmphysik sei nicht geeignet bzw. zertifiziert ist darauf hinzuweisen, dass Prof. Dr. SCHAFFERT als Sachverständiger der Industrie- und Handelskammer Berlin für technische Akustik bestellt ist. Er ist somit fachlich ausreichend geeignet.

4.2.3. Zurückweisung der Anträge auf Löschung der Sicherheitszone im Grundbuch (Spruchpunkt A.II.):

Für die Erlassung einer Sicherheitszonen-Verordnung für Flughäfen ist gemäß § 87 Abs. 1 LFG der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. So wurde auch die bestehende Sicherheitszone für den Flughafen Wien-Schwechat durch den (damaligen) Bundesminister für Verkehr am 22.10.1976 gemäß §§ 86 bis 88 LFG verordnet. Da die Sicherheitszonen-Verordnung nicht im konzentrierten Bewilligungsverfahren nach UVP-G 2000 zu erteilen war, besteht keine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes zur Aufhebung. Der Antrag auf Löschung der Sicherheitszonen-Verordnung ist daher zurückzuweisen. Das Bundesverwaltungsgericht ist nicht zuständig, über diese Anträge abzusprechen.

4.2.4. Herausgabe der Flugbewegungsdaten:

Im Zuge der mündlichen Verhandlung beantragten einige Beschwerdeführer die Herausgabe der Flugbewegungsdaten, um die Berechnungen zum Gutachten der BeSB GMBH Berlin „*Lärmschutzgebiete gemäß LuLärmIV*“ vom September 2013 nach der ÖAL Richtlinie 24 (Erfassung und Dokumentation der Schallimmission in der Umgebung von Flugplätzen) nachrechnen zu können. Der Sachverständige der Beschwerdeführer, Univ.-Prof. Dr. KOHLBECK, führt dazu aus, im Bescheid und Gutachten sei nach der ÖAL-24 und anderen internationalen Bestimmungen wohl richtig gerechnet worden. Doch stünden die Daten den Beschwerdeführer bzw. deren Sachverständigen nicht zur Verfügung, um eigene Berechnungen anstellen zu können. Die erstmitbeteiligte Partei sprach sich gegen eine Herausgabe Daten aus, weil mit diesen Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse verbunden seien. Aus den Daten ließe sich das Geschäftsmodell des Flughafens und auch von Fluggesellschaften ableiten. Die Daten der Fluggesellschaften würden auch nicht der erstmitbeteiligten Partei gehören und könnten auch deshalb nicht weitergegeben werden. Auch könnten die Daten nicht anonymisiert weitergegeben werden, damit die einzelnen Fluggesellschaften nicht erkannt werden. Es wurde darauf verwiesen, dass die Datensätze, die dem Gutachten beiliegen, in elektronischer

Form zugänglich seien; diese seien im Zuge einer Akteneinsicht zugänglich. Das Angebot der erstmitbeteiligten Partei auf Herausgabe der Vektor-Daten der Flugrouten wurde von den Beschwerdeführern abgelehnt, da Roh-Datensätze benötigt würden, um das Gutachten nachrechnen zu können.

Das Bundesverwaltungsgericht gab in der Folge die begehrten Daten nicht an die Beschwerdeführer heraus, da diese für das Gericht nicht verfügbar seien. Überdies könnten durch die Weitergabe die Rechte Dritter, die am Verfahren nicht beteiligt sind, verletzt werden. Durch die Herausgabe würden Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse verletzt.

Mit § 17 AVG wird das Recht auf Akteneinsicht im Verwaltungsverfahren geregelt. Diese Bestimmung ist im verwaltungsgerichtlichen Verfahren mitanzuwenden (§ 17 VwGVG). Die von den Beschwerdeführern begehrten Daten sind nicht Bestandteil des Aktes des Bundesverwaltungsgerichts und können somit auch nicht herausgegeben werden. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob es sich bei den fraglichen Daten um Aktenbestandteile handelt, die nach § 17 Abs. 3 AVG von der Akteneinsicht ausgenommen sind, weil durch eine mögliche Einsichtnahme eine Schädigung berechtigter Interessen dritter Personen zu befürchten wäre.

4.3. Bewilligungsvoraussetzungen:

Gemäß § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 sind bei der Entscheidung über den Bewilligungsantrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 dieser Bestimmung vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 2000, 165). Damit wird angeordnet, dass die anwendbaren Materienvorschriften neben den zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 anzuwenden sind. Dies bedeutet, dass auch im UVP-Verfahren sämtliche materienrechtliche Genehmigungskriterien erfüllt werden müssen, um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens sicherzustellen. Ergeben sich dabei unterschiedlich strenge Erfordernisse, muss jedem dieser Erfordernisse als solchem entsprochen werden. So ist jede Genehmigungsvoraussetzung gesondert zu beurteilen, wobei jeder einzelne Tatbestand aus seinem spezifischen systematischen Kontext heraus zu interpretieren ist. Daher kann sich aus jedem einzelnen Genehmigungserfordernis ein Versagungsgrund für den Antrag als ganzen ergeben (*Madner*, Umweltverträglichkeitsprüfung, in: *Holoubek/Potacs*, Öffentliches Wirtschaftsrecht II³, 924; *N. Raschauer*, in: *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*³, Kommentar zum UVP-G, § 17 Rz 6; für die forstrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen im UVP-Verfahren vgl. bspw. VwGH VwSlg. 15.702 A/2001; BVwG W104

2000178-1, *Kötschach-Mauthen, Starkstromleitung*, und dazu VwGH 24.02.2015, Ro 2014/05/0097).

§ 17 Abs. 4 UVP-G 2000 bietet iVm. Abs. 2 eine Grundlage dafür, dass auch zusätzliche (i.S. von über die einzelnen materiengesetzlichen Vorgaben hinausgehende) Auflagen oder Bedingungen oder strengere als in den Materiengesetzen oder Verordnungen vorgesehene Grenzwerte vorgeschrieben werden können.

Weiters ist nach § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 ein Antrag abzuweisen, wenn aufgrund der Gesamtbewertung schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die auch durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht vermindert oder auf ein erträgliches Maß verringert werden können.

Negative Auswirkungen auf die Umwelt, die nicht nur geringfügig, sondern auch merklich nachteilig sein können, werden vom Gesetzgeber aufgrund des klaren Wortlauts des Abs. 5 offenbar akzeptiert und bieten keine Rechtsgrundlage für eine Abweisung des Genehmigungsantrags. Die theoretische Möglichkeit schwerwiegender Umweltbelastungen reicht für eine Abweisung nicht aus, sondern es muss das Eintreten sehr wahrscheinlich („zu erwarten“) sein (*Hauer/Leukauf*, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens⁵ § 17 UVP-G 2000 Anm. 28).

Werden schwerwiegende Umweltbelastungen identifiziert, deren Eintreten mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist und können diese auch durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen oder sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht auf ein erträgliches Maß reduziert werden, ist der Antrag zwingend abzuweisen (vgl. *Ennöckl/N. Raschauer*, UVP-G² 2000 § 17 Rz 19 m.w.N.)".

4.4. Genehmigung nach dem LFG:

4.4.1. Bedarf bzw. Prognose der Flugbewegungen:

Nach § 71 Abs. 2 LFG ist Voraussetzung für die Zivilflugplatz-Bewilligung, dass ein Bedarf gegeben ist. Auch für die wesentliche Erweiterung eines Zivilflugplatzes – wie hier durch die dritte Piste – ist eine Zivilflugplatz-Bewilligung und somit auch der Nachweis des entsprechenden Bedarfs erforderlich.

Bereits die Bewilligungsvoraussetzung des „Bedarfs“ nach § 71 Abs. 2 LFG indiziert ein direkt im LFG speziell statuiertes öffentliches Interesse. Durch die Schaffung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen mit bestimmten Bewilligungsvoraussetzungen hat bereits der

Gesetzgeber eine Abwägung der betroffenen Interessen getroffen (*Pabel* in: Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts 2012, Interessenabwägung im österreichischen Umweltrecht. S. 143). Es ergibt sich somit bereits aus der Tatsache, dass die Frage des zusätzlichen Bedarfs mit § 71 Abs. 2 LFG als Genehmigungsvoraussetzung statuiert ist, die gesetzliche Vermutung, dass das Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt.

Dass ein Bedarf an einer dritten Piste beim Flughafen Wien vorliegt, hat das Verfahren der belangten Behörde ergeben. Auch die Plausibilitätsprüfung zur Klärung dieses Tatbestandselementes durch das Bundesverwaltungsgericht hat diesen Bedarf bestätigt (vgl. Punkt III.3.2.).

Die Beschwerdeführer bringen im Zusammenhang mit der Beurteilung des Bedarfs verfahrensrechtlich vor, die UVP-Behörde habe die Grundsätze des fairen Verfahrens verletzt, sie habe ihre Entscheidung gefällt, ohne dass die Revision 05 vor der mündlichen Verhandlung im August/September 2011 jemals den Parteien übermittelt bzw. öffentlich aufgelegt worden wäre. In diesem Zusammenhang ist auszuführen, dass der Genehmigungsantrag mit der „Revision 05“ vom 23.07.2010 modifiziert wurde. Diese Änderung erfolgte auf Grund der Aufforderung der Behörde bzw. der Sachverständigen, da für die lärmphysikalischen Berechnungen die Annahmen zur künftigen Verteilung des zu erwartenden Flugverkehrs auf die Flugrouten und auf die Pisten eine große Rolle spielen. Mit der Revision 05 wurde die Flugverkehrsprognose (Dokumente 30.35 und 30.36) modifiziert bzw. ergänzt. Diese ist jedoch nicht Antragsgegenstand, sondern Beurteilungsgrundlage. Dies ist auch anhand der Gliederung der Einreichdokumente und des Antrags eindeutig nachvollziehbar. Neben dem Umweltverträglichkeitsgutachten wurden die konsolidierten Einreichunterlagen inklusive aller im bisherigen Verfahren vorgenommenen Ergänzungen sowie alle i.S.d. § 12 UVP-G relevanten Unterlagen zur Einsicht aufgelegt. Auch die neue Flugverkehrsprognose wurde dabei öffentlich aufgelegt; alle Publizitätserfordernisse wurden somit gewahrt. In diesem Zusammenhang ist auch darauf zu verweisen, dass allfällige Mängel des behördlichen Verfahrens im Beschwerdeverfahren geheilt werden (vgl. Punkt III.4.1.3.).

4.4.2. Sonstige öffentliche Interessen:

Das Bundesverwaltungsgericht interpretierte noch in seiner Erstentscheidung vom 02.02.2017 im ersten Rechtsgang unter der Bewilligungsvoraussetzung der „sonstigen öffentlichen Interessen“ insbesondere auch den Klimaschutz.

Der Verfassungsgerichtshof führte sodann zu dieser Entscheidung zur Auslegung von § 71 LFG in seinem Erkenntnis vom 29.06.2017, E 875/2017 u.a., aus, dass Abs. 1 dieser Bestim-

mung zur Vermeidung unsachlicher Ergebnisse so zu interpretieren sei, dass die sonstigen öffentlichen Interessen iSd. § 71 Abs. 1 lit. d und die öffentlichen Interessen i.S.d. § 71 Abs. 1 lit. a, b und c sowie § 71 Abs. 2 gegeneinander abzuwägen seien, d.h. eine Interessenabwägung durchzuführen sei. Verfahren gemäß § 71 LFG würden nach dieser Ansicht des Verfassungsgerichtshofes erfordern, dass die Art und das Ausmaß der Einwirkungen des Projektes auf die Güter festgestellt werden, die durch die nach dem LFG wahrzunehmenden öffentlichen Interessen geschützt werden (RZ 203). Das Bundesverwaltungsgericht habe etwa die eigenständigen Interessen „Klimaschutz“ und „Bodeninanspruchnahme“ berücksichtigt. Diese öffentlichen Interessen hätten aber, so der Verfassungsgerichtshof, keine Entsprechung in den Bestimmungen des LFG. Ihre Miteinbeziehung in die Abwägungsentscheidung gemäß § 71 Abs. 1 LFG stelle daher eine grobe Verkennung der Rechtslage dar (RZ 223).

Weiters führte der Verfassungsgerichtshof zur Abwägungsentscheidung nach dem LFG aus, es sei die Feststellung erforderlich, welcher Art und welchen Ausmaßes die Einwirkungen auf die in den nach dem LFG wahrzunehmenden öffentlichen Interessen geschützten Güter seine, die durch das genehmigte Projekt verursacht werden, und unter welchen Gegebenheiten, in welchem Grad und mit welcher Wahrscheinlichkeit mit konkreten Auswirkungen zu rechnen sei. Dabei bilde *„das österreichische Staatsgebiet (vgl. Art. 3 B-VG) sowohl hinsichtlich der Feststellung der Emissionen als auch von deren Auswirkungen den äußersten Bezugsrahmen“* (Rz 204). Diese Rechtslage habe das BVwG mehrfach verkannt und damit seine Entscheidung mit in die Verfassungssphäre reichenden Vollzugsfehlern belastet. Demnach ist nunmehr vom Bundesverwaltungsgericht bei der Abwägung der öffentlichen Interessen nach § 71 Abs. 1 LFG an die Ausführungen des Verfassungsgerichtshofes gebunden (§ 87 Abs. 2 VfGG). Die Emissionen außerhalb des österreichischen Staatsgebietes (Art. 3 B-VG) haben daher bei der Abwägung der öffentlichen Interessen nach dem LFG außer Betracht zu bleiben.

Zur Frage, was unter den *„sonstigen öffentlichen Interessen“* zu verstehen ist, verwies der Verfassungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 29.06.2017, E 875/2017 u.a., auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes (RZ 201). Dieser habe sich bereits in seinem – in einem verstärkten Senat ergangenen – Erkenntnis VwSlg. 7913 A/1970 mit dem Begriff der (sonstigen) *„öffentlichen Interessen“* in § 71 LFG auseinandergesetzt (Hervorhebung im Original):

„Der Verwaltungsgerichtshof hatte sich weiter mit der Frage zu befassen, was unter den 'sonstigen öffentlichen Interessen' im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. d) LFG zu verstehen ist. Aus dem Worte 'sonstig' ist zu entnehmen, daß die in den lit. a) bis c)

des § 71 Abs. 1 LFG angeführten Interessen nicht darunter fallen. Es sind daher andere öffentliche Interessen zu berücksichtigen, die nach dem Luftfahrtgesetz wahrzunehmen sind. Als solche öffentliche Interessen sind beispielsweise anzusehen der Schutz der Allgemeinheit (§§ 92, 96 und 124 LFG), die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit (§§ 5, 124, 126, 145), die Hintanhaltung von Gefährdung von Leben, Gesundheit und Eigentum (§ 133), die Gewährleistung der Sicherheit der Person und des Eigentums (§ 122), der Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde (§ 128), die Fernhaltung störender Einwirkungen auf Personen und Sachen (§ 5) und die Vermeidung vermeidbaren Geräusches (§ 14).

Voraussetzung für die Erteilung der Flugplatz-Bewilligung eines öffentlichen Flugfeldes ist gemäß § 71 Abs. 2 LFG außerdem, daß ein Bedarf hierfür gegeben ist. Flughäfen dürfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Ein Flughafen ist insbesondere dann nicht im öffentlichen Interesse gelegen, wenn

a) er von einem bereits bewilligten und in Betrieb befindlichen Flughafen weniger als 100 km in der Luftlinie entfernt ist und geeignet wäre, dessen Verkehrsaufgaben zu gefährden, und

b) der Unternehmer dieses bereits bestehenden Flughafens in der Lage und gewillt ist, binnen sechs Monaten die für den geplanten Flughafen in Aussicht genommenen Aufgaben selbst zu übernehmen.

Voraussetzung für die Bewilligung zur Errichtung (Erweiterung) eines Flughafens ist daher nicht nur, daß ein Bedarf vorliegt, sondern daß dieses Vorhaben überhaupt im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Der Verwaltungsgerichtshof kommt daher zu dem Ergebnis, daß die Errichtung eines Flughafens (ebenso die Erweiterung), nur dann bewilligt werden kann, wenn dem keine öffentlichen Interessen im Sinne des § 71 Abs. 1 LFG entgegenstehen und das öffentliche Interesse im Sinne des § 71 Abs. 2 LFG gegeben ist. Die Eigentümer von Liegenschaften, die für die Errichtung oder Erweiterung eines Flughafens in Anspruch genommen werden sollen, können daher einwenden, daß der Errichtung oder Erweiterung des Flughafens öffentliche Interessen entgegenstehen oder daß die Errichtung oder Erweiterung nicht im öffentlichen Interesse gelegen ist. Nur wenn der Errichtung oder Erweiterung keine öffentlichen Interessen entgegenstehen (§ 71 Abs. 1 lit. a bis d) und dieses Vorhaben im öffentlichen Interesse gelegen ist (§ 71 Abs. 2 LFG), kann davon ausgegangen werden, daß auf die Beanspruchung jener Liegenschaften, die für die Errichtung oder Erweiterung des Flugplatzes vonnöten sind, im öffentlichen Interesse nicht verzichtet werden kann."

Der Verfassungsgerichtshof verwies weiters darauf, dass er in seiner Judikatur (VfSlg. 12.465/1990) als auch der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 30.09.2010, 2010/03/0110) auf dieses Verständnis des Begriffes Bezug genommen hätten. In seinem Erkenntnis VfSlg. 7879/1976 habe der Verfassungsgerichtshof – ebenfalls in diesem Sinne – keine Bedenken im Hinblick auf Art. 18 B-VG gegen den Begriff der „*öffentlichen Interessen*“ in § 130 Abs. 3

LFG gehegt, weil er ihn unter Bezugnahme auf näher genannte Bestimmungen dieses Gesetzes, aus denen sich dessen Ziele erkennen ließen, für auslegbar erachtete. Andere öffentliche Interessen, die vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 02.02.2017 in Abwägung gezogen worden seien – etwa der Klimaschutz und der Bodenverbrauch –, hätten nunmehr vom Bundesverwaltungsgericht bei seiner Entscheidung nach dem LFG außer Betracht zu bleiben (RZ 202).

Das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes wurde in der juristischen Fachliteratur mehrfach kritisiert (bsp. *Wagner*, Die Judikatur zur „3. Piste“ – Vom Senkrechtstart zur Bruchlandung in Sachen Klimaschutz, ZVG 2017, 282, *Kirchengast/Madner/Schulev-Steindl/Steininger/Hollaus/Karl*, Flughafen Wien: VfGH behebt Untersagung der dritten Piste durch das BVwG wegen Willkür RdU 2017, 252, *Merli*, Ein seltsamer Fall von Willkür: Die VfGH-Entscheidung zur dritten Piste des Flughafens Wien, wbl 2017, 682). Die Entscheidung wurde aber auch begrüßt (*Raschauer*, Klimaschutz durch Richterrecht?, *ecolex* 2017, 814; *Schmelz*, Der Verfassungsgerichtshof zur dritten Piste – Klimaschutz im Widerspruch zu Rechtsstaat und Demokratie? ZVG 2017, 288).

In jedem Fall ist das Bundesverwaltungsgericht an die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes gebunden, die Frage des Klimaschutzes hat somit bei der Abwägung der öffentlichen Interessen nach dem LFG u.a. im zweiten Rechtsgang außer Betracht zu bleiben (§ 87 Abs. 2 VfGG).

Daher ist das Bundesverwaltungsgericht bei der nunmehrigen Entscheidung nach der oben zitierten Judikatur zwar die „*Vermeidung vermeidbaren Geräusches*“ und die „*Hintanhaltung von Gefährdung von Leben, Gesundheit*“ zu beachten, nicht jedoch den Klimawandel bzw. Klimaschutz.

Weiters judizierte der VwGH, dass jede Verbesserung, die zu einer Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt führt, im öffentlichen Interesse gelegen ist (VwGH 15.06.1994, 92/03/0141). Mit der Entscheidung vom 25.06.2008, 2007/03/0181, sprach der VwGH aus, dass die gemäß § 68 Abs. 2 LFG zur Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung bei Flughäfen zuständige Behörde zu prüfen habe, ob die gemäß § 71 LFG erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung, u.a. dass sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen, vorliegen. Derart sei die Behörde auch zur Hintanhaltung von Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum verpflichtet. Der VwGH wiederholte mit der Entscheidung vom 30.09.2010, 2010/03/0110, dass der Schutz der Allgemeinheit, die Hintanhaltung von

Gefährdungen von Leben, Gesundheit und Eigentum zu den öffentlichen Interessen zähle; darunter falle auch die Verhinderung vermeidbarer Geräusche.

Zu den Schallemissionen ist im Beweisverfahren hervorgekommen, dass diese nicht gesundheitsgefährdend sind (vgl. oben Punkt III. 3.3.2.1.).

Auch zur Flugsicherheit ist im Beweisverfahren hervorgekommen, dass durch den Bau der dritten Piste es zu einer Erhöhung der Flugsicherheit kommt (vgl. oben Punkt III.3.2.5.).

Zur Betriebspflicht des Flughafens Wien ergibt sich aus der Stellungnahme des BMVIT, dass durch den Bau der dritten Piste die Betriebspflicht des Flughafens Wien gesichert wird, was im öffentlichen Interesse liegt.

4.4.3. Fluglärm:

4.4.3.1. Anwendung der LuLärmIV:

Grundsätzlich gilt bei der Bewilligung eines Vorhabens nach dem UVP-G 2000 der Schutz vor Gesundheitsgefährdungen und Belästigungen der Nachbarn nach dem Maßstab der Gewerbeordnung (GewO 1994). Dies bezieht sich auf jeden Punkt eines Grundstückes, auf dem die Berechtigung zum gewöhnlichen Aufenthalt besteht, also auch im Freien und auch in der Nacht. Passive, also objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, sind dabei nicht zulässig.

Bestehen für einen bestimmten Vorhabentyp (Straße, Bahn, Starkstromweg, Flughafen) besondere Immissionsschutzvorschriften (§ 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 bzw. § 17 Abs. 3 UVP-G 2000), so gilt die Vermutung, dass diese den Schutz der Gesundheit ebenso wie den Schutz vor unzumutbarer Belästigung und des Eigentums sicherstellen. Der Schutz gilt als sichergestellt, wenn diese besonderen Immissionsschutzvorschriften erfüllt sind. Als Immissionsschutzvorschriften gelten jedoch nur durch allgemein verbindliche Rechtsvorschriften, also in Gesetzen oder Verordnungen erlassene Bestimmungen, die auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung und Belästigung enthalten. Keine Immissionsschutzvorschrift ist die Festlegung allein, dass Immissionsschutz durch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden kann (dazu insbesondere auch zur Begründung der Einbeziehung des Gesundheitsschutzes, vgl. RV 1809 24. GP, EB zu § 24f Abs. 2 UVP-G 2000).

Derartige Immissionsschutzvorschriften sind neben den Vorhabentypen Eisenbahn (Schienenverkehrslärm-ImmissionsschutzV – SchIV, BGBl. Nr. 415/1993) und Bundesstraßen (Bundesstraßen-LärmimmissionsschutzV – BStLärmIV, BGBl. Nr. II 215/2014) auch für Flug-

häfen mit der Luftverkehr-LärmimmissionsschutzV (LuLärmIV, BGBl. Nr. II 364/2012) auf der Grundlage des § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 (UVP-G-Novelle 2006, BGBl. I Nr. 149/2006) i.V.m. § 145b LFG erlassen worden.

Da die LuLärmIV am 01.11.2012 in Kraft getreten ist, ist diese nunmehr im gegenständlichen Beschwerdeverfahren anzuwenden.

4.4.3.2. Zustandekommen der LuLärmIV:

Zunächst ist zur Erlassung der LuLärmIV auf die Bestimmung des § 145b Abs. 1 LFG zu verweisen, wonach Vorhaben, die Flughäfen (§ 64 LFG) betreffen und die einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000 bedürfen, ergänzend zu den Bestimmungen des UVP-G 2000 als besondere Immissionsschutzvorschrift gelten (§ 17 Abs. 3 UVP-G 2000). Nach § 145b Abs. 3 LFG hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik (BMVIT) für die Beurteilung von Fluglärm nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes mit Verordnung Immissionsschwellenwerte und die Art und Weise der Berechnung dieser Lärmindizes festzulegen. Werden diese Immissionsschwellenwerte überschritten, sind geeignete objektseitige Maßnahmen bei jenen Wohneinheiten zu setzen, für die im Zeitpunkt der Kundmachung gemäß § 9 UVP-G 2000 eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. Mit der LuLärmIV ist eine solche besondere Immissionsschutzvorschrift von der (damaligen) BMVIT erlassen worden. Damit geht auch das Beschwerdevorbringen, es komme zu einer unzulässigen Gleichsetzung von Belästigung und Gesundheitsschädigung ins Leere. Denn mit der Erlassung der LuLärmIV wurde eine besondere Immissionsschutzvorschrift nach § 145b LFG erlassen.

In den Erläuterungen des BMVIT zur Erlassung der LuLärmIV wird im allgemeinen Teil ausgeführt, dass nach § 145b LFG spezifische Regelungen für die Bewilligung von Flughäfen nach dem UVP-G 2000 aus mehreren Gründen erforderlich seien:

- Flughäfen seien Infrastruktureinrichtungen, die in besonderem Maß öffentlichen Interessen dienen. Insbesondere größere Flughäfen seien räumlich gebunden, sodass ein Ausweichen in andere Regionen unmöglich sei. Emitterseitige Maßnahmen (am Luftfahrzeug) zur Emissionsminderung seien faktisch nicht möglich, es könne lediglich die Emission durch laufende technische Weiterentwicklung reduziert werden. Das zu betrachtende Immissionsgebiet (Untersuchungsgebiet) sei ungewöhnlich groß und mit herkömmlichen Methoden nicht bzw. nicht sinnvoll erfassbar.
- Eine Einflussnahme des Flugplatzbetreibers auf die Emissionen der Luftfahrzeuge sei nur in beschränktem Umfang möglich. Emissionsmindernde Maßnahmen würden

sich international auf die Beschränkung auf bestimmte Flugzeugmuster gemäß ICAO Annex 16 und die technische Weiterentwicklung der Luftfahrzeuge reduzieren. Quelleinseitige Maßnahmen seien nicht möglich.

- Bei der Wahl von An- und Abflugrouten könne nicht immer die lärmschonendste Route gewählt werden, da jedenfalls die luftverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen und das Interesse der Verkehrssicherheit zu beachten seien.
- Auch seien auf Grund der Lage der Schallquelle Schirmungen und Absorptionseigenschaften im Bodenbereich de facto unwirksam.

Die LuLärmIV unterscheidet sich somit unter diesen Aspekten wesentlich von anderen Regelungsbereichen, für die besondere Immissionschutzvorschriften erlassen wurden, wie der BStLärmIV oder der SchIV. Da nunmehr aus präventivmedizinischen Gründen die niedrigeren Grenzwerte des § 2 LuLärmIV und weiters die darüber hinausgehenden strengeren Lärmschutzkriterien des angefochtenen Bescheides (basierend auf den Werten des Bewilligungsantrages) zur Anwendung kommen (vgl. oben Punkt III. 3.3.2.1.), ist auch vor dem Hintergrund der oben dargestellten Besonderheiten einer besonderen Immissionschutzvorschrift für Flughäfen keine weitere einzelfallbezogene Beurteilung erforderlich.

Für das Bundesverwaltungsgericht bestehen weder Bedenken gegen die umweltmedizinische Grundlage der LuLärmIV und die in der Folge verordneten Lärmschutzkriterien (vgl. dazu näher in Punkt III.3.3.2.2.), noch am Zustandekommen dieser Verordnung. Insgesamt sind für das Bundesverwaltungsgericht keine Anhaltspunkte für ein verfassungs- bzw. gesetzwidriges Zustandekommen der LuLärmIV hervorgekommen. Der erkennende Senat sieht sich vor diesem Hintergrund nicht veranlasst, die im Verfahren wiederholt geforderte Überprüfung der Verordnung nach Art. 139 B-VG beim Verfassungsgerichtshof zu beantragen (anders hingegen das Verordnungsprüfungsverfahren zu Bestimmungen der BStLärmIV, vgl. VfGH 15.03.2017, V 162/2015, durch den erkennenden Senat).

Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, dass die LuLärmIV, so wie andere Verordnungen im technischen Bereich, der sich in einer dynamischen Entwicklung befindet und wo auch ständig neue medizinische Forschung betrieben wird, einer wiederkehrenden Überprüfung unterzogen wird.

So sprach der Verfassungsgerichtshof im Verordnungsprüfungsverfahren VfSlg. 19.805/2013 zu Teilen der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV) aus, diese seien gesetzwidrig, da auf bestimmte technische Normen und Standards verwiesen werde, die

nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen würden. Eine Überprüfung durch den Verordnungsgeber über einen Zeitraum von knapp zwanzig Jahren sei nicht mehr erfolgt.

Weiters sprach der Verfassungsgerichtshof im Verordnungsprüfungsverfahren zur BStLärmIV, 15.03.2017, V 162/2015, aus, dass die humanmedizinische Beurteilung der festgelegten Grenzwerte einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen sei. Die Höchstwerte müssten nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft erforderlichenfalls eine Anpassung erfahren. Bei wesentlichen Änderungen in den für die Verordnungserlassung ausschlaggebenden tatsächlichen Verhältnissen werde eine Verordnung rechtswidrig. Deshalb obliegt es dem Verordnungsgeber, sich in angemessenen Zeitabständen vom Weiterbestehen der tatsächlichen Verordnungsgrundlagen zu überzeugen, um die Verordnung allenfalls den Änderungen anzupassen.

Auch nach der gesetzlichen Grundlage der LuLärmIV, § 145b LFG, sollen nach der Bestimmung des Abs. 5 auch mittel- und langfristige technische und betriebliche Entwicklungen berücksichtigt werden. Es ist somit von einer dadurch erforderlichen ständigen dynamischen Anpassung der rechtlichen Vorgaben der LuLärmIV zur Regelung des Fluglärms auf Grund der weiteren technischen Entwicklung sowie neuer lärmmedizinischer Kenntnisse auszugehen.

Nach Auskunft des BMVIT ist derzeit keine Überarbeitung der LuLärmIV geplant. Es ist allerdings offensichtlich, dass der Verordnungsgeber eine Angleichung der beiden Werte des § 2 anstrebt. Dabei ist i.S. der Judikatur des Verfassungs- bzw. des Verwaltungsgerichtshofes (VfGH 15.03.2017, V 162/2015, Rz 26, Kapitel 2.3.8., S. 32; VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, *Umbau des Linzer Hauptbahnhofes*) und der oben dargestellten medizinischen Grundlagen (Punkt III.3.3.2.) zur Verordnung aus Gründen der Vorsorge der strengere Wert heranzuziehen.

4.4.3.3. Außenraumschutz:

Vor dem Hintergrund, dass von den Beschwerdeführern vorgebracht wird, Personen könnten sich nicht mehr im Freien aufhalten und würden so zu „Indoorwesen“, ist auf die nunmehr geltende und anzuwendende LuLärmIV hinzuweisen. Mit dieser Verordnung unterliegen Flughäfen, wie oben beschrieben nicht mehr dem Regime gewerblicher Betriebsanlagen, sondern jenem von Verkehrsvorhaben.

Die Regelungen des § 145b LFG und der LuLärmIV über den passiven Schallschutz normieren implizit – bzw. gehen implizit davon aus –, dass es bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben keinen

Freiraumschutz i.S. der gewerberechlichen Spruchpraxis gibt, zumal „aktiver“ Schallschutz an der eigentlichen Quelle (z.B. dem Kraftfahrzeug) nur sehr eingeschränkt möglich und wirksam ist; die Einhausung von Luftfahrzeugen oder Flugrouten ist absolut unmöglich. Diese besondere sachliche Anforderung unterscheidet die LuLärmIV auch von den beiden anderen besonderen Immissionsschutzvorschriften, der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) und der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV). Auch dass die LuLärmIV den Schutz der Nachbarn nur in deren Gebäude vorsieht, ist insofern nachvollziehbar, als sich Menschen den größten Teil des Tages in Gebäuden aufhalten bzw. die gesundheitlich für den Schlaf relevante Nachtphase durch den Innenraumschutz berücksichtigt ist. Warum objektseitige passive Schallschutzmaßnahmen rechtswidrig sein und gegen die EMRK und die UVP-RL verstoßen sein sollen, wird von den Beschwerdeführern nicht näher ausgeführt; ein solcher Widerspruch ist für das Bundesverwaltungsgericht nicht erkennbar. Es ist auch nicht notwendig, ein Vorabentscheidungsverfahren bei EuGH einzuleiten.

4.4.3.4. Von der LuLärmIV abweichend strengere Lärmkriterien:

Bei den von der LuLärmIV vorgegebenen Fluglärmwerten handelt es sich um Mindestwerte, die unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes verordnet worden sind. Abweichungen, die zu strengeren Werten führen, weil dadurch ein besserer Gesundheitsschutz ermöglicht wird, sind somit zulässig (vgl. VfGH zur BStLärmIV, VfGH 15.03.2017, V 162/2015 und VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, *Umbau des Linzer Hauptbahnhofes*). Zum Vorbringen, es seien für Personen im Hauspflegebereich keine besonderen Werte vorgesehen worden, ist darauf zu verweisen, dass normalerweise bei der Beurteilung der Auswirkungen von Immissionen beim Beurteilungsmaßstab darauf abzustellen ist, wie sich diese auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken (§ 77 Abs. 2 iVm. § 74 Abs. 2 Z 2 GewO, § 48 NÖ BO 2014, VwSlg. 10.482 A). Es ist daher unschädlich, dass für diesen Personenkreis keine besonderen Werte vorgesehen sind.

So werden bereits im Bewilligungsantrag durch die erstmitbeteiligte Partei strengere Werte beantragt und auch im Bescheid vorgeschrieben (vgl. oben Punkt III. 3.3.2.1.) als sie dann später mit der LuLärmIV verordnet wurden.

Im umweltmedizinischen Gutachten von *Kundi et al*, auf dem die LuLärmIV umweltmedizinisch basiert, werden auf S. 85 eine Bandbreite an möglichen Lärmwerten vorgeschlagen. Dort wird auf Basis der Diskussion der unterschiedlichen Schutzkonzepte für die Nachtzeit

(22:00 bis 6:00) ein energieäquivalenter Dauerschallpegel ($L_{\text{night,außen}}$) von 50 bis 52 dB(A) und zusätzlich eine Begrenzung der maximalen Ereignispegel (außen) von 71 dB(A) entsprechend einem maximalen Ereignispegel innen von 50 dB(A) empfohlen; für die Tageszeit (6:00 bis 22:00) wird ein energieäquivalenter Dauerschallpegel ($L_{\text{day,außen}}$) von 60 bis 62 dB(A) empfohlen.

In der LuLärmIV werden mit § 2 sodann zwei unterschiedliche Werte, je nach dem Zeitpunkt der Antragstellung, verordnet. In der Erläuterung des BMVIT zur Erlassung der LuLärmIV wird im besonderen Teil zu § 2 jedoch nicht weiter begründet, warum zwischen einer Antragstellung bis zum Ablauf des 31.12.2014 einerseits und einer Antragstellung ab dem 01.01.2015 andererseits unterschieden wird. Im ersten Fall gelten die weniger strengen Werte mit: $L_{\text{Aeq Tag}} = 62$ dB(A) Außenpegel, $L_{\text{Aeq Nacht}} = 52$ dB(A) Außenpegel und $L_{\text{Amax}} 6 \times 68$ dB(A) Außenpegel; im zweiten Fall gelten die strengeren Werte mit: $L_{\text{Aeq Tag}} = 60$ dB(A) Außenpegel, $L_{\text{Aeq Nacht}} = 50$ dB(A) Außenpegel und (übereinstimmend) $L_{\text{Amax}} 6 \times 68$ dB(A) Außenpegel.

Die Differenzierung der Lärmschutzkriterien in § 2 der Verordnung nach dem Zeitpunkt der Antragstellung ist – zumindest zum heutigen Zeitpunkt – nicht (mehr) nachvollziehbar, aber vor dem Hintergrund zu sehen, dass diese Regelung offensichtlich vom Verordnungsgeber als Übergangssituation gedacht wurde und der niedrigere Wert einen Puffer für den Gesundheitsschutz darstellt. Dies ist auch aus dem Gutachten *Kundi et al* ersichtlich, wo auf S. 85 eine Bandbreite vorgeschlagen wird. Da die Realisierung des Vorhabens nicht unmittelbar ansteht, hält es das Bundesverwaltungsgericht für geboten, trotz des Anwendungsfalles „*Einreichung vor dem 1.1.2015*“ die strengeren Lärmschutzkriterien des zweiten Anwendungsfalles „*Einreichungen ab dem 1.1.2015*“ heranzuziehen. Somit ist auch in Entsprechung des Gutachtens *Kundi et al*, S. 85, ein ausreichender Puffer zum Schutz der Gesundheit gegeben.

4.4.3.5. Fluglärmregelungen in der LuLärmIV und im Bescheid:

Zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides vom 10.07.2012 stand die LuLärmIV noch nicht in Kraft; diese trat am 01.11.2012 in Kraft. Die Fluglärmwerte im angefochtenen Bescheid beruhen auf den Werten der erstmitbeteiligten Partei als Antragstellerin und auf dem humanmedizinischen Gutachten von Univ.-Prof. Dr. SCHEUCH. Auf dieser Grundlage wurden im Auflagenbereich „7.16 Lärmschutz“ eigene Lärmschutzkriterien vorgeschrieben. Mit 01.11.2012 trat die LuLärmIV in Kraft (§ 7). Die Beurteilung des

Vorhabens hat daher nunmehr nach der LuLärmIV als besondere Immissionsschutzvorschrift gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 i.V.m. § 145b LFG zu erfolgen.

Es war jedoch aus den oben angeführten Gründen auf die Lärmwerte des angefochtenen Bescheides zurückzugreifen, soweit dieser strengere oder präzisere Lärmschutzkriterien enthält. Weiters ist auf den Antragswillen Bedacht zu nehmen, der strengere Werte als die LuLärmIV vorsieht. Solche strengere Anforderungen sieht der Antrag der erstmitbeteiligten Partei z.B. für bestimmte lärmempfindliche Objekte wie Krankenhäuser, Pflegeheime und Kindergärten vor.

4.4.3.6. Vorausschauendes Monitoring:

Von den Beschwerdeführern wird wiederholt vorgebracht, die Flugrouten müssten in das Genehmigungsverfahren einbezogen werden. Wenn Flugrouten nicht vorher determinierbar seien, weil diese durch die Austro Control festgelegt werden, dann müssten alle möglichen Flugrouten untersucht werden, nicht nur die „*plausible*“ Flugverkehrsverteilung.

Bezüglich der Forderung, dass Flugrouten in das Genehmigungsverfahren einbezogen werden müssten, ist auf die Ausführungen unter Punkt III.4.5. zu verweisen. Die Bewilligung des Fluggeschehens, wie z.B. die Flugrouten, ist nicht Antrags- sondern lediglich Beurteilungsgegenstand. Weiters ist in diesem Zusammenhang darauf zu verweisen, dass es technisch nicht möglich ist, alle denkbaren Flugrouten mit allen denkbaren Variationen von Abkurvpunkten zu untersuchen, zumal es für die Festlegung von Flugrouten eine Vielzahl von Vorgaben, insbes. im Hinblick auf die Flugsicherheit und die „*Fliegbarkeit*“, gibt. Damit die sich die daraus ergebenden Unsicherheiten nicht zu Lasten der Betroffenen gehen, wurde von lärmphysikalischen Sachverständigen ein erweitertes Monitoring mit dem Ziel vorgeschlagen, dass der jeweils benötigte Schallschutz vor Eintreten der Fluglärmereignisse bereits installiert ist (vgl. dazu oben Punkt III.3.3.2.8.).

Im Zusammenhang mit der von den Sachverständigen geforderten Änderung für die lärmphysikalische Berechnung, die in der UVP zur Parallelpiste Wien eine große Rolle spielt, sind Annahmen zur künftigen Verteilung des zu erwartenden Flugverkehrs auf die Flugrouten und auf die Pisten zu treffen.

Das Bundesverwaltungsgericht geht weiters davon aus, dass die zuständigen Instanzen zur Regelung des Flugverkehrs die rechtlichen Vorgaben bei der Vollziehung ihrer Aufgaben einhalten, wobei diesen u.a. der Umweltschutz als Regelungskriterium, insbesondere die Reduktion des Fluglärms für Anrainer, vorgegeben ist (vgl. unten Punkt III.4.5.1.).

Die Gewährleistung des „*vorausschauenden Monitorings*“ wird auch durch die Strafbestimmung des § 141 Abs. 3 i.V.m. § 169 Abs. 1 Z 4 LFG abgesichert. Demnach ist ein Strafverfahren einzuleiten, wenn u.a. eine Auflage in Bezug auf den Lärmschutz nicht eingehalten wird. Denn die Gewährleistung eines „*sicheren*“ Betriebes beinhaltet auch den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen wie z.B. dem Fluglärm. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. 15.09.1999, 98/03/0320, mit weiteren Hinweisen, zuletzt VwGH 20.03.2002, 99/03/0251) umfasst die Sicherheit der Luftfahrt nämlich auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren auch durch die Auswirkungen von Fluglärm.

4.5. Festlegung des Fluggeschehens:

Die Beschwerdeführer bringen vor, die geplanten Flugrouten seien eine wesentliche Grundlage für die Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000. Sie müssten daher im UVP-Genehmigungsbescheid geregelt bzw. festgelegt werden. Die Regelung des Fluggeschehens sei nicht nur für den Flugsicherungsbetrieb von Wichtigkeit, sondern auch für die Lärm- und Schadstoffbelastungen der betroffenen Regionen von wesentlicher Bedeutung. Die belangte Behörde verkenne den Sinn und Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung, da sie sich nicht mit den An- und Abflugrouten von und zur dritten Piste auseinandergesetzt habe. Um dem Schutzzweck des UVP-G 2000 überhaupt zu entsprechen, hätte zumindest der räumliche, zeitliche und mengenmäßige Umfang der Flugbewegungen, in dem die einschlägigen Verordnungen bzw. Regelungen der Luftfahrtbehörden erlassen werden, abgegrenzt werden müssen.

Der Verweis der belangten Behörde auf ihre diesbezügliche Unzuständigkeit mache das Verfahren mangelhaft. Ebenso vertreten Beschwerdeführer die Ansicht, der Bescheid sei mangels Festlegung rechtsverbindlicher Betriebszeiten (die im Mediationsvertrag vereinbart seien) und wegen der fehlenden Flugverkehrsverteilung rechtswidrig.

4.5.1. Flugrouten, Pistenverteilungsplan, Minimierungsgebot, Entlastungsprivileg:

Im Einzelnen wird vorgebracht, es würden inhaltliche Vorgaben für das Betriebskonzept oder Einschränkungen für den Flugbetrieb fehlen. Es gäbe nur wenige Auflagen oder Bedingungen zum Betrieb der dritten Piste. Der parallele Betrieb der ersten und der dritten Piste im gebündelten Geradeausanflug sei der Beurteilung zugrunde zu legen. Im Fall, dass für den belastungsminimierten Betrieb des Projekts aber ein Vertrag mit einem Dritten oder die Erlassung einer Verordnung durch eine andere Behörde notwendig sei, so sei dieser Vertrag

oder diese Verordnung nach herrschender Meinung als Bedingung in den UVP-Bescheid aufzunehmen (Hinweis auf *Altenburger/Berger*, UVP-G Rz 69 zu § 17 mwN). Solange die entsprechende Verordnung nicht erlassen sei, dürfe das Projekt nicht in Betrieb genommen werden. Die UVP-Behörde hätte das Vorliegen einer Flugroute mit dem gekurvten Anflug als Bedingung in den UVP-Bescheid aufnehmen müssen.

Insbesondere zum Gebot der Minimierung des Fluglärms wird von Beschwerdeführern vorgebracht, dass auf Grund des bisherigen Mediationsverfahrens auch in Zukunft mit der Belastung dichtest besiedelter Gebiete zu rechnen sei. Im Bescheid werde zwar auf das Minimierungsgebot hingewiesen (S. 361), quantitative Angaben für die Kriterien würden aber fehlen. Wende man jene der Flughafenmediation an, so ließen sich überall neue Flugrouten errichten, da die Betroffenheit unter dem bereits gesundheitsschädlichen Wert von 45 dB (A) dort einfach nicht gewertet werde.

Die Zwölftbeschwerdeführerin, die Stadt Wien, bringt vor, der mit § 120a LFG geregelte Grundsatz der Betroffenheitsminimierung sei auch im UVP-Verfahren zu beachten. Nach diesem Gebot habe auch die Bewertung der angenommenen Flugrouten der dritten Piste für die Entscheidungsfindung zu erfolgen. Die gewählten Flugrouten seien zwar nicht Antrags- und Genehmigungsgegenstand, sehr wohl hingegen Beurteilungsgegenstand. Nach den gesetzlichen Vorgaben, insbesondere den §§ 17, 24f UVP-G 2000, seien bei der Beurteilung von Umweltauswirkungen nur solche Routen der Entscheidungsfindung im UVP-Verfahren zu unterstellen, die in Übereinstimmung mit § 120a LFG und diesem Minimierungsgebot von möglichen Betroffenen verwendet werden können. Den zuständigen Instanzen zur Einhaltung der Flugsicherheit sei eine Vorgabe zur Betroffenheitsminimierung durch „Leitlinien“ und Modalitäten zu geben, wie im Anschluss an das UVP-Verfahren bestimmte Beurteilungen vorzunehmen seien. Es seien zur Minimierung des Fluglärms auf der Grundlage eines Vergleiches der Betroffenen nur solche Flugrouten für die Entscheidung anzunehmen, die die betroffene Bevölkerung so weitgehend wie möglich entlasten. Dieses Gebot sei gerade im Zeitpunkt der Genehmigungserlassung im UVP-Verfahren zu beachten, da nur in diesem Rahmen den Betroffenen auch die Möglichkeit des Parteienghört offen stehe. Im Verfahren der Feststellung der Flugrouten könnten hingegen keinerlei Einwendungen mehr hinsichtlich des gesamten Projektes vorgebracht werden. Die Annahme möglichst lärmschonender Flugbewegungen sei jedoch sehr wohl Beurteilungsgegenstand. Für die Genehmigung des Projekts seien auch nur solche Flugbewegungen zu beurteilen, die selbst i.e.S. dem (gesetzlichen) Gebot entsprechen.

Dazu wird auf verschiedene Rechtsquellen verwiesen, die die Berücksichtigung des Betroffenheitsminimierungsgebotes im UVP-Verfahren vorsähen. Dazu wird auf die Bestimmungen des UVP-G 2000 (§ 17 Abs. 1, Abs. 2 Z 2, Abs. 3, Abs. 5 i.V.m. § 24f Abs. 1, Abs. 2 UVP-G 2000 – in Bezug auf die Verpflichtung, bei Ermittlungen im UVP-Verfahren der Minderung von Immissionsbelastungen nachzukommen) das LFG (§ 120a – in Bezug auf die Festlegung der Flugrouten, wobei insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung Bedacht zu nehmen sei), die LuLärmIV i.V.m. § 145b LFG, das Bundes-Umgebungs-lärmschutzgesetz (Bundes-LärmG) i.V.m. dem Bundes-LärmV, das Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen. Weiters seien die unionsrechtlichen und internationalen Vorgaben wie der UVP-RL 2011/92/EU die RL 2002/30/EG (Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen) sowie die EntschlieÙung der 33. ICAO-Versammlung mit der Nr. A33/7 zu berücksichtigen.

In weiterer Folge wird insbesondere auf die deutsche Judikatur verwiesen, dass der Zeitpunkt für die Ermittlung und Berücksichtigung lärmoptimierten Flugrouten auch bereits im UVP-Verfahren vorliegen müssten. Damit werde nicht zuletzt den Betroffenen ein effektiver Rechtsschutz auch im Hinblick auf die Wahl der Flugrouten gewährt. Nachteilige Auswirkungen lägen nicht immer erst dann vor, wenn Grenzwerte erreicht oder überschritten werden. Diese Forderung mache deutlich, dass, obwohl die UVP-Behörde nicht zur endgültigen Festlegung der Routen befugt sei, sie nichtsdestotrotz solche Flugbewegungen ermitteln und ihrer Entscheidung zugrunde legen müsse, die die Zulassung des Vorhabens nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung großer Teile der Bevölkerung durch Fluglärm führt. Schließlich treffe diese Behörde die Pflicht, eine „*Abwägungsentscheidung*“ zu treffen.

Nach der Rechtsprechung des EuGH (C-2/07, *Abraham*, C-275/09, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest*) hätten UVP-Bestimmungen einen ausgedehnten Anwendungsbereich und einen weitreichenden Zweck, weshalb alle Auswirkungen in diesem Verfahren zu berücksichtigen seien. Auch wende der EuGH den „*ausgewogenen Ansatz*“ bei der Lärmminimierung an. Mit der Entscheidung C-422/05 habe der EuGH den ausgewogenen Ansatz betont, der dazu verpflichte, mögliche Maßnahmen zur Lösung des Lärmproblems auf einem Flughafen zu prüfen, insbesondere die absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle.

Der VwGH habe ausgesprochen (20.03.2002, Zl. 99/03/0251), dass Auswirkungen von Lärm im Rahmen des Betriebs und der Benützung von Zivilflughäfen i.S.d. § 74 LFG zu berücksichtigen seien. Er spreche aus, dass unter den „*sicheren Betrieb*“ auch der Schutz vor

gesundheitsgefährdenden Immissionen falle. Diese seien als eine vom Luftverkehr drohende Gefahr für die Allgemeinheit zu verstehen.

Daher seien die Materiengesetze wie das LFG im UVP-Verfahren mit zu berücksichtigen und gemeinschaftsrechtskonform auszulegen. Auch gehe aus der deutschen Judikatur deutlich hervor, dass das UVP-Verfahren und das „*Routenfeststellungsverfahren*“ in einem Zusammenhang zu sehen seien. Diese Wechselbeziehung sei dabei im UVP-Verfahren zu koordinieren. Indem im Spruch des Genehmigungsbescheids solche Gebote durch die UVP-Behörde zu normieren seien, die im gesamten Verlauf des Projektes und damit auch in der Umsetzungsphase, auch von anderen Behörden, zu berücksichtigen seien, andernfalls dies der Umweltverträglichkeit widersprechen würde. Nach deutscher Judikatur zu ähnlichen Sachverhalten sei eine „*sinnvolle*“ Lärmverteilung durch das UVP-Verfahren zu gewährleisten. Das bedeutet, dass solche Routen in der Entscheidungsfindung der UVP zu wählen wären, die nur wenige belasten, viele jedoch entlasten. Durch entsprechende Bedingungen bzw. Auflagen im Spruch des UVP- Genehmigungsbescheids könne auch die Flugsicherheitsbehörde an bestimmte Ansichten der UVP-Behörde gebunden und ihr auf diese Weise Leitlinien für die fixe Flugroutenfestsetzung geschaffen werden. Dadurch werde die Umweltverträglichkeit bei der Umsetzung des gesamten Projektes gewährleistet. Schließlich könnten die Auswirkungen in ihrer Gesamtheit lediglich im UVP- Verfahren aufgegriffen werden.

Aus den von der Zwölftbeschwerdeführerin beauftragten (und zusammenfassend dargestellten) Ausführungen eines technischen Büros komme hervor, dass sämtliche zur Ermittlung von lärmoptimierten Flugrouten erforderlichen Daten zu erheben wären. Eine Berechnung wäre möglich, und der Fluglärm hätte bei Berücksichtigung solcher Flugbewegungen bei Betroffenen deutlich gemindert werden können. In den technischen Ausführungen sei dargelegt worden, dass die Umweltauswirkungen auf Basis solcher zu Grunde gelegter Flugbewegungen zu beurteilen und daher auch zu ermitteln seien, die – in Entsprechung des § 120a LFG – immissionsminimierend (ausgewählt) seien, dass Verfahren bestehen, die eine solche Auswahl im Hinblick auf das Minimierungsgebot möglich machen (und daher im Ermittlungsverfahren vorzunehmen und zu prüfen seien) und, dass ein solches Ermittlungsverfahren durchzuführen und bescheidmäßig umzusetzen sei.

Im Ergebnis folgert die Zwölftbeschwerdeführerin, dass im Sinn einer unionsrechtskonformen Vorgehensweise in einem ersten Schritt die Bevölkerungsdichte im betroffenen Bereich zu ermitteln sei, um dann in einem zweiten Schritt solche Flugrouten im UVP-Verfahren

anzunehmen und einen entsprechenden Maßstab für weitere Behörden zu setzen, die es ermöglichen, die Betroffenheit so gering wie möglich zu halten.

Die belangte Behörde legte in diesem Zusammenhang das „*Gutachten zur Geltendmachung eines Grundsatzes der ‚Betroffenheitsminimierung‘ im UVP-Genehmigungsverfahren für die Parallelpiste 1 R/29L (‚Dritte Piste‘) des Flughafens Wien-Schwechat*“ von Univ.-Prof. Dr. Raschauer und RA Dr. Berger (kurz: Gutachten *Raschauer/Berger*) vor. Mit diesem wird die der Entscheidung der belangten Behörde zugrunde gelegte Rechtsansicht bestätigt, wonach die von der Zwölftbeschwerdeführerin verlangten Vorschriften weder aus dem „*Immissionsminimierungsgebot*“ noch dem „*Entlastungsprivileg*“ des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000, noch aus den an die ACG gerichteten Anordnungen des § 120a LFG oder anderen Rechtsvorschriften abgeleitet werden könne.

Mit diesem Vorbringen zeigen die Beschwerdeführer insgesamt jedoch keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

Vorab hält das Bundesverwaltungsgericht dazu fest, dass weder die Festlegung von Flugrouten noch ein Pistenverteilungsplan von der erstmitbeteiligten Partei zur Genehmigung beantragt worden ist. Auch ist auf die Vorhabenseinschränkung der erstmitbeteiligten Partei vom 03.03.2011 hinzuweisen, wonach das Vorhaben insoweit eingeschränkt wird, als das Instrumentenlandesystem (ILS) auf die Piste 11R nicht mehr Gegenstand des Vorhabens ist. Entgegen den Beschwerdevorbringen kann daher von einem „*gebündelten Geradeausanflug*“ auf die erste und dritte Piste nicht die Rede sein.

In der Begründung des angefochtenen Bescheids wird umfassend dargelegt, dass und weshalb die Regelung des Fluggeschehens nicht Gegenstand der UVP-Genehmigung sein kann und dazu im Bescheid keine Regelungen getroffen werden könne (siehe insbesondere Bescheid S. 348 – 349, Pkt. 8.2.3 „*Abgrenzung Vorhabens- und Genehmigungsgegenstand*“ einerseits gegenüber Beurteilungsgegenstand andererseits, S. 352 – 353, Pkt. 8.3 Gegenstand des konzentrierten Genehmigungsverfahrens nur Bescheidskriterien, nicht Verordnungen, S. 353 – 358 Pkt 8.4 „*Festlegung der Flugrouten durch Verordnung*“, und S. 359 – 361, Pkt 8.6 „*Mediationsvertrag*“).

Ebenso ergibt sich aus dem Spruch des angefochtenen Bescheids, dass der Pistenverteilungsplan weder Gegenstand des Vorhabens noch der Genehmigung ist. So wird auf S. 10 angeordnet, dass das Vorhaben „*entsprechend der Vorhabensbeschreibung (Teil 1A des Einreichoperats)*“ zu errichten und zu betreiben ist. Der Pistenverteilungsplan findet sich jedoch

nicht in diesem Teil 1A (Vorhabensbeschreibung), sondern in Teil 1B (Beurteilungsgrundlagen) des Einreichoperats.

Die belangte Behörde vertritt daher zutreffend die Ansicht, dass das Vorhaben der dritten Piste (Einreich-, Verfahrens- und Genehmigungsgegenstand) vom Fluggeschehen strikt zu unterscheiden ist. Die Flugrouten sind lediglich prognostizierte Beurteilungsgrundlage des Vorhabens. Das Bundesverwaltungsgericht schließt sich der diesbezüglichen Beurteilung der belangten Behörde, wonach das Dokument 30.36 „*Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten*“ (Teil 1B der Einreichunterlagen) und das Dokument „*Pistenverteilungsplan*“ demnach nicht Bestandteil des Vorhabens bzw. der Genehmigung sind (S. 360 f).

Beim hier angesprochenen sogenannte „*Entlastungsprivileg*“ des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 handelt es sich um einen Sonderfall der Betroffenenminimierung. Dazu ist vorzuschicken: Im Zeitpunkt der Antragstellung war die Regelung des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 für Vorhaben des zweiten Abschnitts des UVP-G 2000 – somit auch für Flughäfen – noch nicht anwendbar. Erst mit der UVP-G-Novelle 2012 (BGBl. I Nr. 77/2012, in Kraft getreten im August 2012, somit erst nach Verfassung der Kundmachung des angefochtenen Bescheids) wurde § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 dahingehend geändert, dass auch für einen Teil der Vorhaben des Anhanges 1 Z 14 (nämlich für Flughäfen) anstelle der Genehmigungskriterien des § 17 Abs. 2 jene des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 anzuwenden sind. § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt:

„(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen“

(Erst) seither gilt u.a. das sogenannte „*Entlastungsprivileg*“ (erster Satz des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000) auch für die UVP-Genehmigung von Flughäfen. Obwohl zum Zeitpunkt der Antragstellung (und bis zur Bescheiderlassung durch die belangte Behörde) diese Bestimmung für das gegenständliche Verfahren noch nicht gegolten hat, wurde von der erstmitbeteiligten Partei in den Einreichunterlagen dennoch darauf eingegangen (Teil 1B der Einreichunterlagen, 02.190 „*UVE Schutzgut Mensch Fachbeitrag Raumplanung*“ aktualisiert

mit „Ergänzenden Unterlagen“ Juli 2010, Kap 4.8 Raumplanung), in welchen Bereichen es aufgrund der Prognosen zu relevanten Entlastungen und in welchen Bereichen es zu relevanten Belastungen kommen wird. Diese Darstellung zeigt, dass das Vorhaben deutlich weniger Wohnbauland im lärmkritischen Bereich über 54 dB Tag und 45 dB Nacht belastet als dies im Ist-Zustand 2003 der Fall war. Dies gilt sowohl für den Tag- als auch für den Nachtfluglärm. Für die Auswirkung auf Betroffene im lärmspezifischen Untersuchungsraum kann der zulässige Analogieschluss getroffen werden, dass aufgrund der deutlich geringeren Belastung von Wohnbauland durch das Vorhaben als im Ist-Zustand 2003 auch weniger Einwohner als im Ist-Zustand betroffen sind. Das Vorhaben hat Auswirkungen auf 13 Standorte mit lärmsensibler Nutzung (etwa Kindergärten, Horte, Schulen, Alten- bzw. Pflegeheime) in der Region während des Tages. Dies entspricht einer Entlastung von in Summe fünf Standorten im Vergleich zur Nullvariante. Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf Standorte mit lärmsensibler Nutzung während der Nacht. Die Methodik der Auswertung der vom Fluglärm betroffenen Einwohner wurde in einem eigenen Dokument als Anhang dem „Fachbeitrag Raumplanung“ zugeordnet (Anhang zum Abschnitt 02.190, DI Pönitz „Methodik der Auswertung der vom Fluglärm betroffenen Einwohner im Vorhaben Piste 11R/29L 2020 und in der Nullvariante 2020“).

Die von den Beschwerdeführern beantragte Abschätzung der Betroffenen liegt somit – ohne gesetzliches Erfordernis – bereits vor. Diese Bestimmung zum Entlastungsprivileg ist jedoch im gegenständlichen Verfahren überhaupt nicht anwendbar, da ohnehin eine besondere Immissionsschutzvorschrift vorliegt und Belästigung sowie gesundheitliche Auswirkungen nach dieser zu beurteilen sind und nach dieser Vorschrift das Vorhaben der dritten Piste zu keiner unzumutbaren Belästigung iSd. § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 führen wird. Daher hat die belangte Behörde von der Bestimmung des § 24f Abs. 2 UVP-G über das sogenannte „Entlastungsprivileg“ zu Recht nicht Gebrauch gemacht. Die kann erst dann Bedeutung erlangen, wenn keine besondere Immissionsschutzvorschrift vorliegt und so das Vorhaben nach den Grundsätzen des Immissionsschutzes gemäß Gewerbeordnung 1994 zu beurteilen wäre.

Das Fluggeschehen kann deshalb nur Beurteilungsgrundlage sein, weil es durch die dafür zuständigen Luftverkehrsbehörden (BMVIT sowie ACG und SCA Schedule Coordination Austria GmbH) hoheitlich geregelt wird.

Als allgemeine Flugsicherungsanordnung hat die ACG gemäß § 120a LFG „die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs unter Bedachtnahme auf die Abwehr von den der Allgemeinheit drohenden Gefahren aus dem Luftverkehr erforderlichen An- und

Abflugverfahren und Verfahren für den Streckenflug festzulegen.“ Die Materialien zu § 120a LFG stellen klar, dass zu den von der ACG festzulegenden Anordnungen insbesondere die verbindliche Festlegung von Flugwegen im Sinne eines Flugstreckennetzes sowie die dazugehörigen An- und Abflugstrecken im österreichischen Luftraum zählen.

Nach § 120a Abs. 3 LFG sind diese Anordnungen in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. § 172a LFG sieht dazu vor, dass *„für die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise [...] als Publikationsmittel insbesondere das Österreichische Nachrichtenblatt für Luftfahrer, das Luftfahrthandbuch Österreich (Aeronautical Information Publication [AIP] Austria), die dazu in regelmäßigen Abständen oder anlassbezogen herausgegebenen Ergänzungen oder die NOTAM (Notice to Airmen), jeweils in einer nach Form und Aufbereitung dieser Publikationsmittel üblichen Weise herangezogen werden [können]. Über Art und Inhalt der luftfahrtüblichen Kundmachung entscheidet die zur Erlassung der kundzumachenden Regelung zuständige Behörde. Die Durchführung der luftfahrtüblichen Kundmachung obliegt der ACG.*“ Dabei sind weiters die unionsrechtlichen und internationalen Vorgaben zu beachten.

Aus § 120a LFG oder dem Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen ist für die Auslegung der Genehmigungskriterien des § 24f Abs 1 UVP-G 2000 nichts abzuleiten. § 120a LFG regelt die Festlegung der Flugrouten durch die ACG. Bei dieser Gesetzesbestimmung geht es ausschließlich um Flugsicherungsanordnungen, nicht aber um die Festlegung von Kriterien für die Änderung von Flughäfen durch Neubau einer Piste (vgl. dazu auch das Gutachten von *Raschauer/Berger* sowie *Raschauer/Berger*, Fluglärmimmissionen, Minimierungsgebot und Entlastungsprivileg im UVP-Verfahren, RdU 22/2015).

Das Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen enthält nur eine Berücksichtigungspflicht hinsichtlich bestimmter lärmbezogener Informationen, jedoch keine Anordnungen, die im Genehmigungsverfahren zwingend umzusetzen wären.

Beide Rechtsvorschriften sind durch Erlassung allgemeiner behördlicher Anordnungen durch die Luftfahrtbehörde (Verordnungen) umzusetzen und gehören daher nicht zu dem im UVP-Verfahren anzuwendenden Genehmigungsregime.

Nach § 120a Abs. 1 LFG ist es Aufgabe der Flugsicherung, auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen. Unter der Wendung *„geringe Immissionsbelastung“* ist dabei auch die Vermeidung von Fluglärm zu verstehen. Weiters hat der BMVIT nach § 80c LFG durch Verordnung lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erlassen. Mit dieser (innerstaatlichen) Verordnung hat der BMVIT die näheren

Regelungen zu erlassen, die unionsrechtlich durch die Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union vorgegeben werden. Nach der Verordnung Nr. 598/2014 sollen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung verfügt werden, um die Lebensqualität der Anlieger aufrechtzuerhalten oder zu steigern und insbesondere in Bezug auf Nachtflüge die Kompatibilität zwischen Luftverkehr und Wohngebieten zu fördern. So ist es das Ziel der Verordnung (EU) Nr. 598/2014, dem BMVIT als zuständiger nationaler Behörde verschiedene Vorgaben zu geben, um Lärminderungsziele u.a. unter Gesundheitsaspekten zu erlassen. Dabei sind verschiedenste Maßnahmen wie die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, die Regelung der Flächennutzung, betriebliche Verfahren zur Lärminderung und letztlich auch Betriebsbeschränkungen vorgesehen.

Auch international ist es üblich, dass die Flugrouten außerhalb des Genehmigungsverfahrens und außerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt werden. So wird auch in Deutschland der endgültige Flugroutenplan beispielsweise in einem getrennten, zeitlich nachgelagerten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung durch Rechtsverordnung gemäß § 27a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) festgelegt. Das geschieht grundsätzlich erst kurz vor Inbetriebnahme des Flugplatzes. Zudem werden die Regelungen für die An- und Abflugrouten – wie weltweit bei jedem Flugplatz – selbstverständlich regelmäßig den technischen und faktischen Entwicklungen, den rechtlichen Voraussetzungen und den betrieblichen Belangen der Flugsicherung angepasst.

Für die Festlegung von Flugrouten ist daher kein UVP-Verfahren erforderlich. Ebenso wenig sind auch nicht die zukünftigen Änderungen von diesen UVP-pflichtig. Sie sind Beurteilungs-, nicht aber Genehmigungsgegenstand. Dies ist auch aus der Rechtsprechung des EuGH (C-275/09, *Flughafen Brüssel – Zaventem*) und des deutschen Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. u.a. die von der Zwölftbeschwerdeführerin zitierten Entscheidungen) abzuleiten. Vom EuGH wird ausdrücklich festgehalten, dass die nicht mit Arbeiten oder Eingriffen zur Änderung des materiellen Zustands des Platzes verbundene Verlängerung einer bestehenden Betriebsgenehmigung für einen Flughafen kein Projekt im Sinne der UVP-RL ist (C-275/09, Rz 24). Die Richtlinie gebietet jedenfalls nicht, dass jedes Projekt, das erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann, dem in der RL vorgesehenen Prüfungsverfahren unterzogen wird, sondern schreibt ein solches Verfahren nur für die in den Anhängen I und II der RL genannten Projekte vor (C-275/09, Rz 25).

Somit wird auch im Drei-Pisten-System am Flughafen Wien eine laufende Anpassung der Flugrouten an die aufgezeigten tatsächlichen Gegebenheiten und betrieblichen Erfordernisse im Sinne der geforderten Fluglärm- und Betroffenenminimierung erfolgen (wie es auch bisher bereits im bestehenden Zwei-Pisten-System laufend erfolgt).

Gleiches gilt für die Erstellung des Pistenverteilungsplans als Vorgabe für die Arbeit im Flugverkehrskontrolldienst. Der durch ACG im Einvernehmen mit dem BMVIT erstellte Pistenverteilungsplan legt fest, unter welchen Bedingungen welche Piste für Starts und Landungen verwendet werden soll.

Die Regelung des Fluggeschehens in weiterer Folge laufend angepasst werden. Das gilt für die Flugrouten sowie die An- und Abflugverfahren ebenso wie für die Pistenverteilung. Das fortlaufende Änderungs-, Anpassungs- und Optimierungserfordernis ergibt sich aus vielerlei Gründen:

- Geänderte internationale Regeln (ICAO),
- geänderte EU-Vorschriften (u.a. zur Regelung des Fluglärms, vgl. Punkt III.4.4.3.),
- geänderte nationale Rechtsvorschriften [u.a. Betriebsbeschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 598/2014],
- Änderung der „Luftstraßen“, an die anzuknüpfen ist,
- neue technisch mögliche An- und Abflugverfahren,
- technische Entwicklung des Fluggeräts, technische Entwicklung der Flugsicherungsverfahren,
- geänderte Destinationen, andere Flugzeuggrößen, Änderungen am Boden (Änderung der Siedlungsstruktur), usw.

Würde die UVP-Behörde, wie in einzelnen Beschwerden gefordert, das Fluggeschehen im UVP-Genehmigungsbescheid regeln, so wäre diese Festlegung vorerst „statisch“. Nach dem UVP-G 2000 gäbe es dann nur die Möglichkeit, durch ein neuerliches Genehmigungsverfahren z.B. festgelegte Flugrouten nachträglich zu ändern. Wollte man der Ansicht der Beschwerdeführer folgen, die UVP-Behörde könne auch das Fluggeschehen bescheidmäßig regeln, so könnte der Flughafen die dritte Piste in Folge nur dann betrieben werden, wenn die Festlegung im UVP-Bescheid mit sämtlichen Verordnungen und verwaltungspolizeilichen Anordnungen der Flugsicherungsbehörden übereinstimmen. Weichen diese Regelungen voneinander ab (was binnen Kurzem unausweichlich wäre), so wäre der Betrieb des Flughafens unzulässig, weil konsenswidrig. Ergäbe z.B. eine "schalloptimierte" Betrachtung laut UVP-Bescheid eine Flugroute/Pistenverteilung X, verordnet die ACG jedoch eine

Flugroute/Pistenverteilung Y, wäre ein Betrieb des Flughafens bzw. der dritten Piste nicht mehr möglich.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Fluggeschehen (Flugrouten und Pistenverteilungsplan) aus rechtlichen Gründen nicht Gegenstand des Vorhabens und auch nicht Gegenstand der UVP-Genehmigung sein kann. Die Festlegung erfolgt hoheitlich durch Verordnungen sowie verwaltungspolizeilichen Anordnungen auf anderen Rechtsgrundlagen und von anderen Behörden (BMVIT und ACG).

Das Fluggeschehen bildet die Beurteilungsgrundlage für Lärmberechnungen, Flugsicherheit, Kapazitätsbetrachtungen und sonstige Gutachten im Verfahren; es ist aber weder Antragsgegenstand noch Genehmigungsgegenstand. Zu Recht wird im angefochtenen Bescheid begründend ausgeführt, dass über das Fluggeschehen (u.a. Flugrouten und Pistenverteilungsplan) nach rechtskräftiger UVP-Genehmigung zu verhandeln sei, um das Fluggeschehen im Sinne der Betroffenenminimierung nach den dann gegebenen technischen Möglichkeiten und sonstigen Rahmenbedingungen zu optimieren. Das Ergebnis wird sodann von den zuständigen Luftfahrtbehörden – wie auch heute – jeweils zu verordnen sein.

4.5.2. Rechtliche Vorgaben zur Fluglärm-Minimierung:

Im gegenständlichen Verfahren kommt die LuLärmIV zur Anwendung und somit ist von den darin vorgegebenen Lärmwerten auszugehen. Die Vorgaben dieser Verordnung sind als gesundheitlich verträglich anzusehen (vgl. dazu näher unter Punkt III.3.3.2.1.). Weiters ist auf das vorausschauende Lärmmonitoring (vgl. die Auflagepunkte 7.16.17 ff des angefochtenen Bescheides sowie die Ergänzungen der diesbezüglichen Auflagen durch das Bundesverwaltungsgericht) zu verweisen.

Schließlich ist ungeachtet der obigen Ausführungen darauf zu verweisen, dass eine Minimierung der Auswirkungen des Vorhabens bereits insofern durchgeführt worden ist, als der ursprünglich von der erstmitbeteiligten Partei beantragte Direktanflug auf die dritte Piste (Anflug Richtung 11R) nun nicht mehr vorgesehen ist und auch kein ILS (Instrumentenanflug) beantragt ist; der Anflug auf die Piste 11R erfolgt ausschließlich gekurvt. Damit wird ein Überflug über die Stadt Wien beim Landeanflug auf die Piste 11R vermieden.

Durch nationales Recht sowie durch Unionsrecht werden der ACG als zuständiger Instanz zur Regelung des Flugverkehrs vorgegeben, dass sie dabei unter Schonung der Umwelt sowie unter Minimierung der Auswirkungen auf die betroffenen Anrainer als oberste Maxime vorzugehen haben.

So bestimmt § 80c LFG, der mit BGBl. I Nr. 92/2017 neu in das LFG eingefügt wurde, dass die zuständige nationale Behörde eine Verordnung für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen [unter der Vorgabe der Verordnung (EU) Nr. 598/2014] zu erlassen hat. In den Erläuterungen zu dieser Bestimmung wird im allgemeinen Teil ausgeführt, dass die Richtlinie 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft durch die unmittelbar anwendbare Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen ersetzt worden sei. Ebenso sei die Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt durch die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt ersetzt. Zu § 80c LFG wird in den Erläuterungen weiter ausgeführt, mit dieser neuen Bestimmung sollten die nationalen Begleitbestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen erlassen werden. Diese Bestimmung solle an Stelle des bisherigen Bundesgesetzes über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen treten. Dieses Bundesgesetz habe die Richtlinie 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft umgesetzt und sei aufgrund der unmittelbar anwendbaren Verordnung (EU) Nr. 598/2014 nunmehr obsolet geworden.

Im Unionsrecht wird mit der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes in den Erwägungsgründen ausgeführt, dass den nationalen Luftfahrtbehörden eine Vielzahl an Vorgaben gemacht, die zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen führen (vgl. dazu auch Punkt III.4.5.1.).

Das Bundesverwaltungsgericht geht somit davon aus, dass die LuLärmIV regelmäßig dahingehend überprüft wird, ob diese noch dem aktuellen Stand der Lärmmedizin sowie der lärmphysikalischen Technik entspricht und allenfalls angepasst wird. Weiters geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass die österreichischen Luftfahrtbehörden unter den Vorgaben der nationalen und unionsrechtlichen Regelung zum Flugverkehr zu einer möglichen Schonung der Umwelt, insbesondere der Flughafenrainer, verpflichtet sind.

4.5.3. Variantenvergleich:

In einer Beschwerde wird vorgebracht, es sei von einer unrealistischen Flugroutennutzung und falschen Flugrouten ausgegangen worden. Bei realistischer Betrachtung dürfte die Piste 16R/34L (so die Bezeichnung für eine allfällige Parallelpiste zur Piste 16/24, der zweiten

Piste) die weniger unverträgliche Variante sein. Es hätte im Variantenvergleich eine Nachbesserung auf Basis dieser wesentlich realistischeren Zahlen erfolgen müssen.

In Bezug auf den fehlenden Variantenvergleich ist auf die obigen Ausführungen zur Festlegung der Flugrouten und zum gekurvten Anflug und zum anderen darauf zu verweisen. Auch hat die Erörterung von verschiedenen Einreichvarianten für die Errichtung der dritten Piste schließlich zum schließlich eingereichten und bewilligten Projekt geführt. In Bezug auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 in den Projektunterlagen ist dies nachvollziehbar dargelegt worden. Weiters ist darauf zu verweisen, dass es in einem Verfahren nach dem UVP-G 2000 nicht Aufgabe der Alternativenprüfung iSd § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 ist, umweltpolitische Gesamtkonzepte zu prüfen (vgl. VwGH 24.07.2014, 2013/07/0215; vgl. weiters BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2, A 26 Linzer Autobahn; zuletzt 29.09.2017 W104 2120271-1/202E, Nordautobahn Abschnitt Nord B). Die Prüfung von Alternativen muss nicht dazu führen, dass der Projektwerber die umweltfreundlichste Variante auswählt.

4.5.4. Verkehrsprognose:

Dazu wird von den Beschwerdeführern vorgebracht, die Behörde habe erkannt, dass die entsprechenden Dokumente nicht Bestandteil des Vorhabens seien. Dies bedeute, dass die Flugverkehrsverteilung und die Flugrouten nunmehr völlig unspezifiziert seien. Alternativ wäre daher die technische Maximalkapazität des Projektes in einem Worst-Case-Szenario als Prüfungsgrundlage anzusetzen.

In diesem Zusammenhang ist auf die Ausführungen im angefochtenen Bescheid zu verweisen (S. 334 ff), wonach die Festlegung der Flugrouten durch Verordnung erfolgt. Bei deren Festlegung durch die ACG sind die Vorgaben der LuLärmIV zu beachten.

Weiters wird vorgebracht, *„die Behörde verkennt, dass die geplanten Flugrouten wesentliche Grundlage für die Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter [haben]. Es kann nicht ausreichen, wenn [...] lapidar darauf verwiesen wird, dass man [...] nicht zuständig sei [...]. Die Behörde [...] weigert sich willkürlich, die maßgeblichen Parameter für die Beurteilung des Vorhabens konkret zu prüfen. Das Verfahren ist daher auch diesbezüglich grob mangelhaft geblieben.“*

Dem ist entgegenzuhalten, dass im angefochtenen Bescheid dazu ausgeführt wird (S. 349):

Jedenfalls nicht zur Genehmigung beantragt wurden die bestehenden Pisten oder der bestehende Flughafenbetrieb. Ebenso wenig wurden die künftigen Flugrouten zur Genehmigung beantragt, was aus rechtlicher Sicht auch nicht möglich ist, da es sich bei diesen nicht um antragsbedürftige behördliche Festlegungen handelt.

Die Beschwerdeführer bringen vor, der in den Einreichungsunterlagen Teil 2B, UVE FB 04.110 dokumentierte Variantenvergleich sei beeinträchtigt worden. Die Prognose im Variantenvergleich habe sich lediglich auf das Jahr 2010 bezogen. Die Wiederholung der Berechnung der Betroffenenzahlen mit den Voraussetzungen in Revision 05 und mit der Prognose für 2020 wurde von den Berufungswerbern beantragt, über diesen Antrag wurde jedoch nicht entschieden. Darin liege ein wesentlicher Verfahrensfehler des erstinstanzlichen Bescheides. Die Antworten des Gutachters in der „VIE_002_Verhandlungsschrift“ S. 143 stünden in einem deutlichen Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen. Daher entspreche das von der Projektwerberin gewählte Verfahren zur Auswahl der geeignetsten Variante nicht dem Stand der Technik und seien ihre Angaben im Hinblick auf Plausibilität, Richtigkeit und Vollständigkeit von der Behörde unzureichend geprüft worden. Es wird ein ergänzendes Gutachten bzgl. Variantenvergleich beantragt. Die im Gutachten Fluglärm aufgrund von Flugrouten festgelegten Lärmzonen sind nicht nachvollziehbar, als keine Sicherheit dafür besteht, dass tatsächlich – im Fall der Umsetzung des Genehmigungsvorhabens – die geplanten Flugrouten geflogen werden. Es seien daher alle potenziell möglichen Lärmzonen auszuweisen und der Beurteilung auf ihre Umweltverträglichkeit zu unterziehen. Es wird ein ergänzendes Gutachten aus dem Fachbereich Fluglärm beantragt.

Dieses Vorbringen ist für das Bundesverwaltungsgericht nicht nachvollziehbar. Die von der Behörde eingeholten Teilgutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Auch inhaltlich sind die Teilgutachten schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden.

4.5.5. Gekurvter Anflug (Curved Approach):

Dazu wird in den Beschwerden vorgebracht, aus der Verhandlungsschrift der belangten Behörde sei ersichtlich, dass die diesbezüglichen Angaben des Flughafens für eine abschließende Überprüfung durch einen Experten nicht ausreichend detailliert seien. Die Behörde habe sich mit dem Vorbringen zu den Ergebnissen des „Variantenvergleichs“, insbesondere bzgl. der unrichtigen Prognosen und Flugroutenannahmen nicht ausreichend auseinandergesetzt. In einer UVP dürften nur technisch bereits verfügbare Verfahren zum Tragen kommen. Den gekurvten Anflug, wie er in Europa zur Anwendung kommen soll und der eine derartige Kapazität wie im Verfahren genannt bewältigen kann, gäbe es nicht. Alle Annahmen, die von einem gekurvten Anflug auf die Piste 11R (Ostbetriebsrichtung der dritten Piste) ausgingen, seien als fragwürdig anzusehen, da von falschen Flugverteilungsprognosezahlen ausgegangen werde. Gefordert wird eine Neuberechnung der Pisten-

verteilung unter realistischen Angaben für die Anzahl der Flugzeuge, die den gekurvten Anflug ausführen können. Darauf basierend müsse die Lärm- und Luftauswirkung neu ermittelt werden. Im gesamten UVP-Bescheid sei davon ausgegangen worden, dass auf die dritte Piste nur im gekurvten Anflug angefliegen werde. Nicht konkret absehbare Entwicklungen hätten jedoch außer Betracht zu bleiben (Hinweis auf US 29.10.2004, US 1B/2004/7, *Wien MVA Pfaffenu*, unter Berufung auf VwSlg. 11.477). Keiner der in der mündlichen Verhandlung im August/September 2011 befragten Amtssachverständigen hätte mit ausreichender Sicherheit darlegen können, wann und ob überhaupt ein gekurvter Anflug auf eine der Pisten des Wiener Flughafens im Massenbetrieb und als Standardverfahren möglich sein werde. Insgesamt könne der gekurvte Anflug nicht als Stand der Technik angesehen werden, weil er nicht in der Praxis erprobt sei.

Dem ist entgegenzuhalten, dass sich aus den Einreichunterlagen und den von der belangten Behörde eingeholten Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt, dass sich dieses Anflugverfahren nicht mehr im Forschungsstadium befindet und bereits erprobt wird (vgl. die Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten, Teil 1B sonstige Unterlagen 30.04 Flugrouten und Pistenbelegung; Stellungnahme vom 27.02.2009 zu den Bereichen Lärmtechnik sowie Flugsicherung).

Weiters ergibt sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten Anhang 2 [fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen (S. 27)] wie folgt:

„Curved Approaches sind nicht mehr im Forschungsstadium. Die Kriterien der Federal Aviation Administration in den USA wurden vor 6 Jahren publiziert, diejenigen von ICAO im Jahre 2006. Die geltenden Dokumente sind von der Air Navigation Commission der ICAO akzeptiert und seit 2009 als offiziell publiziert. Ähnliche Anflüge gibt es seit einigen Jahren in: Washington, Palm Springs, Queenstown, Tegucigalpa Toncontin, Kelowna, Lhasa.“

Im Umweltverträglichkeitsgutachten Anhang 2 [fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen (S. 29)] wird weiters wie folgt ausgeführt:

„In der Tat ist der Curved Approach für die 3. Piste noch nicht abschließend festgelegt worden. Somit kann wohl bezüglich diesem Anflug von Entwicklungsstadium gesprochen werden, nicht jedoch bei Curved Approaches generell. Korrekt ist, dass man nicht genau vorhersehen kann, wie viele Flugzeuge am Tag der Inbetriebnahme effektiv in der Lage sind, Curved Approaches zu fliegen.“

Im Umweltverträglichkeitsgutachten Anhang 2 [fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen (S. 77)] wird weiters wie folgt ausgeführt:

„Der curved approach ist insofern gesichert, als die Piste 11R bei Ostbetriebsrichtung nur von Flugzeugen angefliegen werden kann, die über die ausreichenden Hilfsmittel zur Durchführung von curved approaches verfügen. Ein konventionelles Instrumentenlandesystem für einen geraden Anflug auf die Piste ist nicht vorgesehen.“

Ein Beschwerdeführer sieht einen Widerspruch im Gutachten „*Flugsicherungsverfahren*“, wonach der Gutachter nicht einen RNP AR Anflug (ein satellitengestütztes Anflugverfahren) angenommen habe, ein solcher sei von der ACG eingereicht worden. Der Beschwerdeführer folgert, dass die eingereichten Radien für den gekurvten Anflug nicht passen und hier neue Berechnungen vom Projektwerber gemacht werden müssen. Es stelle sich nun die Frage, ob ein gültiger gekurvter Anflug eingereicht worden sei. Weiters seien die Angaben der Flugzeuge, die dieses Verfahren erfüllen, viel zu hoch angenommen. Es scheinen daher alle auf dem gekurvten Anflug auf die Piste 11R basierenden Annahmen als fragwürdig, da damit von falschen Flugverteilungsprognosezahlen ausgegangen werde. Gefordert wird eine Neuberechnung der Pistenverteilung unter realistischen Angaben für die Anzahl der Flugzeuge, die den Curved Approach ausführen können.

Dazu ist auszuführen, dass im Teilgutachten „*Lärmschutz*“ unter "*Schutzkonzept zur Bewältigung der prognostischen Unsicherheiten*" (S. 52) ausgeführt wird:

„Wie zuvor erläutert, bestehen hinsichtlich der Organisation des Flugbetriebs am Flughafen Wien vor allem aufgrund technischer Aspekte Unsicherheiten. Gemeint ist hierbei weniger die Unsicherheit, die sich in Bezug auf die Gesamtheit aller Flugbewegungen am Flughafen Wien zu einem bestimmten Zeitpunkt ergibt. Die in Bezug auf akustische Auswirkungen wesentlich relevanteren Unsicherheiten betreffen die Frage, wie die anstehende Verkehrsmenge am Flughafen abgewickelt wird, dh wie die einzelnen Flugbewegungen auf die zur Verfügung stehenden Pisten sowie hieran anschließend auf die verschiedenen Flugrouten aufgeteilt wird. Mit der Einführung der 3. Piste ergibt sich am Flughafen Wien ein sehr komplexes Verkehrssystem, da sich die Pisten teilweise kreuzen. Hinzu kommt das Bestreben des Flughafens Wien, Überflüge über der Stadt Wien nach Möglichkeit zu vermeiden. Dies ist nur möglich, wenn in starkem Maße gekurvte An- und Abflüge durchgeführt werden. Insbesondere für die Durchführung von gekurvten Anflügen sind jedoch spezielle technische Voraussetzungen bei den eingesetzten Flugzeugen notwendig. Hinzu kommen witterungsbedingte sowie rein akustische Unsicherheiten.“

Teilgutachten Lärmschutz (S55): Zur Lösung dieser Problematik wird ein gestuftes Schallschutzprogramm und ein begleitendes Monitoring vorgeschlagen.

Die Vorzüge eines begleitenden Monitorings sind:

- Abgleich zwischen Messung und Rechnung
- Der Schallschutz kann an die reale Situation angepasst werden (nicht zu viel und nicht zu wenig).

- Die Geräuschemissionen sowie der Anteil lärmarmen Flugzeuge wird unabhängig von der Einarbeitung in die theoretischen Berechnungsprogramme entsprechend seinem realen Aufkommen berücksichtigt.
- Der Flughafen bekommt sehr rasch eine Rückmeldung, welche Betriebsweise zu einer möglichst geringen Belastung der Umgebung führt.
- Automatische Berücksichtigung des Geräuschanteils Bodenlärm.

Aufbauend auf den Messergebnissen an den einzelnen Messstellen würden dann die entsprechenden Konturen flächendeckend für Punkte außerhalb der Messpunkte berechnet werden. Die Messergebnisse an den einzelnen Monitoringpunkten dienen dann zur Kalibration des Berechnungsprogramms. Man erhält somit ein speziell auf den Flugbetrieb des Flughafens Wien abgestimmtes Berechnungssystem. Aufbauend auf diesem speziell für den Betrieb am Flughafen Wien kalibrierten Berechnungsprogramms können dann Prognosen für eine Entwicklung des Flughafens Wien erstellt werden. Der Prognosehorizont möchte dabei nur so groß sein, dass die jeweils benötigten Schallschutzmaßnahmen bis zum Eintreffen des Prognoseszenarios realisiert sind.“

Weiters ist auf die Vorhabenseinschränkung der erstmitbeteiligten Partei vom 03.03.2011 hinzuweisen, wonach das Vorhaben insoweit eingeschränkt wird, als das Instrumentenlandesystem (ILS) auf die Piste 11R nicht mehr Gegenstand des Vorhabens ist. Dies bedeutet in betrieblicher Hinsicht, dass ein Geradeausanflug auf die Piste 11R mit Instrumentenlandesystemunterstützung von vornherein nicht möglich ist. Im Umweltverträglichkeitsgutachten Anhang 2 [fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen (S. 73)] wird ausgeführt:

„Die neue Piste 11R verfügt nicht über ein Instrumentenlandesystem für einen direkten Anflug. Sie kann daher prinzipiell nur von denjenigen Flugzeugen genutzt werden, die über die technischen Voraussetzungen zur Durchführung von curved approaches verfügen. Den bisherigen Prognosen zur Folge, ist erst für das Jahr 2025 davon auszugehen, dass nahezu alle Flugzeuge über die technischen Voraussetzungen für die Durchführung von gekurvten Anflügen verfügen. Bis dahin kann die Piste 11R für Anflüge bei Ostbetriebsrichtung nur eingeschränkt genutzt werden. Steigende Flugbewegungszahlen führen somit zwangsläufig zu einer Erhöhung der Belastung im Bereich der Anfluggrundlinie auf die bestehende Piste 11L. Eine ebenso große Erhöhung im Bereich der Anfluggrundlinie auf die bestehende Piste 11L würde sich allerdings auch ergeben, wenn die 3. Piste nicht gebaut wird, die Verkehrsmenge am Flughafen Wien jedoch weiterhin steigt.“

Im Umweltverträglichkeitsgutachten Anhang 2 wird in der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen ausgeführt (S. 77):

„Der curved approach ist insofern gesichert, als die Piste 11R bei Ostbetriebsrichtung nur von Flugzeugen angefliegen werden kann, die über die ausreichenden Hilfsmittel zur Durchführung von curved approaches verfügen. Ein konventionelles

Instrumentenlandesystem für einen geraden Anflug auf die Piste ist nicht vorgesehen.“

Im Teilgutachten Lärmschutz wird ausgeführt (S. 9):

„Im Falle des Flughafens Wien stellt das Szenario des Jahres 2020 jedoch einen Übergangsbetriebsfall dar, da zu diesem Zeitpunkt noch nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Ausrüstungsgrad (Capability) der Flugzeuge mit Instrumenten zur Durchführung von gekurvten Anflügen ausreichend groß ist, um gekurvte Anflüge (curved approaches) zum Standardanflugverfahren zu erklären. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird der Ausrüstungsgrad der Flugzeuge erst im Jahre 2025 hoch genug sein, um den gekurvten Anflug als Standardanflugverfahren einzuführen. Der gekurvte Anflug ist von besonderem Interesse, um insbesondere die Belastung der Stadt Wien durch gerade Anflüge so gering wie möglich zu halten.“

Weiters wird im Umweltverträglichkeitsgutachten ausgeführt (S. 114): *„Für Anflüge auf die neue Piste 11 R sind ausschließlich gekurvte Anflüge vorgesehen, die nicht über das Stadtgebiet von Wien führen.“*

Weiters wird im Umweltverträglichkeitsgutachten ausgeführt (Anhang 2 – fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen, S. 28): *„Mit Sicht auf das eingereichte Pistenbenützungskonzept wird ab 2020 mit dem Curved Approach 11R die Belastung für das Stadtgebiet gemindert.“*

Abschließend ist zum gekurvten Anflug darauf hinzuweisen, dass die belangte Behörde mit Auflage „7.9.4 Betriebskonzept“ bestimmt hat:

„Rechtzeitig vor Inbetriebnahme muss ein umfassendes operationelles Konzept vorliegen. Darin müssen insbesondere folgende Punkte geregelt sein:

- a) ...
- b) ...
- c) Unabhängiger Simultanbetrieb der Parallelpisten bei Anwendung der Curved Approaches

Weiters ist zu den Einwänden zum gekurvten Anflug auszuführen, dass dieses Anflugverfahren zu gegebener Zeit von der für die Regelung des Fluggeschehens zuständigen Luftfahrtbehörde (und zwar für das bestehenden Zwei-Pisten- als auch das künftige Drei-Pisten-System) im Detail festgelegt werden wird. Diese hat dann für das Vorhaben dazu die entsprechenden Prognosen abzugeben.“

Aus dem vom Bundesverwaltungsgericht ergänzend eingeholten Gutachten von BeSB GmbH Berlin (*Prof. Dr. Schaffert, DI Loewenhoff, DI Becker*) vom 19.09.2013 geht zum gekurvten Anflug hervor, dass technisch gesehen das Betriebsszenario des Jahres 2020 im Falle des

ausgebauten Flughafens mit der dritten Piste einen Übergangsbetriebsfall darstelle, da zu diesem Zeitpunkt noch nicht davon ausgegangen werden könne, dass der Ausrüstungsgrad der Flugzeuge mit Instrumenten zur Durchführung von gekurvten Anflügen ausreichend groß sei, um solche Anflüge (Curved Approaches) auf die neue Piste als Standardanflugverfahren einzuführen. Nach Einschätzung des Flughafens Wien werde der Ausrüstungsgrad der Flugzeuge erst im Jahre 2025 hoch genug sein, um den gekurvten Anflug als Standardanflugverfahren einzuführen. Die neue Piste 11R (Ostanflug auf die dritte Piste) dürfe nur gekurvt angefliegen werden, um einen Überflug der Stadt Wien zu vermeiden.

Insgesamt sah das Bundesverwaltungsgericht keine Veranlassung, das Verfahren der belangten Behörde bezüglich des Vorbringens zum gekurvten Anflug zu ergänzen. Auch begegnen die Beschwerdeführer mit ihrem Vorbringen den gutachterlichen Ausführungen im Verfahren vor der belangten Behörde nicht auf gleicher fachlicher Ebene. In Bezug auf das in diesem Zusammenhang vorgebrachte umweltmedizinische Vorbringen ist auf die für gesundheitlich unbedenklich erachteten Werte der LuLärmIV zu verweisen (vgl. Punkt III.3.3.3.2.1.).

4.6. Luftreinhaltetchnik:

4.6.1. Feinstaub:

Im vorliegenden Fall sind die Vorgaben des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L) materiell mitanzuwenden. Dies ergibt sich aus § 20 Abs. 1 IG-L, wonach eine gesonderte luftreinhalterechtliche Genehmigung entfällt, wenn die Anlage nach anderen bundesrechtlichen Vorschriften einer Genehmigungspflicht unterliegt. Diese bundesrechtliche Genehmigung ist im vorliegenden Fall jene nach dem UVP-G 2000, sodass die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L mit anzuwenden sind.

Die vom Gutachter vorgeschlagenen Auflagen wurden von der Behörde in den Spruch des Bescheides übernommen bzw. wurden diese vom Bundesverwaltungsgericht präzisiert bzw. ergänzt.

Aus den Feststellungen ergibt sich, dass die gemäß § 20 Abs. 3 IG-L maßgeblichen Grenzwerte auch nach Verwirklichung des Vorhabens sicher eingehalten werden. Damit erübrige es sich, auf Fragen einer evtl. Überschreitung einer „Irrelevanzschwelle“ einzugehen, weil die Genehmigungsvoraussetzungen diesbezüglich jedenfalls erfüllt sind.

Zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen in Bezug auf Feinstaub (PM₁₀) stellt sich die Rechtslage wie folgt dar:

Im Verwaltungsbezirk Wien-Umgebung [nunmehr in Bezug auf die hier relevanten Gemeinden durch die Änderung der Bezirksgrenzen: des Verwaltungsbezirks Bruck an der Leitha] wurden die Gemeinden Ebergassing, Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing durch § 1 Abs. 2 Z 3 lit. I der Verordnung Belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015, als belastetes Gebiet in Bezug auf PM₁₀ ausgewiesen. Dieser Bestimmung gemäß handelt es sich somit um ein Gebiet, in dem die Immissionsgrenzwerte des IG-L wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden. Eine Genehmigung darf daher gem. § 20 Abs. 3 IG-L nur erteilt werden, wenn die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung („Irrelevanzschwelle“) leisten oder eine entsprechende Kompensation mit anderen Quellen im Gebiet erfolgt.

Das Beschwerdeverfahren hat ergeben, dass diese Irrelevanzschwelle in Bezug auf Feinstaub durch das Vorhaben nicht überschritten wird.

Gesetzlich ist die Größe dieser Irrelevanzschwelle nicht determiniert. In der Regierungsvorlage 1147 BlgNr. 22. GP („Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005“) wird zu § 20 Abs. 3 IG-L ausgeführt, dass *„es der Behörde im Einzelfall obliegen wird, einen angemessenen Schwellenwert festzulegen“*. Das Gesetz überlässt es daher dem Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in Zusammenarbeit mit der Behörde, im Genehmigungsverfahren die angemessene Irrelevanzschwelle zu definieren und zu begründen (*Baumgartner/Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer, UVP-Verfahren vor dem Umweltsenat 265*). Der Verfassungsgerichtshof teilt in seinem Erkenntnis VfSlg. 18.585/2008 (Untersuchungsgebiet war als belastetes Gebiet hinsichtlich Feinstaub PM₁₀ ausgewiesen) die in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (17.05.2001, 99/07/0064; 31.03.2005, 2004/07/0199) vertretene These, dass die von einem (Straßenbau-)Projekt ausgehende Zusatzbelastung der Luftqualität für die Zulässigkeit des Projektes unbeachtlich, also insofern rechtlich irrelevant ist, als diese Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch im Hinblick auf die einzuhaltenden Umweltstandards nicht ins Gewicht fällt. Wenn als Schwellenwert für die zulässige Zusatzbelastung der Luft von der belangten UVP-Behörde 3 % des Jahresmittelwertes angenommen wurden, so liege dieses Irrelevanzkriterium jedenfalls im Rahmen des der belangten Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums. Die Annahme eines Schwellenwertes von 3 % des Jahresmittelwertes entspreche dem *„Stand der Technik“* (vgl. dazu auch BVwG 21.08.2017, W143 2017269-1, A26 Linzer Autobahn, und 29.09.2017, W104 2120271-1, A5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze).

Der gerichtlich bestellte Gutachter Univ.-Prof. Dr. STURM hat die Einhaltung der Irrelevanzgrenze mit dem vom Bundesverwaltungsgericht ergänzend eingeholten Gutachten bestätigt.

Von den Beschwerdeführern wird vorgebracht, sie hätten auch auf Programm „*Clean Air for Europe*“ (CAFE) bzw. die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie) hingewiesen, welche in Städten auf eine generelle Senkung der Belastung von PM 2,5 abziele. Der Bau einer dritten Piste am Rande einer Millionenstadt könne keine Maßnahme zur Senkung des Feinstaubes sein. Es werde daher der Antrag gestellt, die Erstellung eines detaillierten Aktionsplans zur Umsetzung dieser Richtlinie für Wien und das Land Niederösterreich abzuwarten, bevor über das Projekt entschieden werde.

Zu dieser Richtlinie ist auszuführen, dass diese bereits in nationales Recht umgesetzt wurde (etwa das IG-L und verschiedenen Verordnungen bspw. die Messkonzept-VO) und die nationalen Bestimmungen, wie bereits ausgeführt, durch das Projekt eingehalten werden.

4.6.2. Treibhausgase:

Gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 ist ein nach diesem Gesetz gestellter Antrag abzuweisen, wenn eine Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können.

In einzelnen Beschwerden wird geltend gemacht, dass die belangte Behörde nach dieser Bestimmung hätte vorgehen müssen bzw. dass nunmehr das Bundesverwaltungsgericht danach vorgehen sollte.

Bereits der Umweltsenat hat in der in dieser Hinsicht gleichartigen Situation im Fall *Gössendorf/Kalsdorf* (US 23.12.2008, 8A/2008/15-54) (vgl. ebenso US 26.08.2013, US 3A/2012/19-51, *Graz Murkraftwerk*) ausgeführt:

„Dieser Absatz bietet die Rechtsgrundlage für eine Abweisung des Genehmigungsantrags aufgrund schwerwiegender Umweltbelastungen und stellt somit den integrativen Ansatz in den Vordergrund. Der Umweltsenat hat bereits mehrfach dargelegt (vgl die Bescheide vom 8.3.2007, US 9B/2005/8-431 und US 9A/2005/10-115, sowie vom 4.4.2008, US 8A/2007/11-94), dass die integrative Bewertung als Prozess beginnend mit der Beschreibung und der Bewertung aller Umweltauswir-

kungen durch die Antragstellerin im Rahmen der UVE, der für alle Rechtsmaterien gemeinsamen mündlichen Verhandlung, dem umfassenden Umweltverträglichkeitsgutachten bis zur Berücksichtigung aller Genehmigungskriterien nach den anzuwendenden Materiengesetzen sowie den zusätzlichen Genehmigungskriterien gemäß § 17 UVP-G 2000, zu sehen ist. Der Abweisungstatbestand des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 soll insbesondere jene Auswirkungen, die durch Wechselwirkungen, Kumulations- oder Verlagerungseffekte verursacht werden, aber bei Anwendung der einzelnen Materiengesetze nicht vollständig erfasst werden können, abdecken (vgl Weber/Dolp in Bergthaler/Weber/Wimmer, UVP, Kapitel XI Rz 46 ff). Dieser Bestimmung kommt somit eine Auffangfunktion zu (vgl Weber/Dolp in Bergthaler/Weber/Wimmer, UVP, Kapitel XI Rz 44 ff; Madner, UVP, in Holoubek/Potacs, Wirtschaftsrecht Band 2, 455; Köhler/Schwarzer, UVP-G 2000 § 17 Rz 17; ‚ultima ratio‘ nach Ennöckl/N. Raschauer, UVP-G2 § 17 Rz 19). Für eine Bedarfsprüfung bietet sie jedoch keine Rechtsgrundlage (VwGH vom 24.2.2006, 2005/04/0044).“

§ 17 Abs. 5 UVP-G 2000 sieht eine Antragsabweisung dann vor, wenn aufgrund der Gesamtbewertung schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die auch durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht vermindert oder auf ein erträgliches Maß verringert werden können.

Negative Auswirkungen auf die Umwelt, die nicht nur geringfügig, sondern auch merklich nachteilig sein können, werden vom Gesetzgeber aufgrund des klaren Wortlauts des Abs. 5 offenbar akzeptiert und bieten keine Rechtsgrundlage für eine Abweisung des Genehmigungsantrags. Die theoretische Möglichkeit schwerwiegender Umweltbelastungen reicht für eine Abweisung nicht aus, sondern es muss das Eintreten sehr wahrscheinlich („zu erwarten“) sein (Hauer/Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens⁵ § 17 UVP-G 2000 Anm. 28).

Werden schwerwiegende Umweltbelastungen identifiziert, deren Eintreten mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist und können diese auch durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen oder sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht auf ein erträgliches Maß reduziert werden, ist der Antrag zwingend abzuweisen (vgl Ennöckl/N. Raschauer, UVP-G² 2000 § 17 Rz 19 mit weiteren Nachweisen).

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 24.08.2011, 2010/06/0002, zur Errichtung des Abschnittes Schrick-Poysbrunn der A5 Nordautobahn die damalige behördliche Einschätzung geteilt, dass hinsichtlich der Zielvorgaben des „Kyoto-Protokolls“ Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen seien. Die schwerwiegenden Umweltbelastungen, auf die § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 (diese Bestimmung entspricht für die hier zu beurteilende Vorhabensart nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 der Bestimmung

des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000) abstelle, bezögen sich auf Belastungen der Umwelt in dem konkret von den Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Gebiet. Aus dem „*Kyoto-Protokoll*“ könne nicht abgeleitet werden, dass Projekte, die eine gewisse Erhöhung der Emissionen von klimarelevanten Gasen bewirkten, nicht zulässig wären.

Durch den Bau und Betrieb der dritten Piste wird es bei Berücksichtigung lediglich des „*LTO-Faktor*“ mit 15,71 % zu einer erheblichen Steigerung der THG-Emissionen kommen.

Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes, der es bereits in seiner Entscheidung im ersten Rechtsgang Ausdruck verliehen hat, werden diese Treibhausgasemissionen des Vorhabens in erheblichem Ausmaß zu potenziell schwerwiegenden Umweltauswirkungen beitragen, wie mit ausreichender Sicherheit vorhergesagt werden kann. Angesichts der dargestellten Judikatur des VfGH, die für diesen Tatbestand eine Zurechnung von Umweltauswirkungen auf ein konkret abgrenzbares betroffenes Gebiet zu begrenzen scheint, und der vom VfGH in seinem Erkenntnis vom 29.06.2017 geäußerten Ansicht, dass eine Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen ihre äußerste Grenze an der österreichischen Staatsgrenze finde (womit sich das Ausmaß der zurechenbaren Emissionen des Vorhabens wesentlich reduziert) scheint eine Anwendung des zusätzlichen Abweisungstatbestandes des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 auf Treibhausgasemissionen nicht zulässig.

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind jedoch Emissionen von Schadstoffen jedenfalls nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Bei CO₂ handelt es sich um einen Schadstoff, da es sich um ein Gas handelt, das zwar in der Luft vorkommt, durch verstärkten Ausstoß aber Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft bewirkt und in der Atmosphäre nachteilige Auswirkungen auf den Menschen und/oder die Umwelt haben kann (vgl. § 2 Abs. 1 IG-L und die EG-PRTR-Verordnung Nr. 166/2006, die in ihrem Anhang II Treibhausgase als Schadstoffe anführt; *Baumgartner/Petek*, UVP-G 2000, Fn 71 zu § 17).

Die erstmitbeteiligte Partei gab als mögliche Reduktion im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eine Reduktion von ca. 4.2 kt/a CO₂-Emissionen durch die vermehrte Bereitstellung von Stromanschlüssen, Photovoltaik usw. an. Das Bundesverwaltungsgericht erachtet es jedoch als erforderlich, die Bewilligung durch die Auflage zur Eingrenzung der THG-Emissionen gemäß § 17 Abs. 4 UVP-G 2000 dahingehend zu ergänzen, dass bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der dritten Piste Maßnahmen umzusetzen sind, die eine Reduktion der CO₂-Emissionsmengen um 30.000 t gegenüber dem im Einreichprojekt beschriebenen konventionellen Drei-Pisten-Betrieb für das Betriebsjahr 2025 zur Folge haben (Auflage 7.20.20). Weiters hat die erstmitbeteiligte Partei weiterführende Maßnahmen zu ergreifen, die

gewährleisten, dass innerhalb eines Zeitraumes von maximal fünf Jahren nach Inbetriebnahme der dritten Piste bei jenen Aktivitäten, die in ihrem Einflussbereich liegen und alle direkten und indirekten CO₂-Emissionen umfassen, eine CO₂-Neutralität erreicht wird (Aufgabe 7.20.21). Dass dies möglich ist, ergibt sich aus dem Vergleich mit anderen Großflughäfen (vgl. die Beispiele des Airport Council International Europe airportcarbonaccreditation.org).

4.6.3. Klimabilanz, Ozon:

Die Beschwerdeführer bringen vor, dass für das Prognoseszenario 2020 durch die Zunahme des Flug- und Kfz-Verkehrs im Planungsraum gegenüber dem Ist-Zustand (Basisjahr 2003) mit einer Verdoppelung der CO₂-Emissionen zu rechnen sei. Aufgrund dieser Prognose sei nicht nachvollziehbar, wie das Vorhaben mit den Zielen, eine CO₂-Emissionsreduktion um 20 % gegenüber 1990 zu erreichen, im Einklang stehe.

Dazu wird auf das Punkt III.4.6.2. verwiesen und klargestellt, dass das Verfahren zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der UVP-G Novelle 2009 bereits anhängig war und daher keine Verpflichtung zur Erstellung eines Klima- und Energiekonzept bestand.

4.7. Einbeziehung des Altbestandes, Sachgüterschutz, Vermögensschäden:

Die Beschwerdeführer bringen vor, die belangte Behörde hätte das bereits bestehende Pistensystem und dessen Wechselwirkung in das Bewilligungsverfahren zur dritten Piste mit einbeziehen müssen. Durch die dritte Piste werde das Gesamtkonzept des Flughafens verändert. Auch Änderungen bestehender Teile des Flughafens hätten Berücksichtigung finden müssen. Weiters habe sich die Republik Österreich gegenüber der Europäischen Kommission verpflichtet, dass auch der Altbestand im laufenden UVP-Verfahren berücksichtigt werde. Insgesamt sei in der angefochtenen Entscheidung eine gesamtheitliche Betrachtung des Vorhabens mit dem Altbestand unterblieben.

Dazu ist auszuführen, dass zwischen Beurteilungs- und Antragsgegenstand zu unterscheiden ist. Antragsgegenstand ist das vom Projektwerber zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Zur Beurteilung des Gegenstands sind der Antrag sowie die Vorhabensbeschreibung heranzuziehen. Der Antrag bestimmt somit die Verwaltungssache an sich und damit den Verfahrens- und Entscheidungsgegenstand. Entscheidungsgegenstand kann nach allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen aufgrund der Antragsbedürftigkeit immer nur das zur Genehmigung beantragte Vorhaben sein. Die Behörde kann nicht mehr genehmigen, als beantragt ist (z.B. VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115; *Altenburger/Berger*, UVP-G² § 2 RZ 12; UVP-RZ zu § 2 Abs. 2).

Dem steht auch der in § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 normierte weite Vorhabensbegriff nicht entgegen, wonach mit der Errichtung einer Anlage oder einem sonstigen Eingriff in Natur und Landschaft sämtliche damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen (vgl. VwGH 23.02.2017, Ra 2014/07/0012) zu beurteilen sind. Wenn klargestellt wird, dass sich die UVP nicht auf die jeweilige Maßnahme beschränkt, sondern auch alle mit dieser in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen umfasst (US 30.04.2008, US 6B/2008/5-8, *Kaunertal*), steht dahinter das Ziel, die Umgehung der UVP-Pflicht durch Aufteilung eines Gesamtvorhabens auf einzelne Teile zu verhindern. Da im vorliegenden Fall die UVP durchgeführt wurde, liegt eine Umgehungsabsicht offenkundig nicht vor. Daraus ist deshalb für die Beschwerdeführer auch nichts zu gewinnen.

Der Beurteilungsgegenstand bestimmt sich hingegen durch die gesetzlichen Beurteilungskriterien. Dieser ist in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht der Bereich, in dem hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzungen erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter möglich sind. Für diese Bereiche sind fachliche Untersuchungen durchzuführen, die zum Treffen einer Entscheidung über den Vorhabensantrag notwendig sind.

Der Beurteilungsgegenstand geht insgesamt über den Genehmigungsgegenstand in mehrfacher Hinsicht hinaus und erfordert in der Beurteilung der Umweltauswirkungen auch die Einbeziehung des Altbestands. Zu dieser Beurteilung des Ist-Bestandes mit dem Planfall wurde in der Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter neben der dritten Piste auch der derzeitige Bestand einbezogen. Es stellen die Fachgutachten für die Bereiche Medizin und Schalltechnik in ihrer Prognose eben auf den angenommenen Betriebsumfang nach Verwirklichung des Vorhabens – somit des Altbestandes samt Vorhabensverwirklichung – ab.

Zusammenfassend kann einerseits aus den Vorbringen der Beschwerdeführer keine Rechtswidrigkeit des Verfahrens erkannt werden, noch geht das erkennende Gericht von einer Möglichkeit zur „Ausweitung“ des Antragsgegenstandes z.B. aufgrund unionsrechtlicher oder sonstiger Verpflichtungen aus.

Mit ergänzendem Schriftsatz vom 17.11.2017 brachten einige Beschwerdeführer zum Prüfungsumfang vor, es sei bislang nicht gewürdigt worden, dass in der Vergangenheit kein einziges Bauvorhaben am Flughafen Wien einer UVP unterzogen worden sei. Für diese Ausbauschritte habe die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren (protokolliert unter Zl. 2006/4959) eingeleitet, welches in Folge von Verhandlungen zwischen der

österreichischen Bundesregierung und der Kommission durch ein direkt auf die UVP-Richtlinie abgestütztes Verfahren in Form eines ex-post erstellten Umweltverträglichkeitsberichtes des BMVIT beigelegt worden sei. Der als „Ex-post-UVP“ gedachte Umweltverträglichkeitsbericht könne eine UVP nicht ersetzen. Dieser habe weder im Unionsrecht noch im nationalen Recht eine Grundlage.

Wie im Schriftsatz vom 17.11.2017 der Beschwerdeführer zutreffend ausgeführt, wurden bereits mehrere UVP-Feststellungsverfahren mit Bezug auf verschiedene Vorhaben auf dem Gelände des Flughafens Wien durchgeführt (vgl. die Bescheide zu den Zlen. RU4-U-183/001-2005, 17.05.2005; RU4-U-128/006, 12.11.2003; RU4-U-128/006, 12.11.2003; RU4-U-327/001-2007, 04.09.2007; RU4-U-346/001-2007, 22.11.2007; RU4-U-407/2002-2008, 29.04.2009; RU4-U-456/001-2009, 27.07.2009; RU4-U-479/001-2009, 21.01.2010; RU4-U-709/001-2013, 28.06.2013 – alle von der Niederösterreichischen Landesregierung, abrufbar in der UVP-Dokumentation des Umweltbundesamtes <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpoesterreich/uvpdatenbank>).

Somit ist festzuhalten, dass sämtliche der UVP-Feststellungsbescheide kundgemacht worden sind, nicht weiter angefochten wurden und somit in Rechtskraft erwachsen sind. Es besteht somit im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsgrundlage, diese bereits rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Feststellungsverfahren wieder aufzunehmen. Das diesbezügliche Beschwerdevorbringen geht somit ins Leere. Es erging somit nach einem Verfahren nach dem UVP-G 2000 die Feststellung, dass keine UVP notwendig ist (in diesem Sinne auch Urteile des EuGH 26.07.2017, C-215/06, *Comune di Corridonia*, und 28.02.2018, C-117/17, *Comune di Castelbellino*).

In einem Feststellungsverfahren nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 wird die mögliche UVP-Pflicht eines Vorhabens geklärt. So steht es im Rahmen dieses Verfahren den Antragslegitimierten offen, an die UVP-Behörde einen derartigen Antrag zu stellen. Dieser Antrag ist bei der zuständigen UVP-Behörde, im vorliegenden Fall der Niederösterreichischen Landesregierung, einzubringen. Es ist dem Bundesverwaltungsgericht verwehrt, ein derartiges Verfahren ohne ein vorgelagertes behördliches Verfahren einzuleiten. Somit ist auch über diesen Weg nichts für die Beschwerdeführer zu gewinnen. Der Antragsgegenstand ist somit das von den mitbeteiligten Parteien als Projektwerber zur Genehmigung eingereichte Vorhaben.

Die Beschwerdeführer bringen vor, eine Auflistung der Vermögensschäden bei Wertverlust von Grundstücken sei erforderlich. Ein solches Erfordernis ergibt sich entgegen den

Ausführungen der Beschwerdeführer aber weder aus der UVP-RL noch aus dem Verfahren der Kommission im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Wien.

4.8. Störfälle, Seveso-RL:

Die Beschwerdeführer bringen vor, die Auswirkungen von Flugzeugabstürzen seien nicht untersucht worden. Auch sei die „Seveso-II-RL“ (gemeint ist die Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 09.12.1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen; diese ist in der Zwischenzeit durch die sogenannte „Seveso-III-RL“, die Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 04.07.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, kurz: RL 2012/18/EU, abgelöst worden) nicht beachtet worden. Durch den Flugbetrieb erhöhe sich das Gefahrenpotenzial der Chemiebetriebe, die an das Flughafengelände angrenzen. Auf die Einwendungen der Beschwerdeführer im behördlichen Genehmigungsverfahren sei im Bescheid nur unzureichend eingegangen worden.

In einem ergänzenden Schriftsatz vom 17.11.2017 wird von der Fünftbeschwerdeführerin in Bezug auf die RL 2012/18/EU vorgebracht, diese hätte bereits 2015 im LFG umgesetzt werden müssen. Daher müsse das LFG richtlinienkonform ausgelegt werden bzw. sei die Richtlinie unmittelbar anzuwenden. Art. 15 sehe vor, dass die betroffene Öffentlichkeit unter anderem das Recht hat, ihren Standpunkt zu *„neuen Entwicklungen in der Nachbarschaft von Betrieben, wenn [...] die Entwicklungen das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern [...] können“* darzulegen und dass die Konsultationen mit der betroffenen Öffentlichkeit bei der Entscheidung angemessen berücksichtigt werden. Insbesondere in Zusammenschau mit Art. 9 und Art. 13 Abs. 2 seien das mögliche Zusammenwirken und die sogenannten *„Dominoeffekte“* einer auf Landungen und/oder Starts über das Stadtgebiet von Schwechat und der dort befindlichen Seveso-Betriebe zum Gegenstand der Erörterung des Genehmigungsbescheides zu machen. Die RL 2012/18/EU lasse dabei grundsätzlich offen, ob der neu hinzukommenden/geänderten Betriebsanlage Auflagen erteilt werden, oder ob Maßnahmen zur Verhütung schwerwiegender Unfälle im Bereich der bereits bestehenden (nicht antragstellenden und unverändert bleibenden) Betriebsanlagen gesetzt werden. Es sei dem Europäischen Gerichtshof ein Vorabentscheidungsersuchen vorzulegen, ob eine auf ein bestimmtes Vorhaben gerichtete Prüfung nach dem UVP-G bzw. der UVP-Richtlinie den Vorgaben des Art. 15 der RL 2012/18/EU entspricht.

Die belangte Behörde habe im Genehmigungsbescheid – entsprechend der hRsp. zu UVP-Verfahren außerhalb des Seveso-Regimes – bloß auf jene möglichen Störfälle Bedacht

genommen, deren Eintreten sehr wahrscheinlich („zu erwarten“) sei. Auf denkbare theoretische Katastrophenfälle, die naturgemäß nicht vorhersehbar seien, sei es der belangten Behörde hingegen nicht angekommen (unter Hinweis auf Bescheid S. 370 ff). Dies sei falsch, da im Anwendungsbereich des Seveso-Regimes eben auch Risiko und Wahrscheinlichkeit von schweren Unfällen zu beurteilen seien, also gerade von jenen, die das gesellschaftlich akzeptierte Risiko übersteigen – unvorhersehbare Störfälle oder Katastrophen. Ferner sei bisher noch nicht geprüft worden, ob mit dem Bau der dritten Piste dem Erfordernis Rechnung getragen werde, dass zwischen den unter die „Seveso-III-Richtlinie“ fallenden Betrieben einerseits und Wohngebieten, öffentlichen Gebäuden und Gebieten, Erholungsgebieten und Hauptverkehrswegen in Entsprechung von Art. 13 Abs. 2 ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleibe.

Zu diesem Vorbringen ist auf die Einreichunterlagen „Teil 2A UVE Fachbeitrag 02.180 Flugsicherheit“ vom Dezember 2007 und die ergänzenden Unterlagen vom Juli 2010 „Kap. 4.7 Flugsicherheit“ zu verweisen.

Weiters wird im angefochtenen Bescheid (S. 369) u.a. in Bezug auf die (damals relevante) RL 96/82/EG ausgeführt, dass nach allgemeiner Rechtsauffassung diese RL ordnungsgemäß in das innerstaatliche Recht umgesetzt worden ist. Es seien auch im Verfahren alle die erforderlichen Prüfungen vorgenommen worden. Weiters wird im Kapitel „8.14 Störfallbetrachtung“ (S. 373) ausgeführt:

„In einer Zusammenschau der Schutzzwecke der beurteilungsrelevanten Regelungen und der zur GewO (als allgemein grundlegende anlagenrechtliche Vorschrift) entwickelten Judikatur ergibt sich nun, dass sowohl für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit als auch der Genehmigungsfähigkeit nach den einzelnen materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen neben dem Normalbetrieb jene Störfälle zu beurteilen sind, die charakteristisch und typisch für den jeweiligen Vorhabentyp sind und regelmäßig und vorhersehbar auftreten, sofern nicht materienrechtliche Bestimmungen besondere Beurteilungen vorsehen (vgl zB Seveso II Richtlinie), was im gegenständlichen Fall nicht gegeben ist.

Als typischer Störfall auf einem Flugplatz muss wohl zB eine ‚runway incursion‘, nicht jedoch der Absturz eines Luftfahrzeugs über einer Raffinerie (Anm: über den dem Flughafen benachbarten großen Industrieanlagen bestehen Flugbeschränkungen nach LFG) oder einer dem Flughafen benachbarten Großstadt betrachtet werden, auch wenn sich dafür (wie für jedes auch noch so unwahrscheinliche Ereignis) Eintrittswahrscheinlichkeiten berechnen lassen.

Eine Betrachtung von für den Pistenbetrieb charakteristischen und typischen Störfällen wurde im Zuge der luftfahrttechnischen Betrachtungen vorgenommen und durch die Einhaltung des Standes der Technik (zB einschlägigen technischen Normen in der Luftfahrt, ICAO Dokumente), insbesondere bei sicherheits-

technischen Einrichtungen, und die Vorschreibung von Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Luftfahrttechnik (Flugsicherungsbetrieb, Flugsicherungstechnik, Flugsicherungsverfahren) berücksichtigt.“

Die Behörde hat sich ausführlich mit der Seveso-II-RL und möglichen Störfallszenarien auseinandergesetzt (vgl. S. 369 ff).

Zum Vorbringen, die RL 2012/18/EU sei wegen der fehlenden Umsetzung im LFG (und somit im Bewilligungsverfahren für die dritte Piste) unmittelbar anzuwenden, ist darauf hinzuweisen, dass diese Richtlinie mit § 80a LFG für Flughäfen in das innerstaatliche Recht (durch Verweis auf die relevanten Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994) umgesetzt worden ist (vgl. der Notifikationshinweis in § 174a Abs. 1 LFG). Schließlich ist die RL 2012/18/EU bzw. die einschlägige Umsetzung im LFG für das Bewilligungsverfahren nicht relevant, da es sich beim Flughafen Wien nicht um einen Betrieb nach dieser Richtlinie handelt und somit keine zusätzlichen Bewilligungsvoraussetzungen aus dem „Seveso-Regime“ für das Verfahren entstehen.

Zum Beschwerdevorbringen, Art. 13 der RL 2012/18/EU (Überwachung der Ansiedlung) bzw. Art. 13 Abs. 2 iVm. Art. 9 (Dominoeffekte) hätte im Verfahren beachtet werden müssen, ist darauf hinzuweisen, dass sich diese Verpflichtung an die Raumordnungsbehörden wendet. Dies trifft auch auf die von den Beschwerdeführern aufgezeigte Bestimmung des Art. 15 der RL 2012/18/EU (Öffentliche Konsultationen und Öffentlichkeitsbeteiligung am Entscheidungsverfahren) zu.

4.9. Sonstiges:

4.9.1. Das ergänzende Ermittlungsverfahren des Bundesverwaltungsgerichts hat ergeben, dass die **naturschutzrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen** erfüllt sind und auch keine zusätzlichen Auflagen in Bezug auf den Bienenfresser notwendig sind. Die Bewilligungsvoraussetzungen nach § 7 NÖ Naturschutzgesetz 2000 liegen vor.

4.9.2. Zum Vorwurf der **fehlenden strategischen Umweltprüfung (SUP)** ist auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes VwSlg. 18760 A/2013 zum „*Semmering-Basistunnel neu*“ zu verweisen. Demnach handelt sich auch im vorliegenden Fall nicht um einen Plan oder ein Programm i.S. der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. L Nr. 197 S 30 vom 21.07.2001 (SUP-RL). Die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung im Rahmen des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens – wie dies von Beschwerdeführern gefordert wurde – ist somit nicht geboten.

4.9.3. Auf die Frage des Verlusts von **Flächen für die landwirtschaftliche Produktion** ging das Bundesverwaltungsgericht noch in seiner Entscheidung im ersten Rechtsgang vom 02.02.2017 ein. Der Antrag zu Errichtung und Betrieb der dritten Piste wurde damals unter anderem im Zuge der Abwägung öffentlicher Interessen nach dem LFG abgewiesen. Mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 29.06.2017, E 875/2017, u.a., wurde jedoch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes deshalb aufgehoben (vgl. oben unter Punkt I.3.2.10.). Dieser Aspekt kann somit nunmehr nicht mehr in Erwägung gezogen werden.

4.9.4. Von den Beschwerdeführern wird vorgebracht, die **Ergebnisse der Mediation** dürften im Bescheid keinen Niederschlag finden. Dazu ist auszuführen, dass der Mediationsvertrag vom 22.06.2005 lediglich im Rahmen einer Empfehlung im Bescheid seinen Niederschlag gefunden hat (S. 105). Weiters wurde im Bescheid darauf verwiesen (S. 136, 360), dass der Mediationsvertrag nicht Gegenstand der behördlichen Genehmigung sei. Lediglich jene Teile des Mediationsvertrags, die Gegenstand einer UVP-Genehmigung sein können, (etwa die genehmigte Vorhabensbeschreibung) habe Eingang in das Verfahren gefunden.

4.9.5. Zum Vorwurf, das Vorhaben **kumuliere mit anderen Projekten**, bspw. der sogenannten „Spange Götzendorf“, und dies sei von der belangten Behörde nicht beachtet worden, ist darauf zu verweisen, dass sich die belangte Behörde damit auseinandergesetzt hat (Bescheid S. 351, „Vorhabensabgrenzung zur Spange Götzendorf“). Kumulative Umweltauswirkungen des (später eingereichten) Infrastrukturvorhabens „Götzendorfer Spange“ wurden in den relevanten Teilgutachten berücksichtigt.

4.9.6. Die Beschwerden bringen vor, es fehle ein **Klima- und Energiekonzept (KEK)** zum Energiebedarf. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass das Vorhaben am 01.03.2007 beantragt wurde. Die mit BGBl. I Nr. 87/2009 eingefügte Bestimmung des § 6 Abs. 1 lit. e UVP-G 2000 ist nach der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 20 Z 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche Vorhaben nicht anwendbar.

4.9.7. Zum Vorwurf der Beeinträchtigung des **Erholungswertes von Naherholungsgebieten sowie des Landschaftsbildes** ist zunächst auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Punkt III.3.6.2. zu verweisen. Zum Vorwurf, die landschaftspflegerischen Maßnahmen seien zu unbestimmt und vage formuliert worden, ist auf die Auflage 7.25.2 des angefochtenen Bescheides sowie die Ausführungen unter Punkt III.4.9.8. zu verweisen.

4.9.8. Im Übrigen ist in Bezug auf den Vorwurf, die **Auflagen** für landschaftspflegerische Maßnahmen seien **zu unbestimmt** darauf zu verweisen, dass der Inhalt dieser Auflage unter Beiziehung von Fachkundigen eindeutig erkennbar ist. Nach der Judikatur muss der Bescheidspruch so bestimmt gefasst sein, dass einerseits dem Bescheidadressaten die überprüfbare Möglichkeit gegeben wird, dem Leistungsauftrag zu entsprechen, und andererseits ohne weiteres Ermittlungsverfahren und neuerliche Entscheidung eine Vollstreckungsverfügung im Rahmen einer allfälligen Ersatzvornahme ergehen kann (VwGH 14.09.2004, 2001/10/0178; US 03.08.2000, 3/1999/5-109, *Zistersdorf*). Es genügt, dass bei Umsetzung des Bescheids durch den Bescheidadressaten unter Zuziehung von Fachleuten diese den Inhalt der Auflage objektiv eindeutig erkennen können [VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, *Umbau des Linzer Hauptbahnhofes*, US 08.03.2007, 9B/2005/8-431, *Stmk-Bgld 380 kV-Leitung II (Teil Stmk)*]. An die Bestimmtheit dürfen keine übertriebenen Anforderungen gestellt werden, wenn Umfang und Ausmaß noch nicht bekannt sind (vgl zB VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026, 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).

Diese Ausführungen gelten auch für die in den Beschwerden vorgebrachten Vorwürfe, verschiedene Auflagen seien zu unbestimmt. So handle es sich bei der ökologischen Bauaufsicht um eine unzulässige Delegation der Prüfbefugnis. Auch habe die Bauaufsicht nur sehr vage Kompetenzen. Auch bei dieser Auflage ist eine allfällige Ersatzmaßnahme möglich. Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht, soweit erforderlich, die Auflagen des angefochtenen Bescheides präzisiert bzw. ergänzt (vgl. die Änderungen und Ergänzungen unter Spruchpunkt B.I.).

4.9.9. Die Beschwerdeführer bringen vor, es **fehle ein Mobilitätsmanagement** bzw. die Auflagen seien unbestimmt und nicht ausreichend. Bei den Maßnahmen führe der Gutachter nur Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs an. Der Modal Split und der öffentliche Verkehr werde im Gutachten ebenso wenig behandelt wie weitere Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr. Empfehlungen des Gutachters würden nicht oder nur rudimentär durch Auflagen umgesetzt. So sei den mitbeteiligten Parteien zwar als Auflage die Durchführung eines Mobilitätsmanagementverfahrens mit Umsetzung der sich daraus ergebenden Maßnahmen vorgeschrieben, jedoch weder der Zeitpunkt noch die Dauer des Verfahrens noch durch wen das Mobilitätsmanagementverfahren durchzuführen sei festgelegt worden. Zwar werde die Durchführung eines Mobilitätsmanagementverfahrens mit Umsetzung der sich daraus ergebenden Maßnahmen vorgeschrieben (Auflage 7.26.7, Bescheid S. 107), jedoch werde weder Zeitpunkt noch Dauer des Verfahrens, noch die Stelle die das Verfahren durchzuführen habe, festgelegt.

Diesem Beschwerdevorbringen ist insofern zuzustimmen, als die Durchführung eines Mobilitätsmanagements keinen Bezug zum Genehmigungsinhalt der dritten Piste aufweist. Das Mobilitätsmanagement ist jedoch sowohl vom Bund, den Bundesländern sowie den Gemeinden durchzuführen. Es handelt sich somit um eine öffentliche Aufgabe, die keinen Bezug zum vorliegenden Genehmigungsinhalt aufweist und weit über den Genehmigungsgegenstand des gegenständlichen Vorhabens hinausgeht. Allgemein notorisch ist, dass der Bahnhof des Flughafens für den Fernverkehr ausgebaut wurde und auch nunmehr im Fahrplan an den internationalen Zugsverkehr angebunden ist.

4.9.10. Auf das Vorbringen, es **fehle der Finanzierungsplan**, der nach § 69 Abs. 1 lit. g LFG vorzulegen sei, ist nicht weiter einzugehen, da dieses Vorbringen erstmals mit Schriftsatz vom 11.12.2017 vorgebracht worden ist. Gemäß § 27 VwGVG hat das Bundesverwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid auf Grund der Beschwerde zu überprüfen. Eine Ausweitung des Anfechtungsumfanges und auch der geltend gemachten Themenbereiche nach Ende der vierwöchigen Beschwerdefrist ist unzulässig. Zur Vermeidung von Verfahrenverschleppungen ist das Bundesverwaltungsgericht verpflichtet, über verfahrenseinleitende Anträge von Parteien ohne unnötigen Aufschub zu entscheiden (§ 34 Abs. 1 VwGVG). Die Fünftbeschwerdeführerin ist mit diesem Vorbringen daher verspätet.

Dies trifft auch auf das Vorbringen zu, die **LuLärmIV greife in die Zuständigkeit der Länder** ein, da diese Obergrenzen für Lärm festlege. In diesem Zusammenhang wurde auf die Bestimmung des § 1 Abs. 3 LuLärmIV verwiesen. Es gäbe Regelwerke, die niedrigere Werte als die LuLärmIV festlegen. Auch dieses Vorbringen wurde erstmals in der Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts vorgebracht, weshalb darauf ebenfalls gemäß den obigen Ausführungen nicht weiter einzugehen ist.

4.9.11. Aufgrund der zusätzlichen Verfahrensdauer des Berufungs- bzw. Beschwerdeverfahrens sind die Befristungen in Auflagepunkt 8 des angefochtenen Bescheides anzupassen.

5. Ergebnis:

Die Beschwerden des 15.- und 23.-Beschwerdeführers sind als unzulässig zurückzuweisen. In Erledigung der weiteren Beschwerden sind zusätzliche Auflagen vorzuschreiben. Im Übrigen sind diese Beschwerden als unbegründet abzuweisen.

IV. Zur Zulässigkeit der Revision (Spruchteil C):

1. Die Revision des 15.-Beschwerdeführers ist nicht zulässig, weil, die Frage der möglichen Betroffenheit von möglichen Nachbarn und der möglichen Parteistellung vom VwGH bereits ausreichend geklärt ist (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171; 24.06.2009, 2007/05/0171; 23.09.2004, 2004/07/0055).

Die Revision der 23.-Beschwerdeführerin ist nicht zulässig, weil der VwGH bereits entschieden hat, dass nur einer gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation Parteistellung zukommt (VwGH 17.02.2016, Ro 2016/04/0001).

Die Revision gegen die Zurückweisung der Anträge auf Löschung der Sicherheitszone im Grundbuch ist nicht zulässig, weil die Rechtslage bezüglich der Frage der Zuständigkeit für die Erlassung einer Sicherheitszonen-Verordnung für Flughäfen gemäß § 87 Abs. 1 LFG klar und eindeutig geklärt ist. Es liegt nämlich auch dann keine Rechtsfrage erheblicher Bedeutung vor, wenn die Rechtslage eindeutig ist (zB VwGH 28.05.2014, Ra 2014/07/0053).

Die Revision gegen Spruchpunkt A. ist daher insgesamt unzulässig.

2. Zumindest zur Frage, ob die Bewilligung der dritten Piste ohne Vorgaben in Bezug auf die Festlegung des Fluggeschehens möglich ist sowie zur Anwendung der LuLärmIV besteht vom Verwaltungsgerichtshof bislang keine Judikatur.

Die Revision gegen Spruchpunkt B. ist daher zulässig.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltpflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 240,-- zu entrichten.

Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof sind nicht mehr zulässig, wenn nach Verkündung oder Zustellung des Erkenntnisses oder Beschlusses ausdrücklich darauf verzichtet wurde. Der Verzicht auf die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist bis zur Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Bundesverwaltungsgericht, nach Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht auf die Revision ist dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W109, am 23.03.2018

Mag. BÜCHELE
(RICHTER)