

Europäische Kommission  
zu Händen der Frau Generalsekretär

Rue de la Loi 200  
1049 Brüssel  
BELGIEN

DR. SUSANNE HEGER  
DR. MARTIN ULRICH FISCHER

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

Wien, am 16. Oktober 2006

## BESCHWERDE WEGEN VERLETZUNG DES GEMEINSCHAFTSRECHTS

- Beschwerdeführer:** Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West  
Esslinggasse 17/9  
1010 Wien, Österreich  
ZVR 767318746
- Vertreten durch:** HEGER & PARTNER Rechtsanwälte  
Dr. Susanne Heger  
Dr. Martin Fischer  
Esslinggasse 17/9  
A-1010 Wien  
S103407  
(VOLLMACHT ERTEILT)
- Beschwerdegegner:** Republik Österreich,  
sowohl für eigenes Handeln als auch für jenes der Gliedstaaten  
Niederösterreich und Wien
- Beschwerdegegenstand:** Mangelhafte Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985  
über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen  
und privaten Projekten (85/337/EWG), ABl 1985 L 175, 40 in der  
Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997, ABl  
1997 L 73, 5 („**UVP-RL**“)  
Mangelhafte Umsetzung der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen  
Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der  
Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne  
und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und  
96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den  
Zugang zu Gerichten, ABl 2003 L 156, 17  
(„**Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL**“)  
Mangelhafte Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom  
21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der  
wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl 1992 L 206, 7 (Flora-Fauna-  
Habitat-RL – „**FFH-RL**“)  
Verletzung der Charta der Grundrechte der Europäischen Union,  
ABl 2000 C 364, 1

## **Zusammenfassung: Rechtswidrigkeit des Ausbaus des Flughafen Wien Schwechat im Hinblick auf EU-Recht und in dessen Umsetzung ergangenes österreichisches Recht**

- Obwohl in unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadt Wien gelegen, von dicht besiedelten niederösterreichischen Gemeinden umgeben und an den Nationalpark Donau-Auen angrenzend verfolgt der Flughafen Wien Schwechat seit 1996 ein intensives Ausbauprogramm – Pier West, Verlängerung Piste 11/29, seit 1998 Umsetzung des „Masterplan 2015“: umfassende Verbesserung und Ausweitung des Pistensystems und der Abstellflächen, Bau des VIP- und des General Aviation Center, von Parkhäusern, des Handling Center West, des Air Cargo Center, des Flugsicherungstower, des Office Center (samt Straßensystem), von Bus Terminals, Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen und Bau eines vorläufigen Terminals. Derzeit in Errichtung ist ein gigantischer neuer Terminal „Skylink“. Ziel war und ist ein riesiger Personen- und Frachtumschlagplatz.
- In Umsetzung der EU-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung („UVP“) sah das österreichische UVP-Gesetz, in Kraft seit 1. Juli 1994, eine UVP-Pflicht für die „Erweiterung von Pisten“ vor. Die im Jahre 1997 durchgeführte umfassende Erneuerung und Verlängerung der Piste 11/29 (1938 vom NS-Regime angelegt) wurde dennoch nicht einer UVP unterzogen. Als Folge dröhnen heute Flugzeuge aller Größen und Arten, einschließlich riesiger Jumbojets, im Tiefflug in immer steigender Zahl über Wiener Stadtgebiet und niederösterreichische Wohngebiete.
- Seit der UVP-Gesetzesnovelle 2000 sind Kapazitätssteigerungen von Flughäfen, die eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um 20.000 (in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren) erwarten lassen, UVP-pflichtig. Bei der Beurteilung der UVP-Pflicht ist die Summe der Kapazitätserhöhungen, die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt wurden, zuzüglich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen. Real stehen Steigerungen der Flugbewegungen um 42.673 im Zeitraum 1995-2000 und von 63.145 im Zeitraum 2000-2005 gegenüber.
- **Trotz UVP-Gesetzgebung seit 1994 und Steigerung der Flugbewegungen um mehr als 100.000 seit 1995, wurde zum Flughafen Wien Schwechat noch nie eine UVP durchgeführt.**
- Anstelle des rechtlich geforderten UVP-Verfahrens wurde 2000-2005 ein „Mediationsverfahren“ im rechtsfreien Raum abgehalten, in dem eine neue Verteilung der bestehenden Belastungen sowie die Aufteilung der zukünftigen Belastungen beschlossen wurde. Während eine Hotline, zahlreiche Politiker und Behörden den belasteten Bürgern die Verbesserung durch die „Mediation“ versprochen, konnte der Flughafen unbehelligt gezielte Marketingmaßnahmen verwirklichen und die Kapazitäten massiv ausbauen (Geschäftsbericht 2005 der Flughafen Wien AG: *„Allein in den Jahren 2004 und 2005 wurden in Summe EUR 504,4 Mio. in den Ausbau des Standorts investiert, womit ein Großteil der Vorhaben bereits umgesetzt werden konnte.“*).
- Keine der verantwortlichen wiener und niederösterreichischen Behörden, auch nicht die Umweltschutzbehörden, sorgte für die Einleitung eines UVP-Verfahrens. Dies kann am ehesten dadurch erklärt werden, dass Wien und Niederösterreich Hauptaktionäre der Flughafen Wien AG sind und gleichzeitig den für die Durchführung einer UVP verantwortlichen Beamten gegenüber rechtlich oder faktisch weisungsbefugt sind.
- Mehr noch, für den geplanten Bau einer 3. Piste ist zwar erstmals ein UVP-Verfahren angekündigt, die verantwortlichen Behörden haben jedoch bereits in der „Mediation“ erklärt, dass sie keinerlei Schritte setzen werden, die das UVP-Verfahren verzögern könnten, und insbesondere keine Rechtsmittel erheben werden. Somit haben jene Behörden, deren Aufgabe es ist, die Interessen der Bürger zu schützen, vorab erklärt, diese Bürgerinteressen in der UVP nicht wahrzunehmen.
- Betroffene Bürger haben nach innerstaatlichem österreichischen Recht keine Möglichkeit, die Einhaltung der UVP-Pflicht einzufordern. Dies steht in direktem Widerspruch zu Artikel 10a der UVP-Richtlinie in der Fassung der Öffentlichkeitsbeteiligungs-Richtlinie und ermöglicht die beschriebene Behördenwillkür.
- Dazu kommt, dass der Flughafen an den Nationalpark Donau-Auen grenzt, der ein Gebiet von gemeinschaftsweiter Bedeutung im Sinne der FFH-Richtlinie ist. Dennoch wurde für keine der bislang erfolgten Ausbaumaßnahmen eine Naturverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

## INHALTSVERZEICHNIS

### I. SACHVERHALT

1. Geographische Lage des Flughafens Wien Schwechat
2. Ausbaumaßnahmen, Masterplan
  - a) Umfassende Verbesserung und Ausweitung des Pistensystems und der Abstellflächen
  - b) VIP und General Aviation Center
  - c) Parkierung
  - d) Handling Center West
  - e) Air Cargo Center
  - f) Flugsicherungstower
  - g) Office Center und Straßensystem
  - h) Bus Terminal
  - i) Erweiterung Gepäckfördereinrichtungen
  - j) Vorläufiger Terminal
  - k) Skylink
3. Gezielte Wachstumsstrategie der FHW AG
4. Flugbewegungen: Ist-Zahlen, Steigerungen 1995 - 2005
5. Flughafen-„Mediation“ und Rechtsmittelverzicht der Behörden für das UVP-Verfahren
6. Wesentliche Hintergrundinformation: politische Verhältnisse, Eigentümer- und Behördenidentität

### II. BESCHWERDEGRÜNDE

1. Verletzung der UVP-Richtlinie durch die Abhaltung eines „Mediationsverfahrens“, in dem im rechtsfreien Raum die negativen Folgen der Ausbaumaßnahmen des Flughafens der letzten Jahre abgehandelt und neue Belastungen für Bürger vereinbart wurden, anstelle der rechtzeitigen Einleitung von UVP-Verfahren
  - 1.1 UVP-Pflicht der bisherigen und laufenden Ausbaumaßnahmen
    - a) UVP-Pflicht des Flughafenausbaus nach den Grundprinzipien der UVP-Richtlinie
    - b) UVP-Pflicht von Ausbaumaßnahmen auf Flughäfen nach dem österreichischen Umsetzungsakt (UVP-G)
  - 1.2 Nicht genutzte Antragsmöglichkeit zur Feststellung der UVP-Pflicht durch die mitwirkenden Behörden (§ 3 Abs 7 UVP-G)
  - 1.3 Säumnis der Republik Österreich, ihrer Gliedstaaten und Behörden
  - 1.4 „Mediation“ statt UVP-Verfahren
2. Verletzung der UVP-Richtlinie durch Rechtsmittelverzicht der für das UVP-Verfahren für die dritte Piste zuständigen Rechtsträger im Hinblick auf das bevorstehende UVP-Verfahren für die dritte Piste
3. Verstoß gegen die UVP-Richtlinie in der durch die Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie geänderten Fassung durch Unterlassung der Einräumung eines Antragsrechtes für Bürger zur Einleitung eines Feststellungsverfahrens im UVP-Gesetz sowie wirksamer Beschwerderechte
4. Verstoß gegen die UVP-Richtlinie durch Verankerung von gesetzlichen Verjährungsvorschriften, die darauf abzielen, richtlinienwidrige Genehmigungsakte möglichst rasch zu sanieren
5. Verstoß gegen die UVP-RL sowie gegen die Grundwertungen der Charta der Grundrechte der Europäischen Union durch die Änderung des LuftfahrtG im Juli 2006
6. Mangelhafte Umsetzung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) durch die Republik Österreich auf Bundesebene

Diese Beschwerde wird in deutscher und englischer Sprache erhoben. Die Beschwerdeführerin stimmt zu, dass ihre Daten der Republik Österreich und den Behörden auf Bundes- und Gliedstaatenebene offengelegt werden (**Beilage /1**).

# I. SACHVERHALT

## 1. Geographische Lage des Flughafens Wien Schwechat

Der Flughafen Wien Schwechat liegt im Bundesland (Gliedstaat) Niederösterreich unmittelbar neben der seit Jahrhunderten dicht besiedelten Stadt Wien und ebenso dicht besiedelten niederösterreichischen Gemeinden (**Beilagen ./2a und ./2b**). Er grenzt überdies nahezu unmittelbar südlich an den Nationalpark Donau-Auen an, der in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeographischen Region gemäß Art 4 der FFH-RL aufgenommen wurde<sup>1</sup> und damit zu den besonders schutzwürdigen Gebieten zählt (**Beilagen ./3a und ./3b**; der Nationalpark ist grün umrandet). Der Flughafen liegt somit in einem mehrfach sensiblen Gebiet, seine Lage ist denkbar ungünstig für einen weiteren Ausbau.

Die **Wahl des Standortes** geht auf die NS-Zeit zurück. Hermann Göring nahm 1938 den Spatenstich zum Bau der ersten Piste vor, die heute noch, wenngleich renoviert, als Piste 11/29 in Betrieb ist. Bis zu 2.500 Zwangsarbeiter aus einem Außenlager des KZ Mauthausen bauten an dieser ersten, 1.500 m langen Betonpiste<sup>2</sup>. Die Standortwahl wurde in späteren Jahren nie hinterfragt, auch nicht aus Anlass von Investitionsentscheidungen. Erst in jüngster Vergangenheit wird die Frage von Politikern auf regionaler und kommunaler Ebene aufgeworfen, jedoch angesichts der bereits erfolgten enormen Investitionen und der Probleme der Wahl eines neuen Standortes regelmäßig wieder verworfen.

## 2. Ausbaumaßnahmen, Masterplan

Im Jahr **1998** verabschiedete die Flughafen Wien AG („**FHW AG**“) den **Masterplan 2015**, der umfangreiche Ausbaumaßnahmen vorsah. Insbesondere sollte der Flughafen Wien-Schwechat zu einem Hub, einem gigantischen Passagier- und Frachtumschlagplatz, entwickelt werden.

Bereits in den Jahren vor 1998 waren umfangreiche Kapazitätssteigerungsmaßnahmen gesetzt worden. Im Jahr **1977** wurde zusätzlich zu der bestehenden Piste 11/29 eine weitere **Piste 16/34** errichtet. **1996** eröffnete der Flughafen das neue, mit 12 Fluggastbrücken ausgestattete **Terminal Pier West**. **1997** erfolgte die **Verlängerung der Piste 11/29** (zur Lage der Pisten siehe **Beilage ./3b**).

Aus dem Internetauftritt der FHW AG aus dem Jahr 1998 betreffend den Masterplan 2015 wird folgende zentrale Textpassage zitiert<sup>3</sup>:

*„Allein bis zum Jahr 2005 wird die Flughafen Wien AG rund 14 Milliarden Schilling [EUR 1,017 Mrd] investieren, bis ins Jahr 2015 sollen es sogar mehr als 30 Milliarden Schilling [EUR 2,18 Mrd] sein. In der ersten Bauphase werden das Parkhaus 4, das Vorfeld Nordost und ein neuer Flugsicherungsturm errichtet sowie die Gepäcksortieranlage erweitert. Zur Erhöhung der Kapazität – vor allem in den Spitzenstunden – wird das Rollwegsystem der Piste 16/34 entscheidend verbessert. In den zweiten Bauabschnitt (1999 bis 2001) führt der Spatenstich für den Pier Nordost, die Erweiterung des Passagierterminals sowie des Bürokomplexes. Außerdem werden das Gerätezentrum Nord, sowie die Vorfelderweiterungen West und Nordost in Angriff genommen. In der dritten Ausbauphase (2001-2003) wird die Straßenanbindung ebenso erweitert wie das Vorfeld und der Pier Nordost. Bis 2005 soll der Pier Nordost mit 25 Fingergates fertig gestellt und das Vorfeld an den Pier angepasst sein. Dann wird sich der Anteil der Fingergates zu den offenen Vorfeldpositionen von heute 40 auf 60 Prozent erhöht haben.“*

<sup>1</sup> Entscheidung der Kommission 2004/798/EU vom 7. Dezember 2004 gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Verabschiedung der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeographischen Region, ABl 2004 L 382, 1.

<sup>2</sup> Online-Archiv der Wiener Zeitung vom 13. August 1999 ([www.wienerzeitung.at](http://www.wienerzeitung.at)).

<sup>3</sup> Internetarchiv: [web.archive.org](http://web.archive.org).

*Trotz Erhöhung der Landekapazität durch geeignete Maßnahmen wie die Schaffung von zusätzlichen Schnellabrollwegen und neuen Anflugverfahren ist die Kapazität des Flughafens Wien im Jahr 2010 mit zwei Pisten erschöpft.“*

Im **Geschäftsbericht der FHW AG 2004** heißt es: „Um das Verkehrswachstum der nächsten Jahre bewältigen zu können, planen wir von 2004 bis 2008 in Summe € 854 Mio. in den bedarfsgerechten Ausbau unserer Kapazitäten zu investieren. Ab 2008 sollen am Flughafen Wien bis zu 25 Mio. Passagiere abgefertigt werden können.“

Im **Geschäftsbericht 2005** heißt es weiter: „Zur Ausschöpfung des Wachstumspotentials wird ein ambitioniertes Investitionsprogramm in den Jahren 2004 bis 2008 zur Erhöhung der Kapazitäten umgesetzt. Allein in den Jahren 2004 und 2005 wurden in Summe EUR 504,4 Mio. in den Ausbau des Standorts investiert, womit ein Großteil der Vorhaben bereits umgesetzt werden konnte. Den Höhepunkt wird die Fertigstellung des Terminals VIE-Skylink im Jahr 2008 bilden.“

Ausgehend vom Masterplan, der zwischenzeitig mehrfach abgeändert wurde – auch Projektbezeichnungen wurden geändert – setzte der Flughafen sodann folgende Ausbaumaßnahmen<sup>4</sup>, die bisher alle genehmigt und durchgeführt wurden, ohne dass eine UVP durchgeführt worden wäre:

#### **a) Umfassende Verbesserung und Ausweitung des Pistensystems und der Abstellflächen**

- 1997: **Verlängerung der Piste 11/29 um 500 Meter auf 3500 Meter (in Richtung Stadt Wien!).** Damit einhergehend wurde auch die Instrumentenlandefähigkeit der Piste 11/29 erhöht, sodass diese nunmehr der ICAO-Kategorie IIIb entspricht<sup>5</sup>.
- 1999: Verbesserung des Pistensystems 16/34 durch Bau von 5 Schnellabrollwegen sowie eines parallel zu einem Großteil der Piste führenden Schnellabrollwegs<sup>6</sup>.
- Optimierung der automatisierten Landungen durch massive Maßnahmen im Bereich der Pistenbefeuernungen in den Jahren 1999 – 2005 (siehe dazu näher in **Beilage .J4**)<sup>7</sup>.
- 13.000 m<sup>2</sup> An- und Abrollwege<sup>8</sup>.
- Neubau des Rollweges A 2a mit einer Gesamtlänge von 510 m<sup>9</sup>.
- Mit Ende 2003 Unterbau von insgesamt ca. 50.000 m<sup>2</sup> Flugbewegungsfläche ausgewechselt<sup>10</sup>.
- Vorfelderweiterungen (=Flugzeug-Stellplatzweiterungen).
  - Kosten Vorfeld West und Planung Vorfeld Nordost: € 25,1 Mio.<sup>11</sup>.
  - Erneuerung Vorfeld im Bereich Rollgasse 50, abgeschlossen im November 2003<sup>12</sup>.
  - Vorfelderweiterung Nordost (August 2004 bis Juni 2005): 130.000 m<sup>2</sup>, Investitionsvolumen € 16,4 Mio. allein im Jahr 2004<sup>13</sup>.
  - Kosten der Vorfelderweiterungen im Jahr 2005: € 35,5 Mio.<sup>14</sup>.

<sup>4</sup> Die diesbezüglichen Daten wurden in erster Linie der Homepage der FHW AG (z.T. in web.archive.org archiviert) und insbesondere den Geschäftsberichten („GB“) 2001-2006 der FHW AG entnommen. Einige Daten entstammen der Broschüre „Flughafen Wien – ein Überblick“ (archiviert unter [http://www.istu.tuwien.ac.at/Student/Aktuell/Archiv/Download\\_Praes\\_Flughafen0505/Praes\\_Flughafen.pdf](http://www.istu.tuwien.ac.at/Student/Aktuell/Archiv/Download_Praes_Flughafen0505/Praes_Flughafen.pdf)).

<sup>5</sup> Quelle: Swiss Airways VA Magazin 7/2006 (9. September 2006).

<sup>6</sup> Tageszeitung Kurier vom 5. August 1999 mit der Erklärung, dass dadurch die An- und Abflugkapazität erhöht wird.

<sup>7</sup> Quelle: Referenz-Bericht der Siemens Bacon GmbH & Co KG ([www.siemensbacon.com](http://www.siemensbacon.com)).

<sup>8</sup> Quelle: [www.alpine.de](http://www.alpine.de).

<sup>9</sup> Quelle: Fritsch, Chiari & Partner Ziviltechniker GmbH, [www.fcp.at](http://www.fcp.at).

<sup>10</sup> Quelle: GB 2003.

<sup>11</sup> Quelle: GB 2002.

<sup>12</sup> Quelle: GB 2003.

<sup>13</sup> Quelle: GB 2004.

<sup>14</sup> Quelle: GB 2005.

- Erweiterungen der Vorfelder auch im Jahr 2006<sup>15</sup>.

Beigelegt wird eine umfassende Darstellung der Vorfeldererweiterung Nord-Ost unter Angabe einer Investitionssumme von Euro 90 Mio. seit 2002, mit Projektbeschreibung und Plan (**Beilage /5**).

- b) VIP und General Aviation Center:** Die Gesamtanlage umfasst den neuen General Aviation Bereich (Errichtung neuer Hangars) mit angeschlossenen VIP-Bereich, Ehrenhof, Einstellboxen, einen Einstellhangar und Nebengebäude. Die Bauzeit war von Jänner bis Oktober 2005, die bebaute Fläche umfasst 11.384 m<sup>2</sup><sup>16</sup>.
- c) Parkierung:**
- Masterplan 2015 aus 1998 kündigt Bau von Parkhaus 4 an.
  - 2005: Aufstockung Parkhaus 3 durch drei neue Etagen mit insgesamt 765 Parkplätzen<sup>17</sup>, Parkhäuser 7 und 8 wurden neu errichtet<sup>18</sup>.
  - 2006: Planung Erweiterung Parkhaus 4 und 7<sup>19</sup>.
  - Erweiterung Parkhaus 7 im Jahr 2006<sup>20</sup>.
- d) Handling Center West:** Der Hauptkomplex des Handling Center West (HCW) besteht auf einer Fläche von 20.000 m<sup>2</sup> aus einer Geräteabstellhalle und einer Servicehalle, in der Funktionen wie Werkstatt oder Akkuladestation untergebracht sind. Dort werden für die Flugzeugabfertigung erforderliche Gerätschaften untergebracht. Die Bauzeit dauerte von September 2004 bis Mai 2005, die Kosten für Bau und Inbetriebnahme betragen € 20,1 Mio.<sup>21</sup>.
- e) Air Cargo Center:** Das Projekt Air Cargo Center (ACC) umfasst die Erweiterung der Fracht- und Speditionshallen samt zugehöriger Büroflächen. Die Geschäftsberichte der FHW AG liefern dazu folgende Daten:
- Kosten Cargo Nord € 10,1 Mio.<sup>22</sup>.
  - Bisher stehen auf Cargo Nord 14.000 m<sup>2</sup> Gebäudeflächen zur Verfügung, es verbleiben noch 40.000 m<sup>2</sup><sup>23</sup>.
  - Air Cargo Center: Baubeginn Herbst 2004, Fertigstellung Ende 2005; 1. Stufe: 12.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche für Cargo und Handling plus 3.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche und 8.500 m<sup>2</sup> in Speditiionsgebäude<sup>24</sup>.
  - Cargo Nord und Cargo West: bisher 14.853 m<sup>2</sup> Gesamtmietfläche (Büro und Lager) erstellt<sup>25</sup>.
  - Im Jänner 2006 wurde das neue Air Cargo Center (7.500 m<sup>2</sup> Bürofläche plus 22.500 m<sup>2</sup> Frachtumschlagfläche) in Betrieb genommen<sup>26</sup>.
  - ergänzend wird der Bahnhof Flughafen Wien umgebaut und fernzugtauglich gemacht (gemeinsames Projekt mit ÖBB)<sup>27</sup>.
- f) Flugsicherungstower:** neuer Tower mit integriertem Bürogebäude u.a. der Flugsicherungsbehörde „Austro Control GesmbH“; Kosten: € 28,5 Mio., Baubeginn Sommer 2003<sup>28</sup>; fertig gestellt im Sommer 2005, Gesamtinvestition: € 32,1 Mio.<sup>29</sup>.

<sup>15</sup> Quelle: Quartalsbericht II/2006.

<sup>16</sup> Quelle: Homepage FHW AG.

<sup>17</sup> Quelle: GB 2002.

<sup>18</sup> Quelle: GB 2005.

<sup>19</sup> Quelle: GB 2005.

<sup>20</sup> Quelle: Quartalsbericht II/2006.

<sup>21</sup> Quelle: GB 2005 und Homepage FHW AG.

<sup>22</sup> Quelle: GB 2002.

<sup>23</sup> Quelle: GB 2003.

<sup>24</sup> Quelle: GB 2003.

<sup>25</sup> Quelle: GB 2004.

<sup>26</sup> Quelle: GB 2005.

<sup>27</sup> Quelle: GB 2005.

**g) Office Center und Straßensystem:**

- Baubeginn 2003, fertig gestellt Herbst 2004, 26.000 m<sup>2</sup> Büro- und Konferenzfläche, 250 PKW-Stellplätze<sup>30</sup>, Gesamtinvestition ca. 52,7 Mio.<sup>31</sup>.
- Herstellung von 2 neuen Straßenzügen und Umbau einer Straße zwischen Oktober 2003 und Herbst 2004; Gesamtinvestition € 9,8 Mio.<sup>32</sup>.

**h) Bus Terminal:** 7 internationale Busgates, Baubeginn Juli 2002, Fertigstellung Anfang 2004; Kosten € 6,8 Mio.<sup>33</sup>.

**i) Erweiterung Gepäckfördereinrichtungen:**

- Erweiterung Gepäckfördereinrichtungen im Jahr 2003; € 2,9 Mio.<sup>34</sup>.
- Erweiterung Gepäckzentrale im Jahr 2004; € 12 Mio.<sup>35</sup>.

**j) Vorläufiger Terminal:**

Im Mai 2005 wurde ein weiteres „Teilprojekt der Kapazitätsoptimierung, der Terminal 1A“ in Betrieb genommen und 22 Check-in-Counter und drei neue Kontaktcounter geschaffen; Kosten: € 5,9 Mio.<sup>36</sup>.

**k) Skylink:** Bau eines weiteren Terminals „SKYLINK“, Fläche: 71.000 m<sup>2</sup>, Länge: 460 m, Breite: 33 m, wird über 51 Gates verfügen, die nördliche Seite des Piers bietet acht Andockpositionen für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge, die südliche Seite bietet neun Andockpositionen (davon fünf für Großraumflugzeuge wie den Airbus A380), Terminalbereich umfasst eine Fläche von 76.000 m<sup>2</sup> und bietet mit einer Länge von 270 m genügend Platz für weitere 96 Check-In Schalter und Shops oder Lounges mit direkter Anbindung zum (ebenfalls neu geplanten) unterirdischen Bahnhof durch Rolltreppen. Der Rohbau steht bereits.

Bis 2008 sollen ca. € 414 Mio. investiert werden<sup>37</sup>. Laut GB 2004 sollen im Jahr 2008 ca. 24 Mio. Passagiere abgefertigt werden, 2005 wurden bereits ca. 16 Mio. Passagiere abgefertigt<sup>38</sup>.

---

<sup>28</sup> Quelle: GB 2002.

<sup>29</sup> Quelle: archivierter Internetauftritt der FHW AG unter web.archive.org.

<sup>30</sup> Quelle: GB 2003.

<sup>31</sup> Quelle: archivierter Internetauftritt der FHW AG unter web.archive.org.

<sup>32</sup> Quelle: Broschüre „Flughafen Wien – ein Überblick“.

<sup>33</sup> Quelle: GB 2003.

<sup>34</sup> Quelle: GB 2003.

<sup>35</sup> Quelle: GB 2004.

<sup>36</sup> Quelle: GB 2005.

<sup>37</sup> Quelle: GB 2002.

<sup>38</sup> Quelle: GB 2005.

### *Ausbau-Dimensionen*<sup>39</sup>

	2005	VIE-Skylink-Endausbau 2008
Passagiere (in Mio.)	ca. 16	ca. 24
Check-in-Schalter	114	168
Pier-Positionen	20	37
Gepäckausgabebänder	7	12
Shoppingfläche (in m <sup>2</sup> )	5.977	11.700
Gastronomiefläche (in m <sup>2</sup> )	3.451	7.300

### **In Planung:**

**Bau einer 3. Piste:** Bau einer weiteren Piste mit etwa 3.500 m Länge als Parallelbahn zur Piste 11/29 circa 2.400m südlich davon. Der Baubeginn ist für 2008 und die Fertigstellung ungefähr für das Jahr 2013 vorgesehen, budgetiert sind etwa EUR 400 Mio.<sup>40</sup>. **Für diese dritte Piste ist erstmals in der Geschichte des Flughafens ein UVP-Verfahren angekündigt.**

### **3. Gezielte Wachstumsstrategie der FHW AG**

Vertreter des Flughafens, der Flugsicherungsbehörde Austrocontrol und der Stadt Wien erklärten den Bürgern mehrfach, dass der Verkehr von sich aus wachse und der Flughafen nichts dafür könne. Der Flugverkehr steigt weltweit tatsächlich, aber in Wien überproportional aufgrund des äußerst aktiven Zutuns des Flughafens. Zur Veranschaulichung werden nachfolgend einige Zitate aus den Geschäftsberichten der FHW AG aus den Jahren 2002 bis 2004 herausgegriffen:

- 2002: Malaysia Airlines und andere Fluggesellschaften können als Kunden gewonnen werden, 11 neue Destinationen und 41 neue Frequenzen.
- 2003: Aktive Kontaktaufnahme mit Airlines, die den Flughafen „bereichern“. Low Cost Carrier konnten gewonnen werden, Intersky Germanina Express, Air Berlin, German Wings, VBird, Duo Airways, Helvetic Airways.
- 2004: „Der Flughafen bemüht sich jedoch auch aktiv um die Akquisition neuer Fluglinien“; im Mai 2004 kamen u.a. die Carrier Emirates und Eva Air dazu.

In mehreren GB wird die Tarifpolitik thematisiert, die die Funktion des Flughafens als Personendreh Scheibe („Hub“) gezielt fördert: Es gibt den „Transfer Incentive“ – pro abfliegendem Transferpassagier € 8,21 Refundierung<sup>41</sup> – und den Frequenzdichte-Incentive; 2005 wurde der Transfer-Incentive, der an die Airlines pro Transferpassagier refundierte Betrag, um € 2, also auf € 10,21, angehoben.

Der Vorstandsvorsitzende der FHW AG, Herbert Kaufmann reagierte auf die Nachricht, dass das Bieterkonsortium um den Flughafen Wien den Zuschlag für den Flughafen Bratislava letztlich doch

<sup>39</sup> Quelle: GB 2005.

<sup>40</sup> Quelle: www.logistik-insider.at.

<sup>41</sup> Quelle: GB 2004.

nicht bekommen sollte, damit, dass er die Vorverlegung des Baus der dritten Piste ankündigte, sowie mit den Worten „Wir werden den slowakischen Markt von Wien aus aufrollen. [...] Wir werden weitere Billig-Fluglinien nach Wien locken.“<sup>42</sup>.

#### 4. Flugbewegungen: Ist-Zahlen, Steigerungen 1995 bis 2005

##### Gesamtflugbewegungen jährlich

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Flugbewegungen	143.799	154.912	156.748	165.242	171.682	186.472	185.425	186.782	197.069	224.811	249.617
jährl. Zuwachs absolut		11.113	1.836	8.494	6.440	14.790	-1.047	1.357	10.287	27.742	24.806
jährl. Zuwachs in %		7,73	1,19	5,42	3,89	8,61	-0,56	0,73	5,5	14,08	11,03

#### 5. Flughafen-, „Mediation“ und Rechtsmittelverzicht der Behörden für das UVP-Verfahren

Zum Flughafenausbau wurde seit Inkrafttreten des UVP-Gesetzes am 1. Juli 1994 keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (siehe **Beilage ./6**).

Stattdessen wurde zwischen 2000 und 2005 ein so genanntes „Mediationsverfahren“ abgehalten, an dem sich u.a. zahlreiche niederösterreichische Gemeinden, vertreten durch ihre Bürgermeister, das Bundesland Wien in seiner Doppelfunktion als Gemeinde und Gliedstaat, das Bundesland Niederösterreich, die Umweltschutzverbände von Wien und Niederösterreich, die politischen Parteien auf Ebene dieser beiden Gliedstaaten, die Flugsicherungsbehörde „Austro Control GesmbH“, die Austrian Airlines AG, die FHW AG und zahlreiche Bürgerinitiativen beteiligten.

Die Mediation befasste sich zunächst mit den aktuellen Folgen des bisherigen Flughafenausbaus und legte das Ergebnis im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ vom 27. Mai 2003 fest. Aufgrund erheblicher Bürgerproteste musste dieser bereits kurz danach wieder geändert werden.

Mit den zukünftigen Ausbauplanen der FHW AG einschließlich des geplanten Baus einer dritten Piste befasste sich der zweite Teil des „Mediationsverfahrens“. Das diesbezügliche Ergebnis wurde im Allgemeinen Mediationsvertrag vom 22. Juni 2005 festgelegt und sieht den Bau der dritten Piste vor (**Beilage ./7**). Dieses Ziel war bereits zu Beginn der Verhandlungen klar vorgegeben worden: „Die Wachstumsziele des Flughafen [konnten] im Mediationsverfahren nicht in Frage gestellt werden“<sup>43</sup>.

Während der Allgemeine Mediationsvertrag in den Medien als „breiter Konsens“ gefeiert wurde, wuchs der Bürgerprotest dagegen. Zahlreiche Bürgerinitiativen traten aus oder verweigerten die Unterschrift. Der Direktor des Nationalparks Donauauen, der unmittelbar an den Flughafen angrenzt,

<sup>42</sup> Diese Aussage wurde so in mehreren österreichischen Tageszeitungen zitiert, etwa in „Die Presse“ vom 17. August 2006, 17.

<sup>43</sup> Stellungnahme des Geschäftsführers des Nationalparks Donau-Auen, 30. Mai 2005 (in **Beilage ./11**).

gab eine klare Gegenerklärung ab, FPÖ Wien und Die Grünen Wien und Niederösterreich sowie die ÖVP Wien und einzelne Wiener Bezirksvertreter unterzeichneten ebenfalls nicht.

Die Polarisierung geht mittlerweile soweit, dass in der Fernsehsendung „Volksanwalt“, die vom Österreichischen Rundfunk am 16. September 2006 ausgestrahlt wurde, Vertreter von Bürgerinitiativen, die am Mediationsverfahren teilgenommen hatten, den Vertretern des Flughafens vor laufender Kamera vorwarfen, mit „manipulierten und falschen Unterlagen“ gearbeitet zu haben. Andererseits beschimpfte der Chef der österreichischen Luftfahrtbehörde „Austro Control GesmbH“, Dr. Christoph Baubin (ehemals Daimler-Chrysler) beim Luftfahrtsymposium 2006 Anrainer, die sich gegen den weiteren Ausbau des Flughafens aussprechen, als „zutiefst undemokratisch“: *„Baubin kritisierte zudem Proteste von Anrainern, die sich gegen einen Ausbau des Flughafens Wien wenden. 'Es ist nicht möglich, dass sich eine Minderheit gegen eine Mehrheit wendet.' Das sei 'zutiefst undemokratisch', sagte Baubin.“*<sup>44</sup>

Gestützt auf den Allgemeinen Mediationsvertrag soll im Herbst 2006 ein UVP-Verfahren für den Bau der dritten Piste stattfinden, dessen Ergebnis durch den Mediationsvertrag bereits vorweggenommen sein soll. So lautet Unterpunkt 5 zum Punkt I („UVP-Verfahren, Prozessvereinbarungen 3. Piste“) des Allgemeinen Mediationsvertrages wie folgt:

*„Unter der Voraussetzung, dass durch die FHW AG im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens bei der zuständigen Behörde ein Projekt eingereicht wird, welches den Vereinbarungen [...] entspricht, verpflichten sich die anderen Parteien, keine Schritte im Genehmigungsverfahren zu setzen, die geeignet sind, das Genehmigungsverfahren zu verzögern. Die anderen Parteien verpflichten sich unter der Voraussetzung, dass der Inhalt des Genehmigungsbescheides den Vereinbarungen [...] entspricht, kein Rechtsmittel gegen einen Genehmigungsbescheid einzubringen. [...] Die anderen Parteien verpflichten sich, nicht nur selbst keine verfahrensverzögernden Maßnahmen zu setzen bzw. keine Rechtsmittel einzubringen, sondern auch, dass sie Dritte weder finanziell noch logistisch oder politisch darin unterstützen, das Genehmigungsverfahren zu verzögern oder Rechtsmittel gegen einen allfälligen Genehmigungsbescheid einzubringen.“*

Im Punkt VII des Allgemeinen Mediationsvertrages haben die Gliedstaaten Niederösterreich und Wien zwar klarstellend ergänzt, dass eine vertragliche Bindung des Landes Niederösterreich und des Landes bzw. der Stadt Wien nur als Träger von Privatrechten gegeben ist und keine Bindung für die behördlich ausübenden Funktionen der Organe von Wien und Niederösterreich darstellen. An der Zustimmung der beiden Gliedstaaten zum geplanten Ausbau ändert das nichts.

## **6. Wesentliche Hintergrundinformation: politische Verhältnisse, Eigentümer- und Behördenidentität**

Die Eigentumsverhältnisse der FHW AG stellen sich zum 31.12.2005 nach Angaben der FHW AG im Geschäftsbericht 2005 dar wie folgt:

- Öffentliche Hand: 40 %
  - o Land Niederösterreich – 20%
  - o Stadt Wien – 20%mit Syndikatsvertrag zwischen Wien und Niederösterreich
- Mitarbeiterstiftung – 10 %
- Silchester International Investors Limited, London – 10,05 %
- Free Float – 39,95 %

<sup>44</sup> Der Standard 18. September 2006.

Wien und Niederösterreich sind somit die einzigen Aktionäre, die willensbildend tätig sein können und, abgestimmt durch einen Syndikatsvertrag, auch sind. Das Land Niederösterreich wird politisch von der (christdemokratischen) Österreichischen Volkspartei regiert, Wien ist in der Hand der Sozialdemokratischen Partei Österreichs. Beide Großparteien sind sich auf Bundes- und großteils auch auf Gliedstaatenbene einig, dass der Flughafen Wien-Schwechat ungebremst wachsen soll, sodass es in dieser Frage kein ernstzunehmendes politisches Gegengewicht gibt. Die Bürgermeisterposten in den betroffenen Gemeinden sind ebenfalls politisch „rot“ (sozialdemokratisch) und „schwarz“ (christdemokratisch) besetzt.

Die für die Genehmigungen des Ausbaus und die Frage der UVP-Pflicht zuständigen Behörden gehören zum Land Niederösterreich. **Damit ergibt sich die absurde Situation, dass diejenigen, die von den Gewinnen der FHW AG profitieren, diejenigen, die die Bürger- und Umweltinteressen schützen sollen, und diejenigen, die die Ausbaugenehmigungen erteilen, unter einer Führung und Absprache zusammenlaufen. Daher sind sämtliche Behörden beim Projekt Flughafen ausbau zugunsten der FHW AG und zulasten der betroffenen Bürger koordiniert.**

## II. BESCHWERDEGRÜNDE

**1. Verletzung der UVP-Richtlinie durch die Abhaltung eines „Mediationsverfahrens“, in dem im rechtsfreien Raum die negativen Folgen der Ausbaumaßnahmen des Flughafens der letzten Jahre abgehandelt und neue Belastungen für Bürger vereinbart wurden, anstelle der rechtzeitigen Einleitung von UVP-Verfahren**

### 1.1 UVP-Pflicht der bisherigen und laufenden Ausbaumaßnahmen

a) UVP-Pflicht des Flughafen ausbaus nach den Grundprinzipien der UVP-Richtlinie

Die Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG), AB1 1985 L 175, 40 idF AB1 2003 L 156, 17 („UVP-RL“) stellt folgende wesentliche Grundsätze auf:

- Die beste Umweltpolitik besteht darin, dass Umweltbelastungen von vornherein zu vermeiden sind, anstatt sie erst nachträglich in ihren Auswirkungen zu bekämpfen.
- Die Umweltauswirkungen eines Projekts müssen mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen beurteilt werden: Die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.
- Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit vor Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen unter anderem aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden.

Im Einzelnen unterliegt die Umsetzung dem Recht der Mitgliedstaaten. Die Kontrolle und Überwachung dieser Umsetzung obliegt der Europäischen Kommission als Hüterin der Verträge und – über Klage der Kommission oder eines anderen Mitgliedstaates – dem Europäischen Gerichtshof. Zur Umsetzung der UVP-RL durch die Republik Österreich siehe unten b).

Dass die unter Punkt I.2 beschriebenen umfangreichen Ausbauschritte und die bisherige Kapazitätssteigerung schon längst eine UVP erforderten, ist offensichtlich. Dies wird auch dadurch untermauert, dass bereits in den Jahren 1999 und 2000 die Notwendigkeit bestand, auf die Bürgerproteste, die es in Wien und Niederösterreich gab, zu reagieren. So heißt es dann in der im März 2001 abgeschlossenen Vereinbarung zur Abhaltung eines Mediationsverfahrens:

*„Teile der Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden rund um den Flughafen sind bereits jetzt durch die Lärmemissionen infolge des steigenden Flugverkehrs belastet und in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Die unmittelbaren Anrainergemeinden sehen trotz der positiven Impulse eine Einschränkung ihrer räumlichen Weiterentwicklung.“*

In den Jahren 1999 und 2000 titelten die Zeitungen beispielsweise: „Fluglärm über Wien: Grüne verlangen Nachtflugverbot“ (Kurier 20. Juli 1999), „Fluglärm über dem Wiener Stadtgebiet und kein Ende“ (Kurier 5. August 1999) „Zwist um laute Flugzeuge“ (Standard 20. Juli 1999) „Viel Lärm über Wien!“ (Kurier 23. Juni 2000), „„Mediation‘ gegen Fluglärm“ (Die Presse 18. Juli 2000), „Flughafen: Keine Lösungen gegen Lärm“ (Wiener Zeitung 20. August 2000), „Proteste gegen Fluglärm über der Stadt“ (Standard 20. Juni 2000), „Mit Unterschriften gegen den Fluglärm über Wien“ (Kurier 20. Juni 2000), „Kommt Ausbaustopp für den Airport Wien?“ (Die Krone 20. Mai 2000).

Aber gerade in den Jahren der „Mediation“ zur Lösung der bereits brennenden aktuellen Probleme, trieb der Flughafen seine Kapazitätsausweitung besonders massiv voran. Der Mediationsvertrag enthielt keine Stillhalteklauseel oder sonstige Beschränkungen für den Flughafen während der Dauer des offenen „Verfahrens“.

b) UVP-Pflicht von Ausbaumaßnahmen auf Flughäfen nach dem österreichischen Umsetzungsakt (UVP-G)

i) *Umsetzungsfrist*

Die UVP-RL des Jahres 1985 war von den damaligen Mitgliedstaaten bis zum 3. Juli 1988 umzusetzen. Anlässlich der Begründung des Europäischen Wirtschaftsraums verpflichteten sich die diesem beitretenden Mitglieder der EFTA gemäß Art. 73 f in Verbindung mit Anhang XX EWRA unter anderem dazu, die UVP-RL in ihren nationalen Normenbestand zu übernehmen. Da das EWRA diesbezüglich keine Übergangsfristen vorsah, war die Umsetzung zum 1. Jänner 1994 vorzunehmen<sup>45</sup>. Die Umsetzung durch die Republik Österreich durch das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz erfolgte zwar bereits 1993<sup>46</sup>, gemäß seinem § 46 trat das Gesetz aber erst mit 1. Juli 1994 in Kraft (Stammfassung **Beilage ./8**). Darüberhinaus sah das UVP-G in § 46 Abs 3 eine Übergangsphase bis zum 31. Dezember 1994 vor, während welcher einem Projektwerber ein Wahlrecht eingeräumt war, ob er sein Vorhaben nach den bisherigen Verfahren und Materiengesetzen genehmigt haben wollte oder nach den Bestimmungen über die UVP<sup>47</sup> – mit anderen Worten, wer wollte, konnte durch rechtzeitige Antragstellung der Verpflichtung aus der UVP-RL entgehen. Diese im österreichischen Betriebsanlagenrecht unübliche – und auch

<sup>45</sup> Bergthaler in Bergthaler/Weber/Wimmer, Die Umweltverträglichkeitsprüfung (1998) Kap II Rz 17.

<sup>46</sup> Kundmachung am 14. Oktober in BGBl 1993/697.

<sup>47</sup> „Der zweite Abschnitt ist auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren bis zum 31. Dezember 1994 eingeleitet wird, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens für die nach dem 30. Juni 1994 eingeleiteten, aber noch nicht durch Bescheid erledigten Genehmigungen beantragt.“

gemeinschaftsrechtlich unzulässige<sup>48</sup> – Möglichkeit der Rechtswahl wurde von manchen bereits als „Lex Schwachat“ bezeichnet.

## **Österreich war somit ab 1. Jänner 1994 bis zum 31. Dezember 1994 in der Umsetzung der UVP-RL säumig.**

### ii) *Die relevanten Tatbestände*

Gemäß § 3 Abs 1 UVP-G sind jene Vorhaben, die in Anhang 1 des Gesetzes angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe des Gesetzes einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

In der **Stammfassung des Gesetzes** aus dem Jahr 1993 umfasste die UVP-Pflicht u.a. den zivilen *„Neubau von Flughäfen und Flugfeldern, ausgenommen Hubschrauberlandeplätzen im öffentlichen Interesse, sowie die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten“*<sup>49</sup>.

Im Rahmen der Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie 1997<sup>50</sup>, deren Umsetzungsfrist bereits am 14. März 1999 abgelaufen war, wurde das UVP-G mit Wirkung vom 11. August 2000 umfassend geändert und wird seitdem als **„UVP-Gesetz 2000“** bezeichnet. Anlässlich dieser Novelle wurden zwar die Tatbestände der Anlage 1 erweitert, gleichzeitig aber *„die Mengenschwellen zum Teil drastisch angehoben, so dass keine österreichischen Anlagen mehr darunter fallen“*<sup>51</sup>. Die Novelle des Jahres 2000 machte Österreich zum europäischen Umwelt-Schlusslicht<sup>52</sup>. Eine der meistkritisierten fehlerhaften Neuerungen war die Einführung von nahezu unanwendbaren Kriterien für die UVP-Pflichtigkeit von Änderungen bei bestehenden Flugplätzen. Nach der Novelle waren Pistenerweiterungen als solche nicht mehr UVP-pflichtig, sondern erst ab einer Verlängerung um mindestens 25%. Neu eingeführt wurde der Tatbestand der Ziffer 14 Buchstabe d im Anhang 1, wonach nun *„Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) **um mindestens 20 000 pro Jahr oder mehr zu erwarten ist**“*<sup>53</sup> einer UVP zu unterziehen sind (konsolidierte Fassung **Beilage .J9**).

Diese offensichtlich zu hohe Schwelle wurde als Reaktion auf den Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung und den Nutzeffekt der UVP-RL (RL 85/337/EWG idF der RL 97/11/EG) vom 26.06.2003, KOM (2003) 334 endg., geändert. Der Bericht hatte unter anderem darauf hingewiesen, dass die in einzelnen Mitgliedstaaten vorgesehenen Schwellenwerte uneinheitlich sind und zum Teil um das Zehnfache voneinander abweichen. Die österreichischen Schwellenwerte wurden als zT auffallend hoch bezeichnet. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass in Österreich auffallend wenige UVP-Verfahren durchgeführt wurden<sup>54</sup>: So hatte Österreich vor 1999 im Schnitt 4 UVP-Verfahren pro Jahr durchgeführt, wohingegen etwa das ungleich kleinere Luxemburg 20 und das von der Einwohnerzahl vergleichbare Schweden über 3.000 UVP-Verfahren pro Jahr aufzuweisen hatten<sup>55</sup>.

<sup>48</sup> EuGH 9. August 1994, Rs C-396/92, Bund Naturschutz in Bayern et al./Freistaat Bayern et al. (Bundesstraße B15); 11. August 1995, Rs C-431/92, Kommission/Deutschland (Wärmekraftwerk Großkrotzenburg)

<sup>49</sup> Anhang 1 Z 16 UVP-G idF BGBl 1993/697.

<sup>50</sup> Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl 1997 L 73, 5.

<sup>51</sup> Minderheitsbericht der SPÖ zum Bericht des Umweltausschusses des österreichischen Nationalrates, Anlage 2 zum AB 228 BlgNR XXI. GP.

<sup>52</sup> So die abweichende persönliche Stellungnahme der (grünen) NR-Abgeordneten Dr. Eva Glawischnig-Piesczek zum Bericht des Umweltausschusses des österreichischen Nationalrates, Anlage 3 zum AB 228 BlgNR XXI. GP.

<sup>53</sup> Anhang 1 Z 14 lit d UVP-G idF BGBl 2000/89.

<sup>54</sup> Siehe dazu auch zusammenfassend *Eberhartinger-Tafill/Merl*, UVP-G 2000 (2005) 10 ff.

<sup>55</sup> KOM (2003) 334, 58 (Tabelle 9).

Ab dem 1. Jänner 2005 waren daher „Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) **um mindestens 15.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren** zu erwarten ist“<sup>56</sup> UVP-pflichtig.

Diese Schwelle wurde kurz darauf neuerlich angepasst, sodass nunmehr (seit 1. April 2005) derartige Änderungen dann einer UVP-Pflicht unterliegen, wenn dadurch eine Erhöhung „**um mindestens 20.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren** zu erwarten ist“<sup>57</sup>.

iii) *UVP-Pflicht für die Verlängerung der Piste 11/29*

Im Jahr 1997 wurde die Piste 11/29 um 500 Meter verlängert (siehe oben Punkt I.2.a). Ab 1. Juli 1994 bis 11. August 2000 unterlag eine „Erweiterung von Pisten“ nach dem österreichischen UVP-Gesetz der UVP-Pflicht.

**Die Verlängerung der Piste 11/29 war somit UVP-pflichtig.**

iv) *UVP-Pflicht für die Umsetzung des Masterplanes 2015*

Der relevante Tatbestand im Anhang 1 Ziffer 14 Buchstabe d lautet:

„Änderungen von Flugplätzen, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) **um mindestens 20.000 in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren** zu erwarten ist“

Der Ausbau des Flughafens Wien Schwechat setzt sich gemäß Masterplan aus zahlreichen Einzelprojekten verschiedener Art zusammen und ist somit ein „Vorhaben“ im Sinne von § 2 Abs 2 UVP-G<sup>58</sup>. Der Sinn des Vorhabensbegriffs besteht darin, räumlich und sachlich zusammenhängende Projekte gemeinsam zu beurteilen, auch wenn sie nicht denselben Tatbestand des Anhangs 1 zum UVP-G erfüllen. Die praktische Wirksamkeit der UVP-RL wäre ernsthaft in Frage gestellt, wenn die Projektwerber nur ein größeres Projekt in mehrere aufeinander folgende kürzere Abschnitte aufzuteilen bräuchten, um sowohl das Projekt als Ganzes, als auch die sich aus dieser Aufteilung ergebenden einzelnen Abschnitte den Vorschriften der Richtlinie zu entziehen<sup>59</sup>. Beurteilungsgegenstand für die UVP ist daher die Gesamtheit der räumlich und sachlich in einem Zusammenhang stehenden Maßnahmen, Entscheidungsgegenstand ist hingegen bloß das beantragte Vorhaben<sup>60</sup>. Das macht gerade beim Flughafen Sinn, denn die einzelnen kapazitätserweiternden Schritte stehen offensichtlich in einem engen funktionalen Zusammenhang.

Gemäß § 3a Abs 1 Z 2 UVP-G sind Änderungsvorhaben wie die des Anhangs 1 Ziffer 14 Buchstabe d dann einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn der (Änderungs-) Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs 1 Z 1 zu rechnen ist.

<sup>56</sup> Anhang 1 Z 14 lit d UVP-G idF BGBl 2004/153.

<sup>57</sup> Anhang 1 Z 14 lit d UVP-G idF BGBl 2005/14.

<sup>58</sup> „Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen zu verstehen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.“

<sup>59</sup> Vgl EuGH 16. September 2004, Rs C-227/01, Kommission/Spanien (Eisenbahnlinienprojekt Valencia).

<sup>60</sup> So der österreichische Verwaltungsgerichtshof (VwGH) 7. September 2004, 2003/05/0218 = RdU 2005/20 = ÖJZ 2005/239A; ebenso der österreichische Umweltsenat (US) 4. Juli 2002, 5B/2002/1 = wbl 2003/285.

Gemäß dem **Kumulierungstatbestand** des § 3 Abs 5 UVP-G, der – so auch das Rundschreiben des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000) vom 30. Mai 2001, GZ 11 4754/4-I/1U/2001<sup>61</sup>, das anlässlich der Einführung des umfassend novellierten UVP-G 2000 erstellt wurde – auf den Änderungstatbestand der Ziffer 14 Buchstabe d des Anhanges 1 anzuwenden ist, ist für die Beurteilung der UVP-Pflicht die Summe der Kapazitätserhöhungen, die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt wurden, zuzüglich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen.

Das heißt, dass für sämtliche nach dem Inkrafttreten der Kumulierungsbestimmungen und des Änderungstatbestandes der Ziffer 14 Buchstabe d ab 11. August 2000 erfolgten Genehmigungen auch der 1996 eröffnete Pier West, die 1997 erfolgte Kapazitätserweiterung durch die Verlängerung und den Ausbau der ILS-Fähigkeit (ICAO-Kat IIIb) der Piste 11/29 sowie der Ausbau der Piste 16/34 im Jahr 1999 zu berücksichtigen sind.

Für die Zusammenrechnung muss die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25 % des Schwellenwertes erreichen oder, falls kein Schwellenwert festgelegt ist, 25 % der bisher genehmigten Kapazität. Die 25 %-Schwelle in § 3 Abs 5 UVP-G soll Bagatellverfahren vermeiden, nicht aber zu einer Umgehung der UVP-Pflicht durch Stückelung verhelfen<sup>62</sup>. Bringt der Projektwerber in Umgehungsabsicht mehrere Genehmigungsanträge innerhalb kurzer Zeit ein, die – jeder für sich – unter der 25 %-Schwelle liegen, so bleibt die Schwelle außer Betracht, weil dem Gesetzgeber nicht unterstellt werden kann, dass er Fälle offenkundiger und erheblicher Umgehung – die sogenannte „Salamitaktik“ – zulassen wollte<sup>63</sup>. Zum selben Ergebnis gelangt eine Behörde, wenn sie aufgrund gemeinschaftsrechtskonformer Interpretation die 25 %-Schwelle nicht anwendet, sondern aus eigenem von niedrigeren Schwellen ausgeht<sup>64</sup>.

§ 3a Abs 7 UVP-G verlangt, dass bei der Beurteilung eines Änderungsvorhabens auch das bereits genehmigte Vorhaben soweit zu berücksichtigen ist, als dies zur Wahrung der im Gesetz angeführten Interessen erforderlich ist. Das bedeutet, dass die Auswirkungen des gesamten zu ändernden Projekts auf die Umwelt zu beurteilen sind. Die Behörde kann daher auch bestehende Genehmigungen, auf die sich der Änderungsantrag nicht direkt bezieht, insoweit ändern als dies notwendig ist, um den negativen Auswirkungen des Gesamtvorhabens ausreichend abhelfen zu können.

v) *Kapazitätssteigerung durch den bislang erfolgten oder genehmigten Flughafenusbau*

Gemäß dem genannten Rundschreiben des BMLFUW kann sich eine Erhöhung der Flugbewegungen neben dem Bau und der Verlängerung von Pisten aus dem Bau bestimmter Einrichtungen (z.B. von Rollwegen und Instrumentenflugsystemen) und aus organisatorischen Maßnahmen (z.B. einer Verlängerung der Betriebszeiten) ergeben. Weiters geht das BMLFUW davon aus, dass jede bewilligungspflichtige Maßnahme (gemeint im Sinne z.B. einer Bewilligung nach der Bauordnung, der Gewerbeordnung oder dem Luftfahrtgesetz) potentiell zur Erhöhung der Flugbewegungen beiträgt. Zu erwartende Flugbewegungen bedeuten in diesem Zusammenhang die auf realistischen Prognosen beruhenden voraussichtlichen Flugbewegungen unter Berücksichtigung des Vorliegens und der Kapazität geeigneter Infrastruktureinrichtungen wie etwa Abfertigungsgebäude, Rollwege oder Treibstofflager. In dem Rundschreiben wird auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass zur Beurteilung der UVP-Pflicht auch und insbesondere die Lage von Flugplätzen „in der Nähe von

<sup>61</sup> Zu Flugplätzen vgl Seite 139 ff.

<sup>62</sup> US 13. August 2004, 5B/2004/4-17 “Wels Shopping Center” = wbl 2006/135.

<sup>63</sup> US 8. Juli 2004, 5A/2004/2-48 „Seiersberg“ = wbl 2006/134.

<sup>64</sup> Vgl EuGH 21. September 1999, Rs C-392/96, Kommission/Irland (UVP-Richtlinie); österreichischer Verfassungsgerichtshof (VfGH) 28. Juni 2001, V51/00 = RdU 2001/78; VwGH 11. September 2003, 2003/07/0092 = ÖJZ 2005/75A.

*Siedlungsgebieten auf Grund der projektspezifischen, oftmals erheblichen Luft- und Lärmemissionen“ relevant ist.*

Betrachtet man die im Sachverhalt Punkt I.2.a) – k) aufgelisteten Ausbauten, so wird selbst einem Laien in der Luftfahrt klar, dass die relevanten Schwellenwerte für eine UVP-Pflicht längst überschritten sind.

- Aus der einleitend in Punkt I.2 (Masterplan, Ausbaumaßnahmen) zitierten Passage des Masterplans geht (nach eigenen Angaben der FHW AG) eindeutig hervor, dass ein zentraler Faktor der Kapazitätserhöhung in der Verbesserung der **Pisten und Vorfelder** besteht: Punkt I.2.a) liefert Daten zu den umfangreichen Ausbaumaßnahmen in diesem Bereich (siehe dazu auch die 1992, 1994, 1999, 2004 und 2006 erstellten Luftbilder in der **Beilage /10**).
- Die Pisten wurden für Landungen (Aufprall) im Minutentakt (und kürzer) tauglich gemacht, mit Schnellabrollwegen umgeben und massive Vorfelderweiterungen vorgenommen. Dementsprechend hieß es im Masterplan aus dem Jahr 1998: *„Zur Erhöhung der Kapazität – vor allem in den Spitzenstunden – wird das Rollwegsystem der Piste 16/34 entscheidend verbessert.“* Flankierend dazu wurden der neue **Flugsicherungstower**, sieben internationale **Busgates**, massive Erweiterungen der **Gepäcksbeförderungseinrichtungen**, **Hangars** sowie ein **neuer Terminal** mit 22 Check-in Counter und drei neue Kontaktcounter und **Parkhäuser** geschaffen (siehe Daten dazu oben I.2.a), b), c), f), h), i), j). Der neue Terminal soll einen Teil des Skylink vorwegnehmen und wird im GB 2005 als *„Teilprojekt der Kapazitätsoptimierung“* bezeichnet. Alleine die neu geschaffenen **Parkplätze** (765 Parkplätze durch Aufstockung des Parkhauses 3 sowie zwei weitere Parkhäuser) wären für sich allein genommen einer UVP zu unterziehen gewesen (Anhang 1 Z 21 des UVP-G: *„Öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1.500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge“*). Zur Ergänzung wurde ein **Office Center** errichtet und die **Erweiterung des Straßennetzes** vorgenommen (siehe oben I.2.g).
- **An- bzw. Abflugverfahren** wurden, wie schon 1998 im Masterplan 2015 angekündigt, umfangreich geändert. Zahllose Änderungen ergaben sich durch den Mediationsteilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ vom 27. Mai 2003, von denen insbesondere die neue Starterroute über den 23. Wiener Gemeindebezirk und den Lainzer Tiergarten mit Abdrehen über dem 14. Wiener Gemeindebezirk hervorzuheben sind. Diese Route STO3C wird seit März 2004 geflogen. Die Proteste der dort Wohnenden sind bis heute nicht verstummt. Diese neue Route war zur Kapazitätssteigerung bei den Starts erforderlich. Die Bündelung des Flugverkehrs bei der Landung durch sehr zeitiges Auffädeln – wie dies z.B. über dem 14. Wiener Gemeindebezirk vorgenommen wird – dient (zumindest nach offizieller Erklärung) der Kapazitätssteigerung und ist daher im Sinne des Rundschreibens des BMLFUW auch UVP-pflichtig.
- Ebenso unterliegt nach dem zitierten Rundschreiben des BMLFUW die Errichtung eines Instrumentenlandesystems („**ILS**“) – dort als „Instrumentenflugsystem“ bezeichnet – der UVP-Pflicht. Das Upgrade der ILS-Fähigkeit der Piste 11/29 auf die ICAO-Kategorie IIIb im Jahr 1997 ist daher gemeinsam mit der Pistenverlängerung der Kumulierung für die Folgejahre anzurechnen. Die Übersicht von Siemens-Bacon (siehe **Beilage /4**) liefert eine eindrucksvolle Darstellung der Maßnahmen im Befeuerungsbereich.
- Ende 2005 wurde die erste Bauphase des **Air Cargo Center** und des **Handling Center West** fertig gestellt (siehe dazu oben I.2.d), e). Bereits im August 2005 teilte die FHW AG in einer ihrer zahlreichen Erfolgsmeldungen mit: *„Neben bereits bestehenden reinen Frachtflügen durch Asiana, zweimal pro Woche von und nach Seoul mit B747-400F, Korean fünfmal pro Woche, ebenfalls von und nach Seoul mit B747-400F sowie Eva Air zweimal pro Woche von und nach*

Taipeh mit MD11, startet nun ab 06. August China Airlines auch zweimal pro Woche von und nach Taipeh.“ Am 11. August 2006 gab die FHW AG die Erhöhung des Frachtvolumens mit 20 % in den ersten sieben Monaten des Jahres 2006 bekannt, die Steigerungsraten für Fracht in Tonnen lagen davor bei 12 % im Jahr 2005, bei 21 % im Jahr 2004 2003 und bei 8,3 % im Jahr 2003. In Beantwortung einer Anfrage einer Bürgerinitiative nach der Zahl der reinen Frachtflüge lieferte ein Mitarbeiter der FHW AG nachfolgende Übersicht, aus der ein Tagesmittel von knapp 12 Flügen im Zeitraum Jänner bis September 2005 abzulesen ist. Bei dieser Übersicht nicht berücksichtigt sind Luftfrachttransporte in kombinierten Passagier- und Frachtflugzeugen wie der Boeing 747-400M Combi.

Anteil Nur-Frachtverkehr Flughafen Wien	Jänner bis September 2005	%	Mittel / Tag
<b>Movements gesamt</b>	174.787	100%	640,2
<b>davon Nur-Frachtverkehr</b>	3.251	1,86%	11,9

Daraus lässt sich ableiten, dass der Cargo Center Ausbau ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Kapazitätssteigerung des Flughafens Wien Schwechat leistet. Angesichts der bisherigen Steigerungsraten und des forcierten weiteren Ausbaus des Cargocenters in den nächsten Jahren ist mit weiteren erheblichen Steigerungen zu rechnen. Erschwerend kommt dazu, dass gerade Cargoflüge eine erhöhte Belastung darstellen, da sie vornehmlich in der Nacht unternommen werden.

- Der neue Terminal **Skylink**, der bereits im Rohbau errichtet ist (nähere Daten siehe vorne I.2.k), stellt bereits für sich allein genommen eine UVP-pflichtige Erweiterungsmaßnahme dar. Die FHW AG gibt dafür eine Kapazitätssteigerung von rund 50 % gemessen in Passagierzahlen an<sup>65</sup>. Der GB 2005 nennt für den Skylink mit der Inbetriebnahme der Ausbaustufe 2008 ca. 24 Mio. Passagiere als Ausbaudimension. Demgegenüber stehen 2005 ca. 16 Mio. Passagiere; 2005 gab es 249.617 Flugbewegungen bei ca. 16 Millionen Passagieren, davon waren an die 5.000 Flugbewegungen reine Frachtflüge. Dies ergibt eine zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen von ca. 122.000 Flugbewegungen pro Jahr (ohne Cargoflüge) durch die zusätzlichen Kapazitäten des Skylink. Der Skylink schafft also Kapazitätssteigerungen, die die relevanten gesetzlichen Schwellenwerte von 20.000 zusätzlichen Flugbewegungen nach fünf Jahren um ein Mehrfaches übersteigen.

Dass die kapazitätssteigernden Maßnahmen, die vor allem in den Jahren 2002 bis 2005 intensiv betrieben wurden, auch greifen, zeigen die realen Steigerungsraten an Flugbewegungen: Der Zuwachs im Jahr 2003 betrug 10.287 Flugbewegungen, jener des Jahres 2004 27.742 und jener von 2005 24.806 (jeweils gegenüber dem Vorjahr). Für den Prognosezeitraum 2000-2005 ergibt das (trotz Einbruch 2001) eine reale Steigerung von 63.145 Flugbewegungen. Das übersteigt den vom Gesetz geforderten Schwellenwert nach der Prognoseformel ( $x_5 = x_0 + 20.000$  Flugbewegungen) um ein Vielfaches. (Eine Übersicht über die Flugbewegungen 1995 bis 2005 siehe oben Punkt I.4.)

**Die für die UVP-Pflicht relevanten gesetzlichen Schwellenwerte sind somit bereits seit Jahren mehrfach überschritten.**

<sup>65</sup> Quelle: GB 2005.

## 1.2 Nicht genutzte Antragsmöglichkeit zur Feststellung der UVP-Pflicht durch die mitwirkenden Behörden (§ 3 Abs 7 UVP-G)

§ 3 Abs 7 des UVP-Gesetzes sieht vor: „Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers, der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs 1 bzw. 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von amtswegen erfolgen.“ Damit liegt die Feststellung, ob ein beabsichtigtes Projekt einer UVP zu unterziehen ist, nicht ausschließlich in der Hand des Projektwerbers, sondern kann auch von den Landesumweltschützern und den „mitwirkenden“ Behörden bei der UVP-Behörde – der Landesregierung des Standortbundeslandes – begehrt werden.

Unter den „**mitwirkenden Behörden**“ versteht § 2 Abs 1 UVP-Gesetz all jene Behörden, die nach den jeweiligen Materiengesetzen für die Genehmigung oder Überwachung des Vorhabens zuständig oder in einem derartigen Verfahren zu beteiligen oder anzuhören wären, wenn das Vorhaben nicht UVP-pflichtig wäre, sowie jene, die für die Überwachung der Anlage zuständig sind. Damit soll sichergestellt werden, dass etwa eine Gewerbebehörde einen bei ihr gestellten Antrag auch daraufhin zu überprüfen hat, ob nicht in Wahrheit bereits ein UVP-pflichtiges Vorhaben vorliegt, anstatt ungeprüft eine gewerberechtliche Genehmigung zu erteilen.

Bei Genehmigungen von Anlagen im Rahmen eines (zivilen) Flughafens kommen daher in erster Linie die (Zivil-) Luftfahrtbehörden nach dem Luftfahrtgesetz zum Einsatz:

- Für die Bewilligung des Betriebs eines (Zivil-) Flughafens ist ebenso wie zur Bewilligung von Änderungen des im Genehmigungsbescheid festgelegten Betriebsumfangs der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zuständig (§ 68 Luftfahrtgesetz). Am Genehmigungsverfahren – sofern nicht ohnehin eine UVP durchzuführen ist – sind u.a. die Bundesministerien für Landesverteidigung, für wirtschaftliche Angelegenheiten (ehemals Handel und Wiederaufbau) und das BMLFUW (ehemals Land- und Forstwirtschaft) sowie die vom Vorhaben betroffenen Länder und Gemeinden zu beteiligen (§ 70 Abs 2 Luftfahrtgesetz).
- Gemäß § 78 obliegt die Genehmigung der Errichtung, Benützung sowie wesentlichen Änderung ziviler Bodeneinrichtungen auf (bereits genehmigten) Flugplätzen der Bezirksverwaltungsbehörde – bis zum 31. Juli 2002 war dafür der Landeshauptmann zuständig. Die Zuständigkeit zur Genehmigung kommt jedoch dann dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu, wenn die Anlage höher als 100 m oder auf einer Anhöhe gebaut werden soll oder durch optische oder elektronische Störwirkung eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt hervorrufen könnte. Vor der Entscheidung ist der Bundesminister für Landesverteidigung anzuhören. Schwechat ist der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung zugeordnet, deren Sitz in der auf der flughafenabgewandten Seite, gerade außerhalb der Gemeinde Wien liegenden Stadt Klosterneuburg liegt.

Da das Luftfahrtgesetz keine Verfahrenskonzentration vorsieht, sind weiters die jeweils nach den Materiengesetzen zuständigen Behörden als „mitwirkend“ im Sinne des § 3 Abs 7 UVP-G anzusehen. Dazu zählen u.a. die Bezirkshauptmannschaft als Wasserrechtsbehörde nach dem Wasserrechtsgesetz (WRG) sowie als Naturschutzbehörde nach dem Niederösterreichischen Naturschutzgesetz, weiters im Rahmen des letztgenannten die Niederösterreichische Umweltschützerin und die betroffenen Gemeinden als Amtsparteien sowie schließlich der Magistrat der Bundeshauptstadt Wien als Behörde und die Wiener Umweltschützerin als Amtspartei nach dem Wiener Nationalparkgesetz.

Für den gegebenen Fall des Ausbaus des Flughafens Wien Schwechat ergibt das folgende **Schlussfolgerungen:**

**Die meisten der im § 3 Abs 7 UVP-Gesetz genannten und verwiesenen Behörden haben am „Mediationsverfahren“ teilgenommen, insbesondere die Landesregierungen der Gliedstaaten Wien und Niederösterreich, die Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung (im Rahmen der Bezirkskonferenz Wien-Umgebung/Süd), die Standortgemeinde Schwechat, die Flugsicherungsbehörde Austro Control GesmbH und die als Anwalt der Öffentlichkeit antragslegitimierte Umwelthanwälte von Niederösterreich und Wien, statt sich mit der Frage der UVP-Pflichtigkeit zu befassen und Anträge gemäß § 3 Abs 7 UVP-G zu stellen.**

**Das BMVIT, das in bestimmten Konstellationen als Luftfahrtbehörde erster oder zweiter Instanz tätig wird, hat an der Mediation nicht teilgenommen. Der zuständige Staatssekretär im BMVIT Mag. Helmut Kukacka hat aber an seiner Unterstützung des „Mediationsverfahrens“ und der bisherigen und geplanten Erweiterung des Flughafens nie zweifeln lassen<sup>66</sup>.**

### **1.3 Säumnis der Republik Österreich, ihrer Gliedstaaten und Behörden**

Im Detail ist es eine Frage für Sachverständige, welche Ausbaumaßnahme zu welchem Kapazitätsanstieg geführt haben und in Zukunft führen werden.

Aber bereits jetzt kann Folgendes festgehalten werden: **Die Ausbaumaßnahmen der FHW AG waren erstmals 1997 anlässlich der Pistenverlängerung UVP-pflichtig, spätestens im Jahr 2000 wäre die nächste UVP verpflichtend gewesen. Somit haben jene Behörden, die diese Ausbaumaßnahmen genehmigt haben, rechtswidrige Genehmigungsakte gesetzt anstatt – was ihre Pflicht und Möglichkeit gewesen wäre – auf der Durchführung von UVP-Verfahren zu bestehen.**

Die Pflicht zur Umsetzung von gemeinschaftlichem Richtlinienrecht erschöpft sich nicht in der (formalen, aber halbherzigen) Umsetzung der Richtlinie und Erlass entsprechender Normen auf Bundes- oder Gliedstaatenebene. Es entspricht dem Zweck von Art 249 Abs 3 EGV und der Gemeinschaftstreue des Art 10 EGV, dass die Umsetzungsnormen auch tatsächlich von den Behörden der Mitgliedstaaten angewandt werden müssen. Versäumen die mitgliedstaatlichen Behörden – egal ob auf Bundes- oder Gliedstaatenebene<sup>67</sup> – diese Pflicht, so liegt trotz formal erfolgter Umsetzung eine mangelhafte Umsetzung der zugrundeliegenden Richtlinie und damit Säumnis des Mitgliedstaates vor<sup>68</sup>. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Bezirkshauptmannschaften und Kommunen – auch im Rahmen des sogenannten „eigenen Wirkungsbereichs“ – funktional entweder als Bundes- oder als Landesbehörden tätig werden und ihr Tun und Unterlassen daher jeweils dem Gliedstaat oder dem Bund zuzurechnen ist und daher in der Folge eine Vertragsverletzung der Republik Österreich begründen können.

### **1.4 „Mediation“ statt UVP-Verfahren**

Die Behörden sind sehenden Auges darüber hinweggegangen, dass schon die bisher bewilligten Ausbaumaßnahmen der FHW AG UVP-pflichtig sind und haben statt ein UVP-Verfahren einzuleiten an einer „Mediation“ im rechtsfreien Raum teilgenommen. In der von den Behörden mit unterfertigten Zusammenfassung der „Mediation“ (**Beilage /11**) heißt es in Punkt XVII: „*Wir sind*

<sup>66</sup> Zuletzt Pressemeldungen des BMVIT vom 13. Juli 2006 und vom 4. Juli 2006.

<sup>67</sup> *Cremer in Calliess/Ruffert* (Hrsg), Kommentar zu EU-Vertrag und EG-Vertrag<sup>2</sup> (2002) Rz 28 zu Art 226 EGV; *Schwarze in Schwarze* (Hrsg), EU-Kommentar (2000) Rz 7 zu Art 226 EGV.

<sup>68</sup> EuGH 24. Oktober 1996, Rs C-72/95, Kraaijeveld/Gedeputeerde Saaten, Rz 55.

*jedoch der festen Überzeugung, dass der von uns eingeschlagene Weg der Mediation richtig und vom Gesamtergebnis her für alle Beteiligten vorteilhafter war als die Austragung der Konflikte auf rein rechtlicher Ebene.*<sup>69</sup>

Damit sind auch der zuständige niederösterreichische Umweltschutzanwalt und der zuständige Wiener Umweltschutzanwalt, die diese Zusammenfassung mit unterzeichnet haben, nicht ihren Aufgaben nachgekommen. Gemäß § 10 des niederösterreichischen und § 5 des Wiener Umweltschutzgesetzes sind die Umweltschutzanwälte dazu berufen, im Rahmen von Verwaltungsverfahren die Interessen des Umweltschutzes – und die Parteinahme der Öffentlichkeit, wo diese nicht selbst als Partei auftreten kann – wahrzunehmen. Korrespondierend dazu erteilt ihnen auch das UVP-G Parteistellung im UVP-Verfahren sowie darüber hinausgehende besondere Antragsrechte, etwa zur Feststellung, ob ein bestimmtes Projekt einer UVP-Pflicht unterliegt, auch wenn vom Projektverantwortlichen keine UVP beantragt wurde (§ 3 Abs 7 UVP-G). Für Nachbarn und sonstige Bürger und ihre Vereinigungen bestehen dagegen keine Möglichkeiten, ein Feststellungsverfahren über die UVP-Pflicht zu initiieren (siehe dazu näher unten II.3).

Auffallend ist weiters, dass die Behörden gegenüber dem Flughafen Wien Schwechat eine andere Gangart eingeschlagen haben, als sie dies in anderen Fällen zu tun pflegen. So stellte beispielsweise der niederösterreichische Umweltschutzanwalt im Falle des Flughafens Wiener Neustadt sehr wohl Anträge gemäß § 3 Abs 7 UVP-G auf Durchführung einer Einzelfallprüfung, ob eine UVP-Pflicht besteht<sup>70</sup>). Auch die niederösterreichische Landesregierung schlägt gegenüber der Diamond SFCA Flugplatzbetriebs GmbH, der Betreiberin des Wiener Neustädter Flughafens, ganz andere Töne an als gegenüber der FHW AG<sup>71</sup>, ebenso gegenüber den Betreibern eines privaten Hubschrauberlandeplatzes in Gneixendorf (nahe Krems a.d. Donau)<sup>72</sup>.

Die Vorteile eines „Mediationsverfahrens“ gegenüber einem UVP-Verfahren für diejenigen, die am Ausbau des Flughafens interessiert sind, sind nicht zu übersehen.

	„Mediationsverfahren“	UVP-Verfahren
Rechtliche Grundlage	keine	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
Zielsetzung	Verteilung der bestehenden und der durch die 3. Piste neu zu erwartenden Belastungen zwischen den betroffenen Bürgern  Es ging um das „WIE“ des Flughafenausbaus	§ 17 Abs 5 UVP-G (Ergebnis des Verfahrens offen)  Es geht um das „OB“ des Flughafenausbaus
Legitimation von Bürgerinitiativen	keine <sup>73</sup>	§ 19 Abs 4 UVP-G (mindestens 200 Unterstützer)

<sup>69</sup> Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien vom 17. Juni 2005, 27.

<sup>70</sup> Z.B. in dem der Entscheidung des US 30. Jänner 2001, 9/2000/14-13 = wbl 2001/325 zugrundeliegenden Sachverhalt.

<sup>71</sup> US 12. März 2002, 6A/2002/2/19-01 (n.v.).

<sup>72</sup> Vgl den Sachverhalt zu US 16. September 1999, 9/1999/1-35 (n.v.).

<sup>73</sup> Eine jener Bürgerinitiativen, die den Mediationsvertrag forcierten, entpuppte sich als eine Dachorganisation für (unter anderem) Grazer und Innsbrucker Bürgerinitiativen, die in keiner Weise vom Ausbauprojekt der FHW AG betroffen waren.

Öffentlichkeitsbeteiligung	„Vertraulichkeit“	Bürgerbeteiligung und Transparenz als Grundprinzip
Materielle Kriterien	Gesundheitsschädliche Auswirkungen	§ 1 UVP-G (auch belästigende Auswirkungen sind relevant) § 17 UVP-G („hohes Schutzniveau“)
Überprüfbarkeit	keine  (Außer zivilrechtlicher Anfechtung über Klage einer Vertragspartei)	Rechtsmittel gemäß dem UVP-G

Wohl kennt auch das UVP-Gesetz in § 16 Abs 2 das Institut der Mediation, verknüpft damit jedoch keinerlei Verbindlichkeit und betrachtet dies als ein Zwischenverfahren im ordnungsgemäß eingeleiteten Genehmigungsverfahren: *„Zeigen sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens große Interessenskonflikte zwischen dem Projektwerber/der Projektwerberin und den sonstigen Parteien oder Beteiligten, kann die Behörde das Verfahren auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen. Die Ergebnisse des Mediationsverfahrens können der Behörde übermittelt und von dieser im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten in weiteren Genehmigungsverfahren und in der Entscheidung berücksichtigt werden.“*

Dass „Mediation“ ein UVP-Verfahren nicht ersetzen kann ist unstrittig. Dies gestand auch der Wiener Rechtsanwalt und Mediator Dr. Thomas Prader in der oben zu Punkt I.5 erwähnten Fernsehsendung „Volksanwalt“ vom 16. September 2006 zu. Dr. Prader war von Anfang an federführend im „Mediationsverfahren“ tätig und übernahm nach dem Ausscheiden des Mediators Mag. Gerhard Fürst im Frühjahr 2003 auch selbst die Funktion eines der drei Mediatoren<sup>74</sup>.

Die Flughafenmediation war auch keine Mediation im eigentlichen Sinne, nicht zuletzt deshalb, weil die „Mediatoren“ allein von der FHW AG bezahlt wurden<sup>75</sup>. Eine der Grundregeln der Mediation ist aber die Äquidistanz des Mediators zu den Parteien und daraus zwangsläufig die Aufteilung der Kosten des Verfahrens auf alle Beteiligten.

Entgegen einer echten Mediation, an deren Ende ein Kompromiss im Sinne des Abgehens beider Seiten von ihrer Maximalposition und eine gegenseitige Annäherung steht, war von Anfang an klar, was das Ergebnis zu sein hatte. Zwar erwähnt der Mediationsvertrag vom 1. März 2001 (in der am 6. März 2005 geänderten Fassung) den Umweltschutzaspekt, wenn er vom *„Beitrag zur nachhaltigen volkswirtschaftlichen Entwicklung“* spricht, in seiner Stellungnahme vom 30. Mai 2005 stellt aber etwa der Geschäftsführer des Nationalparks Donau-Auen klar, dass ein grundlegender Mangel des Verfahrens darin lag, *„dass die Wachstumsziele des Flughafen im Mediationsverfahren nicht in Frage gestellt werden konnten.“*

Der Gipfel der Farce „Mediation“ bestand aber wohl darin, dass die FHW AG gerade in dieser Zeit den Ausbau des Flughafens massiv vorantrieb. Eine Hotline versprach aufgebrachtten Bürgern fünf Jahre lang, sämtliche Probleme würden durch die „Mediation“ gelöst. Am Ende standen noch höhere

<sup>74</sup> Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien vom 17. Juni 2005, 4.

<sup>75</sup> Art. X Pkt. 6 der Mediationsvereinbarung vom 1. März 2001, die die Durchführung des „Mediationsverfahrens“ regelt.

Kapazitäten, dramatisch gestiegene Überflugszahlen und neue Flugrouten. Die kumulierte Steigerung der Flugbewegungen in den Jahren 2000 bis 2005, also zwischen Beginn und Ende der Mediation beträgt 77.935, obwohl mit dem Jahr 2001 ein Einbruch im internationalen Flugverkehr eingetreten war. Im Geschäftsbericht 2005 heißt es schließlich: *„Allein in den Jahren 2004 und 2005 wurde in Summe EUR 504,4 Mio. in den Ausbau des Standorts investiert, womit ein Großteil der Vorhaben bereits umgesetzt werden konnte.“*

Die Verantwortlichen sowohl der beteiligten Unternehmen als auch der Länder Niederösterreich und Wien wollen offensichtlich nicht wahr haben, dass eine unternehmerische Fehlentscheidung, nämlich der Ausbau eines Großflughafens mit Personen- und Güter-Hubfunktion in unmittelbarer Nähe von dicht besiedeltem Gebiet, durch Mediation nicht saniert werden kann und die Entscheidung über den Ausbau derartiger internationaler Großprojekte dem rechtsstaatlich vorgesehene Verfahren vorbehalten ist.

Darüber hinaus befreit die Teilnahme an einer verfahrensfreien „Mediation“ weder die Behörden der Republik Österreich noch jene ihrer Gliedstaaten Wien und Niederösterreich und der Gemeinden von der Verpflichtung, die UVP-RL umzusetzen – **die Teilnahme an der Flughafen-„Mediation“ und der damit einhergehende Verzicht auf Rechtsmittel und die Unterlassung jeglicher behördlicher Maßnahme nach dem UVP-Gesetz begründen eine Verletzung der Verpflichtungen, die der Republik Österreich aus der UVP-RL erwachsen.**

## **2. Verletzung der UVP-Richtlinie durch Rechtsmittelverzicht der für das UVP-Verfahren für die dritte Piste zuständigen Rechtsträger im Hinblick auf das bevorstehende UVP-Verfahren für die dritte Piste**

Abgesehen von der oben II.1) gezeigten Untätigkeit der für die Einleitung einer UVP zuständigen Behörden in der Vergangenheit und Gegenwart haben diese Behörden auch für die Zukunft bereits einen weiteren Bruch der UVP-RL angekündigt und sich zu diesem Bruch vertraglich verpflichtet:

Der am 22. Juni 2005 abgeschlossene Allgemeine Mediationsvertrag („**Mediationsvertrag**“ oder „**MV**“, **Beilage ./7**) sieht als Ergebnis der „Mediation“ vor, dass die FHW AG den Bau einer dritten Piste beantragt und dabei die in der „Mediation“ vereinbarten Parameter einzuhalten hat.

Für den Fall, dass der Antrag auf Einleitung eines UVP-Verfahrens und ein daraufhin ergehender Genehmigungsbescheid für die dritte Piste diesen Parametern entspricht, verpflichten sich die übrigen Parteien des Mediationsvertrags weder Maßnahmen zu ergreifen, die das UVP-Verfahren verzögern können, noch gegen den Genehmigungsbescheid Rechtsmittel zu erheben (Art I.5 MV). Weiters verpflichten sich die Parteien, *„dass sie Dritte weder finanziell noch logistisch oder politisch darin unterstützen, das Genehmigungsverfahren zu verzögern oder Rechtsmittel gegen einen allfälligen Genehmigungsbescheid einzubringen“*.

Gegebenenfalls während der UVP für die dritte Piste auftretende Unstimmigkeiten zwischen den Parteien des Mediationsvertrags sind ebenso wie aufgrund des UVP-Verfahrens notwendige Abweichungen des möglichen Genehmigungsbescheids nicht im Rahmen der UVP zu relevieren, sondern ausschließlich innerhalb des zu diesem Zweck gegründeten und durch die FHW AG finanzierten Vereins „Verein Dialogforum Flughafen Wien“ (Art I.7 MV).

Diesen Mediationsvertrag haben folgende Parteien abgeschlossen:

- Flughafen Wien AG
- Verein Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen u. Siedlervereine um den Flughafen Wien
- Land Wien
- Land Niederösterreich

- die Gemeinden Wien, Schwadorf, Kleinneusiedl, Schwechat, Zwölfaxing, Himberg, Rauchenwarth, Enzersdorf/Fischa, Fischamend und Groß-Enzersdorf

Auch wenn Niederösterreich und Wien beteuern, dass sie dem Mediationsvertrag nur als Träger von Privatrechten beigetreten sind und dieser Beitritt ihre Tätigkeit als Behörde nicht präjudiziert<sup>76</sup>, bindet dieser Vertrag sie dennoch insofern, als eine von der Vereinbarung abweichende behördliche Tätigkeit Schadenersatzpflichten gegenüber der FHW AG als Projektwerber auslösen würde. Dazu kommt, dass sowohl der Vertreter der Umwultanwaltschaft Wien als auch die Vertreter der Umweltschutzwaltschaft Niederösterreich die Zusammenfassung der Ergebnisse der gesamten „Mediation“<sup>77</sup> vom 17. Juni 2005 vorbehaltlos unterfertigt haben und daher anzunehmen ist, dass sie den Inhalt des „Mediationsverfahrens“ vollinhaltlich mittragen werden.

Die in der „Mediation“ beteiligten Gebietskörperschaften – die Gliedstaaten Wien und Niederösterreich ebenso wie die Kommunen – sind wie oben II.1.3) gezeigt zur Umsetzung der UVP-RL ebenso verpflichtet wie die Republik Österreich selbst. Die Selbstbindung dieser Gebietskörperschaften, in einer zukünftig durchzuführenden UVP die Verfahrensergebnisse vorwegzunehmen, also quasi bereits „auszumauscheln“, was das Ergebnis der UVP zu sein hat, ist ein klarer Verstoß gegen Sinn und Zweck der UVP-RL und des darauf gestützten UVP-G.

**Die noch nicht einmal eingeleitete UVP ist bereits daraufhin determiniert, dass weder auf die Belange der betroffenen Bevölkerung, auf die Bevölkerungsdichte, noch auf das Vorliegen kulturell, historisch oder vom Umweltaspekt sensibler Gebiete Rücksicht genommen wird, sondern ausschließlich auf die Erweiterungsbelange des Projektwerbers FHW AG.**

**Somit haben alle Behörden, deren Aufgabe es ist, die Interessen der Bürger wahrzunehmen, vorab erklärt, in der UVP die Bürgerinteressen nicht wahrzunehmen.**

---

<sup>76</sup> Art VII: „Die Parteien nehmen zur Kenntnis, dass die zwischen den Vertragsparteien getroffenen vertraglichen Festlegungen keinesfalls eine Bindung für die behördlich auszuübenden Funktionen der Organe des Landes Niederösterreich darstellen und daher unpräjudiziell für deren behördlichen Aufgaben sind.

*Im Sinne der als Partei im Mediationsverfahren ausgeübten Funktion, welche sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nach den Grundsätzen einer möglichst regional ausgewogenen raum- und umweltverträglichen Abwicklung des vom Flughafen Wien/Schwechat erzeugten Gesamtverkehrs – insbesondere des Flugverkehrs – orientiert hat, ist daher eine vertragliche Bindung des Landes Niederösterreich sowie die Mitgliedschaft im Verein Dialogforum Flughafen Wien nur als Träger von Privatrechten gegeben.*

*Das Land bzw. die Stadt Wien werden im Zuge der Umsetzung der inhaltlichen Ergebnisse des Mediationsverfahrens die ihnen durch EU- und nationales Recht zugeordneten Funktionen – besonders im Bereich des Umweltschutzes – wahrzunehmen haben. Die zwischen den Vertragsparteien getroffenen vertraglichen Festlegungen stellen daher keinesfalls eine Bindung für diese Funktionen des Landes bzw. der Stadt Wien dar und sind unpräjudiziell.*

*Im Sinne der als Partei im Mediationsverfahren ausgeübten Funktion, welche sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nach den Grundsätzen einer möglichst regional ausgewogenen raum- und umweltverträglichen Abwicklung des vom Flughafen Wien/Schwechat erzeugten Gesamtverkehrs – insbesondere des Flugverkehrs –, wobei dabei zu achten ist, dass die Anzahl der Betroffenen bei vergleichsweiser Lärmbelastung möglichst gering zu halten ist, orientiert hat, ist daher eine vertragliche Bindung des Landes bzw. der Stadt Wien sowie die Mitgliedschaft im Verein Dialogforum Flughafen Wien nur als Träger von Privatrechten gegeben.“*

<sup>77</sup> Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien.

### **3. Verstoß gegen die UVP-Richtlinie in der durch die Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie geänderten Fassung durch Unterlassung der Einräumung eines Antragsrechtes für Bürger zur Einleitung eines Feststellungsverfahrens im UVP-Gesetz sowie wirksamer Beschwerderechte**

Mit der Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL wurden in die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung zahlreiche Änderungen eingefügt, die in Umsetzung der Aarhus-Konvention eine verstärkte Beteiligung der Öffentlichkeit bei umweltrelevanten Projekten sicherstellen sollen. Die Bestimmungen der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie waren bis 25. Juni 2005 umzusetzen. Der neu eingefügte Art 10a der UVP-RL lautet wie folgt:

*„Die Mitgliedstaaten stellen im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicher, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit, die*

*a) ein ausreichendes Interesse haben oder alternativ*

*b) eine Rechtsverletzung geltend machen, sofern das Verwaltungsverfahrensrecht bzw. Verwaltungsprozessrecht eines Mitgliedstaats dies als Voraussetzung erfordert,*

*Zugang zu einem Überprüfungsverfahren, zu einem Gericht oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle haben, um die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die die Bestimmungen dieser Richtlinie über die Öffentlichkeitsbeteiligung gelten.“*

Unter anderem heißt es weiter: *„Was als ausreichendes Interesse und als Rechtsverletzung gilt, bestimmen die Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Ziel, der betroffenen Öffentlichkeit einen weiten Zugang zu Gerichten zu gewähren.“*

Unter „Öffentlichkeit“ werden dabei natürliche oder juristische Personen sowie deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen verstanden. Die „betroffene Öffentlichkeit“ ist danach die von umweltbezogenen Entscheidungsverfahren betroffene oder wahrscheinlich betroffene Öffentlichkeit oder die Öffentlichkeit mit einem Interesse an diesem Verfahren.

Gemäß Art 6 Abs 4 der Richtlinie soll die betroffene Öffentlichkeit überdies frühzeitig und in effektiver Weise die Möglichkeit erhalten, sich an den umweltbezogenen Entscheidungsverfahren zu beteiligen.

Eine Antragslegitimation für die betroffene Öffentlichkeit ist in § 3 Abs 7 UVP-G nicht vorgesehen, auch ein Antragsrecht auf Feststellung etwa an den (gerichtsformigen) Umweltsenat wurde nicht normiert. Damit ist im UVP-G kein Mechanismus vorgesehen, nach dem die Öffentlichkeit die (nicht formell gefasste) Entscheidung der Behörde(n), eben keine UVP einzuleiten, überprüfen lassen kann. Ein solches Antragsrecht war zwar anlässlich der Novelle des UVP-G im Jahr 2004 von der parlamentarischen Minderheit thematisiert worden, ist schlussendlich aber nicht Gesetz geworden. Umso mehr muss daher die Handlungspflicht des Umweltanwalts als „Anwalt der Öffentlichkeit“ wiegen.

Eine unmittelbare Anwendbarkeit der UVP-RL in der Fassung der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie ist zwar nicht ausgeschlossen, findet aber in der Rechtsprechung der zweiten Instanz im UVP-Verfahren, des (Bundes-) Umweltsenates, auch für nach Ablauf der Umsetzungsfrist verwirklichte Sachverhalte keine Stütze<sup>78</sup>. Vielmehr geht der Umweltsenat davon aus, dass eine Gemeinschaftsrechtswidrigkeit ausschließlich von den beteiligten Behörden (etwa im Wege des § 3 Abs 7 UVP-G) zu bereinigen ist – darüber, wie eine Untätigkeit dieser Behörden sanktioniert werden kann, schweigt der Umweltsenat bislang.

<sup>78</sup> US 28. Februar 2006, 4A/2006/2-5 „Arnoldstein-Funpark“.

Aber auch in der sonstigen österreichischen Rechtsordnung finden sich keine Vorschriften, die der beteiligten Öffentlichkeit den Zugang zu einem Überprüfungsverfahren gewähren, mit dem die Untätigkeit einer Behörde festgestellt werden könnte. Ein solches Verfahren kennt das österreichische Recht nur für einen Projektwerber, der damit die Untätigkeit der von ihm angerufenen Behörde rügen kann. Die Bürger dagegen sind dem Handeln und mehr noch der Untätigkeit der Behörden schutzlos ausgeliefert.

**Die österreichische Rechtsordnung enthält auch nach Ablauf der Umsetzungsfrist am 25. Juni 2005 keine Bestimmungen, die die Ziele und Vorgaben der Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL hinsichtlich Anfechtungsmöglichkeiten des Behördenhandelns (und –unterlassens) durch die betroffene Öffentlichkeit umsetzen würden. Insbesondere werden die Art 6 Abs 4 und 10a der UVP-RL verletzt, und zwar das Recht auf Überprüfung von Unterlassungen der UVP-Behörde.**

#### **4. Verstoß gegen die UVP-Richtlinie durch Verankerung von gesetzlichen Verjährungsvorschriften, die darauf abzielen, richtlinienwidrige Genehmigungsakte möglichst rasch zu sanieren**

Gemäß § 3 Abs 6 UVP-G dürfen für Projekte, die einer UVP-Pflicht unterliegen, keine Genehmigungsbescheide außerhalb einer UVP erteilt werden. Aus diesem Grund hat auch eine nach einem Materiengesetz grundsätzlich zuständige Behörde die (oben zu II.1.2) beschriebene) Befugnis, gemäß § 3 Abs 7 UVP-G eine Entscheidung darüber zu begehren, ob UVP-Pflicht vorliegt oder nicht.

§ 3 Abs 6 UVP-G sah in der Stammfassung vor, dass „für Vorhaben, die einer solchen [UV-] Prüfung unterliegen, **bei sonstiger Nichtigkeit keine Genehmigungen erteilt werden**“ dürfen. Aufgrund dieser Nichtigkeitssanktion kann die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde jederzeit – ohne dass dafür eine Frist einzuhalten gewesen wäre – das zugrundeliegende Verfahren für nichtig erklären und den Bescheid wieder aufheben (§ 68 Abs 4 Z 4 iVm Abs 5 AVG<sup>79</sup>).

Diese Bestimmung wurde mit der UVP-G Novelle des Jahres 2000<sup>80</sup> abgeändert und sieht nunmehr einen trügerischen „Rechtsfrieden“ nach 3 Jahren vor, selbst wenn sich im Nachhinein herausstellt, dass das beantragte Projekt einer UVP hätte unterzogen werden sollen und daher die UVP-Pflicht verletzt wurde: Erlässt eine Behörde entgegen der UVP-Pflicht einen Genehmigungsbescheid, so ist sie unzuständig und der Bescheid kann gemäß § 3 Abs 6 UVP-G binnen 3 Jahren ab Bescheiderlassung von der sachlich in Frage kommenden Oberbehörde (oder mangels einer Oberbehörde von der erlassenden Behörde selbst) aufgehoben werden. Nach Ablauf der dreijährigen Frist wird der fehlerhafte Bescheid anfechtungsfest.

Dies widerspricht den Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts:

- Nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH kommt dem Gemeinschaftsrecht Anwendungsvorrang gegenüber allen widersprechenden Normen des nationalen Rechts zu<sup>81</sup>.
- Die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts müssen während der gesamten Dauer ihrer Gültigkeit ihre volle Wirkung entfalten können. Jede möglicherweise entgegenstehende Bestimmung des nationalen Rechts hat unangewendet zu bleiben. Damit ist auch jede Gesetzgebungs-, Verwaltungs- oder Gerichtspraxis, die zu einer Abschwächung der Wirksamkeit

---

<sup>79</sup> Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl 1991/51 (wv, Stammfassung BGBl 1925/274).

<sup>80</sup> BGBl 2000/89.

<sup>81</sup> Seit EuGH 15. Juli 1964, Rs 6/64, Costa/E.N.E.L.

des Gemeinschaftsrechts führen würde, mit den in der Natur des Gemeinschaftsrechts liegenden Erfordernissen unvereinbar<sup>82</sup>.

- Selbst rechtskräftige Individual-Entscheidungen (Bescheide oder Verwaltungsverfügungen) mitgliedstaatlicher Behörden sind von der Aufhebungspflicht oder Nichtanwendbarkeit betroffen, wenn sie gegen eine ausreichend konkretisierte gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung verstoßen<sup>83</sup>.

Umgelegt auf den vorliegenden Sachverhalt bedeutet dies, dass rechtskräftige Bescheide auch nach Ablauf der Dreijahresfrist des § 3 Abs 6 UVP-G dann unbeachtlich sind, wenn sie gegen die UVP-RL verstoßen. Ungeachtet der Frage, ob ein entgegen den Vorschriften zur UVP-Pflicht erlassener Bescheid daher formal aufgehoben wird, liegt aufgrund des Anwendungsvorrangs des Gemeinschaftsrechts ein nicht anzuwendender Individualrechtsakt vor. Damit fällt für alle nach der UVP-RL UVP-pflichtigen, aber nicht einer UVP unterzogenen Vorhaben und Teilprojekte die bisher ergangene Genehmigung dahin, was als Konsequenz u.a. den Rückbau der rechtswidrig genehmigten baulichen Anlagen bedeuten kann<sup>84</sup>.

Darüber hinaus ist diese Frist offensichtlich unverhältnismäßig kurz. Sie läuft ab der Erlassung des Bescheids und ist bei Projekten wie den Einzelausbaumaßnahmen des Flughafens Wien Schwechat regelmäßig bereits abgelaufen, bevor die Auswirkungen der Maßnahmen zu Tage treten. Überdies ermöglicht diese Art der Verfristung dem Projektwerber, der sich durch die Unterlassung der Beantragung einer UVP um diese „herumgemogelt“ hat, durch Verzögerung der Ausführung die Nichtigkeitssanktion auszuhebeln.

Im vorliegenden Fall wurde eine über fünf Jahre dauernde „Mediation“ immer wieder dazu eingesetzt, um von Seiten der FHW AG und auch der beteiligten Behörden beschwichtigend auf die Bevölkerung einzuwirken und darauf hinzuweisen, es werde sich alles nach Beendigung der „Mediation“ zum Besseren wenden, während die FHW AHG die Zeit nutzte, um den Ausbau der Kapazitäten massiv voranzutreiben.

**Die dreijährige Frist, nach der jede Aufhebungsmöglichkeit verjährt, vereitelt die Zielsetzungen der UVP-RL. Nicht nur, aber insbesondere im vorliegenden Fall bedeutet eine solche Verjährungsfrist einen eklatanten Bruch der Verpflichtung, „die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.“<sup>85</sup>**

## **5. Verstoß gegen die UVP-RL sowie gegen die Grundwertungen der Charta der Grundrechte der Europäischen Union durch die Änderung des LuftfahrtG im Juli 2006**

Im Hinblick auf die bevorstehende UVP für die Dritte Piste (siehe oben I.2) wurden noch im Juli 2006, kurz vor Sommerpause und Wahlkampf für die Nationalratswahlen im Oktober 2006, das UVP-G und das Luftfahrtgesetz (LFG) geändert<sup>86</sup>. Der zugrundeliegende Antrag der Nationalratsabgeordneten Klaus Wittauer (FPÖ/BZÖ) und Dipl.-Ing. Mag. Roderich Regler (ÖVP) liegt dieser Beschwerde als **Beilage /12** bei.

<sup>82</sup> EuGH 9. März 1978, Rs 106/77, Simmenthal II.

<sup>83</sup> EuGH 13. Jänner 2004, Rs C-453/00, Kühne & Heitz; 29. April 1999, Rs C-224/97, Ciola/Land Vorarlberg.

<sup>84</sup> Riedl in Mayer (Hrsg), Kommentar zu EU- und EG-Vertrag (2005) Rz 17 zu Art 228 EGV.

<sup>85</sup> Erwägungsgrund 11 der UVP-RL.

<sup>86</sup> BGBl 2006/149. Zur Verbindung zwischen dem Anlassgesetz und der Dritten Piste siehe die stenographischen Protokolle der 160. Sitzung des NR in der XXII. GP am 13. Juli 2006, 78 ff. Der entsprechende Antrag wurde erst in dieser Sitzung dem Nationalrat vorgelegt (AA-242 BlgNR XXII. GP).

Nach dem neugefassten § 145b LFG (in Verbindung mit dem ebenfalls neugefassten § 17 Abs 3 UVP-G) ist im Rahmen einer UVP für einen Flughafen ergänzend zum UVP-G zu berücksichtigen, dass die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen von Nachbarn auch durch „objektseitige Maßnahmen“ auf den Grundstücken dieser Nachbarn erfolgen kann. Dabei ist in erster Linie an Schallschutzmaßnahmen in Wohn- und Schlafräumlichkeiten gedacht. Ab welchem Lärmgrenzwert derartige Maßnahmen zu setzen sind, wird durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt.

In welcher Höhe diese Grenzwerte festgelegt werden (sollen), lässt sich unschwer aus dem Text des Antrags erschließen: *„Bei Festlegung der Maßnahmen, die ab Überschreiten der Immissionsschwellenwerte zu setzen sind, wird zu beachten sein, dass objektseitige Maßnahmen jedenfalls so zu gestalten sind, dass die zur Nutzung des Wohnraums **unumgänglich erforderlichen Bedürfnisse** gegeben sind. Es sind dies einerseits Kommunikationsbedürfnisse am Tag, abendliche Erholungsbedürfnisse und das Bedürfnis an ungestörtem Schlaf in der Nacht. Gleichzeitig muss die hygienisch erforderliche Luftqualität sichergestellt werden. Auf Grund der durch geschlossene Fenster verminderten Schlafqualität wird in belasteten Gebieten der Einbau von mechanischen Be- und Entlüftungsgeräten notwendig sein. **Am Tag ist eine Stoßbelüftung durch geöffnete Fenster zumutbar.** [...] Dabei ist davon auszugehen, dass im Regelfall bei Erfüllung der Immissionsschwellenwerte bzw. nach Setzung der mit Verordnung festzulegenden objektseitigen Maßnahmen nicht nur auszuschließen ist, dass ein Nachbar/eine Nachbarin durch vom Vorhaben ausgehenden Fluglärm unzumutbar beeinträchtigt wird, sondern auch eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. **Ist es der betreffenden Person zumutbar, sich in (durch objektseitige Maßnahmen) geschützten Innenräumen aufzuhalten, so können auch keine gesundheitlich nachteiligen Folgen auftreten.**“*

Es muss also davon ausgegangen werden, dass die Grenzwerte so festgelegt werden, dass der ungeschützte Aufenthalt im Freien gesundheitsschädliche Ausmaße annimmt. Es wird daher nicht mehr möglich sein, das eigene Haus und den eigenen Garten im üblichen Ausmaß zu nützen; dies wiegt umso schwerer, als die betroffenen Siedlungsgebiete großteils aus Reihen- oder Einzelhausanlagen mit Garten bestehen. Generell wird dadurch der Aufenthalt im Freien auf das unumgänglich notwendige Maß reduziert, der Rest des Lebens findet unter Bedingungen statt, wie sie sonst nur in Hochsicherheits-Bunkeranlagen üblich sind.

Die darin ausgedrückte Pflicht zum Aufenthalt im „Schutzraum“ schafft unzumutbare Verhältnisse und verunmöglicht die gesunde psychische und körperliche Entwicklung der Kinder in den betroffenen Gebieten. Anstatt der zurecht gepriesenen Einrichtungen für Kinder, wie Spielplätze, Freibäder etc, wird Kindern der Bunker als dauerhafter, weil den gesundheitsschädlichen Lärm abhaltender Aufenthalt zugewiesen.

Abgesehen von der Verachtung für die menschliche Würde, die dem zitierten Antrag innewohnt, liegt darin ein brutaler Verstoß gegen die Intentionen der UVP-RL. Darüberhinaus wird der UVP-RL durch diese Modifizierung des nationalen Umsetzungsaktes ein Inhalt unterstellt, der Art 7 (Achtung des Privat- und Familienlebens) und Art 17 (Achtung des Eigentumsrechts) und wohl auch Art 4 (Verbot der Folter und unmenschlicher oder erniedrigender Strafe oder Behandlung) der Charta der Grundrechte der Europäischen Union widerspricht, die von den Mitgliedstaaten bei der Anwendung von Gemeinschaftsrecht zwingend zu berücksichtigen ist (Art 51). **Damit verstößt die Republik Österreich nicht nur gegen die UVP-RL, sondern auch gegen den Geist der Grund- und Freiheitsrechte, wie er in der EMRK und der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ausgedrückt ist.**

## 6. Mangelhafte Umsetzung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) durch die Republik Österreich auf Bundesebene

Eine zusätzliche Steigerung erfährt der Rechtsbruch, wenn man bedenkt, dass der Flughafen Wien Schwechat unmittelbar neben dem Nationalpark Donau-Auen liegt. Die Grenze des Nationalparks ist in den **Beilagen /3a und 3b** grün markiert.

Das Gebiet, das den Nationalpark Donau-Auen bildet (GGB-Code AT1204000), wurde in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß Art 4 der FFH-RL aufgenommen<sup>87</sup> und ist daher auch ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A gemäß Anhang 2 zum UVP-G. Neben vielen anderen gefährdeten Arten sind die Donau-Auen östlich von Wien ein Habitat der Mopsfledermaus und des Donau-Kammolchs<sup>88</sup>.

Darüberhinaus kommt den Donau-Auen über die Konservierungsfunktion im Sinne der FFH-RL eine unschätzbare Naherholungsfunktion für die Bevölkerung des Ballungsraums Wien und Umgebung mit einer Einwohnerzahl von an die 2 Millionen zu<sup>89</sup>.

Der vorliegende Sachverhalt wurde von den Flughafenbetreibern und von den zuständigen Behörden weder zum Anlass für eine UVP noch für eine den Vorschriften der FFH-RL entsprechende Naturverträglichkeitsprüfung genommen, vielmehr wurde der Direktor des Nationalparks Donau-Auen in die Mediation eingeladen. Dieser unterschrieb jedoch weder den Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ noch den Mediationsvertrag, sondern legte am 30. Mai 2005 eine Gegenerklärung vor, die eine deutliche Sprache spricht. So heißt es dort unter anderem: *„Für hochwertige Schutz- und Erholungsgebiete wie den Nationalpark Donau-Auen sind keine wirksamen Deckelungen vorgesehen“*. Der Nationalpark sehe *„einen grundlegenden Mangel des Verfahrens darin, dass die Wachstumsziele des Flughafen im Mediationsverfahren nicht in Frage gestellt werden konnten.“*

Die **FFH-RL** sieht in Art 6 Abs 3 und Abs 4 die Pflicht zur Durchführung einer „Naturverträglichkeitsprüfung“ für Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen, **ein solches Gebiet jedoch erheblich beeinträchtigen können**, vor. Diese Verpflichtung wurde für Niederösterreich u.a. im niederösterreichischen Naturschutzgesetz und für Wien im Gesetz über den Nationalpark Donau-Auen (Wiener Nationalparkgesetz) umgesetzt.

Im Falle, dass ein Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-Gesetz zu unterziehen ist, kommt es zu einer Konzentration des Verfahrens bei der UVP-Behörde. Zur Anwendung kommt in erster Linie das UVP-G, die daneben bestehenden Rechtsnormen des Bundes- und Landesrechts, darunter auch die Naturschutzgesetze und das Wiener Nationalparkgesetz, sind nur zum Teil und nur mit ihren *„materiellen Genehmigungsbestimmungen [...] mit anzuwenden“* – nicht anzuwenden sind dagegen die in diesen Gesetzen enthaltenen Verfahrensvorschriften (§ 3 Abs 3 UVP-G). Zu einer gesonderten Naturverträglichkeitsprüfung kommt es daher nicht.

Das UVP-Gesetz sieht in seinem Anhang 2 zwar vor, dass Natura 2000-Gebiete als Gebiete der Kategorie A anzusehen sind. Teilweise sind im Anhang 1 zum UVP-Gesetz eigene Schwellenwerte

---

<sup>87</sup> Entscheidung der Kommission 2004/798/EU vom 7. Dezember 2004 gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Verabschiedung der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region, ABl 2004 L 382, 1.

<sup>88</sup> Vgl dazu die Verordnung der nÖ Landesregierung vom 6. Juli 2004 über die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, LGBl 5500/05.

<sup>89</sup> So auch § 1 Abs 1 Z 5 des Wiener Nationalparkgesetzes: *„Das Gesetz hat zum Ziel [...] ein unmittelbares Naturerlebnis als Bildungs- und Erholungswert für den Besucher zu ermöglichen“*.

für Projekte **in** Natura 2000-Gebieten vorgeschrieben<sup>90</sup>; diese Vorschriften werden auch auf Projekte angewandt, die zumindest zum Teil in derartigen Gebieten liegen<sup>91</sup>. Eine gesonderte Prüfungspflicht der **Auswirkungen** von Projekten, die zur Gänze **außerhalb** von Natura 2000-Gebieten durchgeführt werden, auf diese Natura 2000-Gebiete ist im UVP-Gesetz – anders als in § 10 nÖ Naturschutzgesetz und § 7 Abs 2 wr Nationalparkgesetz – nicht vorgesehen<sup>92</sup>.

**Damit liegt mangels Anwendbarkeit der landesgesetzlichen Vorschriften und mangels entsprechender Vorschriften im UVP-Gesetz eine mangelhafte Umsetzung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie vor.**

## ANTRAG

1. Die Beschwerdeführerin beantragt daher die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens nach Art. 226 EGV gegen die Republik Österreich wegen
  - a. mangelhafter Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG), ABl 1985 L 175, 40 in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997, ABl 1997 L 73, 5; wegen
  - b. mangelhafter Umsetzung der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten, ABl 2003 L 156, 17; wegen
  - c. mangelhafter Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl 1992 L 206, 7; und wegen
  - d. Verletzung der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, ABl 2000 C 364, 1.
  
2. Weiters wird aufgrund der Dringlichkeit ersucht, zum ehestmöglichen Zeitpunkt eine einstweilige Anordnung gemäß Art 243 EGV beim Gerichtshof zu beantragen.

Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West  
ZVR 767318746

---

<sup>90</sup> Anhang 1 Z 14 Buchstabe g) UVP-G: „Änderungen von Flugplätzen **in** schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, D oder E, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen um mindestens 12,5 % in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.“

<sup>91</sup> Sogenannte Infektionstheorie; US 27. Mai 2002, 7B/2001/10-18 „Sommerein“.

<sup>92</sup> *Ennöckl/Raschauer*, Kommentar zum UVP-Gesetz<sup>2</sup> (2006) Rz 15 zu § 3.

Beilagen:

- ./1 Vorstellung der Beschwerdeführerin
- ./2a Karte der Bevölkerungsdichte der Bundeshauptstadt Wien
- ./2b Karte der Bevölkerungsdichte des Landes Niederösterreich
- ./3a Übersichtskarte der Region (Nationalpark grün umrandet)
- ./3b Detailkarte des Flughafens (Landebahnen gelb markiert)
- ./4 Referenz-Bericht der Siemens Bacon GmbH & Co KG ([www.siemensbacon.com](http://www.siemensbacon.com))
- ./5 Darstellung der Vorfelderweiterung Nord-Ost
- ./6 Mitteilung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, wonach seit Inkrafttreten des UVP-G keine UVP im Zusammenhang mit dem Flughafen Wien Schwechat durchgeführt wurde
- ./7 Allgemeiner Mediationsvertrag vom 22. Juni 2005
- ./8 Stammfassung des UVP-G, BGBl 1993/697
- ./9 Konsolidierte Fassung des UVP-G idF BGBl 2005/14 (aktuellste verfügbare Fassung)
- ./10 Luftbilder des Flughafens Wien Schwechat aus den Jahren 1992, 1994, 2004 und 2006
- ./11 Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse des Mediationsverfahrens Flughafen Wien und Erklärungen der Verfahrens-Parteien vom 17. Juni 2005
- ./12 Initiativantrag AA-242 BlgNR XXII. GP vom 13. Juli 2006