



BVwG

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Postadresse:

Erdbergstraße 192 – 196

1030 Wien

Tel: +43 1 601 49 – 0

Fax: +43 1 531 09 – 153357/153364

E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at

www.bvwg.gv.at

DVR: 0939579

Geschäftszahl (GZ):

W109 2000179-1/291E

(bitte bei allen Eingaben anführen)

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

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

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

13. des Dietrich BUSCHMANN, MA,
(12. und 13. vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH),
14. des DI Ing. Peter PELZMANN,
15. des Wilhelm PAVICSITS,
16. der Karin HOFBAUER,
17. der Eva HITTINGER,
18. des Franz HITTINGER,
19. des Dr. Erich PITAK,
20. der Dr. Brigitte BUSCHBECK,
21. von DI Herbert BUSCHBECK,
22. der Franziska BUSCHBECK,
23. der Umweltinitiative Wienerwald,
24. der Eva HABISOHN,
25. des Franz HABISOHN,
26. des Roman RUSY,
27. der Ing. Iris MÜCK und
28. der Dorothea FREISTETTER,

gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 10.07.2012, ZI. RU4-U-302/301-2012, mit dem der Flughafen Wien AG die Genehmigung zu Errichtung und Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ als Antragstellerin und erstmitbeteiligte Partei sowie dem Land Niederösterreich als Antragstellerin und zweitmitbeteiligte Partei (beide vertreten durch die Schönherr Rechtsanwälte GmbH) die Genehmigung für den Vorhabensbestandteil „Verlegung der Landesstraße B 10“ gemäß § 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) erteilt wurde:

A)

- I. Die Beschwerden des Wilhelm PAVICSITS (15.-Beschwerdeführer) und der „Umweltinitiative Wienerwald“ (23.-Beschwerdeführerin) werden zurückgewiesen.
- II. Die Anträge auf Löschung der Sicherheitszone im Grundbuch werden zurückgewiesen.
- III. Den sonstigen im Verfahren gestellten Anträgen der Beschwerdeführer wird nicht Folge gegeben.

und erkennt zu Recht:

B)

Der Antrag der erst- und der zweitmitbeteiligten Partei zu Errichtung und Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ samt „Verlegung der Landesstraße B 10“ wird abgewiesen.

C)

Die Revision gegen die Spruchpunkte A. und B. ist nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

1. Genehmigungsverfahren der belangten Behörde:

1.1. Verfahreseinleitender Antrag:

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

Die neue Parallelpiste 11R/29L (kurz: dritte Piste) sowie alle damit in Zusammenhang stehenden Vorhabensbestandteile sollen unmittelbar angrenzend an den Bestand der im Süden bestehenden Piste 11/29 (der ersten Piste, die hinkünftig als Piste 11L/29R bezeichnet

werden soll) des Flughafens Wien errichtet werden; die dritte Piste kommt somit schräg zur bestehenden Piste 16/34 (der zweiten Piste) zum Liegen.

Der Antrag umfasst im Wesentlichen folgende Vorhabensteile:

- Errichtung und Betrieb einer dritten Start- und Landepiste mit der Bezeichnung „Parallelpiste 11R/29L“ mit einer Gesamtlänge von 3.680 m, die im Abstand von ca. 2.400 m parallel zur bestehenden ersten Piste 11/29 situiert werden soll;
- Geländeanpassungsmaßnahmen,
- Rollwege,
- Straßen, Wege und Betriebsstraßen,
- Gebäude und Betriebseinrichtungen im neuen Betriebsbereich der dritten Piste,
- Außenanlagen im neuen Betriebsbereich der dritten Piste,
- Flugsicherungseinrichtungen,
- Markierungen und Beschilderungen,
- Abwasser-Entsorgungsanlagen,
- Wasserversorgung,
- elektro- und nachrichtentechnische Versorgungseinrichtungen,
- Beleuchtungsanlagen,
- Gasversorgungen einrichtungen,
- Schneelagerplatz,
- technische Lärmschutzmaßnahmen,
- landschaftspflegerische und naturschutzfachliche Begleitmaßnahmen,
- Flugplatzumzäunung,
- Erweiterung der Zivilflugplatzgrenzen,
- Rodungen und Ersatzaufforstungen,
- Verlegung der Landesstraße B 10 auf einer Länge von 7,420 km.

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

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

Errichtung einer weiteren Piste am Flughafen Wien. Das Mediationsverfahren wurde im Juni 2005 abgeschlossen.

1.2. Umweltverträglichkeitsgutachten (UV-GA):

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

- Abfallchemie,
- Abwassertechnik,
- anlagentechnischer Brandschutz,
- Bautechnik inkl. bautechnischer Brandschutz,
- Befeuern,
- Deponietechnik,
- Eisenbahntechnik,
- Elektrotechnik,
- Emergency planning, rescue and fire fighting,
- Flugmeteorologie,
- Flugsicherungsbetrieb,
- Flugsicherungstechnik (Kommunikations-, Radar- und Navigationsanlagen),
- Flugsicherungsverfahren,
- Flugverkehrsprognose,
- Forst- und Jagdwirtschaft,
- Geohydrologie,
- Geologie,
- Gewässerökologie,
- Kulturgüter,
- Landwirtschaft,
- Lärmschutz,
- Luftfahrttechnik/allgemein,
- Luftfahrt Security,
- Luftreinhalteteknik,
- Maschinenbautechnik,
- Meteorologie,
- Naturschutz,
- optische Störwirkungen,
- Ornithologie,

- Raumordnung und Landschaftsbild,
- Umwelthygiene,
- Verkehrsplanung,
- Verkehrstechnik,
- Veterinärmedizin.

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

Mit Schreiben vom 31.01.2008 wurde die „*Revision 01*“ (aufgrund der Stellungnahmen der Sachverständigen Projektsergänzungen durch die mitbeteiligten Parteien als Antragstellerinnen) eingereicht; zugleich wurde das Vorhaben in einigen Punkten geringfügig modifiziert bzw. präzisiert, und zwar hinsichtlich der Anpassung der Rollweggeometrie des Perimeter-Rollwegs, der Anpassung der Befeuerung und der Stromkreise sowie der Rollwegweiser, der Anpassung des Kreuzwegbereichs des Mittelrollwegs und der Umplanung des Schmutzwasserkanals von den Betriebsgebäuden.

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

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

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

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

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

1.4. Stellungnahmen, Edikt, Einwendungen, Verhandlung:

Mit Edikt vom 23.05.2008 wurde in den Tageszeitungen Kurier, Kronen Zeitung (jeweils Ausgabe Niederösterreich), im Amtsblatt zur Wiener Zeitung, in den Amtlichen Nachrichten Niederösterreich, der Homepage des Landes Niederösterreich und den Amtstafeln der Standortgemeinden Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung gemäß § 44a iVm § 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG und gemäß § 9 UVP-G 2000 der Antrag mit Beschreibung des Vorhabens sowie Zeit und Ort der möglichen Einsichtnahme kundgemacht, die Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Da im Rahmen des Vorhabens auch eine Änderung der Sicherheitszone des Flughafens Wien-Schwechat vorgeschlagen wurde, erfolgte unter Bezugnahme auf § 44a Abs. 3 AVG und § 70 Abs. 4 Luftfahrtgesetz (LFG) an den Amtstafeln der Gemeinden, welche von der beabsichtigten Änderung der Sicherheitszonen betroffen sind, eine entsprechende ediktale Kundmachung vom 29.05.2008 bis 31.07.2008.

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

Gegen das Vorhaben der mitbeteiligten Parteien wurden Einwendungen von verschiedenen natürlichen Personen, Bürgerinitiativen, Nicht-Regierungs-Organisationen und Gemeinden erhoben.

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

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

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

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

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

2. Genehmigungsbescheid der belangten Behörde:

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

- Piste und Rollwegesystem,
- Markierung und Beschilderung,
- Geländeanpassungen,
- Bodenaushubdeponie,
- Rückbaumaßnahmen,
- Rodungen und Ersatzaufforstungen,
- Landschaftspflegerische Maßnahmen,
- Zivilflugplatzgrenzen,
- Flugplatzumzäunung,
- Straßen und Wege,
- Internes Wegenetz,
- Rollwegeunterführung,
- Externes Wegenetz,
- Flugsicherungs- und Sonderanlagen,
- Sonstige Bodeneinrichtungen,

- Gebäude, Anlagen und Objekte (Feuerwache, Betriebstankstelle, Luftfahrzeug-Enteisungsstation, Werkstättengebäude, Winterdiensthallen, Bodenenteisungsmittel tank, Einstellhalle, Luftfahrzeug-Enteisungsgeräte, Befuerungseinrichtungen, Trafostationen für den Flugsicherungsring),
- Außenanlagen,
- Enteisungsflächen,
- Abwasser-Entsorgungseinrichtungen,
- Wasserversorgung,
- Elektro- und Nachrichtentechnik,
- Beleuchtung,
- Gasversorgung,
- Fernwärmeversorgung,
- Schneelagerplatz.

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

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

- Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß LFG für die Änderung des Betriebsumfanges;
- Bewilligung gemäß LFG für die Errichtung von zivilen Bodeneinrichtungen;
- Ausnahmegenehmigung gemäß LFG für die Errichtung oder Erweiterung von Luftfahrthindernissen innerhalb der Sicherheitszone;
- Bewilligung gemäß LFG für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung;
- Bewilligung gemäß LFG für die Errichtung und den Betrieb von Flugsicherungsanlagen;
- Bewilligung gemäß Forstgesetz 1975 für die dauernde Rodung von insgesamt 186.620 m² Waldboden und die befristete Rodung von insgesamt 26.155 m² Waldboden;
- Bewilligung gemäß Wasserrechtsgesetz 1959 für Einwirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser (Donau);
- Genehmigung gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002 für die Errichtung und den Betrieb einer ortsfesten Behandlungsanlage (Bodenaushubdeponie);

- Bewilligung der Veränderung und Zerstörung von Denkmalen gemäß Denkmalschutzgesetz;
- Ausnahmegewilligung gemäß Bundesstraßengesetz 1971 für die Unterquerung der Autobahn A 4;
- Ausnahmegewilligung gemäß Eisenbahngesetz 1957 für die Errichtung von Anlagen im Bauverbotsbereich;
- Bewilligung gemäß NÖ Straßengesetz 1999 für die Verlegung der Landesstraße B 10;
- Bewilligung gemäß NÖ Naturschutzgesetz 2000 für die Errichtung von baulichen Anlagen und die Vornahme von niveauändernden Abgrabungen und Anschüttungen bzw. für die Errichtung einer Bodenaushubdeponie sowie für die Anlagenerrichtung und Maßnahmen im Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“;
- Bewilligung gemäß NÖ Nationalparkgesetz für Ausnahmen vom Eingriffsverbot im Nationalpark Donau-Auen.

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

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

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

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

- Geländeanpassungen;
- Pisten- und Rollwegesystem 11R/29L mit Anbindung an den Bestand im Zuge der Parallelrollwege der Piste 16/34, TWY E und T;
- Errichtung von Gebäuden im Betriebsbereich Piste 11R/29L;
- Entwässerungsmaßnahmen mit neuer Kanalausleitung in die Donau;
- interne Straßenverbindung zum Bestandsgelände und Infrastrukturmassen auf Lage zukünftiger TWY H und Errichtung einer niveaufreien Wegverbindung (öffentlicher Weg) zum Bereich Katharinenhof von Westen (B 10);
- zugehörige Begleitmaßnahmen (zB Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen, Rodungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, usw.);

- Flugsicherungseinrichtungen;
- Errichtung der Bodenaushubdeponie.

Im Zuge der Ausbaustufe 1 sollen die neue Piste inklusive zugehöriger Infrastruktur und Rollwegpaar Ost sowie die Anlagen im neuen Betriebsbereich der Parallelpiste und die Trafostationen für den Flugsicherungsring fertig gestellt werden, sodass das neue Pistensystem in Betrieb gehen kann. Die gesamte Bauzeit für die Ausbaustufe 1 soll ca. 42,5 Baumonate betragen. Für diese Ausbaustufe wurde eine Bauvollendungsfrist bis zum 31.12.2018 vorgesehen.

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

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

3. Das Beschwerdeverfahren:

3.1. Verfahren vor dem Umweltsenat:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zu den lärmtechnischen Grundlagen wurde ausgeführt, es würde eine Beurteilung der Gesamtfluglärm Auswirkungen fehlen. Es seien die kumulativen Auswirkungen sämtlicher Pisten, einschließlich der bestehenden, heranzuziehen. Die Festlegung der Fluglärmzonen sei nicht nachvollziehbar, zumal alle möglichen Flugrouten als Grundlage heranzuziehen wären. So sei der Messwert beim Messpunkt „SW 30, Andromedaweg“ eklatant niedriger als der Rechenwert. Die Lärmzonen würden anders festgelegt, als in ÖNORMEN und Richtlinien vorgegeben. Die Ist-Lärmmessungen seien falsch und Lärmmessgeräte seien ungünstig aufgestellt worden. Weiters seien stark betroffene Gebiete zusätzlich von Fluglärm betroffen. Ein Gebiet, das bereits jetzt unter den Starts auf der Piste 29 bei Westwind leide, sei durch Landungen bei Ostwind auf Piste R11 betroffen. Dicht besiedelte Gebiete seien betroffen, aber nicht gewertet worden, weil diese unter 45 dB lägen. So sei zB Liesing Tag und Nacht betroffen. Mit Lärmereignissen auf das Wiener Stadtgebiet habe man sich nicht auseinandergesetzt. Die Lärmprognosen für Liesing seien falsch. Die Prognose für den landseitigen Verkehr sei nicht nachvollziehbar. Es gäbe keine nachvollziehbare Kalibrierung anhand von Verhaltensparametern. Weiters sei der Modal Split nicht angeführt und auch keine Maßnahmen zur Verbesserung des Modal Split vorgeschrieben worden. Es fehle die

Beurteilung und Bewertung des Lärms im Außenbereich. Personen könnten sich nicht mehr im Freien aufhalten und würden so zu „Indoorwesen“.

Zu den luftreinhaltetechnische Grundlagen wurde vorgebracht:

- Die Prognosewerte für $PM_{2,5}$ seien entgegen der Annahme im Verfahren nicht irrelevant.
- Die NO_2 -Belastungsprognosen des Zubringerverkehrs seien falsch bzw. würden zu Überschreitungen führen.
- Durch das Vorhaben sei eine NO_2 -Grenzwertüberschreitung in Mannswörth ausgewiesen, es erfolge jedoch keine Auseinandersetzung damit (Gutachten Kager, Seite 128). Während der Bauphase sind die TMG für PM_{10} erst ab $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu melden, wodurch hier der Schutz der Gesundheit nicht mehr gewährleistet werden kann. TMG ist normal $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Das Gegen-Gutachten von DI Bayerl sei nicht ausreichend gewürdigt, vor allem in Bezug auf die herangezogenen Daten (zuerst nur von 2002 die Rede, dann von 1999 – 2009. Hierbei scheine auch nicht klar, in welchem Ausmaß die einzelnen Bezugsjahre Einfluss auf sein Ergebnis hatten).
- Die Beurteilungszeiträume müssten ab dem Jahr 2008 festgelegt werden, da zwölf Jahre alte Daten keine richtige Basis liefern könnten.
- Im Gutachten von Ing. Kager seien nicht jene Daten ausgewiesen, auf die sich der Sachverständige stütze und daher sei sein Gutachten selbst durch Experten nicht nachprüfbar und nachrechenbar.
- Es sei nicht verständlich, wie die weitere Verschlechterung der Luftgüte in einem bereits belasteten Gebiet zulässig sein könne. Im Gutachten werde selbst festgehalten, dass die Grenzwerte für NO_2 teilweise überschritten seien. Die Ist-Situation sei bereits vom Ballungsraum Wien geprägt und es gebe daher geringe bis mäßig Belastungen von CO , SO_2 , Benzol und NO_x .
- Im Raum Wien komme es bereits jetzt zu häufigen Überschreitungen des Grenzwertes von PM_{10} und $PM_{2,5}$. Es gäbe einen Studienstreit über die Auswirkungen von Feinstaub.
- Weiters wird die Problematik der Messdatenvermischung sowie der inhomogenen und unterschiedlichen Messzeiträume von Emissionswerten kritisiert; die unterlassene Stellungnahme zur Sekundärbildung von Luftschadstoffen.
- Flächendeckende $PM_{2,5}$ Messungen würden fehlen, wie genaue Angaben zum Untersuchungsraum.

- Es werde nur der Bau der Piste beurteilt, nicht jedoch der Betrieb. So würde nämlich 330.000 Tonnen Kerosin über dichtest besiedeltem Gebiet pro Jahr verbrannt – in den Luftschichten zwischen Null und 1.500 m Höhe, welche für die Lungenatmung der Menschen relevant sei (bei den geplanten 460.000 Flugbewegungen). Derzeit seien es 150.000 Tonnen Kerosin. Studien gingen davon aus, dass Partikel aus Flugzeugtriebwerken zu 100 % in PM_{2,5} zu klassifizieren seien. Laut WHO sei ab einer Konzentration von 10 µg eine erhöhte Mortalität gegeben. Bereits 2005 sei in der Österr. Ärztezeitung gestanden, dass es zu einer Steigerung um 8 % bei Lungenkrebs komme, wenn der Feinstaub um 10 µg/m³ Außenluft zunehme.
- Die Berechnung vom PM₁₀ und PM_{2,5} unter Koppelung mit der „Smoke Number“ der betrachteten Luftfahrzeugflotte führe zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Emissionen und somit zu einer Fehlinterpretation der Prognose für die Jahre 2020 und 2025.
- Die NO₂-Belastungsprognosen betreffend den Zubringerverkehr seien falsch bzw. es komme zu Überschreitungen.
- Die Prognosewerte seien nicht aktuell (2002 statt 2010).
- Die Sekundärbildung von Luftschadstoffen (Ozon, CO₂) werde ebenso vernachlässigt.

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

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

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

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

Zum Bereich Umweltmedizin wurde vorgebracht, es komme zu Gesundheitsgefährdungen und unzumutbaren Belästigungen durch Lärm. Das Vorhaben führe zu unzumutbaren Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen (dazu wurde ein humanmedizinisches Gegengutachten vorgelegt). Besondere Empfindlichkeit Alter und Kranker, die zu Hause gepflegt

würden, werde nicht berücksichtigt. Weiters komme es zu zusätzlichen Erkrankungsrisiken für Einwohner von Liesing. So seien die Gegengutachten zur Umweltmedizin nicht gewürdigt und abgetan worden. Konkretes Vorbringen zu Gutachten und Vorbringen im Verfahren der belangten Behörde (Greiser, Gatterer, Hutter), Verweis auf diese, Versuch einer Entkräftung der Gutachten Scheuch und Haider. Weiters würden Erholungsgebiete beeinträchtigt. So sei die Bedeutung des Fluglärms für Naherholungsgebiete nur unzureichend gewürdigt worden. Es komme zu unzumutbaren Belästigungen im Außenbereich. Der Schallpegel von 60 dB und darüber im Außenbereich sei unzumutbar. Die Lärmgrenzwerte seien zu hoch angesetzt. Der Pegel von 62 dB (A) sei willkürlich festgelegt worden. Objektseitige Lärmschutzmaßnahmen seien rechtswidrig. Dies verstoße gegen Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK) und die UVP-RL. In diesem Zusammenhang wurde angeregt, beim Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) ein Vorabentscheidungsverfahren diesbezüglich einzuleiten. Weiters würden die Flugzeuge Kondensstreifen und weiße Wolken bilden. Diese würden „wie Brenngläser am Himmel“ wirken. Dadurch komme es zu erhöhten UV-Strahlungen, was Hautkrebs verursache. Dadurch werde jede Tätigkeit im Freien eingeschränkt. Die belangte Behörde sei diesem Argument nicht näher auf den Grund gegangen.

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

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

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

Auflagen für das Mobilitätsmanagement seien unbestimmt und nicht ausreichend. Ebenso seien die landschaftspflegerischen Maßnahmen und der Lärmschutz zu unbestimmt.

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

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

- das Verfahren der belangten Behörde in Bezug auf verschiedene näher aufgezeigte Bereiche zu ergänzen;
- das Verfahren bis zur Entscheidung des EuGH in der Rechtssache C-420/11 (Leth gegen Republik Österreich und Land Niederösterreich) auszusetzen;
- den Betrieb des Flughafens Wien zu beschränken (Einschränkung des Flugbetriebes auf bestimmte Zeiten, Setzung von Obergrenzen für die Flugbewegungen für einzelne Pisten, Einführung eines Grenzwertes für Schallemissionen für unterschiedliche Betriebszeiten, Änderung der Berechnungsmethode für Schallemissionen);
- ergänzend abzuklären, in welchem Verhältnis (einschließlich Intensitäten) Belastungen und Entlastungswirkungen mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben verbunden sind;
- den angefochtenen Bescheid dahingehend abzuändern, dass er dem Gebot der Betroffenheitsminimierung Rechnung trägt, insbesondere, indem Grundsätze der Betroffenheitsminimierung in den normativen Teil des Spruches – etwa durch geeignete Nebenbestimmungen – aufgenommen werden, und dieses Gebot nicht bloß auf eine „Erwartung“ oder „Hoffnung“ der Behörde auf den Begründungsteil beschränkt bleibt.

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

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

Mit Schreiben vom 19.09.2013 wurde von der BeSB GMBH Berlin, Schalltechnisches Büro, das Gutachten *„Lärmschutzgebiete gemäß LuLärmIV für den Flughafen Wien nach Inbetrieb-*

nahme der Parallelpiste 11R/29L und Vergleich mit den Lärmschutzgebieten gemäß Bescheid der NÖ Landesregierung vom 10.07.2012“ vorgelegt.

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

3.2. Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht:

3.2.1. Parteiengehör, ergänzendes Ermittlungsverfahren, Edikt:

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

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

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

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

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

Bundesverwaltungsgerichtes abrufbar sind. Gleichzeitig wurden die Verfahrensparteien und -beteiligten zur mündlichen Verhandlung geladen.

3.2.2. Mündliche Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes:

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

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

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

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

Mit Schreiben vom 19.02.2015 legte die erstmitbeteiligte Partei die geforderte Energie- und CO₂-Bilanz des Flughafens Wien für das Jahr 2013 sowie einen Maßnahmenkatalog vor. Dazu wurde ausgeführt, dass die Bilanz bei den direkt beeinflussbaren Anteilen für die Planfälle Zwei- bzw. Drei-Pistensystem eine Steigerung von 3,6 kt/a an CO₂-Emissionen ausweise. Die erstmitbeteiligte Partei wies in einem Maßnahmenkatalog auf ein mögliches CO₂-Reduktionspotenzial durch diverse innerbetriebliche Maßnahmen wie Umrüstung der

Fahrzeugflotte Airside, reduzierter Einsatz der APU (*auxiliary power units*, den Hilfstriebwerken) der Flugzeuge durch vermehrte Bereitstellung von Stromanschlüssen, Photovoltaik usw. in der Höhe von ca. 4.2 kt/a hin.

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

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

Basierend auf den von der erstmitbeteiligten Partei zur Verfügung gestellten Unterlagen, den Informationen aus CO₂-Reduktionsmaßnahmen anderer europäischer Flughäfen sowie aus weiterführender Fachliteratur könne geschlossen werden, dass eine merklich höhere CO₂-Reduktion als von der erstmitbeteiligten Partei angegeben machbar sei. So sei beispielsweise neben den angedachten Umstellungen in der Fahrzeugflotte auch eine

Umstellung der Bezugsquelle für den Sektor „stationäre Infrastruktur“ ein denkbares Reduktionsszenario.

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

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

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

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

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

Weiters wäre festzulegen, dass die in den – von der erstmitbeteiligten Partei und von Univ.-Prof. STURM vorgelegten – Tabellen enthaltenen Hochrechnungen für das Drei-Pisten-System 2025 für das Jahr der Inbetriebnahme der dritten Piste stehen. Sollte dann jedoch die in den Tabellen genannte Emissionsmenge (kt/a) nicht erreicht werden, müsste sich auch die Einsparungsverpflichtung anteilig entsprechend reduzieren.

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

Weiters wurde Univ.-Prof. STURM vom Bundesverwaltungsgericht ersucht, eine Bilanz der Treibhausgasen für Gesamtösterreich sowie des Zwei- und Drei-Pistensystems zu erstellen.

3.2.4. Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gestellte Anträge und vorgelegte Unterlagen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit Schreiben vom 12.06.2015 des BMVIT wurde zum Bestehen eines öffentlichen Interesses ausgeführt:

„Das Luftfahrtgesetz (LFG) zählt neben allgemeinen Sicherheitsinteressen wie z.B. den Schutz der Allgemeinheit bzw. Öffentlichkeit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt auch wirtschaftliche Interessen, wie das Interesse der Luftverkehrswirtschaft, ausdrücklich zu den öffentlichen Interessen. Zu den Interessen der Luftverkehrswirtschaft gehören der ‚zweckentsprechende‘ oder ‚wirtschaftliche Betrieb‘, die ‚Erfüllung der Verkehrsaufgaben‘ bzw. die Bedarfsbefriedigung und die Verhinderung planloser Konkurrenz. Auch ist eine Gefährdung der Verkehrsaufgaben der mit Betriebspflicht belasteten öffentlichen Flugplätze hintanzuhalten.

Zudem liegt gemäß den Erläuterungen zu § 71 der Stammfassung des LFG der Ausbau der Österreichischen Zivilluftfahrt im öffentlichen Interesse.

Auch in der ‚Road Map Luftfahrt 2020‘, dem strategischen Gesamtkonzept der österreichischen Bundesregierung, wurde die ‚Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur‘ als eines der drei wesentlichen Ziele für die strategische Ausrichtung des österreichischen Luftverkehrs verankert. Die ‚Road Map Luftfahrt‘ wurde gemeinsam mit den Stakeholdern der österreichischen Luftverkehrswirtschaft zur optimalen Entwicklung der österreichischen Luftfahrt erarbeitet.

Mit der Umsetzung der formulierten Einzelmaßnahmen, wie u.a. dem ‚Bau der 3. Piste, Träger: VIE‘, wird der Erhalt und die Stärkung des Luftverkehrsstandortes Österreich sichergestellt.

Der Flughafen Wien hat sich aufgrund seiner geographischen Lage als wichtiger Luftverkehrsknotenpunkt (Hub) innerhalb Europas etabliert. Aus strategischer Sicht wird die Bereitstellung einer dritten Piste am Flughafen Wien für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Flughafens Wien als Hub-Standort und für den Wirtschafts- und Luftverkehrsstandort Österreich als wesentlich angesehen. Nur durch die Sicherstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur können die entsprechenden Kapazitäten zu Verfügung gestellt werden, um künftigen Entwicklungen des Luftverkehrs als Wachstumsmarkt bestmöglich begegnen zu können und Konnektivität im Sinne eines starken Streckennetzes am Flughafen Wien gewährleisten zu können.

Der Verwaltungsgerichtshof vertritt weiters in ständiger Rechtsprechung die Auffassung, dass jede Verbesserung, die der Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt dient, im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Die derzeitige Anordnung der beiden am Flughafen Wien vorhandenen Betriebspisten bedingt wesentliche Abhängigkeiten bei Start- und Landebewegungen von Luftfahrzeugen. Durch die Errichtung der dritten Piste wäre ein unabhängiger Parallelbetrieb ohne betriebliche Einschränkungen bei Start- und Landebewegungen möglich, wodurch die Sicherheit der Luftfahrt wesentlich am Flughafen Wien erhöht wird. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte, ist die Errichtung der

Parallelpiste 11R/29L im öffentlichen Interesse gelegen, welches gemäß den Erläuterungen zu § 71 der Stammfassung des LFG den Bedarf in sich schließt.“

3.2.6. Plausibilitätsprüfung der Flugbewegungszahlen:

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

Mit Gutachten vom 01.03.2016 wurde von DI WIPF bestätigt, dass die von der erstmitbeteiligten Partei vorgelegten Zahlen nachvollziehbar seien. Er kam zusammenfassend zum Ergebnis, dass zum Zeitpunkt der Projekteinreichung die verfügbaren offiziellen historischen Zeitreihen des Luftverkehrsaufkommens über Jahre ein stetiges Wachstum zeigten, das im Jahre 2008 ein Maximum erreichte. Danach habe sich das Verkehrsaufkommen schrittweise bis ins Jahr 2014 reduziert. Trotz der Abnahme des Verkehrs in den letzten Jahren weise die Zeitreihe der Verkehrszahlen von 1998 bis ins Jahr 2014 statistisch aber insgesamt einen positiven Trend aus. In den letzten Jahren habe eine erhöhte saisonale Schwankung der monatlichen Flugbewegungen beobachtet werden können.

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

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

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

3.2.7. Ergänzendes Parteihör, weitere Stellungnahmen der Beschwerdeführer:

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

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

II. Rechtsgrundlagen:

1. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG):

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

„Befangenheit von Verwaltungsorganen

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

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

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

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

[...]“

2. Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG):

§§ 6 und 28 VwGVG, BGBl. I Nr. 33/2013 idF. BGBl. I Nr. 82/2015, lauten auszugsweise:

„Befangenheit

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

„Erkenntnisse

§ 28. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

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

(3) Liegen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht vor, hat das Verwaltungsgericht im Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden, wenn die Behörde dem nicht bei der Vorlage der Beschwerde unter Bedachtnahme auf die wesentliche Vereinfachung oder Beschleunigung des Verfahrens widerspricht. Hat die Behörde notwendige Ermittlungen des Sachverhalts unterlassen, so kann das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid mit Beschluss aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverweisen. Die Behörde ist hiebei an die rechtliche Beurteilung gebunden, von welcher das Verwaltungsgericht bei seinem Beschluss ausgegangen ist.

(4) Hat die Behörde bei ihrer Entscheidung Ermessen zu üben, hat das Verwaltungsgericht, wenn es nicht gemäß Abs. 2 in der Sache selbst zu entscheiden hat und wenn die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder abzuweisen ist, den angefochtenen Bescheid mit Beschluss aufzuheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückzuverweisen. Die Behörde ist hiebei an die rechtliche Beurteilung gebunden, von welcher das Verwaltungsgericht bei seinem Beschluss ausgegangen ist.

[...]“

3. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000):

§§ 17, 19 und 45 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. Nr. I 4/2016, lauten auszugsweise:

„Entscheidung

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

[...]“

„Partei- und Beteiligtenstellung sowie Rechtsmittelbefugnis

§ 19. (1) Parteistellung haben

1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Ein-

richtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;

[...]

5. Gemeinden gemäß Abs. 3;

[...]

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

(6) Umweltorganisation ist ein Verein oder eine Stiftung,

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

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

[...]

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

Rechtsmittelverfahren

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

(2) Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet durch Senate.

[...]“

4. Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG):

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

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

1. gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit;
[...]

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

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

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

„**Artikel 151.** [...]

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

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

Instanzenzug übergeordnete Behörde sind, mit Ausnahme von Organen der Gemeinde.

[...]

Anlage

Aufgelöste unabhängige Verwaltungsbehörden

A. Bund

[...]

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

5. Charta der Grundrechte der Europäischen Union (GRC):

Art. 37 GRC lautet:

„Artikel 37

Umweltschutz

Ein hohes Umweltschutzniveau und die Verbesserung der Umweltqualität müssen in die Politiken der Union einbezogen und nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung sichergestellt werden.“

6. Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung (BVG Nachhaltigkeit):

§§ 1 bis 3 des BVG Nachhaltigkeit, BGBl. I Nr. 111/2013, lauten:

„**§ 1.** Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum Prinzip der Nachhaltigkeit bei der Nutzung der natürlichen Ressourcen, um auch zukünftigen Generationen bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten.

§ 2. Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum Tierschutz.

§ 3. (1) Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum umfassenden Umweltschutz.

(2) Umfassender Umweltschutz ist die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm.“

7. Niederösterreichische Landesverfassung 1979 (NÖ LV 1979):

Art. 4 Z 2 und Z 3 der NÖ LV 1979, LGBl. 0001-0 idF. LGBl. 0001-21, samt Überschrift lautet:

„Artikel 4

Ziele und Grundsätze des staatlichen Handelns

[...]

2. Lebensbedingungen:

Das Land Niederösterreich hat in seinem Wirkungsbereich dafür zu sorgen, dass die Lebensbedingungen der niederösterreichischen Bevölkerung in den einzelnen Gemeinden und Regionen des Landes unter Berücksichtigung der abschätzbaren, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse gewährleistet sind. Dabei kommt der Schaffung und Erhaltung von entsprechenden Arbeits- und Sozialbedingungen, der grundsätzlichen Anerkennung und Erhaltung des Sonntages als Tag der Arbeitsruhe, der bestmöglichen Sicherung der gesundheitlichen Versorgung sowie ausreichenden Wohnmöglichkeiten, dem Schutz und der Pflege von Umwelt, Natur, Landschaft und Ortsbild besondere Bedeutung zu. Wasser ist als Lebensgrundlage nachhaltig zu sichern. Dem Klimaschutz kommt besondere Bedeutung zu.

3. Wirtschaft:

Das Land Niederösterreich hat die Entfaltung der Wirtschaft unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und regionaler Notwendigkeiten zu fördern.

[...]“

8. Luftfahrtgesetz (LFG):

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

„4. Teil

Flugplätze

1. Abschnitt

Gemeinsame Bestimmungen

Flugplätze

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

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

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

Bodeneinrichtungen

§ 59. Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und deren Nutzung zum überwiegenden Teil für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig

oder zweckmäßig ist. Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 gelten nicht als Bodeneinrichtungen.

Zivilflugplätze und Militärflugplätze

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

[...]

2. Abschnitt

Zivilflugplätze

Zivilflugplatz-Bewilligung

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

[...]

Voraussetzungen der Zivilflugplatz-Bewilligung

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

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

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

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

[...]

Betrieb von Zivilflugplätzen

§ 75. [...]

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

[...]

Sicherheitszonen-Verordnung

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

[...]

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

[...]

Ersichtlichmachung im Grundbuch

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

9. Klimaschutzgesetz (KSG):

Das Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG), BGBl. I Nr. 106/2011 idF BGBl. I Nr. 128/2015 lautet:

„Ziel

§ 1. Dieses Bundesgesetz soll eine koordinierte Umsetzung wirksamer Maßnahmen zum Klimaschutz ermöglichen.

Maßnahmen

§ 2. Maßnahmen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind solche, die eine messbare, berichtbare und überprüfbare Verringerung von Treibhausgasemissionen oder Verstärkung von Kohlenstoffsenken zur Folge haben, die in der österreichischen Treibhausgasinventur gemäß den geltenden völkerrechtlichen und unionsrechtlichen Berichtspflichten abgebildet werden. Darunter fallen hoheitliche und privatwirtschaftliche Maßnahmen des Bundes und der Länder.

Aufteilung der festgelegten Höchstmengen von Treibhausgasemissionen; Verhandlungen zur Erarbeitung von Maßnahmen

§ 3. (1) Die gemäß völkerrechtlichen oder unionsrechtlichen Verpflichtungen für die Republik Österreich geltenden Höchstmengen von Treibhausgasemissionen werden gemäß den Anlagen festgelegt. Die Höchstmengen können auch auf Sektoren aufgeteilt festgelegt werden.

(2) Zur Erarbeitung von Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstmengen in den jeweiligen Sektoren haben Verhandlungen stattzufinden. In den Verhandlungen sind insbesondere Maßnahmenmöglichkeiten in den folgenden Bereichen zu berücksichtigen: Steigerung der Energieeffizienz, Steigerung des Anteils erneuerbarer Energieträger am Endenergieverbrauch, Steigerung der Gesamtenergieeffizienz im Gebäudebereich, Einbeziehung des Klimaschutzes in die Raumplanung, Mobilitätsmanagement, Abfallvermeidung, Schutz und Erweiterung natürlicher Kohlenstoffspeicher sowie ökonomische Anreize zum Klimaschutz. Maßnahmen können auch in Form von mehrjährigen Maßnahmenprogrammen sowie als gemeinsame Maßnahmen der Gebietskörperschaften ausgearbeitet werden. Die Verantwortlichkeit zur Führung von Verhandlungen in den jeweiligen Sektoren obliegt den analog zu den Klimastrategien 2002 und 2007 zuständigen Bundesministern, subsidiär den gemäß Bundesministerengesetz 1986 (BMG), BGBl. Nr. 76 in der jeweils geltenden Fassung zuständigen Bundesministern. Die Verhandlungen sind jeweils einen Monat nach Vorliegen eines Vorschlags des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 4 Abs. 3 aufzunehmen. Die Verhandlungen sind jeweils innerhalb von neun Monaten vor Beginn eines Verpflichtungszeitraums, das ist für den Verpflichtungszeitraum 2013 bis 2020 der 31. März 2012, abzuschließen. Bei Überschreiten der gemäß völkerrechtlichen oder unionsrechtlichen Verpflichtungen für die Republik Österreich ab dem Jahr 2013 geltenden Höchstmengen von Treibhausgasemissionen sind auf Basis einer Evaluierung der gesetzten Maßnahmen umgehend weitere Verhandlungen über die Stärkung bestehender oder Einführung zusätzlicher Maßnahmen zu führen. Diese Verhandlungen sind jeweils binnen sechs Monaten abzuschließen.

(3) Das Ergebnis der Verhandlungen gemäß Abs. 2 ist gesondert festzuhalten. Die festgelegten Maßnahmen sind umgehend umzusetzen.

(4) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat dem Nationalen Klimaschutzkomitee (§ 4) über den Ausgang der Verhandlungen gemäß Abs. 2 und die festgelegten Maßnahmen gemäß Abs. 3 zu berichten.

Fortschrittsbericht

§ 6. Über den Fortschritt bei der Einhaltung der gemäß § 3 Abs. 1 festgelegten Höchstmengen von Treibhausgasemissionen hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft dem Nationalrat sowie dem Nationalen Klimaschutzkomitee jährlich einen schriftlichen Bericht vorzulegen. Der Bericht ist nach Sektoren gemäß den Anlagen zu untergliedern.

Klimaschutz-Verantwortlichkeitsmechanismus

§ 7. Die Verantwortlichkeiten im Falle eines Überschreitens der gemäß völkerrechtlichen oder unionsrechtlichen Verpflichtungen für die Republik Österreich ab dem Jahr 2013 geltenden Höchstmengen von Treibhausgasemissionen sind in einer

gesonderten Vereinbarung festzuhalten. Für den Verpflichtungszeitraum 2008 bis 2012 fallen für die Bundesländer keine finanziellen Verpflichtungen im Falle der Überschreitung der in der Anlage 1 festgelegten Höchstmengen von Treibhausgasen an. Allfällige Verpflichtungen des Bundes im Falle der Überschreitung der in der Anlage 1 festgelegten Höchstmengen von Treibhausgasen sind unter Einhaltung des jeweils geltenden Bundesfinanzrahmengesetzes zu bedecken.

[...]

Anlage 2

Jährliche Höchstmengen von Treibhausgasemissionen nach Sektoren für den Verpflichtungszeitraum 2013 bis 2020 in Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxid-äquivalent (berechnet nach den 2006 IPCC-Richtlinien für Nationale Treibhausgasinventuren)

Sektor	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Abfallwirtschaft CRF-Sektoren 1A1a – other fuels; und 6	3,1	3,0	3,0	2,9	2,9	2,8	2,8	2,7
Energie und Industrie (Nicht-Emissionshandel) CRF-Sektoren 1A1 (abzüglich 1A1a – other fuels), 1A2, 1A3e, 1B, 2A, 2B, 2C, 2D, 2G und 3	7,0	6,9	6,9	6,8	6,7	6,6	6,6	6,5
Fluorierte Gase CRF-Sektoren 2E und 2F	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1
Gebäude CRF-Sektoren 1A4a und 1A4b	10,0	9,7	9,4	9,1	8,8	8,5	8,2	7,9
Landwirtschaft CRF-Sektoren 1A4c und 4	8,0	8,0	8,0	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9
Verkehr CRF-Sektoren 1A3a (abzüglich CO ₂), 1A3b, 1A3c, 1A3d und 1A5	22,3	22,3	22,2	22,1	22,0	21,9	21,8	21,7
Gesamtsumme	52,6	52,1	51,5	51,0	50,4	49,9	49,4	48,8

III. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Zur Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes:

Gemäß § 5 UVP-G 2000 in der bis 31.12.2013 geltenden Fassung hatte der Projektwerber/die Projektwerberin eines Vorhabens, für das gemäß §§ 3 oder 3a eine UVP durchzuführen ist, bei der belangten Behörde einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die UVE in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Gemäß § 40 Abs. 1 dieses Gesetzes war der Umweltsenat Berufungsbehörde und sachlich in Betracht kommende Oberbehörde in diesen Angelegenheiten.

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

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a iVm. § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 95/2013 entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 seit 01.01.2014 das Bundesverwaltungsgericht.

Berufungen, die vor dem 31.12.2013 beim Umweltsenat erhoben wurden, sind demnach von Bundesverwaltungsgericht als Beschwerden in Verhandlung zu nehmen.

2. Zur Beschwerdelegitimation:

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

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

§ 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 definiert, wer als Nachbar iSd UVP-G 2000 zu qualifizieren ist. Der Nachbarbegriff des UVP-G 2000 ist nicht mit der unmittelbaren Anrainerschaft zum Vorhaben deckungsgleich, sondern setzt eine mögliche persönliche Betroffenheit in der geschützten Rechtssphäre voraus. Das für die Beurteilung der Betroffenheit maßgebende räumliche Naheverhältnis zum Vorhaben wird durch den möglichen Immissionsbereich (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171) bestimmt. Nachbarschaft umfasst somit jenen

räumlichen Bereich, in dem zum Zeitpunkt der Genehmigung nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zu nachteiligen Einwirkungen kommt. Das Vorhaben des Projektwerbers muss ex ante betrachtet geeignet sein, eine bestimmte Rechtsgutbeeinträchtigung herbeizuführen. Nicht zum Immissionsbereich zählen jene Bereiche, in denen Einwirkungen überhaupt oder aus räumlichen Gründen ausgeschlossen werden können (US 03.03.2010, 8B/2009/18-15 *Stadl-Paura*; VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171; VwGH 23.09.2004, 2004/07/0055; US 08.03.2007, 9B/2005/8-431 *Stmk-Bgld 380 kV-Leitung II [Teil Stmk]*).

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

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

2.2. Zur Zulässigkeit der übrigen Beschwerden:

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

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

Eine nach UVP-G 2000 rechtmäßig zustande gekommene Bürgerinitiative sowie eine nach UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation hat Parteistellung im UVP-Genehmigungsverfahren und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften, nicht aber sonstige öffentliche Interessen, als subjektives Recht geltend zu machen. Voraussetzung für die Parteistellung der Bürgerinitiative ist, dass sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 eine Stellungnahme abgegeben hat, die von mindestens 200 Personen, die in der Standortgemeinde oder den Nachbargemeinden zum Gemeinderat wahlberechtigt sind, unterstützt wird. Dies ist bei den oben angeführten Beschwerdeführerinnen der Fall.

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

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

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

3.1. Zum Umfang des Vorhabens:

Es wird festgestellt, dass das Vorhaben der beiden mitbeteiligten Parteien dritte Piste samt Verlegung der Landesstraße B 10, die oben unter Punkt I.1. aufgelisteten Vorhabensteile umfasst.

Der Standort des Vorhabens soll sich über Bereiche der Gemeindegebiete von Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat, alle im Verwaltungsbezirk Wien-Umgebung erstrecken.

Dies ergibt sich aus den Einreichunterlagen.

3.2. Zum Bedarf bzw. zur Prognose der Flugbewegungen:

Von verschiedenen Beschwerdeführern wird vorgebracht, es bestehe kein Bedarf an einer weiteren Piste auf dem Flughafen Wien. Die Flugbewegungszahlen seien rückläufig.

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

3.2.2. Angaben zum Bedarf durch die erstmitbeteiligte Partei:

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

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

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

3.2.3. Bedarfsprüfung durch die belangte Behörde:

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

Dieses kommt zum Ergebnis, dass das von INTRAPLAN verwendete Prognosemodell geeignet sei, um in hinreichender Form Eingangsdaten bereitzustellen, die für nachfolgende Untersuchungen zu den unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Ausbaus des Flughafens Wien benötigt werden. Details des Prognosemodells blieben diskussionswürdig, wobei es sich aber um Fragestellungen handle, die Gegenstand der aktuellen Forschung seien und daher nicht abschließend geklärt werden könnten. Die Prognoseprämissen, die als Eingangsgrößen für das Prognosemodell maßgeblich die Prognoseergebnisse determinieren,

würden sich in einem realistischen Rahmen bewegen. Wenngleich sie vom Prognostiker nicht immer näher begründet seien, seien sie dennoch nachvollziehbar, wie eigene Recherchen des Gutachters ergeben hätten. Die Prognoseprämissen jedoch, dass der Flughafen Wien einen Status als Hub-Flughafen zweiter Ordnung weiterhin beibehalte, stelle eine risikobehaftete Hypothese dar. Denn die unterstellte Konsolidierung der Fluggesellschaften und Luftverkehrsallianzen könne auch zu einer Konzentration der Hub-Flughäfen in den er Allianzen führen. Insgesamt könnten die Prognoseergebnisse als plausibel in dem Sinne bezeichnet werden, dass die Wahrscheinlichkeit für ihr Eintreten vergleichsweise groß sei.

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

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

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

Ein Großteil des Passagierwachstums wird durch eine steigende Flugzeuggröße beziehungsweise durch eine steigende Anzahl von Passagieren pro Flug erzielt. Dennoch sind die Steigerungen bei der Anzahl der Flugbewegungen so groß, dass

im Jahr 2025 ein Kapazitätsbedarf von 100 planbaren Flugbewegungen pro Stunde besteht. Dies ist mit dem bestehenden Pistensystem nicht leistbar.

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

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

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

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

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

Folgende Ziele werden als gerechtfertigt und bedarfsbegründend erachtet:

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

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

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

Die Bedeutung des Ausbaus des Flughafens Wien für die langfristig positive Entwicklung der gesamten Region wird auch im Dokument 01.01 ‚Zweck des Vorhabens‘ nachvollziehbar dokumentiert. Am Standort Flughafen Wien sind schon derzeit mehr als 14.000 Personen beschäftigt. Die Arbeitsplätze lassen sich neben der Flughafen Wien AG auf mehr als 200 ansässige Unternehmen wie Fluglinien, Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, Speditionen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Dienstleistungsunternehmen, Autovermietungen sowie Transport- und Mineralölfirmen aufteilen. Eine größere Passagierzahl zieht auch eine steigende Anzahl an Beschäftigten nach sich. Auf eine Million Passagiere kommen ca. 1.100 Arbeitsplätze. Jede weitere Million Passagiere bewirkt im Schnitt ca. 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort. Der Flughafen Wien sichert heute mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der gesamtösterreichischen Wirtschaft. Die Wertschöpfung, die vom Flughafen Wien bewirkt wird, beläuft sich auf 2,8 Milliarden Euro jährlich (Stand 2005). Bei der Umsetzung von wachstumsfördernden Projekten am Flughafen Wien, wie es das gegenständliche Vorhaben zweifellos ist, werden in den nächsten Jahren dementsprechend zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirkt einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier erzielt wird, zieht weitere 0,9 Euro in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich. Zusätzlich leistet der Flughafen als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen brauchen zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur.

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

3.2.4. Plausibilitätsprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht:

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

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

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

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

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

Konkret kommt die Prognose des Sachverständigen zum Ergebnis, dass im Jahre 2025 mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % Flugbewegungszahlen zwischen ca. 281 Tsd. und 471 Tsd. Flugbewegungen pro Jahr auftreten werden. Als Mittelwert wird eine Zahl von ca. 364 Tsd. Flugbewegungen pro Jahr angegeben.

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

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

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

- Kurzfristig können sich stärkere Schwankungen der jährlichen Flugbewegungszahlen sowie Abweichungen vom generellen Trend ergeben.
- Der Flughafen Wien hat in der Vergangenheit bereits zumindest an einzelnen Tagen an der Kapazitätsgrenze gearbeitet. Auch wenn sich seitdem ein leichter Rückgang der Flugbewegungszahlen ergeben hat, ist doch die Kapazitätsreserve des Flughafens Wien als relativ gering einzustufen.
- Der Anstieg der Passagierzahlen ist sowohl am Flughafen Wien als auch im gesamten EU-Bereich ungebrochen.
- Der gerichtlich bestellte Sachverständige DI WIPF sieht sich in seinen Ergebnissen auch durch andere Studien gestützt. So gehen auch andere namhaften Studien von steigenden Passagierzahlen und längerfristig auch steigenden Flugbewegungszahlen aus (DKMA, Global Traffic Forecast 2015 – 2034, IATA Air Passenger Forecast Shows Dip in Long-Term Demand, 26.11.2015; Airbus Global_Market_Forecast_2016-2035). Besonders hervorgehoben sei die für das BMVIT erstellte und bereits in das Verfahren eingeführte Studie „*Austrian Aviation Sector in the Context of Austrian Business Location*“ von Steer, Davis und Gleave, da sich diese speziell mit der Situation in Österreich beschäftigt. In dieser Studie wird ausgeführt, dass längerfristig eine Abnahme der Flugbewegungen nur dann zu erwarten sei, wenn der Flughafen seine Hub-Funktion komplett verlöre, was allerdings für nicht sehr wahrscheinlich gehalten wird. (Zusammenfassung und Kapitel 7.17 ff). Auch wird in der Studie hinsichtlich der Kapazität ausgeführt (Table 6.9.), dass die „*Runway full at peak times*“ sei.

Im Zuge des Parteiengehörs zum Gutachten von DI WIPF brachten verschiedene Beschwerdeführer vor, aus diesem sei nicht ein zunehmender Bedarf abzuleiten. Dazu legten sie eine Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. MACOUN, TU Wien, vom 17.05.2016 vor. Im Gegensatz zum gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF kommt Univ.-Prof. Dr. MACOUN zum Ergebnis, dass für die Zukunft eher von einer Stagnation der Flugbewegungen oder einer nur geringen Steigerung auszugehen sei, so dass die Kapazität des bestehenden

Zwei-Pistensystem ausreichend sei, um den in der Zukunft zu erwartenden Flugverkehr am Flughafen Wien abzuwickeln. Dies gelte auch für den Aspekt der Auslastung in den Spitzenstunden.

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

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

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

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

Mit Schreiben vom 22.04.2016 hat die Projektwerberin eine Stellungnahme der Firma INTRAPLAN zum Gutachten des Sachverständigen DI WIPF eingereicht. In dieser wird zum einen darauf hingewiesen, dass bereits in der mündlichen Verhandlung auf eine verzögerte Entwicklung der Flugbewegungszahlen hingewiesen wurde und die in der Einreichunterlage 30.35 ermittelten Flugbewegungszahlen erst mit einem Zeitverzug von fünf bis acht Jahren zu erwarten seien. Insofern hätte die neuerliche Prognose des Sachverständigen DI WIPF den in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen Sachverhalt vollumfänglich bestätigt. Zum anderen wird in der Stellungnahme ein Vergleich der Entwicklung der Anzahl der Flugbewegungen und der Anzahl der beförderten Passagiere vorgenommen. Hieraus sei

erkennbar, dass trotz stagnierender oder sogar sinkender Flugbewegungszahlen die Anzahl der beförderten Passagiere permanent steigt. Als Grund hierfür wird angegeben, dass die Airlines vermehrt kleinere Flugzeuge durch größere Flugzeuge mit entsprechend erhöhter Fluggastkapazität ersetzt hätten.

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

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

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

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

Hinsichtlich des Verfahrens zur Prognose von Entwicklungen in der Zukunft ist das Bundesverwaltungsgericht grundsätzlich der Ansicht, dass es derzeit keine Methode gibt, mit der sich die Entwicklung in der Zukunft mit 100-prozentiger Sicherheit voraussagen lässt. Jedes angewendete Verfahren weist besonderen Stärken und Schwächen auf. Insofern kommt es

wesentlich darauf an, die Ergebnisse einer fachlich kritischen Würdigung zu unterziehen. Insofern vermag das Gericht auch den Einwand von Univ.-Prof. Dr. MACOUN, dass die Entwicklung der Flugbewegungszahlen in der Vergangenheit besser durch einen logarithmischen Trend als durch den vom Gutachter DI WIPF verwendeten exponentiellen Trend zu beschreiben sei, nicht als entscheidenden Makel zu sehen, da eine noch so gute Anpassung an die Vergangenheit keine Garantie dafür ist, dass eine auf dieser Basis durchgeführte Prognose für die Zukunft zu sichereren Ergebnissen führt.

Hinsichtlich der Kapazität des bestehenden 2-Pistensystems lassen die Auswertungen des Sachverständigen DI WIPF (insbes. Abb. 8b) eine faktische Maximalauslastung bei ca. 70 Flugbewegungen pro Stunde erkennen. Wie die Abb. 8b zeigt, ist dies jedoch keine absolute Grenze. So wurden vereinzelt auch deutlich mehr als 70 Flugbewegungen pro Stunde abgewickelt. Die relative Seltenheit sowie die Lage im Koordinatensystem lassen jedoch darauf schließen, dass es sich hierbei um Ausnahmesituationen handelte.

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

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

Auch wenn derzeit sicherlich eine gewisse Entspannung aufgrund des Rückgangs der Flugbewegungen eingetreten ist, ist aus den Ausarbeitungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen DI WIPF doch zu erkennen, dass das bestehende Zwei-Pistensystem keine großen Reserven aufweist, so dass im Falle des Anziehens der Flugbewegungen, wovon nach

Ansicht des Gerichts längerfristig auszugehen ist, zumindest zeitweilig Kapazitätsengpässe nicht ausgeschlossen sind.

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

3.3. Zur Standortverbesserung der Ostregion und Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur:

Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass der Flughafen Wien durch den Bau der dritten Piste durch zusätzliche und direkte Flugverbindungen attraktiver wird. Der Standort Wien bzw. die österreichische Ostregion bleibt dadurch für bereits ansässige internationale Organisationen wie OPEC, UNO und andere internationale Organisationen, als Standort für internationale Kongresse sowie für den internationalen Tourismus attraktiv bzw. wird die Attraktivität weiterhin zunehmen.

Die erstmitbeteiligte Partei führte zum Vorliegen eines öffentlichen Interesses der dritten Piste aus (Vorhabensbeschreibung vom 23.01.2008, Dokument 01.01 Zweck des Vorhaben, Seite 7 f):

„Weltweit hat in den letzten Jahren sowohl die Zahl der Flugbewegungen als auch die Zahl der Passagiere ständig zugenommen, und die Prognosen weisen auf einen stetig steigenden Bedarf hin. Dieser Trend ist auch am Flughafen Wien Schwechat deutlich zu erkennen. Der Flughafen Wien Schwechat hat sich als Drehscheibe für den Flugverkehr, insbesondere für den Verkehr in die Wachstumsmärkte Osteuropas etablieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit auf dem wachsenden Flugverkehrsmarkt sichern können. Für den Erhalt dieser Wettbewerbsfähigkeit ist es erforderlich, auch in Zukunft den Bedarf abzudecken, insbesondere auch im Hinblick auf die Anforderungen an die Qualität und Zeit bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen.

Die Möglichkeiten, mit dem bestehenden Pistensystem am Flughafen Wien Schwechat diesen steigenden Bedarf zu erfüllen, sind eingeschränkt. Steigerungsmöglichkeiten bietet u.a. der Einsatz von größeren und leistungsfähigeren Luftfahrzeugen, wodurch ermöglicht wird, bei gleichen Flugbewegungszahlen ein Plus an Passagieren oder Fracht zu befördern. Von wesentlicher Bedeutung ist aber die Sicherung des steigenden Bedarfs an Flugbewegungen (z.B. auch durch Hinzukommen neuer Destinationen). Hier ist unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen die Kapazität des Pistensystems eingeschränkt (sie beträgt im Bestand 72 Starts oder Landungen in der Spitzenstunde).

Als Prognosezeitpunkt wird das Jahr 2020 herangezogen. Für diesen Zeitraum lässt sich die relevante Wachstumsentwicklung der Luftfahrt (sowohl für die Bewegungszahlen, die Passagierzahlen als auch die Entwicklung von Routen) in geeigneter und plausibler Weise abschätzen. Die Prognose des Flugverkehrs für das Jahr 2020 ist im Dokument 30.03 ‚Verkehrsentwicklung Flughafen Wien‘ der Sonstigen Unterlagen dargestellt.

Die Untersuchungen der Verkehrsentwicklung für den Flughafen Wien Schwechat zeigen auf, dass mit den bestehenden Pistenkapazitäten (2-Pisten-System) unter Beibehaltung der international erforderlichen Servicestandards für die Aufrechterhaltung der Drehscheiben-Funktion die Steigerungsmöglichkeiten an Flugbewegungen deutlich eingeschränkt sind. Bei steigender Ausnutzung der Kapazitätsreserven sinken die Möglichkeiten, geeignete Umsteigerelationen aufrecht zu erhalten. Durch die zunehmende Kapazitätsauslastung flacht das Wachstum der Flugbewegungen daher zum Prognosezeitpunkt 2020 hin deutlich ab. Der erwartete Bedarf bzw. das Potenzial an Flugbewegungen ist jedoch deutlich höher. In einem den Einschränkungen eines 2-Pistensystems nicht unterliegenden Szenario, wie es bei einem 3-Pisten-System der Fall ist, würden im Jahr 2020 ca. 335.000 Luftfahrzeuge starten oder landen.

Um international konkurrenzfähig zu bleiben, ist es daher erforderlich, das bestehende Pistensystem zu erweitern. Nur so kann die nachhaltige Einwicklung des Flughafen Wien abgesichert werden. Die Bedeutung des Wachstums des Flughafen Wien auf die langfristig positive Entwicklung der gesamten Region ist evident:

Am Standort Flughafen Wien sind schon derzeit mehr als 14.000 Personen beschäftigt. Die Arbeitsplätze teilen sich neben der Flughafen Wien Gruppe auf mehr als 200 hier ansässige Unternehmen wie Fluglinien, Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, Speditionen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Dienstleistungsunternehmen, Autovermietungen sowie Transport- und Mineralölfirmen auf. Eine größere Passagierzahl zieht auch eine steigende Anzahl an Beschäftigten nach sich. Auf eine Million Passagiere kommen ca. 1.100 Arbeitsplätze. Jede weitere Million Passagiere bewirkt im Schnitt ca. 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort.

Der Flughafen Wien sichert schon heute mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der gesamtösterreichischen Wirtschaft. Die Wertschöpfung, die vom Flughafen Wien bewirkt wird, beläuft sich auf 2,8 Milliarden Euro jährlich (Stand 2005). Bei der Umsetzung von wachstumsfördernden Projekten am Flughafen Wien, wie es das gegenständliche Vorhaben zweifellos ist, werden bei einer weiteren erfolgreichen Entwicklung des Flughafen Wien in den nächsten Jahren zahlreiche neue Arbeitsplätze entstehen. Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirkt einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier verdient wird, zieht weitere 0,9 Euro in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich.

Zusätzlich leistet der Flughafen als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen brauchen zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigte und einer umfangreichen Zulieferstruktur.“

Weiters hat das BMVIT in der mündlichen Beschwerdeverhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes die „Road Map Luftfahrt 2020“ vorgelegt. Dieses Dokument wurde auch mit

Schreiben des BMVIT Schreiben vom 13.03.2015 des mit Schreiben vom 12.06.2015 dem Bundesverwaltungsgericht übermittelt. Es wurde im Wesentlichen auf die Judikatur im Zusammenhang zum öffentlichen Interesse des VwGH referiert sowie auf die „Road Map Luftfahrt 2020“, dem strategischen Gesamtkonzept der österreichischen Bundesregierung, zur Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur zur Ausrichtung des österreichischen Luftverkehrs hingewiesen.

3.4. Zur Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen:

Aus den obigen Ausführungen lässt sich weiters ableiten, dass es durch den Bau der dritten Piste insgesamt zu einer direkten Zunahme an Arbeitsplätzen am Flughafen Wien selbst kommen wird. Weiters wird es zu indirekten Arbeitsplatzeffekten durch die Steigerung des Standortvorteils durch bessere Flugverbindungen in der gesamten österreichischen Ostregion kommen.

3.5. Zur Flugsicherheit:

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

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

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

Diesen Ausführungen ist im Verfahren keine der Parteien entgegengetreten.

3.6. Zu den Emissionen von Treibhausgasen (THG) durch die dritte Piste:

3.6.1. Feststellungen zu den vom Vorhaben verursachten THG und zum Klimawandel:

Die erstmitbeteiligte Partei kann nach ihren eigenen Angaben durch verschiedene Maßnahmen THG im Ausmaß von 4,4 kt/a CO₂-Emissionen reduzieren. Dies ließe sich durch zusätzliche Auflagen und Nebenbestimmungen auf insgesamt 30 kt erhöhen.

Bei Errichtung und Betrieb der dritten Piste ist durch Flugbewegungen mit einer Zunahme von 1.175 kt/a CO₂-Emissionen (1,17 Mio. t) zum Prognosezeitpunkt 2025 zu rechnen. Die THG-Emissionen für die Summe aller Quellen in Österreich wird im Jahr 2025 voraussichtlich 65.534 kt (65,53 Mio. t) betragen. Es kommt somit durch das Vorhaben der dritten Piste bei einem Szenario WEM (einem Szenario mit der Annahme, dass keine weiteren effizienten Maßnahmen zur CO₂-Emissionsbegrenzung gesetzt werden) zu einer Zunahme aller CO₂-Emissionen in Österreich in der Höhe von 1,79 %. Bei der Annahme des Szenarios WAM (das von der Ergreifung zusätzlicher effizienter Maßnahmen zur Begrenzung der THG-Emissionen ausgeht), das CO₂-Emissionen für Österreich von 58.203 kt CO₂-Emissionen ergibt, stiege dieser Prozentsatz sogar auf 2,02 %. Dies ließe sich durch Auflagen und Nebenbestimmungen nicht weiter begrenzen.

Österreich ist mit dem Klimaschutzgesetz (KSG) die Verpflichtung eingegangen, im Jahr 2014 die THG-Emissionen auf die Menge von 52,1 Mio t CO₂-Äquivalente zu reduzieren; in diesem Jahr betragen die THG-Emissionen jedoch 76,3 Mio t. Es ist davon auszugehen, dass im Referenzjahr 2025 der angestrebte Wert nicht erreicht werden wird.

Der Klimawandel hat in Österreich bereits negative Auswirkungen gezeigt und hat bereits weitreichende nachteilige Folgen für Menschen, Tiere, Pflanzen sowie das Landschaftsbild. Es ist davon auszugehen, dass der Klimawandel in Österreich zu weiteren gravierenden Schäden führen wird. Für die Menschen wird es zu Gesundheitsbeeinträchtigungen kommen, die mit Todesfolgen verbunden sind; es kommt zu großen Einkommens- und Eigentumsverlusten; es kommt zu reduzierten Erträgen in verschiedenen Wirtschaftsbereichen, insbesondere Land- und Forstwirtschaft und Tourismus; weiters kommt es zu einer Abnahme an Arbeitsplätzen. Das Landschaftsbild wird durch den Klimawandel nachhaltig negativ verändert. Gletscher schmelzen ab, es kommt zu Veränderungen des Bewuchses und die Waldgrenze wandert hinauf. Um Gegenmaßnahmen zu setzen, müssen erhebliche öffentliche Mittel eingesetzt werden. Es kommt zu Wanderungsbewegungen von Klimaflüchtlingen aus besonders vom Klimawandel betroffenen Weltregionen, was zu sozialen Spannungen führen wird.

Vereinzel hat der Klimawandel auch positive Folgen. So können Pflanzen angebaut werden, die bislang in Österreich aus klimatischen Gründen nicht kultiviert werden konnten und es ist beispielsweise mit einer Verringerung der Heizkosten zu rechnen. Weiters könnte der Ganzjahres-Tourismus und der Alpenraum gegenüber insbesondere den Mittelmeerdestinationen im Sommer begünstigt werden.

In einigen Bereichen sind die Folgen des Klimawandels in Österreich noch nicht eindeutig geklärt, weil teilweise noch erhöhter Forschungsbedarf notwendig ist (zB sind noch keine belastbaren Aussagen zu Extremereignissen wie Sturm- und Hagelhäufigkeit sowie Erosion durch Starkniederschläge möglich; eine Aussage über die Veränderung des Hochwasserrisikos für ganz Österreich ist derzeit nicht möglich; Veränderungen im Angebot von erneuerbaren Energieträgern wie z. B. Windenergie, Solarenergie und Biomasse sind noch nicht geklärt).

Insgesamt überwiegen jedoch die drastisch negativen Folgen des Klimawandels die möglichen positiven Effekte bei weitem.

3.6.2. Angaben der erstmitbeteiligten Partei zur Steigerung von THG durch das Vorhaben in der UVE:

In mehreren Beschwerden wird kritisiert, dass das Vorhaben den Bemühungen und Verpflichtungen Österreichs zur Verminderung des Treibhausgasausstoßes zuwider laufe und den Umweltschutz insgesamt konterkariere.

Die erstmitbeteiligte Partei spricht in der von ihr vorgelegten UVE von einer Erhöhung der THG-Emissionen im Untersuchungsraum bis zum Jahr 2020 von 100 %, wobei das Vorhaben dritte Piste allein 50 % zur Erhöhung beitrage. Insgesamt wird der Umfang der CO₂-Emissionen des Flughafens für das Jahr 2020 mit 515.858 t prognostiziert. Dies entspreche zwischen 3,0 und 3,4 % der Emissionen ganz Österreichs.

Die erstmitbeteiligte Partei gibt zur THG-Zunahme in der UVE im Kapitel 01.4 im Stand der Revision 05 vom Juni 2010 an:

„4.18.4. Bilanz der klimarelevanten Emissionen

Tabelle 4.18-1 enthält eine Gegenüberstellung der klimarelevanten Spurengase des Flug- und KFZ-Verkehrs. Im Unterschied zum UVE-Fachbeitrag 02.420 wurde nunmehr ein größerer Untersuchungsraum für den KFZ-Verkehr gewählt (vgl. Kapitel 4.19 Luftschadstoffe). Die Absolutwerte der CO₂-Bilanzen sind daher nur bedingt vergleichbar.

Die Neuberechnung ergab, dass für das Planszenario 2020 gegenüber dem Basisjahr 2003 nunmehr mit einer Zunahme um das 2,2-fache zu rechnen. Ohne den Bau der geplanten dritten Piste würden die Gesamtemissionen aufgrund der allgemeinen Verkehrssteigerung um rund 70 % zunehmen. Für das Nullszenario 2025 ist gegenüber 2003 ebenfalls mit einer Verdopplung der CO₂-Emissionen zu rechnen. Für das Planszenario 2025 wird eine Zunahme um das 2,5-fache der Emissionen des Basisjahrs 2003 ausgewiesen.

Tabelle 4.18-1: Gegenüberstellung der Emissionen von klimarelevanten Gasen im Untersuchungsraum durch KFZ und Luftfahrzeuge am Flughafen Wien-Schwechat für das Basisjahr 2003, Null- und Planszenario 2020 sowie Null- und Planszenario 2025

<i>Emissionen klimarel. Gase</i>	CO ₂ -Äquivalent [t/d]	CO ₂ -Äquivalent [t/d]	CO ₂ -Äquivalent [t/d]
	KFZ-Verkehr	Flugverkehr [LTO]	Gesamt
Bestand 2003	443,7	529,4	973,1
Nullszenario 2020	768,0	908,4	1676,4
Planszenario 2020	798,2	1300,0	2098,2
Nullszenario 2025	920,9	917,6	1838,5
Planszenario 2025	940,9	1468,5	2409,4

Tabelle 4.18-2: Gegenüberstellung der Emissionen von klimarelevanten Gasen Basisjahr 2003, Null- und Planszenario 2020 sowie Null- und Planszenario 2025 des Flughafenbetriebes mit jenen der Bundesländer Wien und Niederösterreich (Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990-2005, Umweltbundesamt Wien, 2007)

Relation der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens zu den Gesamtemissionen von Wien + Niederösterreich (2005 [1000t/d])				
Nullszenario 2020	Planszenario 2020	Nullszenario 2025	Planszenario 2025	Wien + NÖ 2005
1,7	2,1	1,8	2,4	77,0
Anteil der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens an den Gesamtemissionen Wien + Niederösterreich 2005				
2,2%	2,7%	2,4%	3,1%	

4.18.5. Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen aus Sicht des Fachbereichs

Bei Berücksichtigung der angeführten aktuellen Grundlagen (insb. Flugverkehrsprognose) ergibt sich keine wesentliche Änderung der fachlichen Beurteilung für das Prognosejahr 2020. Der Vergleich mit den Emissionen der Bundesländer Wien und Niederösterreich (Bezugsjahr 2005) zeigt, dass die dem Flughafen Wien anrechenbaren Treibhausgasemissionen im Bereich von 2-3% liegen. Die beurteilungsrelevante Änderung zwischen Null- und Planszenario beträgt weniger als 1 % der dargestellten Emissionen der beiden Bundesländer und ist daher als unerheblich zu bezeichnen.

Das Vorhaben ist aus Sicht des Fachbereichs Klima weiterhin als umweltverträglich zu beurteilen.

Auch bei Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025 bleibt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit aus der Sicht des Fachbereichs Klima unverändert.“

Die erstmitbeteiligte Partei kommt zum Schluss, dass bei der Verwirklichung des Vorhabens der dritten Piste somit mit einer Zunahme im Flugverkehr im Bereich des LTO (landing and take-off – Lande- und Startphase eines Luftfahrzeuges) von CO₂-Äquivalent von 550,9 t/d somit ca. 201,1 kt/a für den Prognosezeitpunkt 2025 zu rechnen sei. Unter der Überschrift „*Schlussfolgerungen und Maßnahmen*“ wird sodann auf Seite 35 ausgeführt:

„Hinsichtlich der Zielvorgaben der Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen. Zunahmen bei den Verkehrsströmen bedingen automatisch auch einen erhöhten Ausstoß klimarelevanter Gase. Allerdings sind auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten. Es sind somit im gegenständlichen Vorhaben keine weiteren Maßnahmen erforderlich.“

Das Teilgutachten Meteorologie des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Seite 6) bestätigt die Aussagen der UVE und führt ergänzende Angaben für das Jahr 2025 an. Für 2025 prognostiziert der Gutachter einen Anteil von 3,1 %, im Null-Szenario, d.h. ohne Errichtung der dritte Piste, noch 2,4 %, jeweils berechnet als Anteil der CO₂-Äquivalente des Flughafens an den Gesamtemissionen Wiens und Niederösterreichs im Jahr 2005 (UV-GA, fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen Punkt 12, Seite 122). Das Teilgutachten Meteorologie schließt sich sodann den Schlussfolgerungen und Maßnahme in Bezug auf die Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls an.

3.6.3. Zum Reduktionspotential von THG durch die erstmitbeteiligte Partei:

In der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes im Jänner 2015 wurde die Zunahme der THG durch das Vorhaben umfassend diskutiert. Dabei wurde der erstmitbeteiligten Partei aufgetragen, ergänzend zum Genehmigungsantrag eine Energiebilanz und daraus abgeleitet eine CO₂-Emissionsbilanz des gesamten Flughafens vorzulegen (aufgeteilt in die Quellgruppen Flugverkehr, Bodenverkehr „*airside*“, elektrische Infrastruktur des Flughafens (Gebäude und Flugfeld) und flughafen-relevanter Verkehr „*landside*“).

Mit Schreiben vom 19.02.2015 legte die erstmitbeteiligte Partei eine Aufstellung vor, wonach durch Änderungen in der Flugzeugabfertigung (Umrüstung der dieselbetriebenen

Fahrzeuge im Flugvorfeld auf Elektroantriebe, der Bodenstromversorgungsanlagen [GPU] auf stationäre Bodenstromversorgung), der stationären/infrastrukturbezogenen Quellen (zB Aufstellung von Photovoltaikanlagen) und Implantierung des Umweltmanagementsystems EMAS (Eco Management and Audit Scheme) mit einer CO₂-Einsparung von 4,4 kt/a zu rechnen sei.

Mit Gutachten vom 23.05.2015 führte Univ.-Prof. STURM in der vom Bundesverwaltungsgericht in Auftrag gegebenen Stellungnahme zur CO₂-Bilanz und Prognose aus:

„1 Aufgabenstellung Bundesverwaltungsgericht Jänner 2015

In unmittelbarer Folge zur öffentlichen Verhandlung des BVwG bezüglich des Vorhabens ‚Parallelpiste 11R/29L‘ der Flughafen Wien AG im Jänner 2015 wurde seitens des BVwG eine nähere Erörterung der CO₂ Problematik durch den Bau der 3. Piste und eine Ausarbeitung möglicher CO₂ Reduktionspotenziale beauftragt.

2 CO₂ Bilanz und Reduktionsmöglichkeiten

2.1 CO₂ Bilanz und Prognose

Bei Inbetriebnahme einer 3. Piste auf dem Flughafen Wien-Schwechat würde es aufgrund des prognostizierten Anstieges der Flugbewegungen zu einem merklichen Anstieg der CO₂ Emissionen kommen.

Basierend auf Angaben aus dem UVP Verfahren [1] sowie zusätzlich zur Verfügung gestellter Unterlagen [2] ergeben sich die in Tabelle 1 angeführten CO₂ Emissionsmengen. Dabei ist anzumerken, dass in [2] jedoch ausschließlich die Steigerungsraten für die ‚direkt‘ beeinflussbaren CO₂ Emissionsanteil angeführt wurden. Dieser Steigerungsfaktor wurde hier auch für die Fremdfirmenanteile übernommen.

Tabelle 1: CO₂ Emissionsmengen Flughafen Wien Schwechat, Angaben in [kt/a]

Bezugsjahr	Flugverkehr	Abfertigung	Triebwerk Probeläufe	Stationäre Infrastruktur Quellen	Emissionen Landside	Summe
2013 [2]	235,3	13,4	4,7	48,1	6,8	308,3
2025 2 Pisten	322,7	17,4*	6,1*	48,1*	8,8*	403,2
2025 3 Pisten	518,4	22,8*	8,0*	48,1*	15,0*	612,3

* Hochrechnung mit den in [2] angeführten Steigerungsraten

Die Energie- und CO₂ Bilanz 2013 des Flughafens Wien [2] weist bei den direkt beeinflussbaren Anteilen für die Planfälle 2- bzw. 3-Pistensystem eine Steigerung von lediglich 3,6 kt/a an CO₂ aus. Diese große Diskrepanz zu den gesamten Zusatzemissionen (außer Flugverkehr und Triebwerkstest) erklärt sich in erster Linie darin, dass ein Großteil der nicht aus dem unmittelbaren Flugverkehr stammenden CO₂ Emissionen auf Fremdfirmen fällt und somit - gemäß [2] - nur indirekt vom Flughafen Wien Schwechat beeinflussbar wäre.

2.2 CO2 Reduktionspotenzial

Der Flughafen Wien Schwechat weist in einem Maßnahmenkatalog [3] auf ein mögliches CO2 Reduktionspotenzial durch diverse innerbetriebliche Maßnahmen wie Umrüstung der Fahrzeugflotte Airside, reduzierter Einsatz der APUs der Flugzeuge durch vermehrte Bereitstellung von Stromanschlüssen, Photovoltaik usw. in der Höhe von ca. 4.2 kt/a hin.

Betrachtet man das im Maßnahmenvorschlag des Flughafens Wiens genannten Einsparungspotenzial, so ist es isoliert betrachtet zwar beträchtlich, liegt aber lediglich im Bereich von 2 % der durch den Betrieb der 3. Piste generierten zusätzlichen CO2 Emissionen. Der Hauptteil der CO2 Emissionen kommt aus dem Flugbetrieb und ist somit nicht beeinflussbar. Der nächstgrößere Anteil bezieht sich auf die externe Energiebereitstellung mit Strom und Fernwärme. Beides erfolgt derzeit größtenteils konventionell (auf Basis fossiler Brennstoffe). Hier wäre durch den Umstieg auf z.B. Ökostrom oder Fernwärme aus nicht-fossilen Quellen eine merkliche Reduktion möglich.

Betrachtet man die auf anderen Flughäfen gesetzten Initiativen zur Reduktion der CO2 Emissionen, so ist das Airport Carbon Accreditation scheme, ins Leben gerufen 2009 vom Airport Council International Europe, eine geeignete Plattform (<http://www.airportcarbonaccreditation.org>). Dieses Schema sieht 4 Stufen bis zur Erreichung der CO2 Neutralität eines Flughafens (ausgenommen der direkter Flugverkehr) vor. Betrachtet man ausschließlich die Stufen 1 (Mapping = Daten sammeln) und 2 (Bereich Stationäre Infrastruktur, Abfertigung und Verkehr airside usw.) so gibt es bereits viele Europäische Großflughäfen, die bereits merkliche Maßnahmen zur CO2 Reduktion gesetzt haben.

Der Flughafen Wien-Schwechat befindet sich auf Stufe 1 (Daten sammeln = mapping). Fast alle großen Flughäfen Europas, wie z.B. Zürich, München, Hamburg oder Großflughäfen wie Frankfurt, Paris (CDG und Orly) oder London Heathrow und Gatwick haben bereits erhebliche Anstrengungen zur CO2 Reduktion gemacht und befinden sich bereits im level 3 (Optimisation) [4]. Zürich [5] und München geben z.B. eine Reduktion von mehreren 10kt CO2 gegenüber dem jeweiligen Bezugsjahr an. Erreicht wurde dies vorwiegend durch Umstellung der stationären Infrastrukturversorgung (Strom, Wärme, Kälte) auf CO2 ärmere Energieträger, Flottenerneuerungen (Verstärkter Einsatz von E-Mobilität), Umstellung der Pistenbefeuernung und Vorfeldbeleuchtung auf verbrauchsgünstigere Leuchtmittel usw.

Basierend auf den vom Flughafen Wien Schwechat zur Verfügung gestellten Unterlagen, den Informationen aus CO2 Reduktionsmaßnahmen anderer europäischer Flughäfen sowie weiterführender Fachliteratur kann geschlossen werden, dass durch geeignete Maßnahmen eine merklich über die vom Flughafen Wien-Schwechat genannte CO2 Reduktion machbar ist. Neben den angedachten Umstellungen in der Fahrzeugflotte ist auch z.B. eine Umstellung der Bezugsquelle für den Sektor Stationäre Infrastruktur ein denkbares Reduktionsszenario.

Es wird daher empfohlen eine allfällige Genehmigung des Betriebes einer 3. Piste mit einer gegenüber dem konventionell weitergeführten Betrieb des Flughafens um von bis zu 30 kt/a (bezogen auf das 3-Pisten Szenario 2025) reduzierten CO2 Emission zu koppeln.

3 Verwendete Unterlagen

- [1] UVE Unterlagen zum Kapitel Luftschadstoffe
- [2] LUA 2015: Energiebilanz und CO₂ Bilanz für den Flughafen Wien; Hochrechnung für das Jahr 2025 für das 2- und 3 Pistensystem auf Basis des Bilanzjahres 2013; Ersteller: Mathä M., Ellinger R.; Februar 2015
- [3] VIE 2015: Maßnahmenkatalog Flughafen Wien zur Reduktion der CO₂ Emissionen; Ersteller: Flughafen Wien Schwechat, Röhrer C., Hackl J.; Februar 2015
- [4] <http://www.airportcarbonaccreditation.org/> (Zugriff: 23.5.2015)
- [5] <http://www.flughafen-zuerich.ch/unternehmen/laerm-politik-und-umwelt/klima-und-energie> (Zugriff 23.5.2015)“

Mit Schreiben vom 07.09.2015 gab die erstmitbeteiligte Partei zum Gutachten von Univ.-Prof. STURM bekannt:

„Mittlerweile liegt die CO₂-Bilanz für den Flughafen Wien für das ‚Bilanzjahr‘ 2014 vor. Wir legen diese Bilanz hiemit in der Beilage vor und ersuchen, der fachlichen Beurteilung und der allfälligen Maßnahmenvorschreibung diese aktuellen Zahlen zugrunde zu legen.

Wir (die Flughafen Wien AG) verfolgen bereits seit vielen Jahren eine Strategie zur Reduktion von CO₂-Emissionen. Daher haben wir bereits in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur CO₂-Reduktion gesetzt (zB Verminderung der GPU-Laufzeiten, Umrüstung Vorfelddbusse, Erdgasfahrzeuge, Erneuerung der Vorfeld- und Pistenbeleuchtungen, usw). All das hat den Energie- und Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen nicht unwesentlich reduziert. Daher ist das weitere Reduktionspotenzial entsprechend geringer. Wir nehmen am ACAS (Airport Carbon Accreditation Scheme) teil und führen aktuell die Zertifizierung nach EMAS und ISO 14001 durch. Uns erscheint da her ein weiteres Reduktionspotenzial von 30 kt/a (bezogen auf das 3-Pisten Szenario 2015) zu hoch.

Über die von uns vorgeschlagenen Einsparungsmaßnahmen hinaus erscheint eine weitere Reduktion nur durch (i) Bezug von Fernwärme und Fernkälte aus erneuerbaren Energie quellen und (ii) Bezug von Strom aus erneuerbaren Energiequellen möglich.

Bei der Vorschreibung von Maßnahmen wäre es wichtig, die Berechnungsbasis - wohl auf Grundlage der CO₂-Bilanz 2014 - hinreichend klar zu definieren. Es wäre festzulegen, wieviel gCO₂/kWh aktuell (als Berechnungsbasis) für den Bezug von Fernwärme/Fernkälte und für den Bezug elektrischer Energie anzusetzen sind.

Weiters wäre festzulegen, dass die in den - von uns und von Prof Sturm vorgelegten – Tabellen enthaltenen Hochrechnungen für das 3-Pisten-System 2025 für das Jahr der Inbetriebnahme der 3. Piste stehen. Sollte dann jedoch die in den Tabellen genannte Emissionsmenge (kt/a) nicht erreicht werden, müsste sich auch die Einsparungsverpflichtung anteilig entsprechend reduzieren.“

Aus in der als Beilage zu diesem Schreiben der erstmitbeteiligten Partei vorgelegten „CO₂-Bilanz für den Flughafen Wien“ vom März 2015 wird zusammenfassend ausgeführt:

"6 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Im folgenden Abschnitt sind die Ergebnisse der CO₂-Bilanzierung am Flughafen Wien (VIE) für das Jahr 2014 dargestellt.

Insgesamt sind für den Flughafen Wien für das Jahr 2014 rund 306.900 t CO₂ auszuweisen. Der überwiegende Anteil der Emissionen ist mit 78 % den Flugzeugquellen zuzuordnen (siehe nachfolgende Abbildung 3 und Tabelle 11 in Kapitel 5). Als zweitgrößter Posten fallen mit 14 % jene Emissionen an, die durch den Verbrauch von elektrischer Energie bzw. Heizenergie (stationäre oder infrastrukturbezogene Quellen) entstehen. Zu 6 % sind Emissionsquellen der Flugzeugabfertigung und mit 2 % der Landseitige KFZ-Verkehr für die Gesamtemissionen verantwortlich.

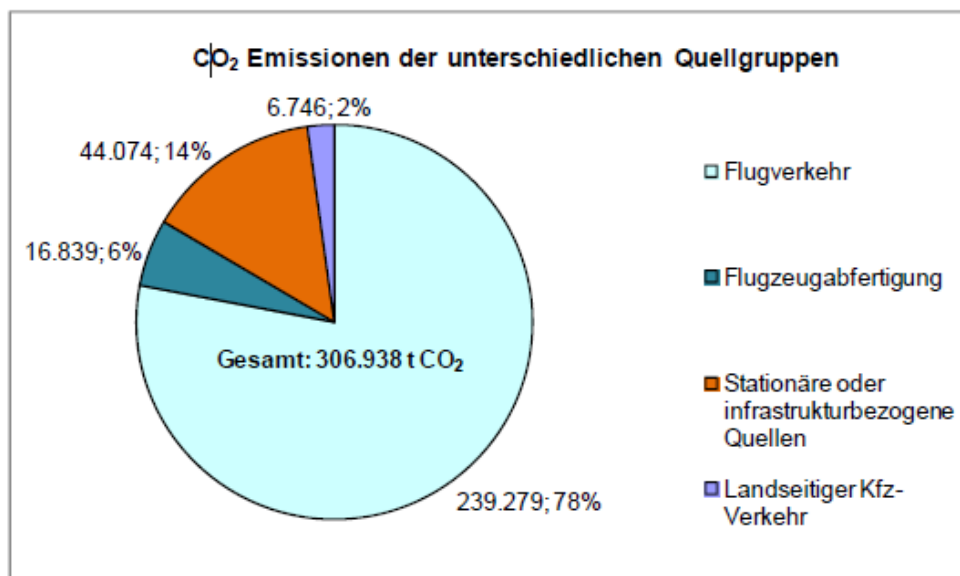


Abbildung 3 CO₂-Emissionsbeiträge, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Quellgruppen

Hinsichtlich der drei Geltungsbereiche (Scopes, siehe Abbildung 4) verteilen sich die Gesamtemissionen auf 3 % Scope 1 (CO₂-Emissionen, die im Zuge der Geschäftstätigkeit des Flughafens aus Quellen, die das Unternehmen selbst besitzt und/oder betreibt entstehen, davon sind 2 % vom Flughafenbetreiber direkt beeinflussbar Scope 1 A), 15 % Scope 2 (CO₂-Emissionen, die im Rahmen der Erzeugung der vom Flughafenbetreiber konsumierten Energie durch Dritte entstehen, davon sind 10 % vom Flughafenbetreiber direkt beeinflussbar Scope 2 A) und 82 % Scope 3 (CO₂-Emissionen, die in der Lieferkette bzw. im Zuge der Nutzung der vom Flughafen verkauften Produkte oder Dienstleistungen entstehen, davon sind in der Regel keine Emissionen vom Flughafenbetreiber direkt beeinflussbar. Diese Emissionen können allenfalls indirekt vom Flughafenbetreiber beeinflusst werden).

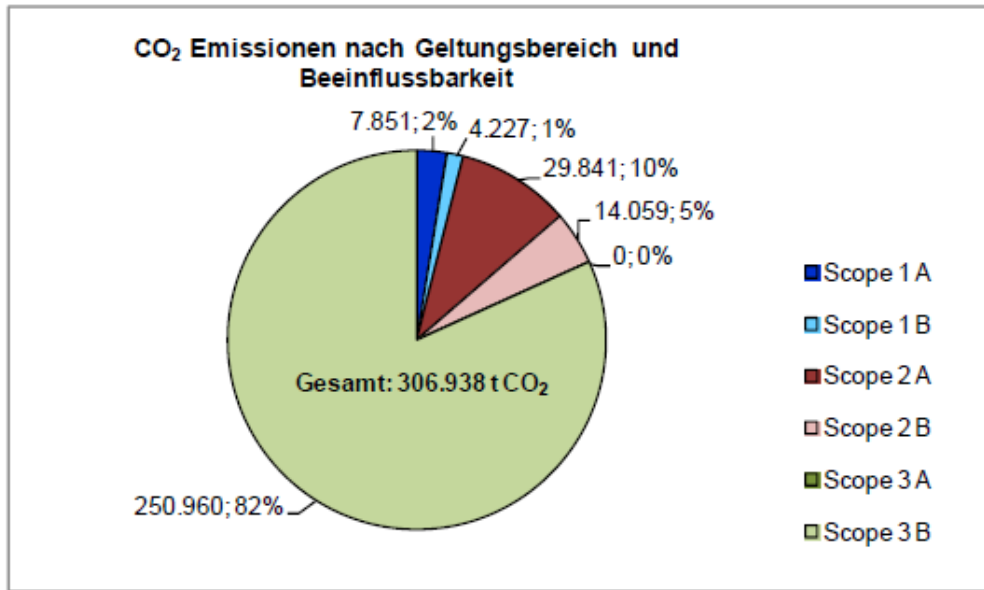


Abbildung 4 Zuordnung der CO₂-Emissionen nach Geltungsbereichen (Scopes) und Beeinflussbarkeit (A direkt beeinflussbar, B nicht direkt beeinflussbar)

Vom Flughafenbetreiber direkt beeinflussbar sind die Emissionen der flughafeneigenen KFZ, Geräte und Maschinen sowie jene Emissionen, die direkt mit den Energieverbräuchen des Flughafens korrelieren (Spalten A, siehe Tabelle 11 in Kapitel 5). In Summe ergibt dies einen Anteil von 12 % (siehe nachfolgende Abbildung 5). Die restlichen 88 % der CO₂-Emissionen stellen die Flugverkehrsemissionen, Emissionen des Landsideverkehrs und die Emissionen der Fremdfirmen dar (Spalten B, siehe Tabelle 11 in Kapitel 5). Diese können vom Flughafenbetreiber nur durch indirekte Maßnahmen (Anreize, Kommunikation, ...) beeinflusst werden.

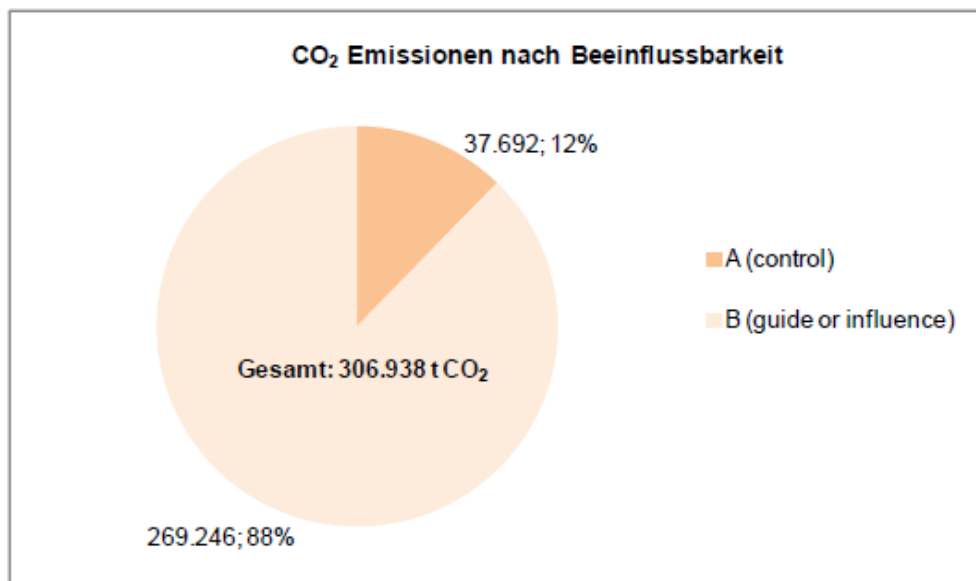


Abbildung 5 CO₂-Emissionen aufgeschlüsselt in direkte Beeinflussbarkeit durch den Flughafenbetreiber (A) bzw. nicht direkt durch den Flughafenbetreiber beeinflussbare Emissionen (B)

7 EMISSIONSVERGLEICH MIT WEITEREN BILANZJAHREN

Im Vorjahr (2013) war der neue dritte Terminal ‚Checkin 3‘ erstmals ein ganzes Jahr in Betrieb, in den Jahren davor nur teilweise bzw. in der Bauphase. Aus diesem Grund wird ein Emissionsvergleich ausschließlich mit dem Vorjahr durchgeführt (siehe Tabelle 12). Diese Vorgehensweise ist in ‚Airport Carbon Accadiation, Documentation and Guidance‘ angeführt.

Wie in Tabelle 12 ersichtlich, ergibt sich eine Reduktion der CO₂-Gesamtemissionen im Jahr 2014 von rund 308,2 kt aus dem Vorjahr um 0,4 % auf rund 306,9 kt.

In Tabelle 12 sind zusätzlich jene bilanzierten CO₂-Emissionen im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr angeführt, welche direkt vom Flughafenbetreiber beeinflusst werden können (Scope 1 A, Scope 2 A und Scope 3 A). Hier zeigt sich eine Abnahme der vom Flughafenbetreiber beeinflussbaren Emissionen im Vergleich zum Vorjahr bei der Flugzeugabfertigung von rund 15 % und bei den stationären und infrastrukturbezogenen Quellen von rund 7 %.

Emissionen (gesamt)	Einheit	Vorjahr (2013)	Bilanzjahr (2014)	Änderungen Bilanzjahr zum Vorjahr
Flugverkehr	t CO ₂	235.289	239.279	3990 t CO ₂ 1,7%
Flugzeugabfertigung	t CO ₂	18.070	16.839	-1.231 t CO ₂ -6,8%
Stationäre/infrastrukturbez. Quellen	t CO ₂	48.052	44.074	-3.978 t CO ₂ -8,3%
Landseitiger Kfz-Verkehr	t CO ₂	6.758	6.746	-12 t CO ₂ -0,2%
Summe Emissionen (gesamt)	t CO₂	308.169	306.938	-1.231 t CO₂ -0,4%

Emissionen (direkt beeinflussbar)	Einheit	Vorjahr (2013)	Bilanzjahr (2014)	Änderungen Bilanzjahr zum Vorjahr
Flugverkehr	t CO ₂	0	0	0 t CO ₂ 0,0%
Flugzeugabfertigung	t CO ₂	9.053	7.677	-1.376 t CO ₂ -15,2%
Stationäre/infrastrukturbez. Quellen	t CO ₂	32.312	30.015	-2.297 t CO ₂ -7,1%
Landseitiger Kfz-Verkehr	t CO ₂	0	0	0 t CO ₂ 0,0 %
Summe Emissionen (direkt beeinflussbar)	t CO ₂	41.365	37.692	-3.673 t CO ₂ -8,9 %

Bezugsgröße	Vorjahr (2013)	Bilanzjahr (2014)	Änderungen Bilanzjahr zum Vorjahr
Anzahl Verkehrseinheiten (VE)	23.878.338	24.508.038	629.700 VE 2,6%
Emissionen (direkt beeinflussbar) für den Flughafen mit allen Terminals in Relation zur Bezugsgröße kg CO ₂ /VE	1,73	1,54	-0,19 kg CO ₂ -11%

Tabelle 12 CO₂-Emissionsvergleich des Bilanzjahres mit den Ergebnissen aus dem Vorjahr sowie Relation zur Bezugsgröße VE

Die Anzahl an Flugbewegungen liegt im Vergleich zum Vorjahr auf etwa gleich hohem Niveau. Die CO₂-Emissionen sind in erster Linie durch die höhere Anzahl schwererer Flugzeuge (Medium Jets) geringfügig gestiegen. Hinsichtlich der Flugzeugabfertigung ergeben sich die geringeren Emissionen aufgrund geringerer Diesel und Benzin Treibstoffverbräuche. Bei den CO₂-Emissionen aus den stationären und infrastrukturbezogenen Quellen ergibt sich die Reduktion aufgrund des verminderten Stromverbrauchs, trotz des etwas gestiegenem CO₂-Emissionsfaktor des Netzbetreibers sowie aufgrund des geringeren Heizenergiebedarfes. Die CO₂ Emissionen durch den landseitigen KFZ-Verkehr liegen auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr.

[...]“

In der Stellungnahme von Univ.-Prof. STURM vom 29.02.2016 wird weiters zum „CO₂ Reduktionspotential bei Inbetriebnahme der dritten Piste des Flughafens Wien“ ausgeführt:

„1 Aufgabenstellung Bundesverwaltungsgericht Jänner 2015

In unmittelbarer Folge zur öffentlichen Verhandlung des BVwG bezüglich des Vorhabens ‚Parallelpiste 11R/29L‘ der Flughafen Wien AG im Jänner 2015 wurde seitens des BWvG eine nähere Erörterung der CO₂ Problematik durch den Bau der 3. Piste und eine Ausarbeitung möglicher CO₂ Reduktionspotenziale beauftragt.

2 CO₂ Bilanz und Reduktionsmöglichkeiten

2.1 CO₂ Bilanz und Prognose

Bei Inbetriebnahme einer 3. Piste auf dem Flughafen Wien-Schwechat würde es aufgrund des prognostizierten Anstieges der Flugbewegungen zu einem merklichen Anstieg der CO₂ Emissionen kommen.

Basierend auf Angaben aus dem UVP Verfahren [1] sowie zusätzlich zur Verfügung gestellter Unterlagen [2] ergeben sich die in Tabelle 1 angeführten CO₂ Emissionsmengen. Dabei ist anzumerken, dass in [2] jedoch ausschließlich die Steigerungsraten für die ‚direkt‘ beeinflussbaren CO₂ Emissionsanteil angeführt wurden. Dieser Steigerungsfaktor wurde hier auch für die Fremdfirmenanteile übernommen.

Tabelle 1: CO₂ Emissionsmengen Flughafen Wien Schwechat, Angaben in [kt/a]

Bezugsjahr	Flugverkehr	Abfertigung	Triebwerk Probelaufe	Stationäre Infrastruktur Quellen	Emissionen Landside	Summe
2013 [3]	235,3	13,4	4,7	48,1	6,8	308,3
2025 2 Pisten	322,7	17,4*	6,1*	48,1*	8,8*	403,2
2025 3 Pisten	518,4	22,8*	8,0*	48,1*	15,0*	612,3

* Hochrechnung mit den in [2] angeführten Steigerungsraten

Wie aus Tabelle 1 ersichtlich, kommt es aufgrund des Projektes 3. Piste gegenüber dem 2-Pistenzustand 2025 zu einer 50 %-igen Zunahme der CO2 Emissionen. Betrachtet man ausschließlich die Emissionsanteile aus Abfertigung, Stationärer Infrastruktur und Emissionen Landside (eingegrenzt auf den unmittelbaren Vorbereich des Flughafens, so ergeben sich ca. 18 kt/a bzw. 10 % mehr CO2 Emissionen. Dabei wird in [2] angenommen, dass sich am Sektor ‚Stationäre und Infrastruktur bezogenen Emissionen keine Steigerung durch das 3 Pistensystem ergibt. Diese Annahme erscheint nicht ganz einsichtig, da z.B. die Klimatisierung von Räumen von der Anzahl der darin befindlichen Personen und somit auch von Änderungen in der Passagierzahl abhängig ist.

Wie bereits angeführt, erscheint die vom Flughafen Wien Schwechat getroffene Annahme eines Gleichbleibens der CO2 Emissionsmengen aus dem Sektor ‚stationäre Infrastrukturquellen‘ nicht realistisch. Auch wenn bauliche Erweiterungen nicht geplant sind, so ist der Bedarf der Wärmeerzeugung und vor allem auch Klimatisierung an die Passagieranzahl gekoppelt. Unter der Annahme einer gedämpften Steigerung von ca. 50% der Steigerungsraten bei Abfertigung, Triebwerksprobeläufe und Emissionen Landside, d.h. 15% beim 2 Pisten System bzw. 35% beim 3 Pistensystem 2025 ergeben sich die in Tabelle 2 angeführten Steigerungen.

Tabelle 2: CO2 Emissionsmengen Flughafen Wien Schwechat, geänderte Hochrechnung bei stationärer Infrastruktur, Angaben in [kt/a]

Bezugsjahr	Flugverkehr	Abfertigung	Triebwerk Probeläufe	Stationäre Infrastruktur Quellen	Emissionen Landside	Summe
2013 [3]	235,3	13,4	4,7	48,1	6,8	308,3
2014 [4]	239,3	11,9	4,9	44,1	6,7	306,9
2025 2 Pisten [3]	322,7	17,4*	6,1*	55,3**	8,8*	410,4
2025 3 Pisten [3]	518,4	22,8*	8,0*	64,9**	15,0*	625,7

* Hochrechnung mit den in [2] angeführten Steigerungsraten

** Hochrechnung mit 15% für 2-Pistensystem und 35% für 3-Pistensystem

Die Energie- und CO2 Bilanz 2013 des Flughafens Wien [2] weist bei den direkt beeinflussbaren Anteilen für die Planfälle 2- bzw. 3-Pistensystem eine Steigerung von lediglich 3,6 kt/a an CO2 aus. Diese große Diskrepanz zu den gesamten Zusatzemissionen (außer Flugverkehr und Triebwerkstest) erklärt sich in erster Linie darin, dass ein Großteil der nicht aus dem unmittelbaren Flugverkehr stammenden CO2 Emissionen auf Fremdfirmen fällt und somit – gemäß [2] – nur indirekt vom Flughafen Wien Schwechat beeinflussbar wäre.

In [3] erfolgte ein Update der CO2 Emissionsdaten für das Jahr 2014. Einer geringen Zunahme bei den flugbedingten CO2 Emissionsmengen steht eine ungefähr gleich große Abnahme bei den stationären Quellen gegenüber. In Summe ergab sich zwischen 2013 und 2014 eine Reduktion von ca. 0,45 %.

2.2 CO2 Reduktionspotenzial

Der Flughafen Wien Schwechat weist in einem Maßnahmenkatalog [4] auf ein mögliches CO2 Reduktionspotenzial durch diverse innerbetriebliche Maßnahmen wie Umrüstung der Fahrzeugflotte Airside, reduzierter Einsatz der APU's der Flugzeuge durch vermehrte Bereitstellung von Stromanschlüssen, Photovoltaik usw. in der Höhe von ca. 4.2 kt/a hin.

Betrachtet man das im Maßnahmenvorschlag des Flughafen Wiens genannten Einsparungspotenzial, so ist es isoliert betrachtet zwar beträchtlich, liegt aber lediglich im Bereich von 2 % der durch den Betrieb der 3. Piste generierten zusätzlichen CO2 Emissionen. Der Hauptteil der CO2 Emissionen kommt aus dem Flugbetrieb und ist somit nicht beeinflussbar. Der nächstgrößere Anteil bezieht sich auf die externe Energiebereitstellung mit Strom und Fernwärme. Beides erfolgt derzeit größtenteils konventionell (auf Basis fossiler Brennstoffe). Hier wäre durch den Umstieg auf z.B. Ökostrom oder Fernwärme aus nicht-fossilen Quellen eine merkliche Reduktion möglich.

Betrachtet man die auf anderen Flughäfen gesetzten Initiativen zur Reduktion der CO2 Emissionen, so ist das Airport Carbon Accreditation Scheme, ins Leben gerufen 2009 vom Airport Council International Europe, eine geeignete Plattform (<http://www.airportcarbonaccreditation.org>). Dieses Schema sieht 4 Stufen bis zur Erreichung der CO2 Neutralität eines Flughafens (ausgenommen der direkter Flugverkehr) vor. Betrachtet man ausschließlich die Stufen 1 (Mapping = Daten sammeln) und 2 (Bereich Stationäre Infrastruktur, Abfertigung und Verkehr airside usw.) so gibt es bereits viele Europäische Großflughäfen, die bereits merkliche Maßnahmen zur CO2 Reduktion gesetzt haben.

Der Flughafen Wien-Schwechat befindet sich auf Stufe 1 (Daten sammeln = mapping). Fast alle großen Flughäfen Europas, wie z.B. Zürich, München, Hamburg oder Großflughäfen wie Frankfurt, Paris (CDG und Orly) oder London Heathrow und Gatwick haben bereits erhebliche Anstrengungen zur CO2 Reduktion gemacht und befinden sich bereits im level 3 (Optimisation) [6]. Zürich [7] und München geben z.B. eine Reduktion von mehreren 10kt CO2 gegenüber dem jeweiligen Bezugsjahr an. Erreicht wurde dies vorwiegend durch Umstellung der stationären Infrastrukturversorgung (Strom, Wärme, Kälte) auf CO2 ärmere Energieträger, Flottenerneuerungen (Verstärkter Einsatz von E-Mobilität), Umstellung der Pistenbefahrung und Vorfeldbeleuchtung auf verbrauchsgünstigere Leuchtmittel usw [8].

Basierend auf den vom Flughafen Wien Schwechat zur Verfügung gestellten Unterlagen, den Informationen aus CO2 Reduktionsmaßnahmen anderer europäischer Flughäfen sowie weiterführender Fachliteratur kann geschlossen werden, dass durch geeignete Maßnahmen eine merklich über die vom Flughafen Wien-Schwechat genannte CO2 Reduktion machbar ist. Neben den angedachten Umstellungen in der Fahrzeugflotte ist auch z.B. eine Umstellung der Bezugsquelle für den Sektor Stationäre Infrastruktur ein denkbare Reduktionsszenario.

Es wird daher empfohlen eine allfällige Genehmigung des Betriebes einer 3. Piste mit einer gegenüber dem konventionell weitergeführten Betrieb des Flughafens um von bis zu 30 kt/a (bezogen auf das in Tabelle 2 angeführte 3-Pisten Szenario 2025) reduzierten CO2 Emission zu koppeln.

2.3 Stellungnahme Flughafen Wien vom 07.09.2015

Mit 7.9.2015 wurde vom Rechtsvertreter des Flughafens Wien eine Stellungnahme zum vorgeschlagenen CO₂ Reduktionspotenzial von 30 kt/a bezogen auf das 3-Pisten Szenario 2025 abgegeben [5]. Inhaltlich wurde u.a. folgendes angeführt:

(Zitat Begin): Über die von uns vorgeschlagenen Einsparungsmaßnahmen hinaus erscheint eine weitere Reduktion nur durch (i) Bezug von Fernwärme und Fernkälte aus erneuerbaren Energiequellen und (ii) Bezug von Strom aus erneuerbaren Energiequellen möglich. Bei der Vorschreibung von Maßnahmen wäre es wichtig, die Berechnungsbasis - wohl auf Grundlage der CO₂-Bilanz 2014 - hinreichend klar zu definieren. Es wäre festzulegen, wieviel gCO₂/kWh aktuell (als Berechnungsbasis) für den Bezug von Fernwärme/Fernkälte und für den Bezug elektrischer Energie anzusetzen sind. (Zitat Ende)

Dazu wird angemerkt:

Wie die Reduktion der CO₂ Emissionen erfolgen soll obliegt dem Flughafen Wien. Es erscheint dem Sachverständigen im Hinblick auf international an anderen Flughäfen bereits umgesetzte Maßnahmen zur CO₂ Reduktion möglich das angestrebte Reduktionspotenzial von 30 kt bei Inbetriebnahme der 3. Piste 2025 (im Vergleich zur Inbetriebnahme ohne Maßnahmen) zu erreichen.

In den vom Flughafen Wien zur Verfügung gestellten Unterlagen [2] und [3] erfolgte eine Ableitung der CO₂ Emissionen auf Basis der Energieverbräuche. Die Ausgangsbasis ist somit dem Flughafen Wien bekannt.

Das Bezugsjahr für den Istzustand ist 2014. Bezugsbasis für die errechneten Prognosewerte 2 und 3-Pistensystem 2025 (siehe Tabelle 2) sind die Emissionsfaktoren und die Aktivitätsdaten, die für die Prognoserechnungen im Jahr 2013 zur Verfügung standen.

Aus Sicht des SV erscheint es zulässig, Maßnahmen zur CO₂ Reduktion, die eindeutig dem 3-Pisten Szenario zuzuordnen sind, vorzuziehen und dem Reduktionspotenzial anzurechnen.

3 Verwendete Unterlagen

- [1] UVE Unterlagen zum Kapitel Luftschadstoffe
- [2] LUA 2015_a: Energiebilanz und CO₂ Bilanz für den Flughafen Wien; Hochrechnung für das Jahr 2025 für das 2- und 3 Pistensystem auf Basis des Bilanzjahres 2013; Ersteller: Mathä M., Ellinger R.; Februar 2015
- [3] LUA 2015_b: CO₂-Bilanz für den Flughafen Wien, Bilanzjahr 2014; Ersteller: Mathä M., Ellinger R.; März 2015
- [4] VIE 2015: Maßnahmenkatalog Flughafen Wien zur Reduktion der CO₂ Emissionen; Ersteller: Flughafen Wien Schwechat, Röhler C., Hackl J.; Februar 2015
- [5] Schönherr 2015: Vorhaben ‚Parallelpiste 11R/29L‘, STELLUNGNAHME zum Thema CO₂-Reduktion samt Urkundenvorlage, GZ.: W109 2000 179-1/193Z vom 7.9.2015
- [6] <http://www.airportcarbonaccreditation.org/> (Zugriff: 23.5.2015)

- [7] <http://www.flughafen-zuerich.ch/unternehmen/laerm-politik-und-umwelt/klima-und-energie> (Zugriff 23.5.2015)
- [8] <http://www.airportcarbonaccreditation.org/airport/participants> (Zugriff 7.11.15)“

Die erstmitbeteiligte Partei führte mit Schriftsatz vom 20.05.2016 zum Gutachten von Univ.-Prof. STURM vom 29.02.2016 betreffend CO₂-Reduktionspotenzial aus:

„Dazu erlauben wir uns lediglich den Hinweis darauf, dass der Flughafen Wien Ende des Jahres 2015 den ACAS Level 2 erreicht hat. Überdies ist der Flughafen Wien mittlerweile PM AS-zertifiziert. Zudem wurde ein eigener Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Dies nur zur Verdeutlichung unserer Anstrengungen zur Verbesserung der nachhaltigen Entwicklung des Flughafens Wien, insbesondere auch im Hinblick auf die geplante ‚Parallelpiste Piste 11R/29L‘.“

3.6.4. Zu den THG in Österreich und den durch die dritte Piste zusätzlichen THG-Emissionen durch Flugbewegungen:

Mit Gutachten vom 29.02.2016 führt Univ.-Prof. STURM zum „*Stand und Prognose der Treibhausgasemissionen in Österreich*“ aus:

„1 Aufgabenstellung Bundesverwaltungsgericht

In unmittelbarer Folge zur öffentlichen Verhandlung des BVwG bezüglich des Vorhabens ‚Parallelpiste 11R/29L‘ der Flughafen Wien AG im Jänner 2015 wurde seitens des BVwG eine nähere Erörterung der CO₂ Problematik durch den Bau der 3. Piste und eine Ausarbeitung möglicher CO₂ Reduktionspotenziale beauftragt. Teil davon ist die Erhebung von Daten zu Stand und Prognose der Treibhausgasemissionen in Österreich.

Die im Folgenden angeführten Angaben zu Stand und Prognose der Treibhausgasemissionen (THG) in Österreich wurden in Literatur [1] und [2] veröffentlicht.

2 Verwendete Abkürzungen und Umrechnungsfaktoren

Folgende Abkürzungen finden Verwendung

CH ₄	Methan
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CO ₂ e	Kohlenstoffdioxid – Äquivalent
‚cruise‘	Emissionsanteil von Flugzeugen während des Fluges (anschließend an Start bzw. vor Landung (LTO))
GHG	Greenhouse Gas
HFCs	Wasserstoffhaltige Fluorkohlenwasserstoffe
LTO	Landing-Take Off
LULUCF	Landuse, Landuse Change and Forestry (Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft)
N ₂ O	Lachgas
NF ₃	Stickstofftrifluorid
PFCs	Perfluorierte Kohlenwasserstoffe

SF6	Schwefelhexafluorid
THG	Treibhausgas
THGP	Treibhausgaspotenzial
WAM	Emission Projection Scenario 'with additional measures' gemäß [2]
WEM	Emission Projection Scenario 'with existing measures' gemäß [2]

Verwendete Umrechnungsfaktoren:

Für die Berechnung der CO₂-Äquivalente wurden gemäß [1] folgende Faktoren für das Treibhausgaspotenzial verwendet:

THGP von CH₄ = 25

THGP von N₂O = 298

3 Treibhausgasemissionen Österreich

Aus [1] wurden die Treibhausgasemissionen für die Jahre 2007 und 2013 entnommen, [2] liefert die Prognosen der Emissionen für die Jahre 2015, 2020 und 2025. In der Prognose erfolgt die Unterteilung der CO₂-Emissionen in den Sektor Verkehr und den Unterpunkt Flugverkehr national, für die übrigen THG sind keine Werte für den Unterpunkt Flugverkehr angeführt.

In Tabelle 1 bis Tabelle 4 sind die Emissionen für die die Treibhausgase CO₂, CH₄ und N₂O angeführt. Aufgrund ihrer im Verkehrssektor geringen Relevanz sind die Emissionen von HFCs, PFCs, SF₆ und NF₃ hier nicht aufgelistet, in der Summe der CO₂-Äquivalente sind sie sehr wohl enthalten.

Für das Jahr 2007 ist zu bemerken, dass in [1] zwar ein Wert für das CO₂-Äquivalent für den Sektor Verkehr (1.A.3 Transport) angeführt wird, nicht aber die Werte der einzelnen Treibhausgase. Soweit in Unterkapiteln vorhanden wurden die CO₂, CH₄ und N₂O – Emissionen für die Unterpunkte ‚Road Traffic‘, ‚Railways‘, ‚Navigation‘ und ‚Civil Aviation‘ addiert (*Tabelle*) und in der *Tabelle* angeführt. Allerdings können allein mit diesen Werten die angegebenen CO₂-Äquivalente (CO₂e) nicht zu 100% reproduziert werden. Der ‚Fehler‘ beträgt ca. 2% und resultiert aus nicht tabellarisch vorliegenden Emissionsangaben z.B. zum Punkt ‚other transportation‘. Weiters ist anzumerken, dass in den in

Tabelle angeführten Werten nur der nationale Flugverkehr enthalten ist.

Tabelle 1: Treibhausgasemissionen für die Summe aller Quellen in Österreich

		THG Alle Quellen ¹ , Österreich			
		CO ₂ e [kt]	CO ₂ [kt]	CH ₄ [kt]	N ₂ O [kt]
	2007	86933	74271	292,25	11,76
	2013	79599	67768	261,21	10,95
WEM	2015	79737	67940	255,65	11,15
	2020	79067	67252	247,55	11,05

	2025	76779	65534	240,54	10,99
WAM	2015	79066	67315	255,44	10,92
	2020	73293	61602	246,42	10,87
	2025	68998	58203	238,94	10,64

¹ Alle Quellen ohne LULUCF

Tabelle 2: Treibhausgasemissionen für den Sektor Transport 1.A.3 in Österreich

		THG Transport 1.A.3, Österreich			
		CO _{2e} [kt]	CO ₂ [kt]	CH ₄ [kt]	N ₂ O [kt]
	2007	23791	23157*	0,74*	0,57*
	2013	22809	22603	0,46	0,65
WEM	2015	23184	22959	0,17	0,74
	2020	23286	23041	0,14	0,81
	2025	23281	23018	0,13	0,87
WAM	2015	22839	22626	0,16	0,70
	2020	18832	18626	0,13	0,68
	2025	17904	17689	0,12	0,71

* Werte aus Tabelle 4

enthält die Emissionen des Unterpunktes Nationaler Flugverkehr, d.h. Flüge innerhalb Österreichs.

Tabelle 3: Treibhausgasemissionen für den Unterpunkt Nationaler Flugverkehr 1.A.3.a

		THG Nat, Flugverkehr 1.A.3.a, Österreich			
		CO _{2e} [kt]	CO ₂ [kt]	CH ₄ [kt]	N ₂ O [kt]
	2007	75	74	0,005	0,003
	2013	56	55	0,004	0,003
WEM	2015	60	60	k,A,	k,A,
	2020	69	69	k,A,	k,A,
	2025	79	79	k,A,	k,A,
WAM	2015	60	60	k,A,	k,A,
	2020	69	69	k,A,	k,A,
	2025	70	70	k,A,	k,A,

Tabelle 4 enthält die Emissionen der Unterpunkte des Sektors Transport zur Bestimmung der Emissionsmengen des Sektors Transport gemäß [1]

Tabelle 4: Emissionen der einzelnen Unterpunkte des Sektors Verkehr zur Summenbildung des selbigen für das Berechnungsjahr 2007

Sektor	CO _{2e} [kt]	CO ₂ [kt]	CH ₄ [kt]	N ₂ O [kt]
Straßenverkehr		22913	0,72	0,5
Schienenverkehr		156	0,007	0,06

Schifffahrt		14,7	0,005	0,002
Zivile Luftfahrt		73,7	0,0051	0,0033
Berechnete Summe	23.344,29	23.157,4	0,7371	0,5653

Tabelle 5: enthält eine Gesamtaufstellung aller Flugverkehrsemissionen in Österreich, welche sich aus den Start- und Landevorgängen von nationalen Flügen (national) sowie von Flügen mit Start oder Landung in Österreich aus dem Ausland (international) zusammensetzen. Die Lande und Startaktivitäten finden sich jeweils unter der Bezeichnung LTO, die Emissionen aus den anschließenden Aktivitäten nach Start bzw. jene vor der Landung unter der Rubrik ‚cruise‘. Für Starts und Landungen in Österreich ergeben sich 319kt CO₂ in den Jahren 2007 und 2013. Insgesamt betragen die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs in Österreich 2007 2250kt und 2013 rund 2030kt.

Tabelle 5: Treibhausgasemissionen des gesamten Flugverkehrs (nationale und internationale Flüge) in Österreich

		CO ₂ Emissionen Flugverkehr Österreich gesamt			
		CO ₂ e [kt]	CO ₂ [kt]	CH ₄ [kt]	N ₂ O [kt]
2007	LTO national	30	29	0,005	0,002
	Cruise national	45	45		0,001
	LTO international	295	290	0,040	0,013
	Cruise international	1904	1886		0,060
2013	LTO national	26	25	0,004	0,002
	Cruise national	29	29		0,001
	LTO international	299	294	0,040	0,013
	Cruise international	1697	1682		0,050

In Tabelle 6 wird für den Flugverkehr (LTO) im Jahr 2013 eine CO₂ Emissionsmenge von 319 kt angegeben. Dieser Wert erfasst die Emissionen des LTO Anteils an den einzelnen österreichischen Flughäfen. Darin enthalten ist sind die LTO-Emissionsangaben des Flughafens Wien. In [3] wird der LTO Anteil des Flughafen Wiens für 2013 mit 235,3 kt, d.h. mit ca. 74% aller LTO Aktivitäten in Österreich, angegeben.

Die in Tabelle 1 im UBA Bericht [1] angeführten CO₂ Emissionsangaben Österreich beinhalten ausschließlich jene THG Emissionen des Sektors Flugverkehr, die nationalen Charakter haben, d.h. innerhalb von Österreich starten und landen. Um nun auch jene THG Emissionen zu berücksichtigen, die durch internationale Flugaktivitäten mit Start oder Ziel in Österreich entstehen (siehe Tabelle 5), wurden diese Emissionsmengen zu den Summenwerten der Tabelle 1 addiert und in Tabelle 6 angeführt.

Tabelle 6: Treibhausgasemissionen für die Summe aller Quellen in Österreich inklusive internationalem Flugverkehr für die Jahre 2007 und 2013

		THG Alle Quellen ¹ , Österreich			
		CO ₂ e [kt]	CO ₂ [kt]	CH ₄ [kt]	N ₂ O [kt]
2007	Summenwert aus (Tabelle)	86933	74271	292,25	11,76
	Anteil LTO internat. (Tabelle 5)	295	290	0,040	0,013
	Anteil Cruise internat. (Tabelle 5)	1904	1886		0,060
	SUMME NEU	89132	76447	292,29	11,83
2013	Summenwert aus (Tabelle)	79599	67768	261,21	10,95
	Anteil LTO internat. (Tabelle 5)	299	294	0,040	0,013
	Anteil Cruise internat. (Tabelle 5)	1697	1682		0,050
	SUMME NEU	81595	69744	261,25	11,01

Für alle anderen Jahre gibt es keine Vorhersagen betreffend der Emissionsmenge resultierend aus dem internationalen Flugverkehr (siehe Tabelle 5) weshalb für die Jahre 2015, 2020 und 2025 keine korrigierte Gesamtsumme gebildet werden kann. Damit wird der Summenwert der Jahre 2015, 2020 und 2025 in einer Größenordnung von 2 bis 3 % der gesamten CO₂ Emissionen unterschätzt.

Tabelle 7 enthält im Vergleich dazu die CO₂ Emissionswerte des Flughafens Wien für den 2-Pisten Betrieb (2013, 2014 und 2025) sowie für 2025 im 3-Pistenbetrieb.

Tabelle 7: CO₂ Emissionen des Flughafen Wien in kt

Bezugsjahr	Flugverkehr (LTO)	Abfertigung	Triebwerk Probeläufe	Stationäre Infrastruktur Quellen	Emissionen Landside	Summe
2013 [3]	235,3	13,4	4,7	48,1	6,8	308,3
2014 [4]	239,3	11,9	4,9	44,1	6,7	306,9
2025 2 Pisten [3]	322,7	17,4*	6,1*	55,3**	8,8*	410,4
2025 3 Pisten [3]	518,4	22,8*	8,0*	64,9**	15,0*	625,7

* Hochrechnung mit den in [3] angeführten Steigerungsraten

** Hochrechnung mit 15% für 2-Pistensystem und 35% für 3-Pistensystem

Für das Jahr 2025 beträgt der CO₂ Anteil des Flughafens Wien beim 2-Pistenbetrieb (410,4 kt) ca. 0,6% der Gesamtemissionen des Szenarios WEM bzw. 0,7% beim Szenario WAM. Mit dem 3-Pistenbetrieb erhöht sich der absolute Anteil des Flughafens auf ca. 0,9% beim Szenario WEM bzw. 1% beim Szenario WAM. Die relative Änderung ausschließlich durch die Änderung 3-Pistenbetrieb anstelle 2-

Pistenbetrieb resultiert in einer Erhöhung von ca. 0,2% bis 0,3% der österreichweiten CO2 Emissionen.

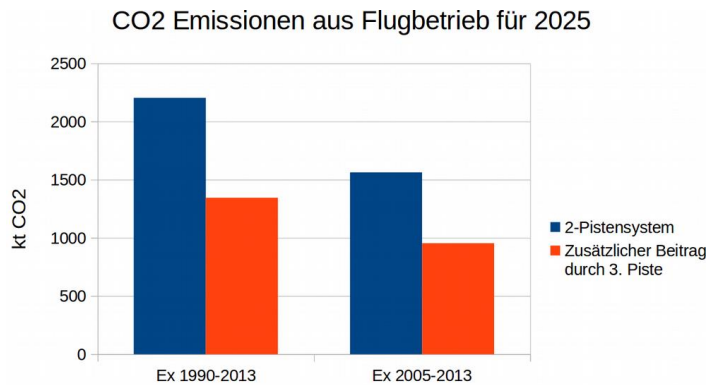
4 Verwendete Unterlagen

- [1] Umweltbundesamt, 2015, Austria's National Inventory Report 2015, REP-0552, Vienna 2015
- [2] Umweltbundesamt, 2015, GHG Projections and Assessment of Policies and Measures in Austria, Reporting under Regulation (EU) 525/2013, 15 March 2015, REP-0527
- [3] LUA 2015_a: Energiebilanz und CO2 Bilanz für den Flughafen Wien; Hochrechnung für das Jahr 2025 für das 2- und 3 Pistensystem auf Basis des Bilanzjahres 2013; Ersteller: Mathä M., Ellinger R.; Februar 2015
- [4] LUA 2015_b: CO2-Bilanz für den Flughafen Wien, Bilanzjahr 2014; Ersteller: Mathä M., Ellinger R.; März 2015“

Die Erst- bis Viertbeschwerdeführer führten mit Schriftsatz vom 20.05.2016 aus, dass bei den von Univ.-Prof. STURM ermittelten CO₂-Emissionen der wesentliche Anteil der Flugbewegung aus dem „Cruise“ fehle. Dazu wird in der dem Schriftsatz angeschlossenen Stellungnahme von Dr. VRTALA vom 19.05.2016 zusammenfassend ausgeführt [Hervorhebungen im Original]:

„Zum Themenbereich Treibhausgase:

1. Den von Prof. Sturm ermittelten CO₂-Emissionen fehlen die wesentlichen Anteile des Fluges („cruise“) und des Verkehrsnetzes außerhalb des Anlagengebietes des Flughafens.
2. Die von Prof. Sturm angegebenen Emissionsvergleiche mit Österreich sind daher erheblich unterschätzt. Deswegen wurde eine Schätzung in der Größenordnung der zu erwartenden CO₂-Emissionen vorgenommen.
3. Es kann davon ausgegangen werden, dass die durch das 2-Pistensystem des Flughafens Wien Schwechat im Jahr 2025 bedingten CO₂-Emissionen einen Anteil von mindestens knapp 3% beziehungsweise höchstens etwas über 4% an den gesamten CO₂-Emissionen Österreichs haben werden.
4. Die Zusatzemissionen der geplanten dritten Piste am Flughafen Wien betragen nicht 0,2 bis 0,3% sondern liegen vielmehr in der Größenordnung von 1,4 bis 2,2% im Vergleich mit den gesamten Emissionen Österreichs. Die Zunahmen der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb im Prognosejahr 2025 sind groß im Vergleich zu den bestehenden Emissionen. Der Zuwachs an CO₂-Emissionen durch die dritte Piste ist wesentlich.



Die Graphik zeigt Hochrechnungen der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb für einen "worst case" (Daten 1990-2013) und einen "best case" (Daten 2005-2013). Es ist deutlich zu sehen, dass in beiden Szenarien die durch die 3. Piste verursachten Emissionen ca. 60% des 2-Pistensystems betragen.

5. Wesentliche für einen globalen Temperaturanstieg verantwortliche Effekte (Kondensstreifen und kondensstreifenbedingte Cirrusbildung) wurden nicht beachtet. Die tatsächlich erwartbaren Auswirkungen aus dem Flugbetrieb der 3. Piste werden daher nochmals wesentlich unterschätzt. Diese Effekte wurden hier abgeschätzt, auch in CO₂-Äquivalenten ausgedrückt und mit den entsprechenden CO₂-Äquivalenten Österreichs verglichen. Es sind, je nach Modell, unter Berücksichtigung der Auswirkungen der dritten Piste und aller derzeit bekannten atmosphärischen Effekte bis zu 5,4% mehr klimarelevante Emissionen im Vergleich zu den gesamten klimarelevanten Emissionen Österreichs erwartbar.

6. Der Geltungsbereich und die Beeinflussbarkeit von Treibhausgasemissionen erlaubt laut Antragstellerin Maßnahmen in einem Bereich von lediglich 12%. Tatsache ist, dass durch den Nicht-Bau der 3. Piste erhebliche (siehe Bild oben) Treibhausgasemissionen (sowie auch andere Luftschadstoffe und Lärm) vermieden werden könnten. Daher sollte der Antragstellerin, im Fall einer Errichtungserlaubnis der 3. Piste, zumindest vorgeschrieben werden andere Ersatzmaßnahmen im Ausmaß 1:1 vornehmen zu müssen, um alle dann anfallenden Treibhausgasemissionen zu kompensieren.“

In der Folge wird in der Stellungnahme eingehend auf die Berechnung der zusätzlichen THG-Emissionen eingegangen.

Mit der Stellungnahme vom 06.07.2016 führte Univ.-Prof. STURM zu den obigen Ausführungen von Dr. VRTALA aus:

„1 Aufgabenstellung

In Folge des Ermittlungsverfahrens des BVwG bezüglich des Vorhabens ‚Parallelpiste 11R/29L‘ der Flughafen Wien AG im Jänner 2015 wurde seitens des BVwG eine nähere Erörterung der CO₂ Problematik durch den Bau der 3. Piste und eine Ausarbeitung möglicher CO₂ Reduktionspotenziale beauftragt. Basierend auf öffentlich zugänglichen Unterlagen sowie den Angaben des Konsenswerbers erfolgte eine Stellungnahme zum möglichen CO₂ Reduktionspotenzial am Flughafen Wien-Schwechat [1] sowie zum Stand und der Prognose der Treibhausgasemissionen in Österreich [2].

Zu den beiden oben genannten Berichten liegt eine Stellungnahme seitens des Ingenieurbüros Vrtala vorgebracht durch diverse Parteien vor [3]. Im Folgenden wird auf Argumente dieser Stellungnahme eingegangen.

2 Stellungnahme Vrtala [3]

Basis für die in [1] und [2] angeführten Zahlen waren öffentlich zugängliche Unterlagen des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2015 [4], [2].

Hauptkritikpunkt in der Stellungnahme Vrtala [3] ist, dass die in [2] angeführten Anteile des Flughafens Wien Schwechat an der CO₂ Belastung in Österreich stark unterschätzend seien.

Hierzu wird wie folgt angeführt:

Die aus den UBA Studien angeführten Werte beziehen sich auf CO₂ Abschätzungen, die in erster Linie aus Daten des Treibstoffumsatzes am Ort der Betankung entstehen. D.h. konkret, dass beim Flugverkehr die gesamten aus der Verbrennung des getankten Treibstoffes resultierenden CO₂ Emissionen dem Emittenten, im konkreten Fall dem Flugzeug, zugerechnet werden, egal ob dieses wieder in Österreich landet (nationaler Flugverkehr) oder ein Ziel in einem ausländischen Ort hat (internationaler Flugverkehr)¹. Beim Kraftstoffverbrauch und somit den CO₂ Emissionen des Straßenverkehrs spielt da z.B. der sogenannte Tanktourismus eine große Rolle. Durch in Österreich gekauften Treibstoff entstehende CO₂ Emissionen finden sich auch in den österreichischen CO₂ Emissionsbilanzen wieder. Ähnlich ist dies nun auch bei den CO₂ Emissionen von Flugzeugen, die dem Betriebsstatus ‚cruise‘ zugeordnet werden. Bei Interkontinentalflügen finden sich somit die gesamten CO₂ Emission z.B. eines Fluges von Wien nach USA in der Emissionsbilanz von Österreich wieder. Dies ist z.B. u.a. aus dem unterschiedlichen Verhältnis der CO₂ Emissionen der Betriebszustände ‚cruise/LTO‘ bei nationalen und internationalen Flügen ersichtlich. Während dies bei nationalen Flügen für 2013 nach [4] ungefähr 1,1 beträgt, steigt dieser Wert bei internationalen Flügen auf 5,7 (sehr grobe Abschätzung). Für eine genauere Zuordnung würde es einer genauen Aufschlüsselung der Flugbewegungen nach Flugzeugen und Destinationen bedürfen – was vor allem für die Prognose kaum darstellbar sein wird. Somit ist es mit überschaubarem Aufwand kaum möglich für die Prognosezustände mit 2- bzw. 3 Pistenbetrieb genaue Angaben der CO₂ Emissionen bezogen auf Österreich zu geben.

In der Einwendung [3] wird korrekterweise darauf hingewiesen, dass in den Angaben in [2] hier die durch das Projekt 3. Piste Flughafen Wien-Schwechat anfallenden zusätzlichen CO₂ Emissionen aus dem Flugbetrieb nur die LTO Aktivität und aus dem Straßenverkehr nur die ‚landside‘ Anteile bis ins übergeordnete Straßennetz angeführt sind. Dies ergibt sich aus der Abgrenzung des Projektes, die im UVP Verfahren mit diesen Vorgängen definiert wurde. Dies begründet sich darin, dass ohne Angabe der Destinationen und daraus folgend der Flugstraßen bis zum Verlassen österreichischen Hoheitsgebietes, eine genaue Zuordnung nicht durchführbar ist. Zudem gibt es die oben angeführten Probleme mit der Festlegung der Bezugsbasis (CO₂ Emissionen Österreich). Damit ergibt sich aber auch, dass die in [2] genannten prozentuellen Veränderungen die auf Basis des vorhandenen Datenmaterials halbwegs gesichert ableitbaren Veränderungen bezogen auf das

¹ In der nationalen Emissionsinventur des UBA [4] werden nur die nationalen Flüge in der CO₂-Bilanz berücksichtigt, in [2] Tabelle 6 wird eine neue Gesamtsumme inklusive der internationalen Flüge ermittelt.

abgrenzbare Projekt darstellt. Es ist korrekt, dass – wie richtigerweise in der Einwendung [3] angeführt – das aber die untere Grenze des möglichen CO₂ Anteils des Flughafens Wien² ergibt.

In der Einwendung Vrtala [3] wird versucht anhand der ‚cruise‘ und ‚LTO‘ CO₂ Emissionsverhältnisse auf dem Projekt zuordenbare CO₂ Emissionen des Sektors ‚cruise‘ zu schließen. Dabei kommt er auf einen Faktor zwischen 4.6 und 5.2 je nach Betrachtungszeitraum seiner Auswertungen. Dies entspricht in etwa den Zahlen aus dem UBA Bericht [2], wobei sich aus [3] ein gewichteter Mittelwert für die Flüge national und international ergibt³. Grundsätzlich trifft somit die gleiche Problematik in Bezug auf ‚cruise‘ international wie weiter oben angeführt (‚cruise‘ umfasst nicht nur die CO₂ Emissionsanteile auf österreichischem Hoheitsgebiet). Die in den Einwendungen [3] dargestellten und ermittelten Veränderungen zwischen 2 und 3-Pistenbetrieb würden dann nach [3] je nach Entwicklungsszenario in einer Größenordnung um 1,4 bis 2,2 % liegen (Tabelle 3 in [3]). Sie stellen somit die ‚obere‘ Grenze der durch den 3-Pistenbetrieb verursachten Mehremissionen an CO₂ dar.

Ein weiterer Kritikpunkt in [3] ist das unterstellte Nichtberücksichtigen von CO₂-Straßenverkehrsemissionen außerhalb des abgegrenzten ‚landside‘ Bereichs. Hier stellt sich abermals die Frage zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und zu den in den Prognosehorizonten für Österreich beinhalteten Gesamtemissionen. Die Prognose für Österreich 2025 berücksichtigt die wirtschaftlichen Entwicklungen, diese sind aber auch Grund für das Projekt 3. Piste Flughafen Wien-Schwechat. Inwieweit nun die sehr generellen Entwicklungen der Prognose Österreichs mit den konkreten Zahlen des Projektes zusammenhängen, bzw. wo deren Abgrenzung ist, lässt sich nicht sagen. Theoretisch könnte man die Emissionen der Nullvariante aus der in der UVE enthaltenen größerflächigeren Betrachtung der Verkehrsströme von den Gesamtemissionen Österreichs abziehen und jene des 3-Pistenbetriebs wieder dazuschlagen, real gesehen führt dies aber zu einer Scheingenauigkeit, die so nicht gegeben ist. Lässt man diese Unklarheit weg, so wird in [3] von einer Zunahme von bis zu 4% der CO₂ Emissionen bezogen auf die Emissionsbilanz Österreich 2025 ausgegangen, die aufgrund der nicht definierbaren Abgrenzung und damit möglichen Doppelbewertung überschätzend erscheint.

Zu den Aussagen bezüglich CO₂ Äquivalenten, Kondensstreifenbildung usw. ist zu bemerken, dass diese prinzipiell korrekt sind. Das Projekt basiert auf einem gewissen Bedarf zusätzlicher Flüge, der wenn nicht hier dann wo anders abgedeckt werden wird. Somit ist es auf die klimatische Wirkung bezogen eigentlich irrelevant, ob die Kondensstreifen nun von in Wien oder in Bratislava gestarteten/gelandeten Flugzeugen herrühren.

Zusammengefasst kann festgehalten werden:

- Die CO₂ Emissionsinventur Österreich basiert u.a. auf Angaben zum Treibstoffverbrauch in Österreich und berücksichtigt nicht, wo schlussendlich

² Es stellt sich hier die Frage der Vorhabensabgrenzung. Würden die zusätzlichen Flüge z.B. vom nahegelegenen Flughafen Bratislava abfliegen und über Österreich weiterfliegen, so würden bei der gegenwärtigen Praxis der CO₂ Emissionsbilanzierung in Österreich keine zusätzlichen CO₂ Emissionen anfallen.

³ Dabei wird unterstellt, dass auch in den Prognosejahren beim 3-Pistenbetrieb das Verhältnis internationaler zu nationaler Flüge gleich ansteigt. Dem ist entgegenzuhalten, dass vor allem die Anzahl der nationalen Flüge in Relation zu den grenzüberschreitenden abnimmt.

dieser Treibstoffverbrauch örtlich zuordenbar anfällt [4]. Für den Flugbetrieb bedeutet dies, dass z.B. die Anteile aus der Betriebsart ‚cruise‘ bei internationalen Flügen vollständig der österreichischen Bilanz zugerechnet werden [2] (bei Flügen mit Destinationen außerhalb Österreichs) bzw. gar nicht berücksichtigt werden (bei Ursprungsflughäfen außerhalb Österreichs). Dies liegt aber in der Natur von CO₂ Emissionsinventuren, die zwar einzelnen Ländern zugeordnet werden, aber auch Emissionsanteile enthalten, die nicht in diesem Land eintreten (z.B. Tanktourismus). Daher ist auch jegliche Angabe zu prozentuellen Änderungen von CO₂ Ebenen auf nationaler Basis mit großen Unschärfen behaftet.⁴

- Die in [1] angeführten projektbedingten CO₂ Zusatzemissionen berücksichtigen aus dem Flugbetrieb die zusätzlichen LTO Aktivitäten und dem Straßenverkehr die ‚landside‘ Anteil bis zum übergeordneten Straßennetz. Die Veränderungen werden in Bezug auf die Emissionsbilanz Österreich mit < 1% angegeben. Diese ist die quantitativ bestimmbare Veränderung innerhalb eines dem Vorhaben halbwegs zuordenbaren Raums, stellt aber - wie in [3] richtigerweise angeführt – den unteren Rahmen der projektbedingten Zunahme dar.
- Die in [3] angeführten Zuwächse bei der CO₂ Bilanz von 1,4% bis 2,2% beim Flugbetrieb und bis zu 4 % gesamt berücksichtigen nicht, dass der ‚cruise‘ Anteil eben nicht vollständig im österreichischen Hoheitsgebiet anfällt sowie mögliche Doppelbetrachtungen im Straßenverkehr.
- Global gesehen ist es aber richtig, dass durch die zusätzlichen Flüge natürlich auch diese Emissionen produziert werden.

3 Verwendete Unterlagen

- [1] Sturm P.: CO₂ Reduktionspotenzial bei Inbetriebnahme der 3. Piste des Flughafens Wien Schwechat; BVwG, Februar 2016
- [2] Sturm P.: Stand und Prognose Treibhausgasemissionen in Österreich; BVwG, Februar 2016
- [3] Vrtala A.: Stellungnahme im Rahmen des Beschwerdeverfahrens Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich gem. § 12 Abs. 2 UVP-G 2000, GZ SAFL16-02.09160118 vom 19. Mai 2016
- [4] Umweltbundesamt, 2015, Austria's National Inventory Report 2015, REP-0552, Vienna 2015, pp 582
- [5] Umweltbundesamt, 2015, GHG Projections and Assessment of Policies and Measures in Austria, Reporting under Regulation (EU) 525/2013, 15 March 2015, REP-0527, pp 183”

3.6.5. Folgerungen zum Reduktionspotential der erstmitbeteiligten Partei und den durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen THG:

Das vernünftigerweise und nach dem Stand der Technik erreichbare Reduktionspotential für THG-Emissionen, die durch das Vorhaben der dritten Piste auf der „Bodenseite“ verursacht werden, erweist sich mit 30 kt an CO₂-Emissionen als äußerst begrenzt im Vergleich zu den

⁴ Global gesehen – auf das Klima bezogen - ist es auch nicht wichtig die CO₂ Emission ortsgenau zuzuordnen.

nicht vermeidbaren Emissionen des Flugbetriebes, die allein bei Start und Landung (LTO, siehe unten) 195,7 kt (Differenz von 518,4 – 322,7), unter Einberechnung des gesamten Fluges (*cruise*, siehe unten) 1.175 kt (dazu unten) ausmachen. Dies ergibt sich aus den angeführten Gutachten des SV Univ.-Prof. STURM und den Stellungnahmen der erstmitbeteiligten Partei.

Aus dem Gutachten des SV Univ.-Prof. STURM vom 29.02.2016, *Stand und Prognose der Treibhausgasemissionen in Österreich*, Tabelle 5, ergeben sich Gesamtemissionen des Flugverkehrs in Österreich (Gesamtaufstellung aller Flugverkehrsemissionen in Österreich, die sich aus den Start- und Landevorgängen von nationalen Flügen sowie von Flügen mit Start oder Landung in Österreich aus dem Ausland zusammensetzen im Jahr 2013) von 2.030 kt CO₂. Diese Emissionen setzen sich aus *LTO* (Emissionen bei Start und Landung national mit 25 und international mit 294) von insgesamt 319 kt CO₂ und *Cruise* (Emissionen beim anschließenden Flug national mit 29 und international mit 1.682) von insgesamt 1.711 kt CO₂ zusammen. Der „*LTO-Faktor*“ trägt demnach mit 15,71 %, der „*Cruise-Faktor*“, mit 84,29 % zu den Emissionen bei, was einem Verhältnis von ca. 1 : 5,4 entspricht. Vergleicht man dies mit den ebenfalls in Tabelle 5 dieses Gutachtens präsentierten Zahlen für 2007, so beträgt das Verhältnis in diesem Jahr dort 319 : 1931 bei Gesamtemissionen von 2250 kt, was einem Verhältnis von 14,18 : 85,82 % oder ca. 1 : 6,05 entspricht. Das Verhältnis dieser beiden Größen hat sich zwischen 2007 und 2013 demnach in seiner Größenordnung nicht wesentlich verändert.

Der Flughafen Wien trägt gemäß Tabelle 7 dieses Gutachtens im Jahr 2013 mit 235,3 kt zu mehr als zwei Dritteln zu den Emissionen, die sich aus Start und Landung ergeben (LTO), bei. Univ.-Prof. STURM errechnet in seinem Gutachten vom 29.02.2016 aus Tabelle 5 einen Anteil des Flughafens Wien von ca. 74 % an den „*LTO-Emissionen*“ Österreichs. Für die Emissionen der vom Flughafen Wien ausgehenden Flüge im Jahr 2025 werden im Nullplanfall (Zwei-Pisten) 322,7 kt, im Fall der Errichtung der dritten Piste 518,4 kt CO₂ vorausgesagt. Tabelle 7 des Gutachtens enthält keine Werte für die „*Cruise-Emissionen*“. Das Bundesverwaltungsgericht schließt jedoch aus den Verfahrensergebnissen (Stellungnahme Dr. VRTALA vom 19.05.2016 i.V.m. Gutachten STURM vom 06.07.2016), dass sich bei den für den Drei-Pistenbetrieb vorausgesagten Zuwächsen kein wesentlich anderes Verhältnis zwischen „*LTO-Emissionen*“ und „*Cruise-Emissionen*“, also Emissionen bei Start- und Landung zu Emissionen während des Flugreiseverkehrs ergeben wird, geht aber vorsichtshalber von einem Verhältnis von nur 1 : 5 aus. Dieses Verhältnis steckt für das Bundesverwaltungsgericht nicht den oberen Bereich der vorstellbaren Emissionen ab, sondern erscheint als realistisch erwartbar.

Bei der – realistischen – Annahme eines derartigen Verhältnisses ergeben sich Emissionen im Nullplanfall (Zwei-Pistensystem) für das Jahr 2015 von 322,7 kt „LTO-Emissionen“ und $322,7 \times 5 = 1613$ „Cruise-Emissionen“, dies ergäbe Gesamtemissionen der vom Flughafen ausgehenden und am Flughafen landenden Flüge von 1.936,2 kt CO₂-Emissionen. Für den Fall der Verwirklichung der dritten Piste ergäben sich derartige Emissionen für das Jahr 2025 von 518,5 „LTO-Emissionen“ und $518,5 \times 5 = 2.592,5$ „Cruise-Emissionen“. Dies ergäbe Gesamtemissionen (LTO plus Cruise) von 3.111 kt CO₂ für das Jahr 2025. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass in die Emissionen des „Cruise“ ausschließlich die Emissionen des Fluges abfliegender Flugzeuge einberechnet werden, weil sich diese Emissionen aus den Tankumsätzen von Flugzeugen am Flughafen Wien ergeben (vgl. Gutachten Univ.-Prof. STURM vom 06.07.2016).

Zwischen dem Nullplanfall und dem Vorhabens-Planfall ergäbe sich somit eine Differenz von $3.111 - 1.936 = 1.175$ kt CO₂-Emissionen für das Jahr 2025.

Dieser Wert ist dem in Tabelle 1 des Gutachtens von Univ.-Prof. STURM vom 29.02.2016 präsentierten Szenario WEM (einem Szenario mit der Annahme, dass keine weiteren effizienten Maßnahmen zur CO₂-Emissionsbegrenzung gesetzt werden) gegenüberzustellen, wonach die THG-Emissionen für die Summe aller Quellen in Österreich im Jahr 2025 mit 65.534 kt CO₂-Emissionen betragen werden. Diese Gegenüberstellung führt zum Ergebnis, dass die Errichtung der dritten Piste zu einer Erhöhung der CO₂-Emissionen im Ausmaß von 1,79 % der für das Jahr 2025 prognostizierten gesamten CO₂-Emissionen Österreichs führen würde.

Bei der Annahme des Szenarios WAM (das von der Ergreifung zusätzlicher effizienter Maßnahmen zur Begrenzung der THG-Emissionen ausgeht), das CO₂-Emissionen für Österreich von 58.203 kt CO₂-Emissionen aus allen Quellen ergibt, stiege dieser Prozentsatz sogar auf 2,02 %.

Dabei ist es nicht so, dass diese Emissionen alle über österreichischem Staatsgebiet erfolgen, sie sind vielmehr den Flügen zugeordnet, die vom Flughafen Wien ausgehen. Die Gesamtemissionen Österreichs dienen nur als Bezugsgröße für die absolute Höhe der Emissionen.

3.6.6. Zu den Folgen des Klimawandels für Österreich:

Treibhausgase (THG):

Vermeehrt auftretende Wetteranomalien und Extremwetterereignisse werden heute von der überwiegenden Mehrzahl der Wissenschaftler auf den laufenden Klimawandel zurückgeführt.

Eine treibende Kraft dafür sind die vom Menschen verursachten Emissionen von THG, die den Energiehaushalt der Atmosphäre durch die Absorption von Infrarot-Strahlung beeinflussen. Zu den klimawirksamen Gasen zählen Kohlendioxid (CO₂), das beim Verbrauch fossiler Brennstoffe entsteht, Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) und fluorierte Gase (F-Gase). Zur Berechnung der THG-Emissionen werden die Emissionswerte aller Gase in CO₂-Äquivalent umgerechnet. Dazu werden für die Treibhausgasinventur die Treibhausgaspotenziale des „*IPCC Fourth Assessment Report*“ (2007) herangezogen. (Quelle: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/treibhausgase/>)

Nach den Feststellungen des Zwischenstaatlichen Expertengremiums für Klimaänderungen *IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)*, das ist das fachlich dafür qualifizierte und spezialisierte weltweite wissenschaftliche Gremium zur Untersuchung der Klimaveränderungen, in seinem *Fünften Sachstandsbericht* (IPCC 2013 und 2014 – abrufbar unter: <http://www.ipcc.ch/report/ar5/index.shtml>), ist der Temperaturanstieg in der Atmosphäre und in den Ozeanen, ein weit verbreiteter Schmelzprozess der Polkappen und eine dadurch verursachte Erhöhung des Meeresspiegels, insgesamt verursacht durch den starken Anstieg des Gehaltes an THG in der Erdatmosphäre in den letzten 100 Jahren, offensichtlich und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf die Freisetzung von THG durch menschliche Aktivität zurückzuführen. In Folge dieser Tatsache kann bereits eine Schädigung vieler natürlicher Systeme beobachtet werden, die eine Grundlage für das Leben auf der Erde und das Wirtschaften durch den Menschen darstellen. Die Fortsetzung oder Erhöhung der bisherigen Freisetzungsraten wird im 21. Jahrhundert sehr wahrscheinlich zu größeren Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem der Erde führen, als dies bereits im 20. Jahrhundert der Fall war. Dabei kann insbesondere das Wirken zahlreicher Rückkopplungs- und Verstärkungseffekte, wie etwa die Reduzierung der Fähigkeit der Ozeane, Wärme zu absorbieren oder die Freisetzung von Methan durch Erwärmung bisheriger Permafrostgebiete, noch nicht wissenschaftlich exakt berechnet werden. Es ist sehr wahrscheinlich, dass eine Erwärmung um 1 – 2 Grad der globalen Temperatur über das Niveau von 1990 signifikante Risiken für viele Ökosysteme mit sich bringt. Dabei dürfte es schwierig werden, das sog. Zwei-Grad-Ziel zu erreichen. Bei einem Anstieg von 4 Grad oder mehr werden hohe bis sehr hohe Risiken erwartet und es steigt auch die Wahrscheinlichkeit, dass sich mehrfache, abrupte und unwiderrufliche Veränderungen im System Erde ergeben (sogenannte Kippeffekte).

Es ist nach einer Vielzahl von Studien davon auszugehen, dass der Klimawandel seit Beginn der Industrialisierung vom Menschen beeinflusst wird und bereits stattfindet. Wenn keine nachhaltige Verringerungen der THG-Emissionen stattfinden, wird es zu einem weiteren

Temperaturanstieg mit weitreichenden Folgen kommen. Dies ist mittlerweile eine notorisch bekannte Tatsache.

Ministerratsbeschluss zum Klimawandel:

Die österreichische Bundesregierung geht demgemäß davon aus, dass der Klimawandel bereits in Österreich seine Auswirkungen zeigt und sich weiter verstärken wird. Vor diesem Hintergrund wurde eine Strategie zur Anpassung an den Klimawandel im Ministerrat vom 23.10.2012 beschlossen; diese wurde von der Landeshauptleutekonferenz am 16.05.2013 zur Kenntnis genommen. Im Dokument „*Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel (Teil 1 – Kontext)*“ vom Mai 2012 (eingestellt unter <https://www.bmlfuw.gv.at>) zu diesem Ministerratsbeschluss sind einerseits die Ursachen des Klimawandels, als auch seine Folgen, im Besonderen für Österreich und den Alpenraum, dargestellt.

In diesem Dokument werden im Kapitel 5.3 folgende zukünftige direkt und indirekt zu erwartende Auswirkungen des Klimawandels auf Basis der Klimaszenarien für Österreich schlagwortartig wie folgt dargestellt:

Für die Land- und Forstwirtschaft:

- Verlängerung der Vegetationsperiode;
- Verlagerung des Niederschlags aus der Vegetationsperiode in den Winter (regionale Differenzierung notwendig);
- Abnahme der Niederschlagshäufigkeit während der Sommermonate;
- Zunahme der Niederschlagsvariabilität von Jahr zu Jahr im Sommer;
- Zunahme der Häufigkeit von Trockenperioden;
- Hitzebelastung von Pflanzen speziell in Kombination mit Trockenheit;
- vermutlich Abnahme des Bodenwassergehaltes und damit erhöhter Trockenstress im Süden und Osten Österreichs;
- Erhöhung der potenziellen Evapotranspiration durch höhere Temperaturen und längere Vegetationsperioden;
- Hitzebelastung von Pflanzen sowie Erhöhung der Evapotranspiration können dazu führen, dass einzelne Kulturen gänzlich bzw. regional aus der Nutzung verschwinden. Erhöhtes Risiko zur Verringerung der Artenvielfalt;
- Veränderung der Artenzusammensetzung inklusive neuer invasiver Arten;
- Auftreten veränderter und neuer invasiver Schaderreger an Pflanzen und pflanzlichen Produkten;
- Auftreten neuer Krankheitserreger in der Tierhaltung;

- derzeit noch keine belastbaren Aussagen zu Extremereignissen wie Sturm- und Hagelhäufigkeit sowie Erosion durch Starkniederschläge; bezüglich Hochwasser siehe Aktivitätsfeld Wasserhaushalt und Wasserwirtschaft (erhöhter Forschungsbedarf notwendig);
- Veränderung physiologischer Leistungs- und Qualitätsparameter von Nutz- und Kulturpflanzen als Folge veränderter Niederschlagsverteilung und Temperaturverhältnisse.

Für den Wasserhaushalt und die Wasserwirtschaft:

- Tendenz zur Verschiebung des Hochwasserrisikos in den Winter und Frühling im Norden Österreichs; Zunahme von Starkniederschlägen möglich (bisher nicht eindeutig belegt); diskutiert wird eine mögliche Zunahme lokaler Starkniederschläge von kurzer Dauer;
- Zunahme der Verdunstung;
- Abnahme des Schneeniederschlags und der Schneedeckendauer, früherer Beginn der Schneeschmelze;
- Zunahme der Winterniederschläge (besonders im Norden), Abnahme der Sommerniederschläge;
- Erhöhung der Abflüsse im Winter (mit Ausnahme des Südens), Reduktion im Sommer (regional unterschiedlich);
- Rückgang der Gletscher setzt sich fort. Abflüsse aus Gletscherschmelze dürften um 2040 – 2050 ihr Maximum erreichen;
- Erhöhung der Niederwasserabflüsse in den Alpen im Winter, mögliche Reduktion im Flachland im Spätsommer/Herbst;
- Erhöhung der Niederwasserabflüsse im Winter, Reduktion im Sommer;
- Anstieg der Wassertemperaturen (Oberflächenwässer – besonders im Sommer – sowie Grundwasser);
- Lokal kann das Geschiebepotenzial im Bereich der Permafrostgrenze zunehmen; regional betrachtet dürfte die Zunahme bei größeren Vorflutern eher klein sein.
- im Süden und Osten Österreichs Abnahme der Grundwasserneubildung wahrscheinlich; im Norden und Westen Österreichs könnte sie zunehmen;
- Durch die mögliche Zunahme der Verdunstung und Abnahme der Niederschläge im Sommer ist eine Reduktion der Quellschüttungen von oberflächennahen Quellen nicht auszuschließen.
- mögliches geringeres Verdünnungspotenzial in Oberflächengewässern im Südosten Österreichs kann zu erhöhten Stoffkonzentrationen führen;

- Temperaturerhöhung wird zu Veränderungen der aquatischen Biozöosen führen, die Bioregionen werden sich verschieben;
- Kleinräumig könnten sich vorhandene Engpässe in der Wasserversorgung in Gebieten mit ungünstigem Wasserdargebot verstärken.

Für den Tourismus:

- Anstieg der Jahresmitteltemperatur (Ganzjahres-Tourismus);
- Veränderung der Niederschlagsmengen und ihrer saisonalen Verteilung – Abnahme der Niederschlagshäufigkeit während der Sommermonate und Zunahme in den Wintermonaten;
- Abnahme des Schneeanteils in tiefen und mittleren Lagen, Rückgang der Schneesicherheit;
- Abnahme der Eis- und Frosttage;
- Zunahme der Tage ohne durchgehende Schneedecke im Gebirge;
- Auftauen der Permafrostböden kann zu Instabilität von Infrastruktureinrichtungen und zu Steinschlaggefahr führen;
- Rückgang der Gletscher beeinflusst das Landschaftsbild;
- erhöhter Druck auf Gletscher durch schlechtere Bedingungen in Schigebieten niedriger Lagen möglich;
- Anstieg der Wassertemperaturen (längere „badetaugliche“ Temperaturen);
- mögliche Belastung der Wasserqualität der Seen (z.B. durch Algen) bei höheren Temperaturen;
- relative klimatische Begünstigung des Alpenraums gegenüber insbesondere Mittelmeerdestinationen im Sommer;
- verstärkte Hitzeperioden bzw. Anstieg an Hitzetagen (über 30 °C) im Sommer (z.B. Städtetourismus – Flucht aus urbanen Räumen in umliegende Gebiete);
- Rückgang der Artenvielfalt (Flora und Fauna) führt zu einer Veränderung des Landschaftsbildes.

Für den Bereich Energie mit Fokus auf die Elektrizitätswirtschaft:

- Erhöhung der Niederwasserabflüsse im Winter und früherer Beginn der Schneeschmelze;
- an voralpinen Gewässern: erhöhte Ausprägung der Niederwasserperioden im Sommer und Herbst;
- an alpinen Gewässern: eventuell im Spätsommer längere Niederwasserperioden, wobei in den vergletscherten Gebieten der Sommer- und Herbstabfluss sogar kurz- bis mittelfristig steigen wird, da die Gletscherschmelze zum Abfluss beiträgt. Lang-

fristig wird aber auch hier durch den voranschreitenden Gletscherrückgang mit sinkendem Wasserangebot zu rechnen sein;

- Anstieg der Wassertemperaturen vor allem während sommerlicher Trockenperioden;
- Gletscher- und Permafrostrückgang und dadurch erhöhter Geschiebeanteil;
- mögliche Veränderung des Winddargebots;
- mögliche Veränderung der Solareinstrahlung;
- mögliche Veränderung im Dargebot biogener Stoffe zur energetischen Nutzung;
- Abnahme des Heizenergiebedarfs und Zunahme des Kühlenergiebedarfs; Veränderungen der Anzahl der Heiz- und Kühlgradtage;
- mögliche Veränderungen im Angebot von erneuerbaren Energieträgern (z.B. Windenergie, Solarenergie, Biomasse).

Für den Bereich Bauen und Wohnen:

- steigende Durchschnittstemperaturen und Temperaturmaxima;
- Vermehrtes Auftreten von Hitzewellen führt zu einer Zunahme der Hitzebelastung; speziell für urbane Regionen wird eine Verstärkung des Wärmeinseleffekts erwartet.
- Erhöhung der temperaturbedingten physikalischen Beanspruchung von Gebäuden;
- Zunahme der nächtlichen Temperaturminima von über 20 °C;
- regional unterschiedliche Zunahme der Niederschlagsintensität;
- Verlagerung des Hochwasserrisikos in den Winter und Frühling – eine generelle Aussage über die Veränderung des Hochwasserrisikos für ganz Österreich ist derzeit nicht möglich;
- Erhöhte Schneelasten sind in höheren Lagen zu erwarten und können für tiefere und mittlere Lagen infolge zunehmender Klimavariabilität nicht ausgeschlossen werden.
- Derzeit sind noch keine belastbaren Aussagen zu Extremereignissen wie Sturm- und Hagelhäufigkeit möglich (erhöhter Forschungsbedarf notwendig).
- Regional unterschiedlich zunehmende Starkniederschläge sowie Auftauen von Permafrost können im alpinen Raum vermehrt zu Muren, Steinschlag, Felssturz und Rutschungen sowie im Winter vermehrt zu Lawinenabgängen führen.
- erhöhtes Risiko von Wald- und Flächenbränden infolge von Hitzewellen.

Für die Gesundheit:

- Vermehrtes Auftreten von Hitzewellen führt zu einer Zunahme der Hitzebelastung; speziell für urbane Regionen wird eine Verstärkung des Wärmeinseleffekts erwartet.
- Erreichen neuer Temperaturmaxima in Flachlandbereichen Österreichs;
- Zunahme der nächtlichen Temperaturminima von über 20 °C, insbesondere während Hitzeperioden;

- Zunahme der thermophysiologischen Belastung an heißen Tagen und bei Hitzeperioden;
- Zunahme der Mortalitätsrate bei Hitzeperioden, insbesondere bei Risikogruppen;
- mögliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit an heißen Tagen und während Hitzeperioden;
- Veränderung der Ausbreitungs- und Übertragungsbedingungen von Vektoren und Krankheitserregern;
- mögliche verstärkte Ausbreitung allergener Pflanzen und Tiere;
- Belastbare Aussagen über die Zunahme an extremen Wetterereignissen wie Sturm- und Hagelhäufigkeit sowie Starkniederschläge und Hochwässer sind derzeit nicht möglich. Häufigere Extremereignisse erhöhen das Risiko für Verschüttungen, Verletzungen, dauerhafte Behinderungen bis hin zu Todesfällen.
- Als sekundäre gesundheitliche Folgen nach Extremereignissen sind Stress und psychische Störungen sowie Schimmelpilzbefall in Wohnräumen bei Feuchtschäden möglich.
- Sommerliche Hochdruckwetterlagen können die Bildung von Luftverunreinigungen begünstigen.
- Höhere Temperaturen können die Vermehrung von Mikroorganismen in Lebensmitteln begünstigen und zu einer Zunahme an lebensmittelbedingten Infektionen führen.
- mögliche bakteriologische Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität durch einen Anstieg der Wassertemperaturen.

Für die Ökosysteme bzw. Biodiversität:

- Anstieg der Jahresmitteltemperatur;
- Höhere Temperaturen führen direkt zu einer Verlängerung der Vegetationsperiode und damit zu einem früheren Einsetzen und einem späteren Ende der Transpiration der Pflanzen.
- Zunahme der Häufigkeit von Trockenperioden;
- Veränderung der Niederschlagsmengen und ihrer saisonalen Verteilung – Abnahme der Niederschlagshäufigkeit während der Sommermonate und Zunahme in den Wintermonaten (regionale Differenzierung notwendig);
- Hitzebelastung von Pflanzen speziell in Kombination mit Trockenheit;
- vermutlich Abnahme des Bodenwassergehaltes und damit erhöhter Trockenstress im Süden und Osten Österreichs;
- erhöhtes Risiko zur Verringerung der Artenvielfalt;
- Veränderung der Artenzusammensetzung;

- Abnahme des Schneeanteils in tiefen und mittleren Lagen, Rückgang der Schneesicherheit;
- Abnahme der Eis- und Frosttage;
- Anstieg der Wassertemperaturen vor allem während sommerlicher Trockenperioden;
- Verschiebung von Arealgrenzen entlang von Höhen- und Feuchtegradienten;
- Änderungen in der Artenzusammensetzung in Lebensgemeinschaften und Biotopen;
- Verlust von Lebensräumen und Arten;
- Ausbreitung neuer invasiver Arten (Neobiota).

Für die Verkehrsinfrastruktur:

- Steigende Hitzebelastung kann zu Material- und Strukturschäden sowie zu Verformungen an Straßenbelägen und der Schieneninfrastruktur führen.
- bei Hitzewellen erhöhtes Ausfallsrisiko der elektronischen Ausstattung (Signalanlagen);
- Veränderung der Niederschlagsmengen und ihrer saisonalen Verteilung – Abnahme der Niederschlagshäufigkeit während der Sommermonate und Zunahme in den Wintermonaten;
- Tendenz zur Verschiebung des Hochwasserrisikos in den Winter und Frühling im Norden Österreichs;
- Erhöhung der Abflüsse im Winter (mit Ausnahme des Südens), Reduktion im Sommer (regional unterschiedlich);
- Zunahme von Starkniederschlägen möglich (bisher nicht eindeutig belegt); diskutiert wird eine mögliche Zunahme lokaler Starkniederschläge von kurzer Dauer;
- Starkniederschläge können zur Überlastung von Drainagesystemen und zur Flutung von Unterführungen führen.
- Erosion und Unterspülungen können die Stabilität von Bahndämmen und Gleisbett gefährden.
- zunehmendes Risiko für Massenbewegungen (Hangrutschungen, Muren);
- Abnahme des Schneeniederschlags und der Schneedeckendauer, früherer Beginn der Schneeschmelze;
- Abnahme des Schneeanteils in tiefen und mittleren Lagen; Rückgang der Schneesicherheit;
- Zunahme der Schneemenge in Höhenlagen von über 1.800 m, was regional eine erhöhte Gefahr von Lawinen mit sich bringen kann;
- Zunahme der Tage ohne durchgehende Schneedecke im Gebirge;
- Abnahme der Eis- und Frosttage;

- Auftauen der Permafrostböden kann zu Instabilität von Infrastruktureinrichtungen und zu Steinschlaggefahr führen.
- Belastbare Aussagen betreffend Stürme sind derzeit noch nicht möglich; Stürme können Schäden an der elektronischen Infrastruktur verursachen.

Für die Wirtschaft, die Industrie sowie den Handel:

- Höhere Temperaturen und Hitzewellen erhöhen den Kühlungsbedarf für die Lagerung und den Transport verschiedener Produkte.
- Höhere Temperaturen und Hitzewellen beeinträchtigen die Arbeitsbedingungen (Rückgang der Produktivität, Gefährdung der Gesundheit und der Arbeitssicherheit).
- Veränderungen im Konsumverhalten durch steigende Temperaturen und längere Hitzeperioden (z.B. Getränke);
- Abnahme der Verfügbarkeit von Kühlwasser bei Hitzewellen/Dürren kann kühlungsintensive Produktion sowie Energieerzeugung beeinträchtigen;
- mögliche Änderungen in der Verfügbarkeit von Rohstoffen und Vorprodukten durch geänderte Temperatur- und Niederschlagsverhältnisse kann Auswirkungen auf die gesamte Wertschöpfungskette mit sich bringen;
- regional unterschiedliche Wasserverfügbarkeit durch Änderungen der Niederschlagsmengen und ihrer saisonalen Verteilung – Abnahme der Niederschlagshäufigkeit während der Sommermonate und Zunahme in den Wintermonaten;
- Potenziell zunehmende Extremereignisse und extreme Witterungsperioden können massive Schäden der betrieblichen Infrastruktur und bei der Produktion verursachen (Gefahr von Liquiditätsengpässen bei Unternehmen und Versicherungen).
- Niederschlags- und temperaturinduzierte Extremereignisse (Sturm, Hagel, Überschwemmungen und Massenbewegungen, Hitzewellen in Verbindung mit Dürre) können zu Engpässen in der Energieversorgung führen und somit die Produktion behindern bzw. ggf. zu Produktionsausfällen führen.
- Beeinflussung der betriebsinternen Logistik durch eventuell vermehrt auftretende Extremereignisse, Beeinträchtigungen der Transport- und Lagerinfrastruktur;
- Durch die globale Vernetzung werden sowohl die Zulieferung für die Produktion in Österreich als auch der Absatz österreichischer Produkte durch Klimafolgen in anderen Erdteilen betroffen sein.
- Sowohl Klimaschutzauflagen als auch Klimaänderungen können zu Produkt- und Verfahrensinnovationen führen – etwa in der Dämmstoffindustrie, bei Kühlmitteln, neuen Baustoffen, regenerativen Energien – oder auch beim Hochwasserschutz, bei Hangstabilitätsmaßnahmen und anderen Formen der Anpassung.

Für die Stadt, die urbanen Frei- und Grünräume:

- Vermehrtes Auftreten von Hitzewellen führt zu einer Zunahme der Hitzebelastung; speziell für urbane Regionen wird eine Verstärkung des Wärmeinseleffekts erwartet.
- Zunahme thermischer Extremwerte und Erreichen neuer Temperaturmaxima in Flachlandbereichen Österreichs;
- Zunahme der nächtlichen Temperaturminima von über 20 °C, insbesondere während Hitzeperioden;
- Zunahme der thermophysiologischen Belastung an heißen Tagen und bei Hitzeperioden;
- Zunahme der Mortalitätsrate bei Hitzeperioden insbesondere bei Risikogruppen;
- mögliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit an heißen Tagen und während Hitzeperioden;
- Verstärkung des thermischen Stadtklimaeffektes durch erhöhten Strombedarf bei Hitzewellen (zunehmende Gebäudeklimatisierung);
- Sommerliche Hochdruckwetterlagen können die Bildung von Luftverunreinigungen begünstigen.
- Verlagerung des Hochwasserrisikos in den Winter und Frühling – eine generelle Aussage über die Veränderung des Hochwasserrisikos für ganz Österreich ist derzeit nicht möglich;
- Veränderung der Niederschlagsmengen und ihrer saisonalen Verteilung – Abnahme der Niederschlagshäufigkeit während der Sommermonate und Zunahme in den Wintermonaten;
- häufigere Sommergewitter und Starkregenereignisse mit Starkregenabflussspitzen;
- Belastbare Aussagen betreffend Stürme sind derzeit noch nicht möglich; Stürme können Schäden an der elektronischen Infrastruktur verursachen.
- Veränderungen der urbanen Pflanzen- und Tierwelt und Ausbreitung wärmeliebender Pflanzen und Tierarten, insbesondere von Neobiota;
- Abnahme der Verdunstungsleistung der Vegetation;
- Verlängerung der Vegetationsperiode;
- erhöhte Anfälligkeit der Vegetation bei Trockenperioden.

Im Kapitel 14 wird unter der Überschrift „*Globaler Kontext*“ auf S. 99 ausgeführt:

„Lebensbedingungen sichern

In vielen Regionen der Welt wird der Klimawandel die Lebensbedingungen nachhaltig beeinträchtigen und z. B. durch Wasserknappheit zu einer massiven Bedrohung für die Lebensmittelversorgung führen. Andere Auswirkungen des

Klimawandels werden hitzebedingte Todesfälle, die Verbreitung von Vektorübertragenen Krankheiten wie Malaria und den Zugang zu natürlichen Ressourcen betreffen. Auch das Erreichen der Millenniumsziele und der damit verbundenen nationalen Ziele zur Auslöschung der Armut und Förderung nachhaltiger Entwicklung erscheint durch den Klimawandel gefährdet (OECD 2009). Dies dürfte eine Zunahme von Umweltflüchtlingen mit sich bringen.

Die Zahl der für das Jahr 1999 geschätzten 25 Millionen Umweltflüchtlinge wird bis zum Jahr 2050 auf 150–200 Millionen angestiegen sein. Alleine durch das Steigen des Meeresspiegels ist in den nächsten zehn Jahren mit zehn Millionen zusätzlichen Umweltflüchtlingen zu rechnen (EK 2007c). Der Klimawandel ist dabei nicht der alleinige Faktor, der zu Migration führt; Auslöser sind oft bereits bestehende problematische Verhältnisse (politisch, wirtschaftlich, religiös etc.). Dazu zählen unter anderem unzureichende Infrastruktur, generelle Wasserknappheit, schlechte medizinische Grundversorgung etc.

[...]

Umwelt erhalten und schützen

Global betrachtet hat sich der Zustand der Umwelt und der natürlichen Lebensgrundlagen in den vergangenen Jahrzehnten vielerorts stetig verschlechtert; der Klimawandel verschärft die Situation zusätzlich. Die Einbindung des Umweltschutzes und des Erhalts der natürlichen Lebensgrundlagen gehört deshalb – wie unter anderem in der österreichischen Gesetzgebung festgehalten – zu den wichtigsten Aufgaben der Entwicklungszusammenarbeit.

Die Folgen des Klimawandels und die Notwendigkeit zur Anpassung verschärfen vor allem die Probleme der armen Bevölkerung in ländlichen Gebieten und küstennahen Ballungsräumen, die ohnehin schwierigen agro-ökologischen Bedingungen, Umweltrisiken und hoher Klimavariabilität ausgesetzt ist. Unsichere Landrechte, fehlender Zugang zu Umweltinformationen und die Auswirkungen von Umweltkatastrophen gefährden ihre Existenz in hohem Maß. Gesetze werden mangelhaft umgesetzt; die Kapazitäten in Ministerien, Regionen, Gemeinden und Institutionen sind schwach (BMeiA 2009).“

Im Dokument „*Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel*“ (Teil 2 – Aktionsplan, Handlungsempfehlungen für die Umsetzung) zum Ministerratsbeschluss vom 23.10.2012 wird auf S. 214 f im Kapitel 3.9.2 ausgeführt:

„Vulnerabilitätsabschätzung des Aktivitätsfeldes Gesundheit

Bei den direkten Wirkungen handelt es sich um die unmittelbaren Folgen von Klima- und Wetteränderungen auf den menschlichen Organismus (z. B. durch Hitzewellen) sowie die gesundheitlichen Folgen von witterungsbedingten Extremereignissen (z. B. durch Starkniederschläge, Hochwasser etc.) (Dombois & Braun-Fahrländer 2004, Jendritzky 2009).

Als derzeit wichtigste direkte Belastung des menschlichen Organismus sind Hitzewellen, insbesondere in urbanen Gebieten, anzusehen. Hitzewellen führen zu einer erhöhten Sterblichkeit, wirken sich jedoch auch auf Morbidität,

Leistungsfähigkeit und Wohlbefinden aus. Insbesondere Kinder, ältere Menschen und Personen mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen gelten als besonders betroffen.

[...]

Eine Klimaveränderung begünstigt auch die weitere und raschere Ausbreitung allergener Pflanzen und Tiere. So ist z. B. bei den eingeschleppten Ambrosia-Arten („Ragweed“) mit einer weiteren Ausbreitung auch im Westen Österreichs zu rechnen. Eine längere Pollenflugsaison, aber auch eine höhere Aggressivität der Pollen wird bereits beobachtet. Die Kenntnisse über die potenzielle Ausbreitung allergener Pflanzen und Tiere sind unzureichend, daher ist die Vulnerabilität derzeit nicht verlässlich einschätzbar. Durch die hohe Aggressivität des Ragweed-Allergens und des hohen Potenzials für Kreuzreaktivität mit Lebensmitteln dürfte die Vulnerabilität jedoch eher als hoch einzuschätzen sein.

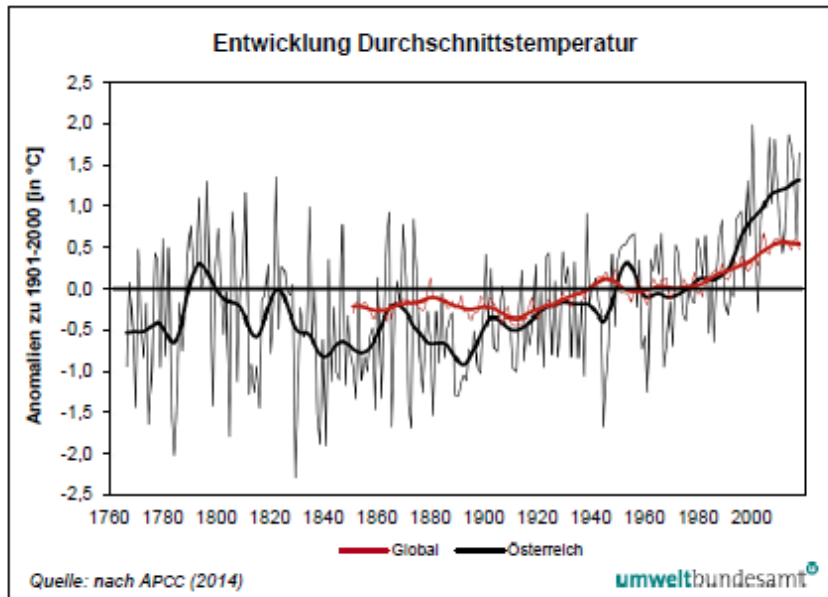
Die Wechselwirkung von Luftschadstoffen und Klimawandel ist vielfältig. Häufigere sommerliche Hochdruckwetterlagen (hohe Temperaturen und starke Sonneneinstrahlung) können die Bildung von bodennahem Ozon begünstigen. Ozon verursacht Schleimhautreizungen und entzündliche Reaktionen der Atemwege. Personen mit Atemwegenerkrankungen und Allergien sind hier besonders betroffen. Eine Zunahme der UV-Strahlung durch die Abnahme des stratosphärischen Ozons wird wahrscheinlich das Risiko für Hauttumore und -krebs erhöhen. Es wird ohne entsprechende Schutzmaßnahmen von einer mäßigen Vulnerabilität ausgegangen, für Risikogruppen wird eine hohe Vulnerabilität vermutet.“

Im Klimaschutzbericht 2016 des österreichischen Umweltbundesamtes wird auf S. 26 zu den Auswirkungen des Klimawandels für Österreich wie folgt ausgeführt:

„Der Stand des Wissens zum Klimawandel in Österreich, dessen Auswirkungen und die Möglichkeiten zur Minderung und Anpassung werden im österreichischen Sachstandsbericht des Austrian Panel on Climate Change (APCC) dargelegt. Derzeit liegt die globale Durchschnittstemperatur um 0,85 °C über jener am Ende des 19. Jahrhunderts. In Österreich ist der Temperaturanstieg mehr als doppelt so hoch wie im globalen Mittel und beträgt bereits jetzt 2 °C. Ein weiterer Temperaturanstieg von 1–2 °C bis zur Mitte dieses Jahrhunderts ist zu erwarten. Die Erreichung des 2 °C-Ziels würde für Österreich einen Anstieg von beinahe 4 °C bedeuten (APCC 2014).

Der letzte Winter 2015/2016 lag mit 2,7 °C über dem vieljährigen Mittel und war damit der zweitwärmste Winter in der knapp 250-jährigen Messgeschichte (ZAMG 2016).“

In diesem Bericht wird auf Seite 27 die Jahresmitteltemperatur in Österreich im Vergleich zum globalen Mittel grafisch wie folgt dargestellt:



Weiters wird zu den Auswirkungen für Österreich ebenda weiter ausgeführt:

„Dem durch den Klimawandel verursachten Anstieg der Temperatur folgt eine Zunahme von Trockenheit und Hitzeperioden im Sommerhalbjahr, unter denen Vegetation, (Nutz-)tiere und Menschen leiden. Abbildung 4 zeigt die zeitliche Entwicklung von Hitzetagen in einem ‚Worst-Case-Szenario‘. Zu den bedeutendsten ökologischen Auswirkungen zählen:

- Die Waldbrandgefahr wird zunehmen und wärmeliebende Schädlinge werden vermehrt auftreten.
- Es kommt häufiger zu extremen Wetterereignissen.
- Im Winterhalbjahr werden Niederschläge zunehmen.
- Die Austrocknung der Böden im Sommer und vermehrte Erosion durch Starkregen führen zu Humusabbau.
- Die Wasseraufnahme der Böden verringert sich, unter anderem auch durch eine geringere Schneebedeckung im Winter.
- Rutschungen, Muren und Steinschlag werden zunehmen.
- Durch die Verkleinerung der Gletscher wird die Wasserführung der Flüsse beeinflusst, die von Gletschern gespeist werden.

Ökonomische Folgen betreffen u.a. den Wintertourismus, da auch die künstliche Beschneigung in Schigebieten Grenzen unterliegt. Unter anderem aufgrund des veränderten Auftretens von Niederschlägen sind auch Erträge in der Land- und Forstwirtschaft sowie der Stromproduktion in Wasserkraftwerken betroffen. Ferner wird die Migration aus dem südlichen Ländern (z. B. Afrika) zunehmen. Allein in Asien und Afrika rechnet man bis 2020 mit 74–250 Mio. betroffenen Menschen.“

Das Bundesverwaltungsgericht folgert, dass aus anerkannten Studien mit hoher Wahrscheinlichkeit hervorgeht, dass der Klimawandel in Österreich bereits seine Auswirkungen

zeigt und in Zukunft bei fehlenden oder unzureichenden Gegenmaßnahmen gegen einen Anstieg an THG sich dieser weiter verstärken wird. Dies ist inzwischen eine notorische Tatsache. Der Klimawandel hat umfangreiche Folgen auf das gesamte Lebensgefüge mit negativen Auswirkungen auf Mensch, Tier- und Pflanzenwelt.

Es kommt zu drastischen Ertrags- und Einkommenseinbußen sowie zum Verlust von Arbeitsplätzen, insbesondere im Bereich von Land- und Forstwirtschaft sowie im Tourismus. Vermögenswerte werden vernichtet, die Zahl von Hitzetoten wird ansteigen.

3.6.7. Internationale und nationale Vorgaben zur Reduktion von THG:

Das Kyoto-Protokoll:

2005 trat das „*Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen*“ (kurz: Kyoto-Protokoll) in Kraft, das erstmals völkerrechtlich verbindliche THG-Reduktionsziele für die Industriestaaten festlegte. Die EU verpflichtete sich, ihre THG-Emissionen um 8 % zu reduzieren. Österreichs Verpflichtung innerhalb der europäischen Lastenaufteilung betrug 13 % gegenüber 1990. Die erste Kyoto-Verpflichtungsperiode ging Ende 2012 zu Ende, eine Einigung über eine Folgeperiode wurde bei der 8. Vertragsstaatenkonferenz in Doha 2012 erzielt.

Die zweite Kyoto-Verpflichtungsperiode läuft von 2013 bis 2020. Für diesen Zeitraum verpflichten sich die EU sowie einige Industrieländer, ihre THG-Emissionen weiter zu reduzieren. Das Abkommen tritt in Kraft, wenn drei Viertel der Vertragsparteien zum Kyoto-Protokoll ihre Ratifizierungsurkunden hinterlegt haben (status of ratification). Die vereinbarte Reduktion für die EU und ihre Mitgliedstaaten beträgt 20 % gegenüber 1990. Diese Verpflichtung steht im Einklang mit dem bereits gültigen Klima- und Energiepaket 2020. (Quelle: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/treibhausgase/>).

Das Klimaschutzabkommen von Paris 2015:

Das Klimaschutzabkommen von Paris ist eine Vereinbarung der 195 Mitgliedsstaaten der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) mit dem Ziel des Klimaschutzes in Nachfolge des Kyoto-Protokolls. Das Übereinkommen wurde am 12.12.2015 auf der UN-Klimakonferenz in Paris verabschiedet und sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Es trat am 04.11.2016 in Kraft.

Im Gegensatz zum Kyoto-Protokoll umfasst dieses neue Abkommen nicht nur Industrie-, sondern auch Schwellen- und Entwicklungsländer, um der Veränderung der globalen

Verteilung der THG-Emissionen Rechnung zu tragen. Geplante Reduktionsvorhaben der teilnehmenden Länder ("*Intended Nationally Determined Contributions*") wurden bei der UNFCCC eingereicht.

Das Klimaschutzgesetz – KSG:

Das KSG legt in Österreich sektorale Emissionshöchstmengen für 2013 – 2020 fest und unterstützt den Prozess zur Definition und Umsetzung von Maßnahmen. Das KSG stellt die nationale Umsetzung der EU Effort-Sharing-Entscheidung (*oder*: Effort Sharing Decision – kurz: ESD; das ist die Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.04.2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020, Amtsblatt vom 05.06.2009, L 140/136) dar. Ein wesentlicher Bestandteil des Gesetzes sind sektorale Höchstmengen. Diese wurden mit einer Novelle des KSG (BGBl. I Nr. 94/2013) für die Periode 2013 – 2020 ergänzt. Aufgrund dieser legislativen Grundlage ist Österreich verpflichtet, das Ziel von – 16 % gegenüber 2005 für Sektoren außerhalb des Emissionshandels zu erreichen.

Seit dem Inkrafttreten der ESD wurde das internationale Berichtswesen auf die IPCC 2006 Guidelines für Treibhausgas-Inventuren umgestellt und die jährlichen Emissionszuweisungen wurden an die EU-Mitgliedstaaten angepasst (siehe auch Kapitel 3.1.1.). Diese Anpassung wurde mit der Novelle des Klimaschutzgesetzes 2015 (BGBl. I Nr. 128/2015) auch in nationales Recht umgesetzt.

Für den Zeitraum ab dem Jahr 2013 legt das KSG zusätzlich Verfahren fest, um zwischen Bund und Ländern

- zukünftige Höchstmengen für die einzelnen Sektoren zu fixieren;
- Maßnahmen für die Einhaltung dieser Höchstmengen zu erarbeiten – dazu haben die jeweils fachlich zuständigen Bundesminister sektorale Verhandlungsgruppen einzuberufen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten;
- einen Klimaschutz-Verantwortlichkeitsmechanismus zu vereinbaren, um Konsequenzen bei einer etwaigen Zielverfehlung verbindlich zu regeln.

Neben dem Arbeitsauftrag an die jeweils fachlich zuständigen Bundesminister hat das KSG auch zwei permanente Gremien eingerichtet, die sich nunmehr regelmäßig mit der Umsetzung des Gesetzes beschäftigen – das Nationale Klimaschutzkomitee (NKK) als Lenkungsgremium sowie den Nationalen Klimaschutzbeirat (NKB) als beratendes Gremium.

In der Anlage 1 zum KSG werden die jährlichen Höchstmengen von THG-Emissionen nach Sektoren für den Verpflichtungszeitraum 2013 bis 2020 (angegeben in Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxidäquivalent) für Österreich geregelt. Demnach soll es von 2015 bis 2020 zu einer Abnahme in einer Gesamtsumme von 51,5 auf 48,8 Mio. t kommen; das wäre eine Abnahme um 5,24 %. Durch den Sektor Verkehr soll es zu einer Abnahme von 22,2 auf 21,7 kommen; das wäre eine Abnahme um 2,25 %.

Die THG-Emissionen in Österreich:

Aus dem Klimaschutzbericht 2016 des Österreichischen Umweltbundesamtes (abrufbar unter <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/>) wird zusammenfassend auf Seite 5 ausgeführt:

„Hintergrund

Mit dem in Paris Ende 2015 verabschiedeten neuen internationalen Klimaschutzabkommen hat die Staatengemeinschaft ein deutliches Zeichen gegen den Klimawandel und seine Folgen gesetzt. Nur ein langfristiger Ausstieg aus der Nutzung fossiler Brennstoffe kann den Globus vor einem Klimakollaps bewahren.

Die mittlere globale Temperatur stieg gegenüber dem vorindustriellen Niveau um beinahe 1 °C an. 2014 und 2015 waren global gesehen die wärmsten der bisherigen Messgeschichte.

In Österreich beträgt der durch Messungen belegte durchschnittliche Temperaturanstieg bereits 2 °C. Der vergangene Winter 2015/2016 lag um 2,7 °C über dem vieljährigen Mittel und war der zweitwärmste Winter in der knapp 250-jährigen österreichischen Messgeschichte. Klimamodelle sagen voraus, dass sich Österreich auch in Zukunft stärker als das globale Mittel erwärmen wird. Durch den Anstieg der Temperatur folgt eine Zunahme von Trockenheit und Hitzeperioden im Sommerhalbjahr, unter denen Vegetation, Nutztiere und Menschen leiden. Die Waldbrandgefahr wird zunehmen und wärmeliebende Schädlinge werden vermehrt auftreten. Ferner wird es häufiger zu extremen Wetterereignissen sowie Rutschungen, Muren und Steinschlag kommen. Aufgrund der besonderen Sensibilität der (alpinen) Naturräume, aber auch der technischen Eingriffe in die natürliche Umgebung (Technosphäre) werden selbst bei Erfolg der globalen Klimaschutzmaßnahmen weitgehende Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel unumgänglich sein. Ökonomische Folgen betreffen u. a. den Wintertourismus und aufgrund des veränderten Auftretens von Niederschlägen auch Erträge in der Land-, Forst- und Energiewirtschaft. Ferner wird der Migrationsdruck aus südlichen Ländern (z. B. Afrika) zunehmen.

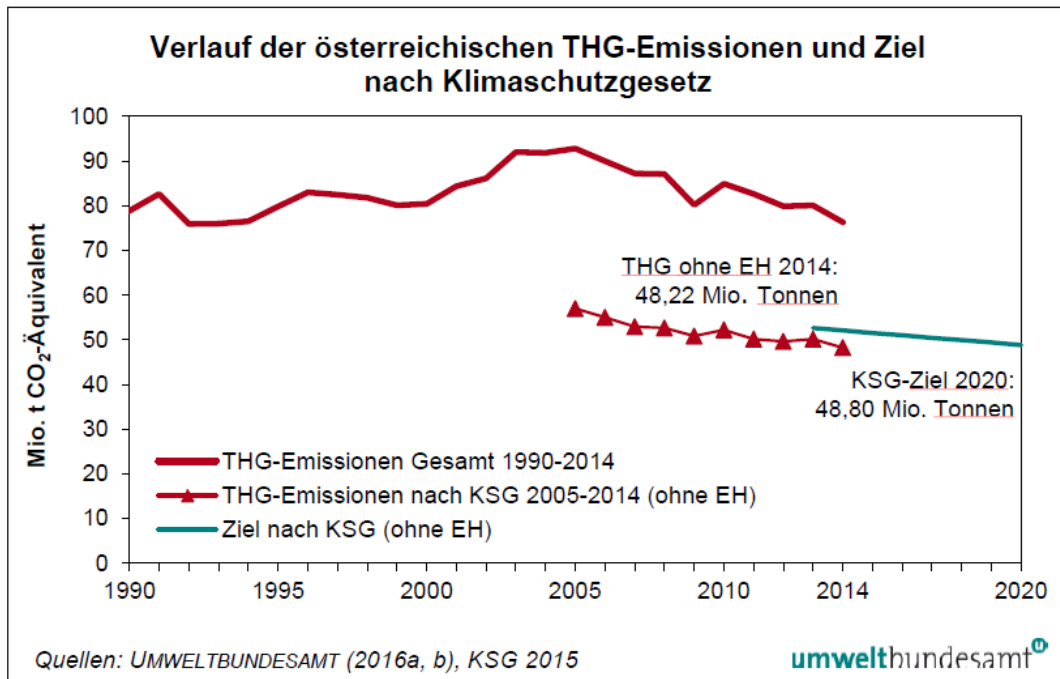
Treibhausgas-Emissionen in Österreich bis 2014

Im Jahr 2014 betragen die Treibhausgas-Emissionen Österreichs 76,3 Mio. Tonnen Kohlenstoffdioxid-Äquivalent (CO₂-Äquivalent). Die Emissionen lagen damit um 4,6 % bzw. 3,7 Mio. Tonnen unter dem Niveau von 2013.

Damit setzt sich der rückläufige Trend seit dem Höchststand der Emissionen im Jahr 2005 fort. Hauptverantwortlich für den Emissionsrückgang gegenüber 2013 sind

insbesondere die Emissionsreduktion im Bereich der Energieaufbringung sowie die milde Witterung mit dem damit verbundenen geringeren Heizbedarf der Haushalte. Die Gesamtemissionen Österreichs lagen 2014 um 3,2 % unter dem Wert von 1990.

Abbildung A: Verlauf der österreichischen Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zum KSG-Ziel, 1990 – 2014



Die THG-Emissionen des Sektors Verkehr:

Aus dem Klimaschutzbericht 2016 geht zur sektoralen Analyse hervor (S. 39 ff), dass die wesentlichen Verursacher der österreichischen THG-Emissionen (inkl. Emissionshandel [kurz: EH]) im Jahr 2014 die Sektoren Energie und Industrie (44,4 %, darunter 7,7 % Anlagen außerhalb des Emissionshandels), Verkehr (28,5 %), Landwirtschaft (10,4 %) sowie Gebäude (10,0 %) darstellten. Diese Sektoren waren für rund 93,3 % der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich.

Den stärksten Anstieg der Treibhausgas-Emissionen seit 1990 verzeichnet, entsprechend der aktuellen Inventur, der Sektor Verkehr mit einem Plus von 7,9 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent bzw. 57,6 %. Die Emissionen des Sektors Gebäude sind im betrachteten Zeitraum um 5,5 Mio. Tonnen (- 42,1 %) CO₂-Äquivalent gesunken. In den Sektoren Abfallwirtschaft (- 1,2 Mio. Tonnen, - 27,5 %), Landwirtschaft (- 1,5 Mio. Tonnen, - 15,6 %) sowie Energie und Industrie (- 2,6 Mio. Tonnen, - 7,2 %) sind die Treibhausgas-Emissionen ebenfalls gesunken. Die Emissionen von Fluorierten Gasen sind geringfügig angestiegen.

Die wichtigsten Verursacher von Treibhausgas-Emissionen (ohne Emissionshandel) waren 2014 die Sektoren Verkehr (45,0 %), Landwirtschaft (16,5 %), Gebäude (16 %) sowie Energie und Industrie (12 %).

Die größten Reduktionen der THG-Emissionen seit 2005 (ohne EH) verzeichnen entsprechend aktueller Inventur die Sektoren Gebäude und Verkehr mit einem Minus von 4,9 Mio. Tonnen und 2,9 Mio. Tonnen bzw. – 39,4 % und – 11,7 %. Einen Rückgang gibt es auch in den Sektoren Landwirtschaft (– 0,1 Mio. Tonnen, – 1,8 %), Abfallwirtschaft (– 0,3 Mio. Tonnen, – 9,4 %) sowie Energie und Industrie ohne Emissionshandel (– 0,7 Mio. Tonnen, – 10,2 %). Der Anstieg der Emissionen von Fluorierten Gasen (+ 0,2 Mio. Tonnen, + 10,3 %) ist zwar relativ gesehen erheblich, in absoluten Zahlen jedoch aufgrund der niedrigen Gesamtmenge nur geringfügig.

Dies wird im Klimaschutzbericht 2016 auf Seite 38 mit den Abbildung 6 und 7 wie folgt grafisch dargestellt:

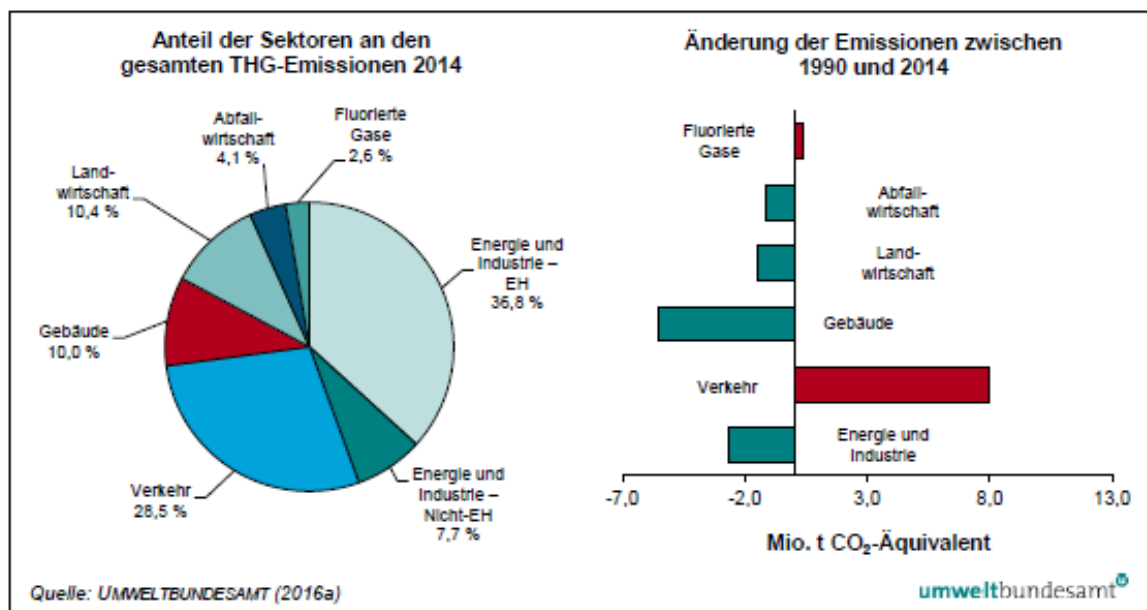


Abbildung 6: Anteil der Sektoren an den Treibhausgas-Emissionen 2014 und Änderung der Emissionen zwischen 1990 und 2014.

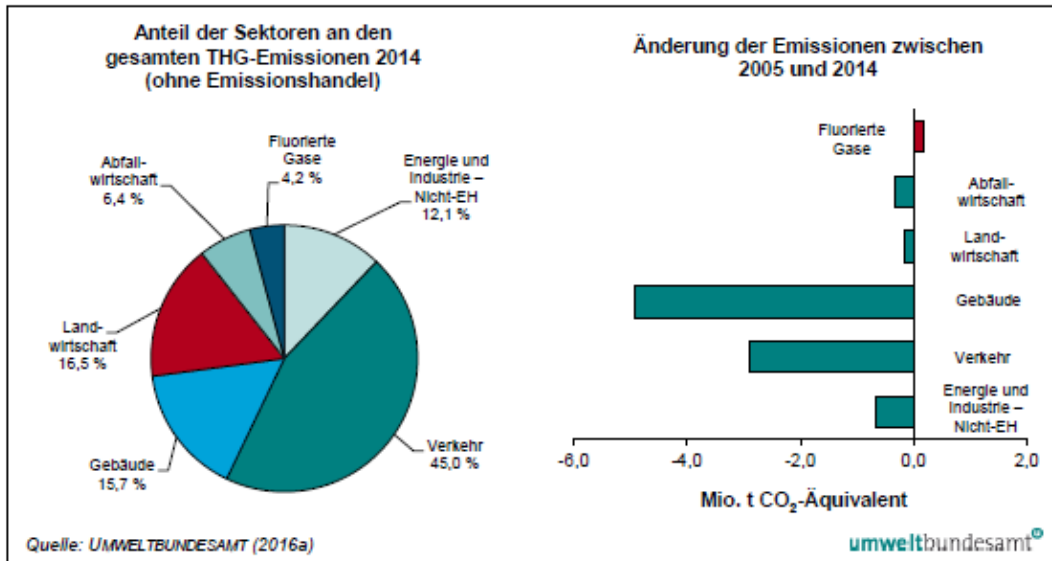


Abbildung 7: Anteil der Sektoren an den Treibhausgas-Emissionen 2014 (ohne Emissionshandel) und Änderung der Emissionen zwischen 2005 und 2014.

Die THG-Emissionen aus dem Luftverkehr:

Basierend auf der Richtlinie 2008/101/EG vom 19.11.2008 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG umfasst der Emissionshandel seit 2012 auch den Sektor Luftverkehr. Österreich ist für die Verwaltung von ca. 15 Luftfahrzeugbetreibern zuständig, Ursprünglich sollten alle nationalen und internationalen Flüge, die von einem Flughafen in der Europäischen Union starten oder landen, vom EU-Emissionshandel erfasst werden. Jedoch beschloss die Generalversammlung der ICAO (Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrtsgesellschaft) im Oktober 2013, eine globale marktbasierende Maßnahme zur Eindämmung der klimawirksamen Emissionen aus dem Flugverkehr zu entwickeln. Die Maßnahme soll bis 2016 erarbeitet und ab 2020 umgesetzt werden.

In Reaktion auf die Entwicklungen bei der ICAO verabschiedete die Europäische Union die Verordnung 421/2014/EU zur Änderung der EU-Emissionshandelsrichtlinie für den Bereich des Luftverkehrs. Die Verordnung sieht u.a. vor, dass 2013 – 2016 nur Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in den Emissionshandel einbezogen werden. Außerdem wurde für nicht-gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert in der Höhe von 1.000 Tonnen CO₂ pro Jahr festgesetzt.

Anfang Oktober 2016 ging die Versammlung der ICAO zu Ende, an der auch die EU teilnahm. Zentrales Thema der Versammlung war die Schaffung eines internationalen Instruments zur Anwendung marktbasierter Mechanismen auf Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr. Nach dem Kompromissvorschlag sollen Luftunternehmen ihre CO₂-Emissionen ab 2020 durch den Kauf von „Emissionseinheiten“ ausgleichen. Diese „Emissionseinheiten“ stammen

aus Projekten zur CO₂-Verringerung in anderen Wirtschaftszweigen, wie zB Wiederaufforstungsprojekten. Dieses sog „*offsetting*“ ist in einer ersten Phase – von 2020 bis 2026 – freiwillig, erst danach (2027 bis 2035) soll der Mechanismus verpflichtend werden. Das Inkrafttreten des Mechanismus erst ab 2020 bedeutet dabei, dass bis dahin ein Anstieg von Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr weiterhin möglich ist. Umweltverbände stehen dem Ergebnis der Konferenz kritisch gegenüber. Sie warnen davor, dass „*offsetting*“ alleine zu wenig sei, um den Effekten des CO₂-Ausstoßes entgegenzuwirken. Außerdem beinhaltet der Beschluss keine klaren Bedingungen für das „*offsetting*“, beispielsweise welche Kriterien dafür anrechenbare Projekte erfüllen müssen (*Madner/Hollaus*, Bericht RdU 2016, 244).

Der Verkehr ist in Österreich derzeit der Sektor mit der größten Abweichung zum sektoralen Ziel der Klimastrategie (Klimaschutzbericht des Umweltbundesamtes 2016, S. 35 ff). Dies betrifft insbesondere auch den Luftverkehr. Gemäß den erläuternden Bemerkungen zur Novelle des *Emissionszertifikatgesetzes*, mit der der Luftverkehr in den Emissionshandel einbezogen wurde (330 Blg.NR XIV. GP) haben sich die Emissionen aus dem Luftverkehr in den EU-15 zwischen 1990 und 2006 mehr als verdoppelt. Hält diese Entwicklung an, besteht das Risiko, dass durch den starken Anstieg der Emissionen des Luftverkehrs Anstrengungen zur Reduktion von THG in anderen Sektoren konterkariert werden.

Die geprüften Emissionen der Österreich als Verwaltungsmitgliedstaat zugeteilten Luftfahrzeugbetreiber für 2012 unter Berücksichtigung der Ausnahmeregelung betragen 1,23 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent. Die Emissionsbilanz des Luftverkehrs war aber für die Kyoto-Zielerreichung nicht relevant, da die Luftverkehrszertifikate nicht mit der Menge an zulässigen Emissionen einer Kyoto-Vertragspartei (*Assigned Amount*) verknüpft sind (Klimaschutzbericht des Umweltbundesamtes 2013, 48).

Die CO₂-Emissionen, die sich aus den in Österreich für internationalen Flugverkehr abgegebenen Mengen an Kerosin (*International bunkers*) ergeben, betragen jährlich 2.050 kt CO₂, also fast ein Zehntel der Emissionen des Straßenverkehrs, und haben sich seit 1990 von 886 kt mehr als verdoppelt (Umweltbundesamt, Austrian National Inventory Report 2012, zit. nach *Kromp-Kolb u.a.*, Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014, 181).

In den Erwägungsgründen der erwähnten Richtlinie 2008/101/EG wird auf die jüngsten wissenschaftlichen Erkenntnisse im Vierten Bewertungsbericht des IPCC verwiesen, die zeigten, dass die negativen Auswirkungen des Klimawandels die Ökosysteme, die Lebensmittelproduktion, das Erreichen einer nachhaltigen Entwicklung, die Verwirklichung der Millenniums-Entwicklungsziele sowie die menschliche Gesundheit und Sicherheit immer ernsthafter gefährdeten. Laut Schätzungen des IPCC sei die Gesamtklimawirkung des Luft-

verkehrs derzeit um zwei bis vier Mal stärker als der alleinige Effekt seiner bisherigen CO₂-Emissionen. Ziel der Richtlinie sei es daher, die dem Luftverkehr zurechenbaren Klimaauswirkungen durch Einbeziehung der Emissionen aus dem Luftverkehr in das Gemeinschaftssystem zu verringern.

Die genannten konkreten Berechnungen für das Vorhaben Flughafen Wien dritte Piste zeigen aber, dass eine Reduktion der THG-Emissionen aus dem Flugverkehr beim prognostizierten Wachstum und bei Genehmigung der entsprechenden Infrastruktur nicht stattfinden wird und bereits von vornherein mit besonderer Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, dass die Richtlinie und das sie umsetzende Emissionszertifikategesetz zumindest in Bezug auf Österreich ihr Ziel nicht erreichen werden.

3.7. Zum Steuer- und Abgabenaufkommen:

Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass der Flughafen Wien in Bezug auf Regelungen zur Erbringung der Umsatzsteuer, Mineralölsteuer, Grundsteuer, Flugabgabe und Kapitalertragsteuer weitgehend befreit ist.

Von verschiedenen Beschwerdeführern wurde vorgebracht, der Flughafen sei in Bezug auf das Aufkommen von Steuern und Abgaben bevorzugt. Der Flughafen könne wirtschaftlich nur durch „*Finanzspritzen*“ und verschiedene Begünstigungen – u.a. unter den Bedingungen extremer Steuerbegünstigung – überleben, er sei eigentlich eine „*Steeroase*“. In der mündlichen Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes wurden die steuer- und abgabenrechtlichen Fragen erörtert (vgl. Verhandlungsschrift Seiten 189 ff sowie die von der Sechst-Beschwerdeführerin vorlegte Beilage 18 [Studie von Steer Davis Gleave, The Austrian Aviation Sector in the context of the Business Location Austria, Juni 2014] und Beilage 19 [CE Delft, The economics of Heathrow expansion, Februar 2008]).

Nach der Übermittlung der Verhandlungsschrift nahm auf Einladung des Bundesverwaltungsgerichtes das Bundesministerium für Finanzen (BMF) mit Schreiben vom 13.05.2015 zu den in der Verhandlung angesprochenen steuer- und abgabenrechtlichen Fragen Stellung. Im Wesentlichen wurden vom BMF die weitgehenden Befreiungen im Bereich Umsatzsteuer, Mineralölsteuer, Grundsteuer, Flugabgabe und Kapitalertragsteuer bestätigt. Die erstmitteilte Partei ist diesen Ausführungen nicht entgegengetreten.

3.8. Pflanzen- und Tierschutz:

Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass es durch Errichtung und Betrieb der dritten Piste zu keiner Beeinträchtigung des Bienenfressers kommt.

In der Beschwerde der Neuntbeschwerdeführerin wird vorgebracht, der Bienenfresser sei gefährdet. Dazu wird auch auf das UVP-Verfahren zum Vorhaben „Spange Götzendorf“ [Verfahren des BVwG Zl. W102 2000176] verwiesen. Zu diesem Vorbringen hat das Bundesverwaltungsgericht ein Gutachten durch Dr. PROBST zum Fachbereich Ornithologie eingeholt. Dieses kommt zusammenfassend zum Ergebnis, dass es zu keiner populationsbiologisch wirksamen Beeinträchtigung dieser Vogelart komme. Von den Beschwerdeführern wurden keine weiteren Bedenken zum Bereich Beeinträchtigung von Tieren und Pflanzen aufgezeigt.

3.9. Bodeninanspruchnahme:

Das Bundesverwaltungsgericht stellt fest, dass durch den Bau der dritten Piste 661 ha hochwertiger landwirtschaftlicher Ackerboden vom Typ „Tschernosem“ für die Pflanzenproduktion unbrauchbar gemacht werden.

Von einzelnen Beschwerdeführern wird vorgebracht, durch das Vorhaben komme es zu einem massiven Bodenverbrauch. Wertvolles landwirtschaftliches Ackerland werde unbrauchbar gemacht. Aus dem UV-GA, Teilgutachten Landwirtschaft S. 7, des Amtssachverständigen DI Schretzmayer vom 23.04.2009 geht hervor, im engeren Untersuchungsraum (Flughafenareal innerhalb der Umzäunung) beständen die Böden aus Tschernosem, welche sich durch hohen natürlichen Bodenwert (hochwertiges Ackerland) auszeichnen würden. Darüber hinaus könne aufgrund der Bodenart (hoher Schluffanteil), der guten Versorgung mit organischer Substanz (Humus) und der pH-Werte im neutralen bis schwach alkalischen Bereich in Verbindung mit dem Karbonatanteil von einer hohen Pufferkapazität der Böden für Schadstoffe ausgegangen werden. Vorherrschend sei tiefkrumiger Tschernosem. Dessen Vorkommen wird im Kartierungsbereich (KB Schwechat) im EBOD (Internetversion der digitalen Bodenkarte, <http://gis.lebensministerium.at/eBOD/>) mit 4.427 ha (= 34,5 % der kart. Fläche) angegeben. Der mittelkrumige Tschernosem komme im Kartierungsbereich immer noch auf 1 342 ha (= 10,5 % der kart. Fläche) vor.

Weiters wird im Teilgutachten Landwirtschaft S. 27 ff ausgeführt:

„Von den insgesamt in Anspruch genommenen landwirtschaftlich genutzten Flächen im Ausmaß von ca. 864 ha können nach der Bauphase somit ca. 203 ha wieder landwirtschaftlich genutzt werden. Durch die Verwirklichung des Vorhabens werden somit Flächen von ca. 661 ha der landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen.

Durch das Vorhaben können die Gemeinden Schwechat, Fischamend, Kleinneusiedl, Schwadorf und Rauchenwarth direkt durch den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen betroffen sein. In diesem Bereich bewirtschafteten im Jahr 1999

insgesamt 166 land- und forstwirtschaftliche Betriebe 6.008 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche sowie 1.037 ha Wald. Im Vergleich zum Jahr 1995 bedeutet dies einen Rückgang der Anzahl der Betriebe von 194 auf 166 bei einem annähernd gleich bleibenden Gesamtausmaß der bewirtschafteten Flächen (1995: 5.920 ha). Die durchschnittliche Betriebsgröße stieg von 36 ha im Jahr 1995 auf 42,4 ha im Jahr 1999.

Von den insgesamt 166 land- und forstwirtschaftlichen Betrieben des engeren Untersuchungsraumes wurden 100 als Haupterwerbsbetriebe, 56 als Nebenerwerbsbetriebe und 10 Betriebe als Betriebe juristischer Personen geführt. Haupterwerbsbetriebe und Betriebe juristischer Personen bewirtschafteten durchschnittlich 39,9 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, Nebenerwerbsbetriebe 29 ha.

73 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche wurde von Haupterwerbsbetrieben und Betrieben juristischer Personen bewirtschaftet. Im Vergleich zum Jahr 1995 sank der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche, welche von Haupterwerbsbetrieben und Betrieben juristischer Personen bewirtschaftet wird, von 76,3% auf 73%, der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche, welche von Nebenerwerbsbetrieben bewirtschaftet wird stieg von 23,7 % auf 27 %.

Die landwirtschaftliche Fläche wird im engeren Untersuchungsgebiet beinahe zur Gänze (97 %) als Ackerland genutzt. Die Nutzung als Grünland, Hausgärten, Obstanlagen, Weingärten und Baumschulen ist im engeren Untersuchungsgebiet unbedeutend.

Die Viehhaltung hat nur geringe Bedeutung. Insgesamt wurden im Jahr 1999 246 Rinder, 2.100 Schweine, 54 Schafe und Ziegen sowie ca. 5.000 Stück Geflügel gehalten. Das entspricht einem Viehbesatz von nur ca. 0,09 Großvieheinheiten (GVE) pro ha landwirtschaftlicher Nutzfläche. Im Vergleich zum Jahr 1995 ist trotz der bereits geringen Viehhaltung eine weitere rückläufige Tendenz erkennbar.

Gutachten:

Bezogen auf das engere Untersuchungsgebiet gehen ca. 11 % der gesamten landwirtschaftlich genutzten Fläche der Gemeinden verloren. Ausgleichsmaßnahmen im Sinne einer Neuschaffung von landwirtschaftlichen Flächen im lokalen Umfeld sind nicht möglich.

Wirksame Schutzmaßnahmen für den Boden und damit landwirtschaftliche Nutzflächen sind derzeit de facto nicht existent (sh. Risikofaktor 11). Im Gegensatz dazu steht der ausgeprägte gesetzliche Schutz des Waldes. Aus dem umfassenden Rodungsverbot ergibt sich, dass grundsätzlich die Erhaltung jeder Waldfläche im öffentlichen Interesse gelegen ist. Das öffentliche Interesse an der Walderhaltung muss im Rodungsverfahren daher nicht nachgewiesen werden, ist es doch schon von Gesetzes wegen vorgegeben. Ein besonderes öffentliches Interesse kann auch aus Gründen geringer Waldausstattung oder negativer Waldflächenbilanz begründet werden. Als Bedingung für eine Rodung können Ersatzaufforstungen vorgeschrieben werden. Da hierfür nur entsprechend bewuchsfähiger Boden in Frage kommt und Boden (Fläche) an sich nicht vermehrbar ist, wird für die Ersatzaufforstung in der Regel auf landwirtschaftliche Nutzflächen zurückgegriffen. Dadurch ergibt es sich, dass eine Beanspruchung von Waldflächen unmittelbar zu einem Verlust landwirtschaftlicher Flächen führt. Sehr oft auch in weit höherem

Maße, da Ersatzaufforstungsflächen im Verhältnis von bis zu 1 : 3 zur Rodungsfläche und höher verlangt werden. Der Schutz des Waldes steht damit weit über dem Schutz landwirtschaftlicher Nutzflächen. Auch die Ausweisung als landwirtschaftliche Vorrangzone (Zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen) führt lediglich zu der Konsequenz, dass eine andere Widmungsart als Grünland — Land- und Forstwirtschaft nur dann gewidmet werden darf, wenn im Gemeindegebiet für die beabsichtigte Widmung keine andere Fläche in Betracht kommt.

Im gegenständlichen Vorhaben werden allein für ökologische Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzaufforstungen außerhalb des künftigen Flughafenareals landwirtschaftliche Nutzflächen im Ausmaß von ca. 84 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Im Falle der Aufforstungsflächen steht die grundsätzliche Höherwertigkeit gegenüber den landwirtschaftlichen Nutzflächen auf Grund der gesetzlichen Vorgaben außer Zweifel, ob das Ausmaß der Ersatzaufforstungsflächen und der Flächen für ökologische

Ausgleichsmaßnahmen gerechtfertigt ist, wäre seitens der Behörde zu prüfen und abzuwägen.

Die Auswirkungen des erheblichen Verlustes an landwirtschaftlicher Produktionsfläche auf ‚die Landwirtschaft‘ kann unter mehreren Aspekten betrachtet werden:

a.) auf Betriebsebene:

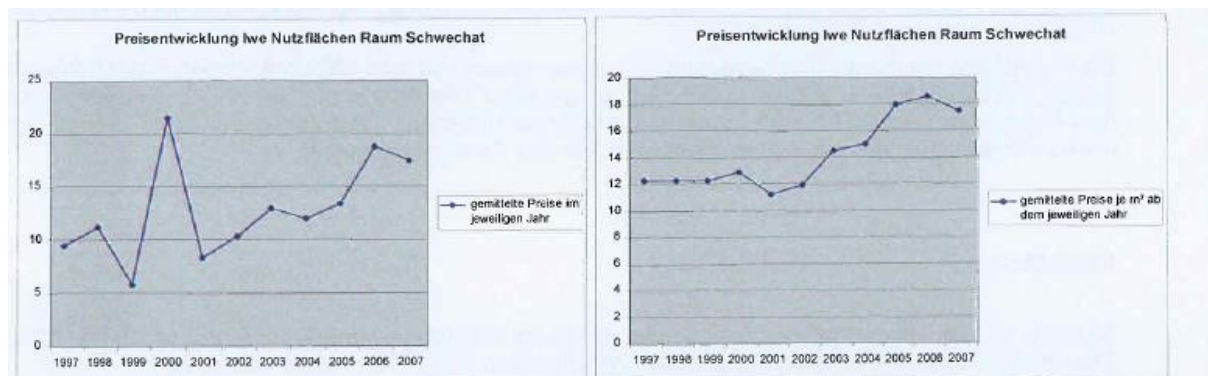
Die verfügbaren Daten bezüglich der Betriebsstruktur sind mit den zuletzt von der Statistik Austria veröffentlichten Jahren 1995 und 1999 schon verhältnismäßig alt. Etwas aktueller ist hier Der Grüne Bericht von Niederösterreich, allerdings nicht in der Schärfe der Gemeindeebene:

Gegenüber der Vollerhebung 1999 ging in NÖ die Zahl land- und forstwirtschaftlicher Betriebe bis 2005 (Agrarstrukturhebung) um 15,5 % zurück. Von der Aufgabe betroffen waren überdurchschnittlich kleine Nebenerwerbsbetriebe (22 %), während nur 9,8 % der Haupterwerbsbetriebe aufgelassen wurden.

Laut INVEKOS1 wurden im Zeitraum 1999 bis 2007 in NÖ 22,59 % der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe aufgegeben. Den geringsten Rückgang gab es in den Bezirken Lilienfeld und Waidhofen a.d. Ybbs (8 % bzw. 9 %), die meisten Betriebsauflösungen waren in den Bezirken Mistelbach, Krems und Hollabrunn zu verzeichnen (35 %, 34 %, 32 %), gefolgt von Gänserndorf, Bruck/Leitha, Baden/Mödling. Damit waren vor allem Ackerbaugebiete und deutlich weniger Grünlandgebiete betroffen.

In den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden ist bereits seit Jahren ein erhöhter Druck auf landwirtschaftliche Flächen zu erkennen. So wurden laut eigenen Erhebungen in den Katastralgemeinden Wienerherberg, Enzersdorf/Fischa, Magareten/Moos, Fischamend Markt, Rauchenwarth, Schwadorf,

Abbildung 3: Preisentwicklung landwirtschaftlicher Nutzfläche im Raum Schwechat



¹ Die Definition des landwirtschaftlichen Betriebes lautet für die Agrarstrukturerhebung anders als für INVEKOS

Mannswörth und Kleinneusiedl seit 1994 von der Flughafen Wien AG in 40 Geschäftsfällen 156 ha landwirtschaftliche Nutzflächen erworben, die Kaufsumme betrug 19 Mio € (es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit der Daten). Dem gegenüber wurden in den genannten Katastralgemeinden im gleichen Zeitraum nur 53 ha in 85 Geschäftsfällen mit einer Kaufsumme von 4,5 Mio € an andere verkauft. Der Durchschnittspreis betrug in letzteren Fällen 8,58 €/m², beim Flughafen 12,26 €/m². Aber nicht nur durch den Flughafen besteht hoher Druck auf landwirtschaftliche Flächen, sondern auch durch den hohen Siedlungsdruck im Umfeld der Großstadt Wien, und im Gefolge davon durch intensiven Bedarf an Infrastruktureinrichtungen und sonstigen Flächen (Gewerbe- und Industriegebiete, Straßen, öffentlicher Verkehr, Schottergewinnung u.v.m.).

Die Preisentwicklung ist auf den nebenstehenden Grafiken ablesbar, sie stieg in einem Zeitraum von 10 Jahren von ca. 8 € je m² landwirtschaftliche Nutzfläche auf ca. 18 €, während im Gegensatz dazu im gleichen Zeitraum gesamtösterreichisch eine fallende Preisentwicklung zu verzeichnen war.

Für eine landwirtschaftliche Nutzung sind derartige Grundstückspreise nicht finanzierbar. Unter den gegebenen Verhältnissen ist eine Ausweitung der Betriebsfläche kaum möglich.

Im Gegenzug ist aber festzuhalten, dass natürlich Landwirte von derartigen Preisen profitieren, sofern sie Grundstücke verkaufen.

Einzelbetrieblich kann ein Ausgleich der Flächenbeanspruchung nur durch entsprechende Ablösezahlungen herbeigeführt werden.

b.) abstrakt

„Die Landwirtschaft“ produziert Nahrungsmittel, Rohstoffe, neuerdings in vermehrtem Ausmaß auch Energieträger. Daneben ist sie aber auch ein erheblicher Faktor am Arbeitsmarkt.

Infolge zunehmender Technisierung und Globalisierung war die Landwirtschaft in den letzten Jahrzehnten gewaltigen Veränderungen unterworfen. So ist allein im Zeitraum von 1998 bis 2006 der Anteil der in der Land- und Forstwirtschaft Beschäftigten in Österreich von 6 % auf 5,1 % zurückgegangen. Die Bedeutung der

regionalen Versorgung hat durch intensiven Handel und Transport erheblich abgenommen.

Wie bedeutend die beanspruchte Fläche von 661 ha Ackerland zu sehen ist, ist eine Frage des Bezuges.

In den Jahren 2005 und 2006 wurden in Österreich pro Tag ca. 11,5 ha Land für Verkehrs- und Bauflächen verbraucht, 5 ha davon wurden versiegelt (Quelle: Umweltbundesamt, Achter Umweltkontrollbericht des Umweltministers an den Nationalrat). 661 ha entsprechen daher dem Verbrauch von etwa 2 Monaten.

Anteil an der Ackerfläche

	Verbrauch	Niederösterreichisches Flach- und Hügelland	Niederösterreich	Österreich	EU (27)
ha	661	488441	691307	1380481	105000000
%		0,1353	0,0956	0,0479	0,0006

Tatsächlich ist nicht der einmalige konkrete Verbrauch von 661 ha Fläche ein Problem, sondern, wie in vielen anderen Bereichen auch, die kumulative Wirkung, der Verbrauch von 4.200 ha Jahr für Jahr in Österreich, aber wahrscheinlich in ähnlicher Dimension gleichfalls in den anderen EU-Staaten und darüber hinaus. Eine Lösung kann daher — sh Risikofaktor 11 — nicht im einzelnen Anlassfall gefunden werden, sondern muss in strategischer Planung erfolgen („EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung“, „Die Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“). In Wahrheit ist daher die Frage des Verlustes an landwirtschaftlicher Fläche durch Flächeninanspruchnahme nicht eine Frage des Fachgebietes Landwirtschaft, sondern vielmehr der Raumplanung. In „Die Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“ wurde als Ziel formuliert, dass eine Reduktion des Zuwachses dauerhaft versiegelter Flächen auf maximal ein Zehntel des heutigen (Anm.: das Dokument stammt aus 2002) Wertes bis zum Jahre 2010 erreicht werden soll. Es wird dort festgehalten, dass es zukünftig eine der zentralen Aufgaben der Raumplanung sein wird, für gesellschaftspolitisch erforderliche, ressourcenverbrauchende Nutzungen eine Standortoptimierung vorzunehmen, die alle relevanten Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigt.

Dass die Raumplanung den Schutz landwirtschaftlicher Flächen noch nicht wirklich wahrnimmt, dokumentiert sich im Fachbeitrag Raumplanung der UVE, wo dies relativ kurz abgehandelt wird: „Der Flächenverbrauch des Vorhabens bleibt als Restbelastung bestehen. Vom Vorhaben sind jedoch hauptsächlich landwirtschaftliche Flächen und bestehende Verkehrsflächen betroffen“ Schon im Titel des Fachbeitrages wird nur das Schutzgut Mensch erwähnt.

Im Spannungsfeld landwirtschaftliche Nutzflächen — Flughafen ausbau (inkl. Walderhaltung und Ersatzaufforstungsflächen, ökologische Ausgleichsflächen etc.) verbleibt die Notwendigkeit der Abwägung durch Politik und Raumplanung, welcher Nutzung die höhere Bedeutung beigemessen wird: Der Sicherung und dem weiteren Ausbau des Wirtschaftsfaktors Flughafen oder der Erhaltung der Flächen für die landwirtschaftliche Produktion.“

4. Rechtliche Würdigung:

4.1. Zur Befangenheit der belangten Behörde:

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

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

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass – entgegen den vorgebrachten Beschwerden – selbst eine vorliegende Befangenheit keine Unzuständigkeit der Behörde oder Nichtigkeit des Bescheids zur Folge hat. Gemäß § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 ist für Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt dieses Gesetzes die Landesregierung zuständig. Eine abweichende Regelung für den Fall, dass das betreffende Land selbst Partei des Verfahrens oder sonst in die Sache involviert ist, sieht das Gesetz nicht vor. Es kann daher kein Zweifel an der Zuständigkeit der Niederösterreichischen Landesregierung bestehen. Dies entspricht auch den Grundsätzen der österreichischen Rechtsordnung, die keine Unvereinbarkeit der Stellung einer Gebietskörperschaft als Rechts- und Interessenträger einerseits und der Behördenfunktion andererseits kennt. Die Wahrung der Unbefangenheit ist durch

organisatorische Vorschriften, Dienstpflichten der Organe sowie deren strafrechtliche Verantwortlichkeit sichergestellt. Befangen iS des § 7 AVG (die hier relevante Bestimmung zur Regelung einer Befangenheit in einem Verwaltungsverfahren) kann lediglich ein individuelles Verwaltungsorgan (Organwalter) sein, nicht jedoch eine Behörde als solche (VwGH 29.03.2000, 94/12/0180; VwGH 22.06.2005, 2004/12/0171). Auch das Einschreiten eines befangenen Organwalters bewirkt nicht die Unzuständigkeit der Behörde (*Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 7, RZ 20 ff mwN).

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

Setzt ein befangenes Organ entgegen § 7 AVG eine Amtshandlung, so ist diese objektiv rechtswidrig und das Verfahren somit mangelhaft (VwGH 18.03.2013, 2011/05/0010). Dieser Mangel kann mit dem jeweils vorgesehenen Rechtsmittel geltend gemacht werden, das gegen den Bescheid eingebracht wird, der das Verfahren abschließt. Letztlich ist es jedoch irrelevant, ob die jeweiligen Organwalter der belangten Behörde iS des § 7 AVG befangen waren. Zum einen haben die Beschwerdeführer nicht die Relevanz dieses allfälligen Verfahrensfehlers dargelegt. Sie hätten durch konkretes Vorbringen in den Beschwerden darzulegen gehabt, zu welchem anderen Ergebnis die belangte Behörde bei Einhaltung der Verfahrensvorschriften hätte kommen können (vgl. zB VwGH 22.03.1999, 98/10/0041 und 27.04.2000, 99/10/0181). Ergeben sich nämlich keine sachlichen Bedenken gegen die erstellten Gutachten bzw gegen den sich darauf gründenden Bescheid, würde eine Befangenheit keinen wesentlichen Verfahrensmangel bilden (VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115). Zum anderen entscheidet nunmehr das Bundesverwaltungsgericht in der Sache. Seit der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 entscheiden die Verwaltungsgerichte grundsätzlich auf Basis des von ihnen festgestellten Sachverhalts (somit als Tatsacheninstanzen) in der Sache selbst (vgl *Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 7, RZ 25 ff mwN). Sie sind daher im Rahmen des Art 130 Abs 3 und 4 B-VG iVm § 28 Abs 2 bis 4 VwGG auch zur Heilung von Verstößen der Behörde gegen § 7 AVG bzw. zur Erlassung einer unbefangenen Sachentscheidung berufen (also den Bescheid zu bestätigen, abzuändern oder zur Gänze aufzuheben). Im vorliegenden Fall hatte auch das Bundesverwaltungsgericht das Ermessen der belangten Behörde neu auszuüben (vgl. Punkt III.4.12.2.).

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

4.2. Zur Befangenheit des erkennenden Senates des Bundesverwaltungsgerichtes:

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

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass zum Beginn der mündlichen Verhandlung der vorsitzende Richter dargelegt hat, dass im Verfahren die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV), BGBl. II Nr. 364/2012, anzuwenden sei, da es sich um eine „*besondere Immissionsschutzvorschrift*“ im Sinne des § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 handle. Da die LuLärmIV nach Erlassung des angefochtenen Bescheides der belangten Behörde in Kraft trat, sei diese Verordnung nunmehr im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht anzuwenden. Der Bereich Lärm sei daher nicht mehr nach den Kriterien der Gewerbeordnung zu beurteilen. Das Bundesverwaltungsgericht habe daher den Akt zur Erlassung dieser Verordnung vom BMVIT angefordert und geprüft. Dabei sei auch die der Verordnung zugrundeliegende Studie der Medizinischen Universität Wien, Institut für Umwelthygiene, durchgesehen worden. Der erkennende Senat sah sich vor diesem Hintergrund nicht veranlasst, ein Verfahren zur Verordnungsprüfung nach Art. 139 B-VG beim Verfassungsgerichtshof einzuleiten (anders hingegen im Verfahren des Bundesverwaltungsgerichtes zur Zl. W104 2108274-1 im Zusammenhang mit Bestimmungen der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung [BStLärmIV]). Der erkennende Senat ging daher bei der Verhandlung davon aus, dass die Beurteilung der Schallemissionen aus dem Gesichtspunkt der Umwelthygiene bei der Anwendung der LuLärmIV abgedeckt sei. Dies wurde vom vorsitzenden Richter den Beschwerdeführer mitgeteilt. Es stünden daher auch keine lärmmedizinische Themen zur Diskussion und daher sei auch zu diesem Bereich kein Sachverständiger aus dem Fach Umwelthygiene beigezogen worden (Verhandlungsschrift S. 9).

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

4.3. Zur Befangenheit eines gerichtlich bestellten Sachverständigen:

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

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

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

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

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

Da der Antrag der erstmitbeteiligten Partei auf Errichtung und Betrieb der dritten Piste abzuweisen ist, ist ein Antrag auf Aufhebung der Sicherheitszonen-Verordnung in Bezug auf dieses Vorhaben an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten. Dieser hat sodann dem Grundbuchsgericht bekannt zu geben, welche Grundstücke nunmehr nicht mehr in der Sicherheitszone liegen. Das Grundbuchsgericht hat bei diesen Grundstücken die Löschung zur Sicherheitszone von Amts wegen zu verfügen.

4.5. Zum Vorliegen öffentlicher Interessen nach dem LFG zur Errichtung der dritten Piste:

4.5.1. Was unter öffentlichen Interessen nach dem LFG zu verstehen ist:

Gemäß § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 sind bei der Entscheidung über den Bewilligungsantrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 dieser Bestimmung vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 2000, 165). Damit wird angeordnet, dass die anwendbaren Materienvorschriften neben den zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 anzuwenden sind. Dies bedeutet, dass auch im UVP-Verfahren sämtliche materienrechtliche Genehmigungskriterien erfüllt werden müssen, um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens sicherzustellen. Ergeben sich dabei unterschiedlich strenge Erfordernisse, muss jedem dieser Erfordernisse als solchem entsprochen werden. So ist jede Genehmigungsvoraussetzung gesondert zu beurteilen, wobei jeder einzelne Tatbestand aus seinem spezifischen systematischen Kontext heraus zu interpretieren ist. Daher kann sich aus jedem einzelnen Genehmigungserfordernis ein Versagungsgrund für den Antrag als ganzen ergeben (*Madner*, Umweltverträglichkeitsprüfung, in: *Holoubek/Potacs*, Öffentliches Wirtschaftsrecht II³, 924; *N. Raschauer*, in: *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*³, Kommentar zum UVP-G, § 17 Rz 6; für die forstrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen im UVP-Verfahren vgl. bspw. VwGH VwSlg. 15.702 A/2001; BVwG W104 2000178-1, *Kötschach-Mauthen, Starkstromleitung*, und dazu VwGH 24.02.2015, Ro 2014/05/0097).

Nach dem im UVP-Verfahren mitanzuwendenden § 68 Abs. 1 LFG ist zum Betrieb von Zivilflugplätzen eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfangs eines Zivilflugplatzes.

Gemäß § 71 Abs. 1 LFG ist die Zivilflugplatz-Bewilligung zu erteilen, wenn das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist (lit. a), der Bewilligungswerber verlässlich und zur Führung des Betriebes geeignet ist (lit. b), die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten (lit. c) und sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen (lit. d).

Gemäß § 71 Abs. 2 LFG ist außerdem Voraussetzung für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung eines öffentlichen Flugfeldes, dass ein Bedarf hierfür gegeben ist. Flughäfen dürfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Gemäß § 72 Abs. 1 lit. e LFG hat der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung (unter anderem) die Bedingungen und Auflagen, soweit sie mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 71 Abs. 1 leg. cit. und insbesondere unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes erforderlich sind, zu bestimmen.

Somit darf gemäß § 71 Abs. 1 lit. d LFG die Zivilflugplatz-Bewilligung nur erteilt werden, wenn „sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen“. Nach Abs. 2 dieser Bestimmung ist Voraussetzung für die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung eines Flughafens, dass seine Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. Beides gilt auch für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Flughafens, die ebenfalls einer Zivilflugplatz-Bewilligung bedarf (§ 68 Abs. 1 LFG). Da der Betriebsumfang des Flughafens Wien durch die dritte Piste wesentlich erweitert wird, ist dies nach § 71 Abs. 1 lit. d LFG bewilligungspflichtig. Somit dürfen im vorliegenden Beschwerdeverfahren auch keine sonstigen öffentlichen Interessen zur Errichtung der dritten Piste entgegenstehen.

Was unter diesen „sonstigen öffentlichen Interessen“ zu verstehen ist, wird im LFG nicht näher definiert (anders bspw. § 17 Abs. 3 Forstgesetz und §§ 104a und 105 Wasserrechtsgesetz 1959); auch findet sich im LFG keine Zielbestimmung, die zur Interpretation herangezogen werden könnte (wie etwa bsp. in verschiedenen Naturschutzgesetzen der Länder, vgl. § 1 Abs. 1 OÖ NSchG, § 1 Abs. 1 UVP-G 2000). Unter öffentlichen Interessen sind jedenfalls solche zu verstehen, die die Belange des Gemeinwohls über die Individualinteressen stellen (vgl. näher unten unter Punkt III.4.5.14.). Bei der Auslegung des § 71 Abs. 1 lit. d LFG ist es somit Sache der Verwaltung festzulegen, welche die für diese Verwaltungsentscheidung maßgeblichen öffentlichen Interessen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof befasste sich mit der Frage, was unter den „sonstigen öffentlichen Interessen“ im Sinne des § 71 Abs.1 lit. d) LFG zu verstehen ist, in seiner Entscheidung VwSlg. 7913 A/1970 und führte dazu aus:

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

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

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

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

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

Der Verwaltungsgerichtshof kommt daher zu dem Ergebnis, daß die Errichtung eines Flughafens (ebenso die Erweiterung), nur dann bewilligt werden kann, wenn dem keine öffentlichen Interessen im Sinne des § 71 Abs. 1 LFG entgegenstehen und das öffentliche Interesse im Sinne des § 71 Abs. 2 LFG gegeben ist.“

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

Für die Errichtung der dritten Piste des Flughafen Wien muss also ein öffentliches Interesse vorhanden sein bzw. dürfen gegenläufige öffentliche Interessen nicht überwiegen. Ein solches das Vorhaben legitimierendes öffentliche Interesse kann aus vielerlei Gründen bestehen, etwa weil ein zusätzlicher Bedarf aufgrund der Zunahme an Flugbewegungen besteht, die Flugsicherheit erhöht wird, zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, ein größeres Abgaben- und Steueraufkommen oder die Verbesserung des Wirtschaftsstandortes Österreichs, insbesondere des Großraums Wien zu erwarten ist. Dabei sind auch die der Genehmigung entgegenstehenden öffentlichen Interessen wie etwa die Verminderung der

Treibhausgasemissionen, um ein Erreichen des sog. „Zwei-Grad-Zieles“ (vgl. dazu näher unten Punkt III.4.5.8.) und damit eine Begrenzung des Treibhauseffekts zu ermöglichen, oder beispielsweise die Vermeidung von Bodenverbrauch, in Abwägung zu ziehen.

Öffentliche Interessen können grundsätzlich alle am Gemeinwohl orientierte Interessen gleich welcher Art sein. Rein private Belange sind hiervon ausgenommen. Ist im Gesetz ausdrücklich nur die Abwägung öffentlicher Interessen vorgesehen, hat eine Einbeziehung privater Interessen zu unterbleiben (vgl. *Stolzlechner, Verwaltungsrechtliche Abwägungsentscheidung, Rechtsfragen der Berücksichtigung öffentlicher und privater Interessen bei individuellen Verwaltungsentscheidungen, ZfV 2000/521*). Zur Errichtung und Betrieb der dritten Piste bestehen verschiedene öffentliche Interessen und weiters ein privates Interesse der erstmitbeteiligten Partei zur Gewinnerzielung. Projekte privater Träger können im öffentlichen Interesse liegen, wenn die Realisierung zugleich auch öffentlichen Interessen dient und ein diesbezüglicher Nachweis erbracht wird.

Die erstmitbeteiligte Partei führt als Antragstellerin zum Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der dritten Piste aus (Vorhabensbeschreibung vom 23.01.2008, Dokument 01.01, Zweck des Vorhabens, Seite 7 f), diese sei aufgrund des weltweiten Anstiegs an Flugbewegungen und Passagieren notwendig. Dieser Trend sei auch am Flughafen Wien deutlich zu erkennen. Zur Sicherung der Drehscheibenfunktion, insbesondere nach Osteuropa, müsse die Wettbewerbsfähigkeit durch den Bau der dritten Piste gesichert werden, da die Möglichkeiten, mit dem bestehenden Pistensystem am Flughafen Wien Schwechat diesen steigenden Bedarf zu erfüllen, eingeschränkt seien. Unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen sei die Kapazität des bestehenden Pistensystems eingeschränkt; sie betrage im Bestand 72 Starts oder Landungen in der Spitzenstunde. Das Wachstum des Flughafens Wien sei ein wesentlicher Faktor für die langfristige positive Entwicklung der gesamten Region. So seien am Standort des Flughafens schon derzeit (inklusive Fremdfirmen) mehr als 14.000 Personen beschäftigt. Bei einem Anstieg an Passagieren sei auch mit einer Zunahme an Arbeitsplätzen zu rechnen. Auch sichere der Flughafen Wien schon heute mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der gesamtösterreichischen Wirtschaft. Die Wertschöpfung, die vom Flughafen Wien bewirkt werde, belaufe sich auf 2,8 Milliarden Euro jährlich (Stand 2005). Durch das gegenständliche Vorhaben werde das Wachstum zweifellos gestärkt und es entstünden in den nächsten Jahren zahlreiche neue Arbeitsplätze. Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirke einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur leiste der Flughafen einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen brauchten zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. Eine allgemein akzeptierte Entwicklung

des Luftverkehrs in der Region und die Einbindung der durch das steigende Flugverkehrsaufkommen aktuell oder potenziell Betroffenen sei bei der Planung ein wesentlicher Faktor gewesen, weshalb im Sinne einer möglichst umfassenden Bürgerbeteiligung ein Mediationsverfahren durchgeführt worden sei. Gegenstand des Mediationsverfahrens sei sowohl die Gestaltung des Flugverkehrs im bestehenden Zwei-Pistensystem als auch die Errichtung einer weiteren (dritten) Piste am Flughafen Wien gewesen.

Der angefochtene Bescheid (Seite 362 ff) führt zum öffentlichen Interesse aus, dieses liege vor, da ein Bedarf zur Deckung der steigenden Flugbewegungen vorhanden sei. Weiters diene das Vorhaben der Sicherung und Stärkung der Funktion des Flughafens als zentraler Luftverkehrsknotenpunkt sowie der Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, einschließlich der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Umfeld des Flughafens. Insgesamt sei das öffentliche Interesse an der Errichtung der dritten Piste zu bejahen. Sonstige öffentliche Interessen, wie die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit und der Schutz der Allgemeinheit, stünden der Erteilung der beantragten Genehmigung für die dritte Piste nicht entgegen.

Andere gegenläufige öffentliche Interessen, denen nicht durch wirksame Maßnahmen entsprochen werden kann, wie beispielsweise die Vermeidung von Lärm, Bodenverbrauch, oder Ausstoß von Treibhausgasen durch die den Flughafen zusätzlich frequentierenden Luftfahrzeuge, wurden hingegen nicht in die Interessenabwägung eingebracht.

Von den Beschwerdeführern wurden im behördlichen Verfahren verschiedene gegenläufige Interessen eingewendet, wie etwa der fehlende Bedarf, die Zunahme an Treibhausgasen, Boden- und Wasserverbrauch und Gesundheitsbeeinträchtigungen etwa durch Luftschadstoffe, Schallemissionen und elektromagnetische Felder (vgl. näher oben unter Punkt I.3.1.).

Bei der Erstbeschwerdeführerin handelt es sich um eine gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation. Bei der Zweit-, der Fünft- und der Sechst- sowie den Acht- bis Elft-Beschwerdeführerinnen handelt es sich um Bürgerinitiativen nach § 19 Abs. 4 UVP-G 2000.

Diese Beschwerdeführerinnen sind jeweils berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen. Sie können somit einwenden, dass der Errichtung bzw. Erweiterung des Flughafens öffentliche Interessen entgegenstehen (§ 71 Abs. 1 lit. a bis d LFG) oder dass die Errichtung bzw. Erweiterung nicht im öffentlichen Interesse gelegen (§ 71 Abs. 2 LFG) ist.

Das Bundesverwaltungsgericht ermittelte ergänzend in seinem Verfahren weitere öffentliche Interessen, die im behördlichen Verfahren nicht oder nicht ausreichend geklärt, jedoch in den Beschwerden vorgebracht worden sind. So wurden ergänzend vom BMF Aspekte zum abgaben- und steuerrechtlichen Aufkommen erläutert, und das BMVIT als Oberste Luftfahrtbehörde schriftlich aufgefordert, zu den in der Verhandlung aufgeworfenen Fragen im Zusammenhang mit dem Bestehen öffentlicher Interessen Stellung zu nehmen (vgl. Punkt I.3.2.5.). Weiters wurden Gutachten von Univ.-Prof. STURM zu den zusätzlichen THG-Emissionen (I.3.2.3.) und zum Bedarf bzw. zur Prognose der Entwicklung der Flugbewegungen von DI WIPF eingeholt (I.3.2.6.).

Zum Vorliegen eines öffentlichen Interesses bringt das BMVIT vor, das LFG zähle neben den allgemeinen Sicherheitsinteressen (wie z.B. den Schutz der Allgemeinheit bzw. Öffentlichkeit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt) auch wirtschaftliche Interessen, wie das Interesse der Luftverkehrswirtschaft, ausdrücklich zu den öffentlichen Interessen. Zu den Interessen der Luftverkehrswirtschaft gehören der „zweckentsprechende“ oder „wirtschaftliche Betrieb“, die „Erfüllung der Verkehrsaufgaben“ bzw. die Bedarfsbefriedigung und die Verhinderung planloser Konkurrenz. Auch sei eine Gefährdung der Verkehrsaufgaben der mit Betriebspflicht belasteten öffentlichen Flugplätze hintanzuhalten. Weiters läge gemäß den Erläuterungen zu § 71 der Stammfassung des LFG der Ausbau der Österreichischen Zivilluftfahrt im öffentlichen Interesse.

In der „Road Map Luftfahrt 2020“, dem strategischen Gesamtkonzept der österreichischen Bundesregierung, werde die „Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur“ als eines der drei wesentlichen Ziele für die strategische Ausrichtung des österreichischen Luftverkehrs verankert. Mit der Umsetzung der formulierten Einzelmaßnahmen, wie u.a. dem „Bau der 3. Piste, Träger: VIE“, werde der Erhalt und die Stärkung des Luftverkehrsstandortes Österreich sichergestellt. Aus strategischer Sicht werde die Bereitstellung einer dritten Piste am Flughafen Wien für die weitere erfolgreiche Entwicklung des Flughafens Wien als Hub-Standort und für den Wirtschafts- und Luftverkehrsstandort Österreich als wesentlich angesehen. Nur durch die Sicherstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur könnten die entsprechenden Kapazitäten zu Verfügung gestellt werden, um künftigen Entwicklungen des Luftverkehrs als Wachstumsmarkt bestmöglich begegnen zu können und Konnektivität im Sinne eines starken Streckennetzes am Flughafen Wien gewährleisten zu können.

Schließlich wird im Schreiben des BMVIT auf die ständige Rechtsprechung des VwGH verwiesen, wonach jede Verbesserung, die der Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt dient, im öffentlichen Interesse gelegen sei. Denn die derzeitige Anordnung der beiden am

Flughafen Wien vorhandenen Betriebspisten bedinge wesentliche Abhängigkeiten bei Start- und Landebewegungen von Luftfahrzeugen. Durch die Errichtung der dritten Piste wäre ein unabhängiger Parallelbetrieb ohne betriebliche Einschränkungen bei Start- und Landebewegungen möglich. Dadurch werde die Sicherheit der Luftfahrt am Flughafen Wien wesentlich erhöht. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte sei die Errichtung der dritten Piste im öffentlichen Interesse gelegen, welches gemäß den Erläuterungen zu § 71 der Stammfassung des LFG den Bedarf in sich schließe.

4.5.2. Zur Rechtswidrigkeit der behördlichen Abwägung:

Nach Art. 130 Abs. 3 B-VG liegt Rechtswidrigkeit nicht vor, soweit das Gesetz der Verwaltungsbehörde Ermessen einräumt und sie dieses im Sinne des Gesetzes geübt hat. Es kann dahingestellt bleiben, ob es sich bei der Durchführung einer Interessenabwägung überhaupt um die Einräumung von Ermessen handelt (dagegen bspw. *Dünser*, Ermessenskontrolle durch Gerichte? in: *Larcher*, Handbuch Verwaltungsgerichtsbarkeit, 229, 245, mwN verwaltungsgerichtlicher Judikatur; BVwG 21.01.2016, W113 2017242-1, *Handalm Windpark*; eher dafür bspw. *Fuchs*, Verwaltungsermessen und Verwaltungsgerichtsbarkeit: Rückblick und Ausblick, in: *Holoubek/Lang*, Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht und dem Bundesfinanzgericht, 232, 263).

Dadurch, dass verschiedene öffentliche Interessen, die für das Vorhaben sprechen, von der belangten Behörde in ihre Abwägung eingestellt wurden und andere – gegenläufige – öffentliche Interessen, wie etwa Klimaschutz, nicht diskutiert und in die Abwägung gebracht wurden, kann die Ermessensübung durch die belangte Behörde nicht als fehlerfrei gesehen werden.

§ 28 Abs. 2 VwGVG bestimmt, dass das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden hat, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder seine Feststellung durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist. Das Verwaltungsgericht kann den Bescheid in diesen Fällen in jeder Hinsicht abändern; allfälliges Ermessen übt das Verwaltungsgericht bzw. hat dieses zu ergänzen.

Wenn sich die behördliche Ermessensübung, wie im vorliegenden Fall, im Ergebnis als nicht im Sinne des Gesetzes erweist, weil die maßgeblichen Umstände nicht vollständig festgestellt wurden, ist das Verwaltungsgericht befugt, bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine Entscheidung in der Sache selbst (§ 28 Abs. 2 VwGVG), gegebenenfalls nach Ergänzung des Ermittlungsverfahrens, eigenes Ermessen zu üben (VwGH 01.03.2016, Ra 2015/11/0106; 26.04.2016, Ro 2015/03/0038).

Da der Umweltsenat bzw. sodann das Bundesverwaltungsgericht bereits schon eine Fülle von Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens durchzuführen hatten, wäre eine Zurückweisung wegen neuerlicher Ermessensübung mit zusätzlicher zeitlicher Verzögerung und zusätzlichem Aufwand verbunden gewesen, zumal der diesbezügliche Sachverhalt nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung und eines ergänzenden Parteiengehörs nun auch feststeht und keiner ergänzenden Ermittlungen bedarf. Das Bundesverwaltungsgericht hat daher die Interessenabwägung der belangten Behörde im Verfahren über die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung nach dem LFG zu überprüfen bzw. diese allenfalls – soweit dies im Administrativverfahren nicht bereits geschehen ist – selbst durchzuführen und zu ergänzen.

4.5.3. Zum Bedarf bzw. zur Prognose der Flugbewegungen:

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

Bereits die Bewilligungsvoraussetzung des „Bedarfs“ nach § 71 Abs. 2 LFG indiziert ein direkt im LFG statuiertes öffentliches Interesse. Durch die Schaffung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen mit bestimmten Bewilligungsvoraussetzungen hat der Gesetzgeber eine Abwägung der betroffenen Interessen getroffen (*Pabel* in: Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts 2012, Interessenabwägung im österreichischen Umweltrecht. S. 143).

Es ergibt sich somit bereits aus der Tatsache, dass die Frage des zusätzlichen Bedarfs mit § 71 Abs. 2 LFG als Genehmigungsvoraussetzung statuiert ist, die gesetzliche Vermutung, dass das Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt.

Zur Bedeutung des Begriffs „Bedarf“ führte der VwGH im Zusammenhang mit der Einräumung von Zwangsrechten aus, dass darunter begrifflich ein Mangelzustand zu verstehen sei (VwGH 02.06.2005, 2004/07/0148; zuletzt das Erkenntnis 29.01.2009, 2005/07/0041).

Dass ein Bedarf an einer dritten Piste vorliegt, hat das Verfahren der belangten Behörde ergeben. Auch die Plausibilitätsprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht hat diesen Bedarf bestätigt. Das LFG knüpft die Bewilligung einer Zivilflugplatz-Bewilligung an die Voraussetzung eines zusätzlichen Bedarfs an. Bereits dadurch ist ein legitimierendes öffentliches Interesse im LFG bestimmt. Es ist durch den gelungenen Nachweis, dass beim Flughafen

Wien ein Bedarf vorliegt (vgl. oben Punkt III.3.2.), vom Vorliegen eines öffentlichen Interesses auszugehen.

4.5.4. Zur Standortverbesserung der Ostregion und zur Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur:

Durch den Bau der dritten Piste bleibt die internationale Attraktivität des Flughafens Wien erhalten bzw. wird diese durch die höhere Kapazität für Flugbewegungen, und das damit verbundene höhere Angebot an internationalen Flugverbindungen und Umstiegsmöglichkeiten, noch weiter gesteigert. Es kommt so zu einer wichtigen Standortverbesserung der österreichischen Ostregion und zu einer Verbesserung der Versorgung mit Flug-Verkehrsinfrastruktur beim Flughafen Wien, um den absehbar steigenden Bedarf in den nächsten Jahren zu decken (vgl. oben Punkt III.3.3.). Der Bau der dritten Piste liegt sowohl im regional- als auch im volkswirtschaftlichen Interesse Österreichs.

Wien ist Sitz von verschiedenen internationalen Organisationen (am Standort des Vienna International Centre befinden sie vier Hauptquartiere der Vereinten Nationen; die Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa [OSZE]; die Organisation Erdölexportierender Staaten [OPEC] sowie mehrere Nichtregierungsorganisationen). Durch die bessere Anbindung an das internationale Flugverkehrsnetz bleibt Wien als Standort sowie für internationale Konferenzen weiter attraktiv. Dies liegt im außenpolitischen Interesse Österreichs. Weiters werden durch diese internationalen Organisationen direkt und indirekt rund 10.000 Arbeitsplätze generiert. Dies bewirkt auch direkte und indirekte monetäre und volkswirtschaftliche Effekte. Auch dies liegt im öffentlichen Interesse.

Die Errichtung der dritten Piste liegt durch die verbesserte Versorgung mit Flugverkehrs-Infrastruktur in Bezug auf die dadurch bewirkte Aufwertung des Wirtschaftsstandortes der Ostregion von Österreich sowie der Stadt Wien als Sitz von internationalen Organisationen und Tagungsort von internationalen Konferenzen im öffentlichen Interesse.

4.5.5. Zur Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen:

An die obigen Ausführungen anknüpfend, kommt es vor allem durch die Erhaltung und Verbesserung der Flugverkehrs-Infrastruktur zu einer Verbesserung der Wirtschaftsbedingungen in der Ostregion Österreichs. Das wird sich vor allem positiv auf die Arbeitsmarktsituation auswirken. Weiters wird es zur Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen direkt auf dem Flughafen Wien, aber auch im weiteren Umfeld kommen (vgl. oben Punkt III.3.4.).

4.5.6. Zur Flugsicherheit:

Durch den Bau der dritten Piste kommt es zu einer Erhöhung der Flugsicherheit (vgl. oben Punkt III.3.5.). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist jede Verbesserung, die zu einer Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt führt, im öffentlichen Interesse gelegen (vgl. die Judikaturhinweise unter Punkt III.4.5.1.).

Letztlich haben die betroffenen Instanzen wie Flughafen und Austro Control als Flugsicherung nach den nationalen und internationalen Regelwerken der ICAO bei der Abwicklung des Flugverkehrs immer der Flugsicherheit den Vorrang zu geben (§ 74 LFG sowie in Ausführung dazu die Zivilflugplatz-Betriebsordnung). Damit kommt es, wenn der Flughafen als Knotenpunkt in einem Verkehrsnetz über ungenügende Kapazitätsreserven verfügt, zu Verspätungen oder Abweisungen des Verkehrs. Darauf ist in einer langfristigen Verkehrsplanung zu achten.

4.5.7. Zur Betriebspflicht des Flughafens Wien:

Gemäß der Stellungnahme des BMVIT (Punkt I.3.2.6.) wird durch den Bau der dritten Piste die Betriebspflicht des Flughafen Wien gesichert, was im öffentlichen Interesse liege. Aber auch ohne Bau der dritten Piste ist der Betrieb am Flughafen Wien gesichert. Unabhängig vom Pistensystem kann es beim Betrieb des Flughafens immer zu einer Überlastung kommen, bei der der Betrieb nicht flüssig abgewickelt werden kann. Darauf ist jedoch bei einer langfristigen Planung Rücksicht zu nehmen.

4.5.8. Zum Beitrag des Vorhabens zum Treibhauseffekt:

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 24.08.2011, 2010/06/0002, zur Errichtung des Abschnittes Schrick-Poysbrunn der A5 Nordautobahn die damalige behördliche Einschätzung geteilt, dass hinsichtlich der Zielvorgaben des „*Kyoto-Protokolls*“ Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen seien. Die schwerwiegenden Umweltbelastungen, auf die § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 (diese Bestimmung entspricht für die hier zu beurteilende Vorhabensart nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 der Bestimmung des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000) abstelle, bezögen sich auf Belastungen der Umwelt in dem konkret von den Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Gebiet. Aus dem „*Kyoto-Protokoll*“ könne nicht abgeleitet werden, dass Projekte, die eine gewisse Erhöhung der Emissionen von klimarelevanten Gasen bewirkten, nicht zulässig wären.

Allerdings ist das Bestehen eines öffentlichen Interesses bei dem hier zu beurteilenden Vorhaben bereits auf der Ebene des Materiengesetzes (§ 71 Abs. 2 LFG) zu prüfen, ohne dass es

einer Anwendung des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 bedarf, wonach trotz Erfüllung der einzelnen anwendbaren Genehmigungsvoraussetzungen der Antrag abzuweisen ist, wenn eine Gesamtbewertung schwerwiegende, durch Nebenbestimmungen nicht ausreichend vermeidbare oder minimierbare Umweltbelastungen ergibt. Eine Beschränkung der nach dem LFG zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen ist aber nicht ersichtlich.

Österreich hat sich mit dem Klimaschutzgesetz (KSG) das Ziel gesetzt, dass es von 2015 bis 2020 zu einer Abnahme in einer Gesamtsumme von 51,5 auf 48,8 Mio. t an THG-Äquivalente kommen soll; das wäre eine Abnahme um 5,24 %. Im Sektor Verkehr soll es zu einer Abnahme von 22,2 % auf 21,7 % kommen; das wäre eine Abnahme um 2,25 %. Durch den Bau und Betrieb der dritten Piste wird es aber zu einer Zunahme von 1,79 % (bei Annahme des Szenarios WEM) bzw. 2,02 % (bei Annahme des Szenarios WAM) der gesamten THG-Emissionen von ganz Österreich kommen (vgl. Punkt III.3.6.6.). Im Verfahren der belangten Behörde wurden die THG-Emissionen nicht erwähnt und auch nicht zur Abwägung herangezogen. Die THG-Emissionen sind jedoch in die Abwägung miteinzubeziehen.

Aus den Ausführungen oben unter Punkt III.3.6. ergibt sich, dass der Klimawandel in Österreich bereits im Gange ist und in Zukunft weitreichende Folgen für Mensch, Tiere, Pflanzen sowie die gesamte Umwelt haben wird. Es kommt bei Nichteinhaltung der Reduktionsziele zu beträchtlichen Eigentumswertminderungen, zum Verlust von Arbeitsplätzen, insbesondere im Bereich des Tourismus und der Land- und Forstwirtschaft, zu Hochwasserkatastrophen sowie einer drastischen Zunahme von schweren Hitzetagen. Weiters ist mit beträchtlichen Produktionsverlusten in der Land- und Forstwirtschaft zu rechnen. Diese werden auch den Verlust von Tier- und Pflanzenarten sowie zusätzliche menschliche Todesfälle und schwere gesundheitliche Beeinträchtigungen zur Folge haben. Es ist mit schweren Schäden für die österreichische Landwirtschaft zu rechnen.

Eine entscheidende Minderung der zusätzlichen durch das Vorhaben dritte Piste verursachten THG-Emissionen lässt sich weder durch die von der erstmitbeteiligten Partei vorgeschlagenen Emissions-Reduktionsmaßnahmen noch durch Nebenbestimmungen in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes erheblich reduzieren.

Das Vorhaben zu Errichtung und Betrieb der dritten Piste widerspricht den öffentlichen Interessen des Umweltschutzes, insbesondere des Klimaschutzes.

4.5.9. Zum Steuer- und Abgabenaufkommen:

Dass der Flughafen Wien keinen direkten wesentlichen Beitrag zum Steuer- und Abgabenaufkommen leistet, ist vom Willen des Gesetzgebers getragen und kann der erstmitteiligten Partei nicht als gegenläufiges öffentliches Interesse entgegeng gehalten werden.

Aus steuer- und abgabenrechtlicher Sicht gibt es daher weder ein legitimierendes noch ein gegenläufiges Interesse am Vorhaben der dritten Piste.

4.5.10. Bodeninanspruchnahme:

Durch den Bau der dritten Piste werden 661 ha hochwertiger landwirtschaftlicher Ackerboden vom Typ „*Tschernosem*“ für die Pflanzenproduktion unbrauchbar gemacht. Boden ist eine knappe Ressource, die nicht reproduziert werden kann (vgl. Punkt III.3.9.).

Der Verbrauch von hochwertigem Ackerboden in dieser Größenordnung widerspricht dem öffentlichen Interesse.

Dabei ist weiter zu beachten, dass dadurch die landwirtschaftliche Produktion weiter vom Verbraucher, dem Großraum Wien, abrückt und damit die regionale Versorgung verschlechtert wird, was dem öffentlichen Interesse widerstrebt.

Der Amtssachverständige führt im Teilgutachten Landwirtschaft aus, es sei hier nicht der Verbrauch von 661 ha Fläche ein Problem, sondern, wie in vielen anderen Bereichen auch, die kumulative Wirkung. So würden in Österreich, aber wahrscheinlich in ähnlicher Dimension gleichfalls in den anderen EU-Staaten und darüber hinaus, Jahr für Jahr Böden verbraucht. Eine Lösung könne nicht im einzelnen Anlassfall gefunden werden, sondern müsse in der strategischen Planung erfolgen. In Wahrheit sei daher die Frage des Verlustes an landwirtschaftlicher Fläche durch Flächeninanspruchnahme nicht eine Frage des Fachgebietes Landwirtschaft, sondern vielmehr der Raumplanung. Im Dokument „*Die Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung*“ sei als Ziel formuliert worden, dass eine Reduktion des Zuwachses dauerhaft versiegelter Flächen auf maximal ein Zehntel des heutigen Wertes (dieser bezog sich auf das Jahr 2002) bis zum Jahre 2010 erreicht werden soll. Es sei eine der zentralen zukünftigen Aufgaben der Raumplanung, für gesellschaftspolitisch erforderliche, ressourcenverbrauchende Nutzungen eine Standortoptimierung vorzunehmen, die alle relevanten Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtige.

Dass die Raumplanung den Schutz landwirtschaftlicher Flächen noch nicht wirklich wahrnehme, werde im Fachbeitrag Raumplanung der UVE dokumentiert. Dort werde dies relativ kurz abgehandelt: „*Der Flächenverbrauch des Vorhabens bleibt als Restbelastung bestehen.*“

Vom Vorhaben sind jedoch hauptsächlich landwirtschaftliche Flächen und bestehende Verkehrsflächen betroffen“. Schon im Titel des Fachbeitrages werde nur das Schutzgut Mensch erwähnt. Im Spannungsfeld landwirtschaftliche Nutzflächen — Flughafenausbau (inkl. Wald-erhaltung und Ersatzaufforstungsflächen, ökologische Ausgleichsflächen etc.) verbleibe die Notwendigkeit der Abwägung durch Politik und Raumplanung, welcher Nutzung die höhere Bedeutung beigemessen werde: Der Sicherung und dem weiteren Ausbau des Wirtschaftsfaktors Flughafen oder der Erhaltung der Flächen für die landwirtschaftliche Produktion.

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

4.5.11. Pflanzen- und Tierschutz:

Das Beweisverfahren hat ergeben (III.3.8.), dass es im Bereich Pflanzen und Tiere zu keinen unmittelbaren Beeinträchtigungen kommt.

Das Vorhaben steht dem Bereich Schutz von Pflanzen und Tieren nicht entgegen.

4.5.12. Sonstige die dritte Piste betreffende Aspekte:

Geräuschimmissionen der landgebundenen Verkehrsträger treten entlang der gesamten Strecke zwischen Ausgangspunkt und Endpunkt einer Reisebewegung auf. Hingegen sind Geräuschimmissionen des Flugverkehrs auf die nähere Umgebung des Flughafens beschränkt. Landgebundene Verkehrsträger bieten eine Reise-Alternative zum Flugverkehr nur im Bereich der Kurz- und zum Teil der Mittelstrecken. Auch hier haben landgebundene Verkehrsträger ebenfalls Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere durch Geräuschimmissionen und den „Zerschneidungseffekt“ einer Verkehrsstrecke im Landschaftsgefüge. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Lärmbelastung. So entstehen mindestens im Nahbereich von Straßen- und Schienenwegen ähnlich hohe Geräuschimmissionen wie im Nahbereich eines Flughafens, verteilen sich jedoch über den gesamten Streckenverlauf.

Im Bereich der Langstrecke besteht im Vergleich zu landgebundenen Verkehrsträgern ein öffentliches Interesse an der Errichtung der dritten Piste.

4.5.13. Privatwirtschaftliche Aspekte:

Das wirtschaftliche Interesse der erstmitbeteiligten Partei an Errichtung und Betrieb der dritten Piste ist bei der Abwägungsentscheidung nicht einzubeziehen. So hielt der VWGH mit seinem Erkenntnis vom 09.11.2016, Ro 2014/10/0043, anlässlich der Versagung einer Rodungsbewilligung fest, dass rein privatwirtschaftliche Nützlichkeits- oder Zweckmäßig-

keitserwägungen zur Begründung eines öffentlichen Interesses an einer anderweitigen Verwendung von Waldboden nicht ausreichen (vgl. auch das Erkenntnis des VwGH 18.06.2013, 2012/10/0133, mwN.).

Die Berücksichtigung privatwirtschaftlicher Interessen ist bei der Bewilligung einer Zivilflugplatz-Bewilligung im LFG nicht vorgesehen.

4.5.14. Gesamtbewertung:

Nach Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG erkennen die Verwaltungsgerichte u.a. über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit. Abs. 3 dieser verfassungsrechtlichen Regelung bestimmt, dass außer in Verwaltungsstrafsachen und in den zur Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtes des Bundes für Finanzen gehörenden Rechtsachen Rechtswidrigkeit nicht vorliegt, soweit das Gesetz der Verwaltungsbehörde Ermessen einräumt und sie dieses im Sinne des Gesetzes geübt hat. Das Bundesverwaltungsgericht hat daher gemäß § 28 Abs. 2 iVm. Abs. 4 VwGVG neuerlich die Abwägung der öffentlichen Interessen vorzunehmen (vgl. dazu näher oben unter Punkt III.4.5.2.).

Die Errichtung oder Erweiterung eines Flughafens kann nur dann bewilligt werden, wenn (u.a.) dem keine sonstigen öffentlichen Interessen im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. d LFG entgegenstehen und das öffentliche Interesse im Sinne des § 71 Abs. 2 LFG gegeben ist (III.4.5.1.). Die verschiedenen öffentlichen Interessen sind somit gegeneinander abzuwägen.

Abwägungskriterien:

In gesetzlichen Bestimmungen ist in vielen Fällen bereits eine Interessenabwägung durch den Gesetzgeber umgesetzt. Diese wird einerseits durch die Zielbestimmungen (bspw. in Naturschutzgesetzen), andererseits durch die betroffenen Grundrechte determiniert (*Pabel* in: Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts 2012, Interesssenabwägung im österreichischen Umweltrecht. S. 144, mit Hinweis auf *Berka*, Verfassungsrecht³ [2010] Rz 1550). Im LFG ist mit § 71 Abs. 2 lediglich der Bedarf als legitimierendes öffentliches Interesse ausdrücklich festgeschrieben. Kriterien zur Gewichtung, was unter den „*sonstigen öffentlichen Interessen*“ nach § 71 Abs. 1 lit. d LFG zu verstehen ist und die einer Zivilflugplatz-Bewilligung nicht entgegenstehen dürfen, sind jedoch im LFG nicht näher determiniert. Unter öffentlichen Interessen sind jedenfalls solche zu verstehen, die die Belange des Gemeinwohls über die Individualinteressen stellen. Dies sind im vorliegenden Fall die oben unter Punkt III.4.5.3. bis III.4.5.11. aufgezählten Interessen. Privatwirtschaftliche Interessen sind daher in die Abwägung nicht einzubeziehen.

Auch wenn im § 71 LFG keine Kriterien zur Gewichtung der Interessen vorgesehen sind und eine solche Konstellation in der Literatur in Bezug auf Art. 18 B-VG kritisiert wird (*Stolz-lechner, Verwaltungsrechtliche Abwägungsentscheidung, Rechtsfragen der Berücksichtigung öffentlicher und privater Interessen bei individuellen Verwaltungsentscheidungen, ZfV 2000/521*), hielt der Verfassungsgerichtshof eine diesbezügliche Regelung im Denkmalschutzgesetz für unbedenklich (VfSlg. 11.019/1986; vgl. weiters VfSlg. 9883/1983 mwH).

Können einem Materiengesetz – wie im vorliegenden Fall dem LFG – keine Kriterien entnommen werden, so hat die Gewichtung an der Orientierung aus den Wertbekundungen demokratisch legitimierter Organe oder aus dem Stufenbau der Rechtsordnung zu erfolgen. Solche Anhaltspunkte ergeben sich etwa aus Beschlüssen der Bundesregierung oder Entschlüssen des Nationalrates, aus den Vorgaben des Unionsrechts, sowie aus bundes- und landesverfassungsrechtlichen Bestimmungen.

Die das Vorhaben legitimierenden öffentlichen Interessen:

Als das Vorhaben legitimierendes öffentliches Interesse ist der steigende Bedarf für die in absehbarer Zeit steigenden Flugbewegungen in der österreichischen Ostregion voranzustellen. Der Bedarf ist als öffentliches Interesse auch als Bewilligungsvoraussetzung in § 71 Abs. 2 LFG ausdrücklich festgeschrieben (III.4.5.1. und III.4.5.3.).

Auch besteht damit zusammenhängend ein besonderes öffentliches Interesse an der Errichtung der dritten Piste im Hinblick auf die regional- und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs durch das Angebot einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zur Anbindung an das internationale Flugverkehrsnetz für die österreichische Wirtschaft und den Tourismus. Dies wird auch Arbeitsplätze sichern bzw. solche generieren (Punkt III.4.5.4.).

Eine hochwertige Anbindung von Wien an das internationale Flugverkehrsnetz ist auch für internationale Organisationen, die in der Bundeshauptstadt ihren Sitz haben, aus außenpolitischer Sicht von öffentlichem Interesse (dazu die Punkt III.4.5.4.).

Letztlich werden auch auf dem Flughafen selbst Arbeitsplätze durch die dritte Piste direkt und indirekt geschaffen werden (III.4.5.5.). Dies ist jedoch in der Abwägung von untergeordneter Bedeutung, da der Bau einer solchen Verkehrsinfrastruktur nicht den Zweck der Schaffung von Arbeitsplätzen am Flughafen Wien hat. Nicht geprüft werden konnte, inwieweit die Verwirklichung des Vorhabens den Verlust an Arbeitsplätzen bei anderen Verkehrsträgern und in anderen Regionen zur Folge haben könnte.

Keine besonderen öffentlichen Interessen an der Errichtung der dritten Piste bestehen aus steuer- und abgabenrechtlicher Sicht. Das Verfahren ergab eine steuer- und abgabenrechtliche Sonderstellung von Flughäfen, die gesetzlich verankert ist und somit vom rechtspolitischen Willen des demokratischen Gesetzgebers getragen ist (dazu Punkt III.4.5.8.).

Die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen Interessen:

Den angeführten Interessen am Bau und Betrieb der dritten Piste steht das öffentliche Interesse, den Klimawandel und seine Folgen zu vermeiden bzw. zu verringern, entschieden entgegen. Österreich ist von diesem bereits besonders betroffen. Schon jetzt liegt die globale Durchschnittstemperatur um 0,85 °C über jener am Ende des 19. Jahrhunderts. In Österreich ist der Temperaturanstieg mehr als doppelt so hoch wie im globalen Mittel und liegt bereits jetzt bei 2 °C. Ein weiterer Temperaturanstieg von 1 – 2 °C bis zur Mitte dieses Jahrhunderts ist zu erwarten. Die Erreichung des Zwei-Grad-Ziels würde für Österreich einen Anstieg von beinahe 4 °C bedeuten.

Österreich ist als Alpenstaat besonders vielfältig und drastisch von den Folgen des Klimawandels betroffen, was zur Vernichtung von Vermögen und Arbeitsplätzen sowie zur Veränderung des Landschaftsbildes führen wird. Die desaströsen und weitreichenden Folgen des Klimawandels sind in einem Beschluss der Bundesregierung vom 23.10.2012 aufgezählt (im Detail dazu vgl. Punkt III.3.6.).

Im Dokument zum Ministerratsbeschluss der österreichischen Bundesregierung vom 23.10.2012 („*Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel*“ – Teil 2, Aktionsplan, Handlungsempfehlungen für die Umsetzung) wird ausgeführt: „*Hitzewellen führen zu einer erhöhten Sterblichkeit, wirken sich jedoch auch auf Morbidität, Leistungsfähigkeit und Wohlbefinden aus. Insbesondere Kinder, ältere Menschen und Personen mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen gelten als besonders betroffen.*“ Weiters wird von der Wahrscheinlichkeit, dass sich das Risiko für Hauttumore und -krebs erhöhen wird, ausgegangen (vgl. unter Punkt III.3.6.6.). Durch den Klimawandel ist daher mit schweren gesundheitlichen Schäden sowie mit einer Zunahme von hitzebedingten Todesfällen zu rechnen. Durch das Vorhaben wird ein wesentlicher Beitrag zur Steigerung der THG-Emissionen geleistet. Es konterkariert somit das Ziel, österreichweit die THG-Emissionen zu reduzieren. Bei den Schutzgütern Gesundheit und Leben kommt jedoch eine Güterabwägung mit gegenläufigen öffentlichen Interessen keinesfalls in Betracht [vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G (2011), § 17, RZ 147, *Altenburger/Berger*, UVP-G Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz² (2010), RZ 48].

Gleichzeitig hat sich Österreich gesetzlich innerstaatlich und international völkerrechtlich verpflichtet, die THG-Emissionen zu reduzieren. Dieses Ziel hat Österreich weit verfehlt und wird es auch bis 2025 nicht erreichen (III.3.6.7.).

Weiters kommt es durch die Errichtung und den Betrieb der dritten Piste zu einer erheblichen Bodeninanspruchnahme (III.3.11.).

Abwägungsgewichtung durch das Unionsrecht:

Die Europäische Union ist (so wie die Republik Österreich) dem Klimaschutzabkommen von Paris beigetreten. Weiters ist im vorliegenden Fall die Effort-Sharing-Entscheidung (Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.04.2009) mit einzubeziehen. Damit ist das Unionsrecht mitanzuwenden und somit auch Art. 37 Charta der Grundrechte der Europäischen Union (GRC) zu beachten. Diese Bestimmung zielt auf ein hohes Umweltschutzniveau ab und umfasst dabei jedenfalls auch die Umweltmedien Luft, Wasser und Boden (so wie § 3 Abs. 2 zweiter Satz BVG Nachhaltigkeit – dazu unten). Auch definiert sich der Umweltschutz im Sinne des Art. 37 GRC am Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung, die auch auf europäischer Ebene insbesondere auf die Interessen zukünftiger Generationen abzielt. Durch die ausdrückliche Bezugnahme auf die Verbesserung der Umweltqualität in Art. 37 GRC ist indiziert, dass durch umweltpolitische Maßnahmen nicht nur der gegenwärtige Zustand der Umwelt zu schützen und zu erhalten ist, sondern dass auch Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltbedingungen zu ergreifen sind. Art. 37 GRC ist so wie die Staatszielbestimmungen des BVG Nachhaltigkeit in die Interessenabwägung einzubeziehen. Auch der Verfassungsgerichtshof wendet Bestimmungen der GRC interpretativ an (zB VfSlg. 19.632/2012).

Abwägungsgewichtung durch das Bundes- und Landesverfassungsrecht:

Die Wertung öffentlicher Interessen ist nicht absolut und unterliegt dem Wandel der Zeit. Bei der Erlassung der diesbezüglichen Bestimmung des LFG mit BGBl. Nr. 253 im Jahre 1957 wurden Klimaänderung und Verhinderung von Emissionen von Treibhausgasen noch nicht bedacht. Damals war die Luft ökonomisch weitgehend noch ein freies Gut. Nunmehr wird der Zwang zur Berücksichtigung der Zunahme an Treibhausgasen und der damit verbundenen gesellschaftlichen Gesamtkosten auch auf der Ebene des Völkerrechts, des Unionsrechts aber auch in der Bundes- und Landesgesetzgebung anerkannt. Der Klimawandel ist in der heutigen Zeit eines der dringlichsten Probleme.

Durch die Änderungen der Gegebenheiten hat sich auch die Interpretation des Begriffs der öffentlichen Interessen gewandelt. Die Dominanz des Ausbaus der Luftfahrt und die damit

verbundenen wirtschaftlichen Aspekte, wie sie in der Zeit, als das LFG erlassen wurden, typisch waren, werden abgelöst durch eine verstärkte Beachtung des Umweltschutzes. Dies kommt auch bereits durch die Erlassung des „*Bundesverfassungsgesetzes vom 27. November 1984 über den umfassenden Umweltschutz*“ mit BGBl. Nr. 491/1984 (BVG Umweltschutz) zum Ausdruck, das den Umweltschutz als Staatsziel einführt. Das BVG Umweltschutz wurde sodann im Jahr 2013 durch das „*Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung*“ (BVG Nachhaltigkeit), BGBl. I Nr. 111/2013, übernommen und abgelöst. Das BVG Nachhaltigkeit ist daher bei der Auslegung des Begriffs des öffentlichen Interesses als Staatszielbestimmung anzuwenden.

Nach dem BVG Nachhaltigkeit bekennt sich die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) zum Prinzip der Nachhaltigkeit bei der Nutzung der natürlichen Ressourcen, um auch zukünftigen Generationen bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten (§ 1) sowie zum umfassenden Umweltschutz (§ 2 Abs. 1). Umfassender Umweltschutz ist die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm (§ 2 Abs. 2).

Auch die NÖ Landesverfassung 1979 (NÖ LV 1979) – das Vorhaben der dritten Piste liegt im Land Niederösterreich – weist dem Umweltschutz und hier speziell dem Klimaschutz besondere Bedeutung zu. So wird im Art. 4 unter der Überschrift „*Ziele und Grundsätze des staatlichen Handelns*“ in Ziffer 2 („*Lebensbedingungen*“) bestimmt:

„Das Land Niederösterreich hat in seinem Wirkungsbereich dafür zu sorgen, dass die Lebensbedingungen der niederösterreichischen Bevölkerung in den einzelnen Gemeinden und Regionen des Landes unter Berücksichtigung der abschätzbaren, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse gewährleistet sind. Dabei kommt der Schaffung und Erhaltung von entsprechenden Arbeits- und Sozialbedingungen, der grundsätzlichen Anerkennung und Erhaltung des Sonntages als Tag der Arbeitsruhe, der bestmöglichen Sicherung der gesundheitlichen Versorgung sowie ausreichenden Wohnmöglichkeiten, dem Schutz und der Pflege von Umwelt, Natur, Landschaft und Ortsbild besondere Bedeutung zu.“

Und schließlich wird im letzten Satz dieser Bestimmung eigens hervorgehoben: „*Dem Klimaschutz kommt besondere Bedeutung zu.*“ Auch in den Landesverfassungen von Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Oberösterreich sowie Kärnten wird dem Umweltschutz und dem Klimaschutz im Besonderen als Ziel und Grundsatz staatlichen Handelns eine hervorgehobene Bedeutung gegeben.

Weiters wird im Art. 4 Z 3 NÖ LV 1979 unter der Überschrift „Wirtschaft“ bestimmt: „Das Land Niederösterreich hat die Entfaltung der Wirtschaft unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und regionaler Notwendigkeiten zu fördern.“

Somit haben sowohl der Bundes- als auch der NÖ Landesverfassungsgesetzgeber den Umweltschutz – und hier insbesondere den Klimaschutz – als besonderes Ziel hervorgehoben. Auch wenn sich solche Staatszielbestimmungen primär an den Gesetzgeber richten, so sind diese Verfassungsbestimmungen doch als eine Auslegungshilfe im Rahmen der Mitanwendung heranzuziehen (vgl. die noch zur Vorläuferbestimmung des BVG Nachhaltigkeit, dem BVG über den umfassenden Umweltschutz, BGBl. Nr. 491/1984, ergangene Judikatur: VwGH 25.01.1996, 95/07/0230, VwSlg. 14.323 A/1995, und VfSlg. 12.009/1989 und 14.895/1997 mwH; Umweltsenat 21.03.2002, US 1A/2001/13, *Arnoldstein*; weiters *Gutknecht* in: *Korinek/Holoubek* [Hrsg], Bundesverfassungsrecht BVG Umwelt; *Kerschner* [Hrsg], Staatsziel Umweltschutz [1996]). Staatszielbestimmungen richten sich zwar primär an den Gesetzgeber, doch können sie für die Vollziehung bei der Auslegung von unbestimmten Gesetzbegriffen (wie eben „*öffentlichen Interessen*“) als Auslegungsmaxime herangezogen werden (vgl. *Budischowsky*, Das Bekenntnis zur Wasserversorgung als Staatsziel, RdU 2015/113 S 182; *Köhler*, Naturschutzrecht², S. 24 mwN; VwSlgNF 13.466 A/1991).

Abwägungsgewichtung durch Beschlüsse bzw. Entschlüsse staatlicher Organe:

Die österreichische Bundesregierung hat mit Beschluss im Ministerrat vom 23.10.2012 eine Strategie zur Anpassung an den Klimawandel beschlossen. Demnach sollen alle mögliche Folgen des Klimawandels in allen relevanten Planungs- und Entscheidungsprozessen auf der nationalen bis hin zur lokalen Ebene, behördlich, privatwirtschaftlich und den Einzelnen betreffend „mitberücksichtigt“ werden (S. 127).

In der Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde von der erstmitbeteiligten Partei die vom BMVIT erarbeitete „*Road Map Luftfahrt 2020*“ vorgelegt. Diese wurde im Jahr 2011 von der Bundesregierung im Ministerrat zur Kenntnis genommen. Dieses Strategiepapier stellt ein Gesamtkonzept der Bundesregierung zur optimalen Entwicklung der österreichischen Luftfahrt bis zum Jahr 2020 dar. In der „*Road Map Luftfahrt 2020*“ wird dem Bau der dritten Piste in einer fünfstufigen Skala die vierthöchste Kategorie gegeben. Dem Bau der dritten Piste kommt somit nicht die höchste Priorität zu.

Weiters wurde in der 102. Sitzung des Nationalrates die Entschlüsselung vom 12.11.2015 betreffend Österreichs Beitrag zu einem ambitionierten Ergebnis auf der Klimakonferenz COP 21 in Paris, (114/E XXV. GP) mehrheitlich angenommen. Demnach wurde die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und

Wasserwirtschaft u.a. ersucht, sich im Rahmen der EU und deren Ziel einer Reduktion der europäischen Treibhausgasemissionen von mindestens 40 % bis 2030 gegenüber dem Status von 1990 auf der Klimakonferenz COP 21 in Paris für ein ambitioniertes globales, rechtsverbindliches Klimaschutzabkommen für die Zeit nach 2020 einzusetzen, welches in Einklang mit dem Ziel steht, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperaturen auf unter zwei Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen.

Ergebnis:

Für die Errichtung der dritten Piste sprechen die öffentlichen Interessen an einem zusätzlichen Bedarf an Flugverbindungen und die damit verbundene Standortverbesserung der Ostregion Österreichs sowie die bessere Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur und die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen.

Auch in Bezug auf die Flugsicherheit wäre die dritte Piste ein Gewinn, wobei jedoch die Instanzen zur Einhaltung der Flugsicherheit immer der Sicherheit den Vorrang einzuräumen haben.

Keine besonderen öffentlichen Interessen an der Errichtung der dritten Piste bestehen aus steuer- und abgabenrechtlicher Sicht.

In der österreichischen Bundesverfassung sowie der Niederösterreichischen Landesverfassung wird dem Umweltschutz – und hier dem Klimaschutz im Besonderen – ein besonderer Vorrang eingeräumt. Auch das Unionsrecht zielt mit Art. 37 GRC auf ein hohes Umweltschutzniveau ab.

Da durch den Klimawandel mit schweren gesundheitlichen Schäden samt einer Zunahme von hitzebedingten Todesfällen sowie mit schweren Beeinträchtigungen der österreichischen Wirtschaft und Landwirtschaft zu rechnen ist, und es durch das Vorhaben zu einem markanten Anstieg an THG-Emissionen kommen wird, muss das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens hinter das öffentliche Interesse am Schutz vor den negativen Folgen des Klimawandels und der Bodeninanspruchnahme zurücktreten.

Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse, dass es in Österreich zu keinem weiteren markanten Anstieg an THG-Emissionen durch Errichtung und Betrieb der dritten Piste kommt und Österreich seine national und international eingegangenen Verpflichtungen zur Reduktion der THG-Emissionen einhält gegenüber den verschiedensten öffentlichen Interessen, die für die Errichtung des Vorhabens sprechen. Auch ist die Erhaltung wertvollen Ackerlands für zukünftige Generationen zur Nahrungsmittelversorgung dringend geboten.

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

Vor diesem Hintergrund ist es auch nicht weiter erforderlich, auf die übrigen von den Beschwerdeführern gestellten Anträge und Vorbringen näher einzugehen. Da der Antrag der mitbeteiligten Parteien in Erledigung der Beschwerden der beschwerdeführenden Nichtregierungsorganisation sowie der Bürgerinitiativen abzuweisen ist, ist auf die Beschwerden der übrigen Beschwerdeführer nicht weiter einzugehen. Es handelt sich bei diesen um natürliche Personen, die nur die Verletzung subjektiver Rechte geltend machen können.

IV. Zur Unzulässigkeit der Revision (Spruchpunkt C):

Die Revision des 15.-Beschwerdeführers ist nicht zulässig, weil, die Frage der möglichen Betroffenheit von möglichen Nachbarn und der mögliche Parteistellung vom VwGH bereits ausreichend geklärt ist (24.06.2009, 2007/05/0171; VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171; VwGH 23.09.2004, 2004/07/0055).

Die Revision der 23.-Beschwerdeführerin ist nicht zulässig, weil der VwGH bereits entschieden hat, dass nur eine gemäß § 19 Abs. 7 UVPG 2000 anerkannte Umweltorganisation Parteistellung zukommt (17.02.2016, Ro 2016/04/0001).

Die Revision gegen die Zurückweisung der Anträge auf Löschung der Sicherheitszone im Grundbuch ist nicht zulässig, weil die Rechtslage bezüglich der Frage der Zuständigkeit für die Erlassung einer Sicherheitszonen-Verordnung für Flughäfen gemäß § 87 Abs. 1 LFG klar und eindeutig geklärt ist. Es liegt nämlich auch dann keine Rechtsfrage erheblicher Bedeutung vor, wenn die Rechtslage eindeutig ist (VwGH 28.05.2014, Ra 2014/07/0053).

Die Revision gegen Spruchpunkt A. ist daher unzulässig.

Die Determinanten der Durchführung der Interessenabwägung sind vom Verwaltungsgerichtshof in dauernder Judikatur detailliert abgesteckt worden (vgl. die in Pkt. III.4.5. zitierte Judikatur). Die Stellung der materienrechtlichen Interessenabwägung im UVP-Verfahren kann ebenfalls als gerichtlich geklärt angesehen werden (siehe die in Pkt. III.4.5.1. und 4.5.2. angeführte Judikatur). Da sowohl das KSG als auch die Effort-Sharing-Entscheidung (Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.04.2009) nicht direkt angewendet, sondern nur im Rahmen der luftfahrtrechtlichen Interessenabwägung berücksichtigt worden sind, liegt auch in deren Auslegung keine Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung. Weder weicht somit die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Recht-

sprechung; auch ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht als uneinheitlich zu beurteilen und es liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Die Revision gegen Spruchpunkt B. ist daher unzulässig.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltpflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 240,-- zu entrichten.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W109, am 02.02.2017

Mag. BÜCHELE
(RICHTER)