jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vfgh Erkenntnis 2017/6/29 E875/2017 ua

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.06.2017

Index

92/01 Luft- und Weltraumfahrt

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Verwaltungsakt
BVG Umweltschutz
BVG Nachhaltigkeit §3
LuftFG §71
UVP-G 2000 §17
Nö LV 1979 Art4 Z2
EU-Grundrechte-Charta Art37
VfGG §88

Leitsatz

Verletzung im Gleichheitsrecht durch Versagung der Genehmigung der Errichtung und des Betriebes einer dritten Piste für den Flughafen Wien-Schwechat wegen gehäuften Verkennens der Rechtslage; Einbeziehung des umfassenden Umweltschutzes bei der Interpretation und Bewertung der nach dem Luftfahrtgesetz wahrzunehmenden öffentlichen Interessen zwar geboten, jedoch kein absoluter Vorrang von Umweltschutzinteressen; fehlerhafte Feststellungen betreffend die Zunahme der CO2-Emissionen; willkürliche Heranziehung nicht unmittelbar anwendbarer Rechtsquellen bzw einfachgesetzlicher, für Emissionen durch Luftfahrzeuge nicht anwendbarer Vorschriften für die Bewertung der festgestellten Emissionen; grobe Verkennung der Rechtslage durch Miteinbeziehung der Interessen "Klimaschutz" und "Bodeninanspruchnahme" in die Interessenabwägung

Spruch

I. Die beschwerdeführenden Parteien sind durch das angefochtene Erkenntnis im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz verletzt worden.

Das Erkenntnis wird aufgehoben.

II. Das Land Niederösterreich ist schuldig, der erstbeschwerdeführenden Partei zuhanden ihrer Rechtsvertreterin die mit € 2.856,– bestimmten Prozesskosten binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Sachverhalt, Beschwerde und Vorverfahren

1. Mit Schriftsatz vom 1. März 2007 beantragten die Flughafen Wien AG (in der Folge: erstbeschwerdeführende Partei) die Genehmigung für das Vorhaben "Parallelpiste 11R/29L" und das Land Niederösterreich (in der Folge: zweitbeschwerdeführende Partei) die Genehmigung für den Vorhabensbestandteil "Verlegung der Landesstraße B10" gemäß §5 des Bundesgesetzes über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl 697/1993 idF BGBl I 77/2012.

2. Mit Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 10. Juli 2012 wurde den beschwerdeführenden Parteien (unter dem Vorbehalt umfangreicher Auflagen, Bedingungen, Befristungen und sonstiger Nebenbestimmungen) die Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens "Parallelpiste 11R/29L" sowie des Vorhabensbestandteiles "Verlegung der Landesstraße B10" erteilt. Dagegen wurden Berufungen (nunmehr Beschwerden) an den (damals zuständigen) Umweltsenat erhoben. Mit Erkenntnis vom 2. Februar 2017 wies das (nunmehr zuständige) Bundesverwaltungsgericht die Beschwerden des W. P. und der U. W. sowie die Anträge auf Löschung der Sicherheitszone im Grundbuch zurück und gab den sonstigen im Verfahren gestellten Anträgen der Beschwerdeführer vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht Folge (Spruchpunkt A)). Gleichzeitig wies es den Antrag der nunmehr beschwerdeführenden Parteien auf Genehmigung der Errichtung und des Betriebes des Vorhabens "Parallelpiste 11R/29L" samt "Verlegung der Landesstraße B10" ab (Spruchpunkt B)) und sprach aus, dass die Revision gegen die Spruchpunkte A) und B) nicht zulässig sei (Spruchpunkt C)).

3. Gegen diese Entscheidung richtet sich die vorliegende, auf Art144 B-VG gestützte Beschwerde, in der die Verletzung in den verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten auf Unversehrtheit des Eigentums, auf Freiheit der Erwerbsausübung und auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz sowie die Verletzung in Rechten wegen Anwendung verfassungswidriger Gesetze behauptet und die kostenpflichtige Aufhebung des Spruchpunktes B) des angefochtenen Erkenntnisses, in eventu die Aufhebung des gesamten angefochtenen Erkenntnisses, beantragt wird.

Begründend wird dazu im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

3.1. Das Bundesverwaltungsgericht habe §71 des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG), BGBl 253 idF BGBl I 83/2008, denkunmöglich angewendet:

3.1.1. Das Bundesverwaltungsgericht meine, Ermessen zu üben, obwohl §71 LFG gar keine Ermessensübung normiere, sondern eine bindende Regelung des Verhaltens der Verwaltungsbehörde bzw. des Verwaltungsgerichtes vorsehe. Die genannte Bestimmung entspreche traditionellem konditionalem Verwaltungsrecht. Die Behörde habe nach dem Gesetz (§71 Abs1 und 2 leg.cit.) zu prüfen, ob die positiven Voraussetzungen vorliegen und ob die negativen Tatbestandselemente nicht vorliegen würden. Für eine Ermessensübung – insbesondere dahingehend, welche öffentlichen Interessen dabei zu berücksichtigen oder dass und wie diese zu gewichten seien – bleibe kein Raum. Diese Auslegung werde insofern auch durch die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes bestätigt, als dieser zu den strukturell dem §71 Abs1 LFG sehr ähnlich gelagerten §17 Abs2 des Bundesgesetzes vom 3. Juli 1975, mit dem das Forstwesen geregelt wird (Forstgesetz 1975 – in der Folge: ForstG), BGBl 440 idF BGBl I 59/2002, und zu §12 Abs7 des Bundesgesetzes über die Waffenpolizei (Waffengesetz 1996 – WaffG), BGBl I 12/1997 idF BGBl I 161/2013, ausgesprochen habe, dass diese gerade kein Ermessen einräumen würden (VwGH 26.6.2014, Ro 2014/03/0063; 29.5.2000, 97/10/0036; 16.11.1998, 95/10/0147).

3.1.2. Das Bundesverwaltungsgericht nehme eine Interessenabwägung vor, obwohl dafür nach dem eindeutigen Wortlaut des §71 LFG kein Raum bestehe (eine Interessenabwägung sei zB in §17 Abs3 ForstG normiert, in dem auf ein "Überwiegen" von bestimmten Interessen abgestellt werde). Es habe die Rechtslage schon insofern verkannt, als es zwei streng voneinander zu unterscheidende Rechtsinstitute – Ermessen iSd Art130 Abs3 B-VG einerseits und Interessenabwägung andererseits – vermischt habe.

3.1.3. Das Bundesverwaltungsgericht wende §71 Abs1 litd LFG denkunmöglich an (und unterstelle der genannten Norm einen verfassungswidrigen Inhalt), indem es den Klimaschutz und die Bodeninanspruchnahme unter das Tatbestandselement "sonstige öffentliche Interessen" subsumiere. Für eine am Legalitätsprinzip des Art18 B-VG orientierte Rechtsordnung könne die Festlegung der zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen und ihre Gewichtung nicht der Selbstbestimmung der Verwaltungsorgane bzw. Verwaltungsgerichte überlassen sein, sondern es müssten die Kriterien für die Interessengewichtung aus dem Gesetz abgeleitet werden können. Seien solche Gewichtungskriterien in einem Materiengesetz (wie dem LFG) nicht – auch nicht dem Grunde nach – vorgezeichnet, sei das Handeln einer Behörde bzw. eines Verwaltungsgerichtes in einem entscheidenden Punkt gesetzlich nicht

ausreichend vorherbestimmt. Abwägungsklauseln ohne Abgrenzung der zu berücksichtigenden Interessen und ohne Kriterien für deren Gewichtung würden sich als nach Art18 B-VG bedenklich erweisen. Das LFG – insbesondere dessen §71 Abs1 litd – lasse sich vor diesem Hintergrund ohne Probleme verfassungskonform auslegen. Durch systematische Interpretation ließen sich die "sonstigen öffentlichen Interessen" in nachvollziehbarer Weise determinieren und dadurch die Übereinstimmung mit dem rechtsstaatlichen Grundprinzip gewährleisten. Aus dem Wort "sonstig" sei zu schließen, dass als andere als die in den lita bis c des §71 Abs1 leg.cit. angeführten öffentlichen Interessen nur solche zu berücksichtigen seien, die nach dem LFG wahrzunehmen seien. Maßgeblich könnten nicht irgendwelche (wie immer geschöpften) Gesichtspunkte als "sonstige öffentliche Interessen" sein, sondern nur Gesichtspunkte, die der Luftfahrtbehörde aufgegeben seien. Nur so lasse sich die völlige Unbestimmtheit des §71 (insbesondere dessen Abs1 litd) leg.cit. vermeiden. Genau diesen Weg beschreite auch der Verwaltungsgerichtshof in seinem grundlegenden Erkenntnis VwSlg. 7913 A/1970, aus dem sich eine ständige Rechtsprechung entwickelt habe (vgl. VwGH 15.6.1994, 92/03/0141; 25.6.2008, 2007/03/0181; 30.9.2010, 2010/03/0110), der sich auch der Verfassungsgerichtshof angeschlossen habe (vgl. VfSlg 12.465/1990).

Aus der verfassungsrechtlich gebotenen Einschränkung der wahrzunehmenden Interessen auf jene, die nach dem LFG wahrzunehmen seien, folge, dass weder der Klimaschutz noch der Bodenverbrauch als "sonstige öffentliche Interessen" iSd §71 Abs1 litd leg.cit. herangezogen werden könnten. Im geltenden LFG finde sich nicht der geringste Hinweis darauf, dass der Luftfahrtbehörde – bzw. im Anwendungsbereich des UVP-G 2000 der UVP-Behörde – Klimaschutz oder Bodeninanspruchnahme in irgendeiner Weise als Vollzugsaufgaben oder auch nur als relevante Gesichtspunkte gesetzlich vorgegeben wären. Es sei vielmehr unzweifelhaft, dass der Klimaschutz und die Minimierung von Bodeninanspruchnahme keine Aufgabe der Luftfahrtbehörde seien.

Entgegen der verfassungsrechtlich gebotenen Interpretation verstehe das Bundesverwaltungsgericht diese Bestimmung im angefochtenen Erkenntnis als Auffangbecken für gesetzlich nicht näher determinierte Wertungen und Abwägungen jedweder Art. Es weiche daher mit seinem Erkenntnis nicht nur ohne Begründung von einer ständigen Rechtsprechung ab (was zugleich als willkürliches Verhalten qualifiziert werden könnte), sondern interpretiere die Bestimmung auch in verfassungswidriger und damit denkunmöglicher Weise.

3.1.4. §71 Abs1 litd LFG lasse sich nach Meinung der beschwerdeführenden Parteien problemlos verfassungskonform auslegen. Sollte die genannte Norm den ihr vom Bundesverwaltungsgericht unterstellten, in höchstem Maße unbestimmten Inhalt haben, verstieße sie gegen das verfassungsgesetzliche Legalitätsprinzip und sei verfassungswidrig.

3.2. Da sich die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris in der Folgekonferenz in Marokko nicht auf konkrete Maßnahmen einigen hätten können und da das nationale Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz (Klimaschutzgesetz – KSG), BGBl I 106/2011 idF BGBl I 128/2015, nur zur Befassung von Kommissionen, aber nicht zu Maßnahmen führe, wolle nun das Bundesverwaltungsgericht die Initiative ergreifen und sowohl die nationale und internationale Politik als auch die verschiedenen nationalen und internationalen Gesetzgeber überholen (Phänomene der "Ungeduld des Interpreten" bzw. der "Unzufriedenheit des Rechtsanwenders mit dem Gesetz").

Wenn man Auslegungsspielräume, Interessenabwägungen und Ermessensentscheidungen in einem derart uferlosen und nicht näher determinierten Umfang und ohne Abwägungskriterien zuließe, so wäre dies mit den Grundsätzen der demokratischen Staatsorganisation Österreichs unvereinbar. In diesem System sei es die Aufgabe der demokratisch legitimierten Gesetzgebung, Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Minimierung des Bodenverbrauches festzulegen. Solange die zuständige Gesetzgebung in diesen Zusammenhängen keine Festsetzungen getroffen habe, sei es nicht die Befugnis der Verwaltung oder der Gerichte, im Einzelfall rechtssetzend tätig zu werden. Hinzu komme, dass Gerichte auch nicht mittelbar demokratisch legitimiert seien und auch keiner politischen Verantwortung unterliegen würden.

Das angefochtene Erkenntnis habe den Entscheidungsspielraum verlassen, der der Verwaltung bzw. den Gerichten in einer demokratischen Staatsorganisation zukomme.

Aufgabe der Verwaltung und der Verwaltungsgerichte sei es, den gemäß Art1 B-VG demokratisch in Gestalt der Gesetze erzeugten Volkswillen zu vollziehen. Aus dem Legalitätsprinzip folge außerdem die Bindung der Verwaltung und der Verwaltungsgerichte an die Gesetze. Ein Handeln sei nur auf Grund des Gesetzes erlaubt. Dementsprechend müsse

jedes Handeln des Staates auf ein Gesetz zurückgeführt werden können, womit gewährleistete sei, dass jede Ausprägung der Staatsgewalt demokratisch legitimiert sei. Ein Agieren im rechtsfreien Raum – so wie im vorliegenden Fall – sei dem Bundesverwaltungsgericht verwehrt.

3.3. Bei den beiden im angefochtenen Erkenntnis angeführten internationalen Abkommen – dem Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen samt Anlagen (in der Folge: Kyoto-Protokoll), BGBl III 89/2005, und dem Übereinkommen von Paris, BGBl III 197/2016 – handle es sich um nicht unmittelbar anwendbare Abkommen. Diese würden umfangreiche, auf die Lastenverteilung ausgerichtete politische Prozesse in den beteiligten Staaten verlangen. Der Verwaltungsgerichtshof habe daher zutreffend festgestellt, aus dem Kyoto-Protokoll könne nicht abgeleitet werden, dass Projekte, die eine gewisse Erhöhung der Emissionen vom klimarelevanten Gasen bewirken würden, nicht zulässig wären (VwGH 24.8.2011, 2010/06/0002). Nichts anderes könne für das Übereinkommen von Paris gelten. Es bedürfe erst politischer Entscheidungen und gesetzgeberischer Akte.

Für den vorliegenden Fall komme noch hinzu, dass die internationale Luftfahrt von der Anwendbarkeit des Kyoto-Protokolls ausdrücklich ausgenommen und im Übereinkommen von Paris nicht erwähnt sei.

Entgegen der Annahme des Bundesverwaltungsgerichtes solle auf Grund der internationalen Vereinbarungen (einschließlich des Kyoto-Protokolls und des Übereinkommens von Paris) nicht etwa der Flugverkehr beschränkt, sondern im Zeitraum von 2020 bis 2035 ein klimaneutrales Wachstum der Luftfahrt sichergestellt werden. Zu diesem Schluss wäre das Bundesverwaltungsgericht gekommen, hätte es "CORSIA" (Beschluss eines globalen marktbasierten Systems zur Reduktion von CO2-Emissionen der internationalen Luftfahrt durch die International Civil Aviation Organization [ICAO] auf Grundlage einer Resolution der Generalversammlung) seiner Entscheidung zugrunde gelegt.

Außerdem lasse das Bundesverwaltungsgericht auch die Verordnung (EU) 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr 661/2010/EU (in der Folge: TEN-V-VO), ABl. 2013 L 348, 1, sowie das Weißbuch der Europäischen Kommission "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" (in der Folge: Weißbuch Verkehr), KOM (2011) 144 endg., und die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen "Eine Luftfahrtstrategie für Europa" (in der Folge: Luftfahrtstrategie für Europa), KOM (2015) 0598 endg., völlig außer Acht. In Anhang II der TEN-V-VO werde der Flughafen Wien-Schwechat als einer der Hauptflughäfen des europäischen Kernnetzes gelistet. Diesem komme somit u.a. die Aufgabe zu, die wachsende Mobilität zu bewältigen, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten und ein CO2-armes Verkehrssystem aufzubauen. Im Weißbuch Verkehr finde sich die Aussage, dass die Einschränkung der Mobilität keine Option sei. Weiters werde dort explizit darauf hingewiesen, dass im Luftverkehr die Steigerung der Effizienz der Flugzeuge und des Flugverkehrsmanagements angestrebt werden müsse. In der Luftfahrtstrategie für Europa werde dieser Gedanke weiter gesponnen und ausgeführt, dass die größte Herausforderung im Hinblick auf das Wachstum der europäischen Zivilluftfahrt die Verringerung der Kapazitäts- und Effizienzengpässe sei, die das Potential der europäischen Luftfahrtbranche für nachhaltiges Wachstum und internationale Wettbewerbsfähigkeit stark einschränke und zu Überlastung, Verspätungen und steigenden Kosten führen würde. Eine ineffiziente Nutzung des Luftraumes verursache höhere Preise und Verspätungen für Flugreisende sowie einen höheren Kraftstoffverbrauch und höhere CO2-Emissionen für die Betreiber. Außerdem behindere sie die Bemühungen um einen besseren Umweltschutz.

Eine Optimierung und Erhöhung der Flughafenkapazitäten sei daher erklärtes Ziel der Europäischen Union, nicht nur, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, sondern auch, um die CO2-Emissionen zu reduzieren und den Umweltschutz zu verbessern.

Das Bundesverwaltungsgericht habe das Kyoto-Protokoll und das Übereinkommen von Paris fälschlicherweise auf die Luftfahrt angewendet und die stattdessen maßgeblichen internationalen Rechtsgrundlagen und Programme – insbesondere das System "CORSIA" – zu Unrecht nicht einmal erwähnt. Dieses unrichtige und unvollständige Heranziehen internationaler Rechtsgrundlagen sei – in die Verfassungssphäre reichend – qualifiziert rechtswidrig. Das Bundesverwaltungsgericht werde durch seine Annahmen selbst "gesetzgeberisch" tätig und verstoße damit gegen das Legalitätsprinzip, das Gewaltenteilungsprinzip und Art50 B-VG.

3.4. Das Bundesverwaltungsgericht habe das KSG denkunmöglich mitangewendet und das Bundesgesetz über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (Emissionszertifikategesetz 2011 – EZG 2011), BGBl 118 idF BGBl I 128/2015, außer Acht gelassen:

3.4.1. Das Bundesverwaltungsgericht stütze sich im angefochtenen Erkenntnis u.a. auf das KSG, obwohl dieses in Genehmigungsverfahren ganz generell nicht herangezogen werden dürfe und auf den vorliegenden Fall (für den Zeitraum nach dem Jahr 2020 und auf CO2-Emissionen der zivilen Luftfahrt) gar nicht anwendbar sei. Beim KSG handle es sich um ein Programmgesetz ohne Außenwirkung, das lediglich den Startschuss für einen politischen Planungsprozess bilde. Der zentrale Satz des Gesetzes (§3 Abs2 leg.cit.) bestimme lediglich, dass auf politischer Ebene "Verhandlungen zu führen" seien. In den Materialien werde klargestellt, dass die auf dieser Grundlage künftig erstellten Vorschläge (Aufteilung auf Sektoren) erst eines weiteren Gesetzes bedürften (ErläutRV 1456 BlgNR 25. GP, 11). Damit habe das Bundesverwaltungsgericht die Rechtslage in besonderem Maße verkannt und das KSG in denkunmöglicher Weise angewendet.

Die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichtes im Zusammenhang mit dem KSG seien zudem unvollständig, weil sie nur erste Schritte bis etwa Mitte 2016 erfassen würden, das "Grünbuch für eine integrierte Energie- und Klimastrategie" der Bundesregierung und darauf aufbauende Prozesse aber völlig außer Acht gelassen hätten. Das Ermittlungsverfahren sei somit in willkürlicher Weise unvollständig geblieben, weil nicht einmal die Planungsschritte auf der Grundlage des KSG ordnungsgemäß erhoben worden seien. Zudem werde im angefochtenen Erkenntnis seitenlang ein einziger, nicht nachvollziehbar ausgewählter Ministerratsbeschluss aus dem Oktober 2012 erörtert, der überhaupt nichts mit dem Verfahrens- und Entscheidungsgegenstand zu tun habe, sondern der Startschuss für weitere politische Ideenfindungen und Arbeitsprozesse gewesen sei.

Das KSG habe ein "Ablaufdatum". Es regle die politisch anzustrebenden jährlichen Höchstmengen von Treibhausgasemissionen nur für den Zeitraum bis 2020. Für das Vorhaben könne jedoch antragsgemäß nur ein Zeitraum nach 2025 (tatsächlich erst nach 2030) maßgeblich sein, weil es frühestens dann in Betrieb gehen könne. Das KSG könne daher für dieses Vorhaben keinerlei Relevanz haben.

Vor allem sei das KSG auf die CO2-Emissionen des zivilen Flugverkehrs (auch sachlich) gar nicht anwendbar, was sich – sogar explizit – aus der Anlage 2 zum KSG ergebe. Das verstehe sich schon deshalb von selbst, weil der zivile Flugverkehr auf Grund internationaler und nationaler Rechtsvorschriften nicht dem Klimaschutzregime, sondern dem Emissionszertifikateregime unterliege und diese beiden Rechtsbereiche einander ausschließen würden. Unionsrechtliche Grundlage des KSG sei die Entscheidung 406/2009/EG über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 (in der Folge: Effort-Sharing-Decision), ABl. 2009 L 140, 136, nach der die Treibhausgasemissionen all jener Sektoren, die nicht dem Emissionszertifikatehandel unterliegen würden, in den Jahren 2013 bis 2020 reduziert werden sollten. Da die CO2-Emissionen des Luftverkehrs dem Emissionszertifikatehandel unterliegen würden, fielen diese nicht in das Klimaschutzregime der Effort-Sharing-Decision oder des KSG. Von den beiden genannten Rechtsquellen könnten nicht der Flugverkehr, sondern nur der Flughafen und das Vorhaben "Dritte Piste" potentiell betroffen sein (dh. nur die Anlage selbst und deren Betrieb). Die argumentative Heranziehung des KSG für die Begründung des Bundesverwaltungsgerichtes sei daher völlig verfehlt und denkunmöglich.

Sollte es sich beim KSG um ein anwendbares und außenwirksames Gesetz handeln, wäre dieses präjudiziell und wegen Verstoßes gegen die bundesverfassungsgesetzliche Kompetenzverteilung verfassungswidrig. Es sei denklogisch, dass die Verwirklichung des Zieles des KSG, durch Verminderung von CO2-Emissionen die weitere Erderwärmung zu begrenzen, Maßnahmen in verschiedensten Bereichen erfordere (zB Energie, Landwirtschaft, Tourismus, Katastrophenschutz), sodass der Klimaschutz eine Querschnittsmaterie sei. Eine Maßnahme iSd KSG sei jede "hoheitliche und privatwirtschaftliche Maßnahme des Bundes und der Länder" (vgl. §2 leg.cit.), sodass auf Grundlage dieses einfachen Bundesgesetzes auch solche Maßnahmen getroffen werden könnten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Länder gemäß Art15 B-VG fielen (das betreffe zB den Bodenschutz, die Raumordnung oder den Grundverkehr).

3.4.2. Das Bundesverwaltungsgericht habe das EZG 2011 außer Acht gelassen. Die Berücksichtigung des genannten Gesetzes hätte erkennen lassen, dass man in diesem Regime zwischen den Emissionen aus Anlagen (hier: dem

Flughafen) und solchen der Luftfahrzeuge unterscheiden müsse (vgl. §3 Z2 leg.cit.). Normadressat für die CO2-Emissionen des Flughafens sei der Inhaber der Anlage, während Normadressat für die CO2-Emissionen des Flugbetriebes die Luftfahrzeugbetreiber (die Fluglinien) seien (vgl. §§8, 9, 10 iVm 14 sowie 33 EZG 2011). Die CO2-Emissionen der Luftfahrzeuge würden daher nicht als CO2-Emissionen des Flughafens gelten. Dies würde sich bereits aus dem Kyoto-Protokoll und dem Übereinkommen von Paris ergeben, die beide die Luftfahrt ausgenommen und die Zuständigkeit zur Erarbeitung von Maßnahmen in diesem Bereich der UNO (konkret: der ICAO) überlassen hätten. Der Betrieb von Flugplätzen sei vom Emissionshandel nicht erfasst. Der Betrieb von Luftfahrzeugen und der Betrieb von Flugplätzen sei daher unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes strikt zu trennen. Auch die Verordnung (EU) 1031/2010 über den zeitlichen und administrativen Ablauf sowie sonstige Aspekte der Versteigerung von Treibhausgasemissionszertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft, ABl. 2010 L 302, 1, unterscheide zwischen der Zuteilung von Zertifikaten für Treibhausgasemissionen aus Luftverkehrstätigkeiten (an die Luftfahrzeugbetreiber) und der Zuteilung von Zertifikaten für ortsfeste Anlagen (an die Anlageninhaber).

Die in den §§4 bis 6 EZG 2011 enthaltenen und im UVP-Genehmigungsverfahren mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen für Anlagen würden einerseits nicht vorsehen, eine Genehmigung aus Klimaschutzgründen zu versagen, und andererseits für Flughäfen nicht gelten (diese seien in den Anhängen 1 und 3 nicht angeführt). Da diese Regelungen des EZG 2011 hinsichtlich der Treibhausgasemissionen von Anlagen abschließend seien, sei es schon aus diesem Grund unzulässig, für Flughäfen in einem Anlagengenehmigungsverfahren überhaupt irgendwelche Vorschreibungen zu machen, gar eine Genehmigung zu versagen, und diese Rechtsvorschriften dadurch zu umgehen, dass eine nach anderen Gesetzen (hier: LFG) vorgesehene Beurteilung öffentlicher Interessen als Genehmigungshindernis hinsichtlich Treibhausgasemissionen gedeutet werde. All das sei vom Bundesverwaltungsgericht im angefochtenen Erkenntnis übersehen worden.

Das Bundesverwaltungsgericht rechne – wie im österreichischen Anlagenrecht häufig der Fall – das Verhalten der Benutzer einer Anlage (zB Straßenbenutzer oder hier: Luftfahrzeugbetreiber) dem Anlagenbetrieb zu. Dies gelte jedoch "nur" für den Immissionsschutz der betroffenen Bevölkerung und für sonstige lokale Auswirkungen, jedoch nicht für darüber hinausgehende (gar globale) Aspekte wie jenem des Klimaschutzes. Daher gelte dies – sogar explizit – nicht in Bezug auf Emissionen von Treibhausgasen von Luftfahrzeugen, die den Kern der Entscheidungsbegründung bilden würden. Gegenstand von Anlagengenehmigungsverfahren könnten immer nur lokale Umweltverschmutzungen sein, nicht jedoch das Weltklima. Mit der Betrachtung des Weltklimas überschreite das Bundesverwaltungsgericht den Betrachtungsgegenstand.

3.5.1. Das Bundesverwaltungsgericht stütze sich bei den herangezogen Rechtsgrundlagen u.a. auf Art37 Charta der Grundrechte der Europäischen Union (in der Folge: GRC), ABl. 2016 C202, 389. Das angefochtene Erkenntnis unterlasse jedoch die notwendige Unterscheidung, inwieweit es sich bei den Bestimmungen der GRC um bloße "Grundsätze" – wie im Fall des Art37 GRC – oder um echte "Rechte" handle. Als einzige Rechtfertigung für die Heranziehung dieser Bestimmung verweise das Bundesverwaltungsgericht darauf, dass auch der Verfassungsgerichtshof Bestimmungen der GRC interpretativ heranziehe. Im viel zitierten Erkenntnis VfSlg 19.632/2012 sei der Verfassungsgerichtshof zum Ergebnis gekommen, dass Art47 GRC gleichsinnig mit Art6 EMRK mitanzuwenden sei, im konkreten Fall jedoch nicht verletzt gewesen sei. Im Unterschied zu Art37 GRC verleihe Art47 GRC aber unzweifelhaft ein "Recht".

Dass dies bei Art37 GRC nicht zutreffe, gehe auch aus einschlägiger Literatur hervor, die diesen als Grundsatz qualifiziere, der erst der Konkretisierung durch Unionsrecht oder den jeweiligen nationalen Gesetzgeber bedürfe, um unmittelbar zur Anwendung zu gelangen. Auch habe der Verfassungsgerichtshof – entgegen dem vom Bundesverwaltungsgericht vermittelten Eindruck – niemals Art37 GRC als Versagungsgrund für eine Anlagengenehmigung herangezogen. Das Bundesverwaltungsgericht habe daher Art37 GRC in denkunmöglicher Weise angewendet.

3.5.2. Als weitere Rechtsgrundlage ziehe das Bundesverwaltungsgericht das Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung (in der Folge: BVG Nachhaltigkeit), BGBl I 111/2013, heran, das jedoch – wie sein Vorläufer – in Anlagengenehmigungsverfahren nicht anzuwenden sei (vgl. VwGH 28.3.2006, 2003/03/0177). In Anbetracht seiner Entstehungsgeschichte sei zudem zweifelhaft, ob der Klimaschutz von diesem Verfassungsgesetz überhaupt mitumfasst sei.

3.5.3. Schließlich führe das Bundesverwaltungsgericht auch Bestimmungen der NÖ Landesverfassung 1979 (NÖ LV 1979), LGBl 0001-21, an, in deren Art4 Abs2 die "besondere Bedeutung des Klimaschutzes" – im Gegensatz zum BVG Nachhaltigkeit – ausdrücklich verankert worden sei. Bei den Bestimmungen der NÖ LV 1979 handle es sich aber um bloße Staatszielbestimmungen. Zudem könne die NÖ LV 1979 schon aus verfassungsrechtlichen Kompetenzgründen nicht zur Auslegung eines Bundesgesetzes (hier: LFG) herangezogen werden.

Zwar könnten Staatszielbestimmungen als Auslegungshilfen dienen, ein Genehmigungshindernis könnten diese bei sonstiger Verfassungswidrigkeit mangels ausreichender Bestimmtheit iSd Art18 B-VG jedoch keinesfalls bilden. Um einer Staatszielbestimmung unmittelbare Anwendbarkeit in einem Anlagengenehmigungsverfahren zu verleihen, bedürfe es eines "finalen Determinierungsaktes" (Gesetz, Verordnung), der die Staatszielbestimmung konkretisiere und eine nachvollziehbare Anwendung auf konkret bestimmbare Fälle ermögliche. Das Bundesverwaltungsgericht habe die genannten Bestimmungen somit denkunmöglich angewendet.

Es sei zudem nicht ersichtlich, warum das Bundesverwaltungsgericht gerade diese Staatszielbestimmungen heranziehe. Führe man den – wenn auch unrichtigen – Gedankengang des Bundesverwaltungsgerichtes konsequent fort, hätten auch alle übrigen Staatszielbestimmungen, die vom Vorhaben berührt würden, in die Erwägungen miteinbezogen werden müssen. Dass dies nicht die Intention des die Staatszielbestimmungen erlassenden Verfassungsgesetzgebers sei und den Rahmen eines jeden Erkenntnisses sprengen würde, sei selbstredend.

Auf diese Weise würden Regelungen, die die Berücksichtigung öffentlicher Interessen – oder gar deren Abwägung – vorsehen würden, wie dies zB im Umwelt- und Anlagenrecht regelmäßig der Fall sei, dazu führen, dass die Verwaltungsgerichte "politische" Entscheidungen zu treffen hätten; dies jedoch ohne mittelbare demokratische Legitimation und ohne politische Verantwortlichkeit. Dies würde den Grundsätzen der demokratischen Staatsorganisation widersprechen.

3.6. Was den vom Bundesverwaltungsgericht im angefochtenen Erkenntnis angesprochenen Aspekt der Bodeninanspruchnahme anlange, so handle es sich in rechtlicher Betrachtung um "freischwebende" Überlegungen ohne jeden gesetzlichen Konnex. Das territorial einschlägige NÖ Bodenschutzgesetz (NÖ BSG), LGBl 6160-5, regle den qualitativen Schutz des Bodens, nicht jedoch die flächenmäßige Inanspruchnahme. Das Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Bodenschutz, BGBl 236/2002 idF BGBl III 130/2006, sei aus räumlichen Gründen nicht anwendbar. Die Minimierung der Bodeninanspruchnahme sei eines der Ziele der Raumordnungsgesetze. Schließlich sei "die Erhaltung, Stärkung und Schaffung einer leistungsfähigen bäuerlichen Land- und Forstwirtschaft entsprechend den natürlichen und strukturellen Gegebenheiten des Landes Niederösterreich" Ziel des NÖ Grundverkehrsgesetzes 2007 (NÖ GVG 2007), LGBl 6800 idF LGBl 96/2015.

Keine dieser Rechtsvorschriften enthalte zur Mitanwendung in UVP-Genehmigungsverfahren geeignete Genehmigungstatbestände, weshalb diese nicht mitanzuwenden seien. Das Bundesverwaltungsgericht sei bei der Berücksichtigung des flächenmäßigen Verbrauches daher so fehlerhaft bzw. begründungslos vorgegangen, dass dies iSd Rechtsprechung mit Gesetzlosigkeit auf eine Stufe gestellt werden könne.

Das Bundesverwaltungsgericht habe wohl – ohne dies darzulegen – gemeint, nur §71 LFG anzuwenden, doch biete das genannte Gesetz keinen Anhaltspunkt für die Annahme, der Luftfahrtbehörde sei die Minimierung der Bodeninanspruchnahme als Aufgabe zugewiesen. Insofern habe das Bundesverwaltungsgericht §71 LFG denkunmöglich angewendet.

Wollte man erwägen, inwieweit sich eine Verpflichtung zur Minimierung der Bodeninanspruchnahme aus dem UVP-G 2000 ergeben könnte, müsste man erkennen, dass §17 Abs2 litb leg.cit. nicht einschlägig sei, weil diese Bestimmung qualitative Schädigungen der Böden zum Gegenstand habe, nicht jedoch quantitative Verluste von Flächen. Denke man an den Auffangtatbestand "schwerwiegende Umweltbelastungen" in §17 Abs5 leg.cit., so sei festzuhalten, dass das Bundesverwaltungsgericht keine für die Anwendung dieses Sondertatbestandes erforderlichen Ermittlungen gepflogen und keine Überlegungen dazu angestellt habe.

Sofern das Kriterium eines flächenbezogenen Bodenverbrauches relevant wäre (was tatsächlich nicht der Fall sei), hätte das Bundesverwaltungsgericht dieses Kriterium in denkunmöglicher Weise berücksichtigt, weil es ein nahezu apokalyptisches Bild, nach dem bei Verwirklichung des Vorhabens die Nahrungsmittelversorgung zukünftiger Generationen gefährdet wäre, gezeichnet habe, das mit der Realität nichts zu tun habe.

3.7.1. Das Bundesverwaltungsgericht habe die Differenz der Flugbewegungen in dem – fiktiv – mit "2025" bezeichneten Zeitpunkt zwischen dem 2- und dem 3-Pistensystem herangezogen, daraus – eigenständig bzw. mit Unterstützung von Beschwerdeführern vor dem Bundesverwaltungsgericht, jedoch ohne eigenen Sachverständigen – die Differenz der verursachten CO2-Emissionen aus den weltweiten Flugbewegungen berechnet und unterstelle nun, diese Differenz wäre zugleich der zusätzliche Beitrag der dritten Piste zu den globalen Treibhausgasemissionen. Dies sei grundlegend falsch, sogar denkunmöglich:

Der Umstand, dass ein Flug nicht auf der dritten Piste in Wien abgewickelt werden könne, bedeute keineswegs, dass der Flug nicht stattfinde. Die Annahme des Bundesverwaltungsgerichtes, die Flugbewegungen, nach denen ein Bedarf bestehe, würden gleichsam in einem "schwarzen Loch" verschwinden, sei denkunmöglich. Das Bundesverwaltungsgericht hätte in einem weiteren Schritt ermitteln müssen, welche Auswirkungen der Entfall der dritten Piste auf das Verkehrsgeschehen in der Luft und zu Lande hätte. Man hätte also die Auswirkungen auf das gesamte europäische und weltweite Verkehrsnetz betrachten müssen. Erst die Beantwortung dieser Frage würde zeigen, ob der Entfall der dritten Piste zu mehr oder zu weniger CO2-Emissionen führen würde.

Das Bundesverwaltungsgericht hätte – jeweils zum Prognosezeitpunkt "2025" – die nationalen und internationalen Flugbewegungen im Nullfall (zwei Pisten) und die sich daraus ergebenden CO2-Emissionen im Planfall (drei Pisten) gegenüberstellen müssen. Hätte das Bundesverwaltungsgericht diese Ermittlungen durchgeführt, wäre es zum Ergebnis gekommen, dass der Nullfall weder zu einem Entfall der prognostizierten Flugbewegungen, noch zu einer Verbesserung des Klimas, sondern vielmehr zu einer Erhöhung der CO2-Emissionen gegenüber dem Planfall geführt hätte. Für das Weltklima mache es keinen Unterschied, wo die CO2-Emissionen stattfinden würden.

3.7.2. Das Bundesverwaltungsgericht habe weder Feststellungen getroffen noch Ermittlungsschritte gesetzt, ob (und gegebenenfalls inwiefern) der Entfall der dritten Piste am Flughafen Wien zu einer Reduktion der verkehrsbedingten CO2-Emissionen für das Weltklima führen könnte, womit es in dem aus seiner Sicht entscheidungswesentlichen Punkt jegliche Ermittlungstätigkeit unterlassen habe.

Zudem sei den beschwerdeführenden Parteien weder zur Frage der Auswirkungen des internationalen Flugverkehrs auf den globalen Klimawandel, noch zur Frage, welche Folgen der Entfall der dritten Piste auf die internationalen Flugbewegungen hätte, irgendein Gehör gewährt worden. Diese gravierenden Mängel seien iSd Rechtsprechung als Willkür zu werten.

Auch zu den Folgen des Klimawandels habe es keinerlei Ermittlungen oder Gehör gegeben. Das Bundesverwaltungsgericht beschränke sich dazu auf emotionale Darlegungen zu behaupteten Todesfolgen und Klimaflüchtlingen. Ebenso ohne jedwedes Ermittlungsverfahren und Gehör äußere das Bundesverwaltungsgericht die emotionale (jedoch unbegründete) Sorge um die regionale Lebensmittelversorgung des Großraumes Wien.

3.7.3. Für die beschwerdeführenden Parteien habe bis zur Zustellung des angefochtenen Erkenntnisses nicht erkennbar sein können, dass die CO2-Emissionen aus den Flugbewegungen entscheidungswesentlich sein könnten. Ein Gerichtsgutachter habe die Empfehlung für eine zusätzliche Bescheidauflage abgegeben, nach der der Flughafen die ihm zurechenbaren CO2-Emissionen (von den Anlagen und Einrichtungen des Flughafens Wien) so reduzieren sollte, dass die durch die dritte Piste bedingten Zusatzemissionen (aus diesen Flughafen-Anlagen) kompensiert würden. Dazu sollte der Flughafen das Reduktionspotential darlegen. Zusätzlich habe das Bundesverwaltungsgericht auch noch explizit klargestellt, dass sich dieser Vorschlag auf das UVP-G 2000 (und nicht auf das LFG) stütze, dass CO2 als Luftschadstoff betrachtet werde (es also aus rechtlichen Gründen nicht um Klimaschutz gehe), und dass nur die vom Flughafen beeinflussbaren Anlagen, nicht jedoch der Flugverkehr, maßgeblich seien.

Den beschwerdeführenden Parteien sei zu keinem Zeitpunkt kommuniziert worden, dass sich diese Rechtsansicht geändert hätte, weshalb es für sie keinerlei Veranlassung gegeben habe, zum Klimaschutz rechtliches oder faktisches Vorbringen zu erstatten. In den nachfolgend kommunizierten Stellungnahmen des genannten Gerichtsgutachters sei es immer nur um das Kompensationspotential bei den CO2-Emissionen am Flughafen selbst gegangen. Die CO2-Emissionen der Flugzeuge seien lediglich im sog. LTO-Zyklus (dh. für landing und take off) und lediglich als Vergleichsgröße dargestellt worden.

Das Bundesverwaltungsgericht hätte den beschwerdeführenden Parteien gegenüber darlegen müssen, dass es seine klar dargelegte Rechtsansicht geändert habe, sich nicht an die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu §71 LFG halten wolle und/oder von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zum UVP-G 2000 abgehen

wolle, dass es CO2 als klimaschädigende Emission und nicht als Luftschadstoff ansehen wolle, dass es die Bestimmungen des KSG und des EZG 2011 (und die dahinter stehenden unionsrechtlichen und internationalen Rechtsvorschriften und Programme) entgegen dem Wortlaut dieser Bestimmungen auszulegen beabsichtige, dass die aufwändige Korrespondenz zur Kompensation der vom Flughafen beeinflussbaren CO2-Emissionen auf Grund eines Meinungsumschwunges Makulatur geworden sei, dass es nun um den globalen Klimaschutz gehe sowie dass es österreich- und weltweit erstmals die Genehmigungsfähigkeit eines konkreten Einzelprojektes am Maßstab des globalen Klimawandels zu prüfen gedenke. Nur so wären die beschwerdeführenden Parteien in der Lage gewesen, auf Basis dieser grundlegenden Änderung der Rechtsansicht ein entsprechendes Rechts- und Sachvorbringen zu erstatten.

Darüber hinaus habe das Bundesverwaltungsgericht die beschwerdeführenden Parteien auch im Recht auf Parteiengehör verletzt, indem es Stellungnahmen einer Verfahrenspartei und deren Privatsachverständigen sowie Ausführungen einer weiteren Partei nicht zugestellt habe. Alle diese Stellungnahmen der Beschwerdeführer vor dem Bundesverwaltungsgericht würden gerade um jene Themen (Klimawandel und Bodenverbrauch) kreisen, die das Bundesverwaltungsgericht nunmehr zu seinen tragenden Entscheidungsgründen zur Abweisung des beantragten Vorhabens erhoben habe. Damit erweise sich die Verletzung des Parteiengehörs als besonders brisant. Das Bundesverwaltungsgericht zitiere diese weiteren Stellungnahmen im angefochtenen Erkenntnis zwar nicht, bei dessen Lektüre sei jedoch klar erkennbar, dass es diese Stellungnahmen gewürdigt habe.

Wäre den beschwerdeführenden Parteien die geänderte Rechtsansicht dargelegt worden (und wäre ihnen rechtliches Gehör zu den weiteren Schriftstücken eingeräumt worden), so hätten sie u.a. darlegen können, dass

– die Nullvariante zu keiner Reduktion der verkehrsbedingten CO2-Emissionen für das Weltklima führen würde, weil die prognostizierten Flugbewegungen, nach denen ein vom Bundesverwaltungsgericht festgestellter Bedarf bestehe, nicht gleichsam in einem "schwarzen Loch" verschwinden würden, sondern sich nur auf andere Flughäfen verlagern würden;

– es durch Umwege und Zwischenlandungen (mit zusätzlichen Starts und Landungen) sowie wegen Kapazitätsauslastung beim Landeanflug kreisender Flugzeuge zu vermehrten CO2-Emissionen käme;

– der Beitrag des Flughafens Wien zu den globalen Treibhausgasemissionen verschwindend gering sei;

– es weitere öffentliche Interessen gebe, die bei Entfall der dritten Piste negativ berührt wären, wie zB

? der Wegfall der Hub-Funktion des Flughafens und damit der Wegfall internationaler Flugverbindungen;

? ein potentieller außenpolitischer Schaden durch einen Wegzug internationaler Organisationen;

? der Wegfall von Arbeitsplätzen am Flughafen wegen sich dann vom Flughafen zurückziehender Unternehmen;

? ein wirtschaftlicher Schaden durch das Abziehen von Europazentralen, sonstigen Unternehmen usw. in der gesamten Ostregion;

? ein damit verbundener Wegfall zehntausender Arbeitsplätze, volkswirtschaftliche Nachteile und ein Rückgang an Steueraufkommen;

? eine tendenziell sinkende Flugsicherheit bei ständigem Betrieb an der Kapazitätsgrenze;

? eine zusätzliche Lärmbelastung jener Menschen, die im Bereich der bestehenden Pisten leben würden;

– es weitere öffentlichen Interessen gebe, die das Bundesverwaltungsgericht hätte berücksichtigen müssen (vgl. zB jene, die sich für die Luftfahrt aus der TEN-V-VO, aus dem Weißbuch Verkehr und aus der Luftfahrtstrategie für Europa ergeben würden).

Zudem hätten die beschwerdeführenden Parteien auch zur Bodeninanspruchnahme ein entsprechendes Rechts- und Tatsachenvorbringen erstatten können.

3.8. Das Bundesverwaltungsgericht weise im angefochtenen Erkenntnis den Antrag der zweitbeschwerdeführenden Partei zur Verlegung der Landesstraße B 10 ab. Feststellungen oder Beweiswürdigungen zur Abweisung würden fehlen, die Landesstraße B 10 werde auch in der Interessenabwägung nicht berücksichtigt. Eine Abweisung eines Straßenbauvorhabens mit der Begründung der Zunahme von CO2-Emissionen durch Flugbewegungen sei inhaltlich

nicht nachvollziehbar. Auch das Argument des Flächenverbrauches könne für das bloße Verlegen einer Straße nicht ins Treffen geführt werden. Eine sonstige Begründung für die Abweisung des Straßenbauvorhabens führe das Bundesverwaltungsgericht nicht an. Es würden dazu auch keinerlei Rechtsvorschriften zitiert.

Die Abweisung des Genehmigungsantrages der zweitbeschwerdeführenden Partei zur Verlegung der Landesstraße B 10 erfolge somit ohne jede Begründung, was iSd Rechtsprechung Willkür gleichzuhalten sei.

4. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Gerichtsakten vorgelegt und eine Gegenschrift erstattet, in der es dem Beschwerdevorbringen wie folgt entgegentritt:

4.1. Zur Anwendung des §71 LFG:

Bei der Abwägung der nach §71 LFG zu berücksichtigenden Interessen sei nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (VwSlg. 7913 A/1970; VwGH 30.9.2010, 2010/03/0110) auch die Vermeidung von Gefährdungen für Leben, Gesundheit und Eigentum (§133 LFG) sowie von Luftschadstoffen zu berücksichtigen. Beim Treibhausgas CO2 handle es sich um einen Luftschadstoff, weshalb es auch in die Abwägungen des LFG miteinzubeziehen sei (Baumgartner/Petek, UVP-G 2000 Kurzkommentar, 2010, 45). Weiters seien die in §71 leg.cit. zu berücksichtigenden Interessen nicht auf solche des LFG eingeschränkt. So habe der Verwaltungsgerichtshof mit seinem Erkenntnis VwSlg. 13.466 A/1991 anerkannt, dass auch Interessen des Umweltschutzes zu berücksichtigen seien (in Bezug auf die Zulässigkeit von Außenlandungen und -abflügen nach §9 Abs2 leg.cit.). Es sei somit nicht denkunmöglich, wenn bei der Abwägung nach §71 LFG auch die Auswirkungen von Treibhausgasen berücksichtigt würden, zumal es sich bei der Zunahme von 1,79 bzw. 2,02 % der jährlichen Gesamtemissionen Österreichs nicht um eine vernachlässigbare Größe handle (der Sachverhalt zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 24.8.2011, 2010/06/0002, zur A 5 Nordautobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn, sei anders gelagert gewesen, weil die Zunahme in diesem Fall lediglich im Promillebereich gelegen gewesen sei).

Im Beschwerdeverfahren des Bundesverwaltungsgerichtes sei von den nunmehrigen beschwerdeführenden Parteien des verfassungsgerichtlichen Verfahrens die Verfassungswidrigkeit des §71 LFG nicht vorgebracht worden. Auch das Bundesverwaltungsgericht habe keine Bedenken ob der Verfassungsmäßigkeit (gehabt).

Weiters werde darauf hingewiesen, dass die Verminderung des Klimawandels nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes regelmäßig im Rahmen von Abwägungsentscheidungen (zB nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl 215 idF BGBl I 54/2014) für zulässig erachtet werde (vgl. VwGH 28.1.2010, 2009/07/0038; 24.11.2016, Ro 2014/07/0101).

In Bezug auf die Beschwerdebehauptung, nach §71 LFG sei keine Ermessensentscheidung möglich, werde auf die angefochtene Entscheidung verwiesen.

4.2. Zur Anwendung internationaler Abkommen:

Das Kyoto-Protokoll bzw. das Übereinkommen von Paris zur Begrenzung des Klimawandels seien als internationale Abkommen nicht angewendet worden (so wie im Übrigen auch das KSG), sondern lediglich im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden, weil die in diesen Abkommen vorgegebenen Ziele im öffentlichen Interesse liegen würden (insbesondere das Erreichen des Zwei-Grad-Zieles). Es sei somit auch zu keiner unmittelbaren Anwendung internationaler Abkommen gekommen. Auch der Österreichische Nationalrat, die Österreichische Bundesregierung und die Europäische Union hätten sich die Erreichung dieser Ziele als Priorität vorgegeben. Im Übereinkommen von Paris sei die Luftfahrt nicht ausgenommen, weil kein Emissionssektor speziell genannt sei. Gerade der Sektor Luftverkehr sei der am stärksten wachsende Bereich, bei dem es statt zu einer Reduktion zu einer Zunahme komme. Die von der ICAO angekündigten Maßnahmen würden auf freiwilligen Schritten der Mitglieder fußen; die Wirksamkeit werde bezweifelt (vgl. den Hinweis in Madner/Hollaus, Luftverkehr: Kurzupdate zur ICAO-Konferenz über die Schaffung eines internationalen Instruments zur Anwendung marktbasierter Mechanismen auf Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr, RdU 2016, 244).

4.3. Zum Bodenverbrauch:

Bei diesem Abwägungskriterium handle es sich um ein Zusatzkriterium, das ergänzend in die Gewichtung einbezogen worden sei. Der Bodenverbrauch sei somit nicht das tragende Element der angefochtenen Entscheidung, was aus dem Gesamtkontext ersichtlich sei. Auch sei das Gutachten von DI S. nicht in die Abwägung einbezogen worden.

4.4. Zu den behaupteten Verfahrensmängeln:

4.4.1. Zur behaupteten Verlagerung der Treibhausgasemissionen in das Ausland:

In Bezug auf die Beschwerdebehauptung, durch die Nichtverwirklichung der dritten Piste komme es zu keiner Reduktion von Treibhausgasen, diese würden vielmehr sodann im Ausland entstehen bzw. "verlagert", sei auszuführen, dass bei der Abwägungsentscheidung nur die durch das beantragte Vorhaben anfallenden Emissionen berücksichtigt hätten werden können. Im Übrigen sei darauf zu verweisen, dass sich auch die Nachbarstaaten Österreichs – so wie auch alle anderen wichtigen Staaten der Europäischen Union, in denen maßgeblich Flugverkehr stattfinde – zur Einhaltung des Zwei-Grad-Zieles (im Rahmen des Übereinkommens von Paris bzw. von verschiedenen unionsrechtlichen Vorgaben) verpflichtet hätten.

4.4.2. Zum Überraschungsverbot:

Zur Behauptung der beschwerdeführenden Parteien, sie seien vom Ausgang des Verfahrens überrascht worden, sei darauf zu verweisen, dass keine Verpflichtung zur Erörterung von Rechtsfragen bestehe. Der Verwaltungsgerichtshof habe wiederholt festgehalten, dass sich das Überraschungsverbot nur auf die Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes erstrecke, nicht aber auf die von der Behörde vorzunehmende rechtliche Beurteilung (VwGH 19.2.2014, 2013/22/0177; 2.3.2012, 2010/07/0038).

Der Behauptung, die beschwerdeführenden Parteien seien in ihrem Recht auf Parteiengehör deshalb verletzt, weil ihnen Stellungnahmen von Beschwerdeführern des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens nicht übermittelt worden seien, sei entgegenzuhalten, dass sich das Bundesverwaltungsgericht nicht auf diese Stellungnahmen gestützt habe, weshalb es auch nicht erforderlich gewesen sei, den beschwerdeführenden Parteien eine interne, nur für den gerichtlichen Gebrauch bestimmte Stellungnahme von P. S. (die deshalb auch nicht zum Akt genommen worden sei) zum Parteiengehör zu übermitteln.

4.5. Zur Verlegung der Landesstraße B10:

Die dritte Piste bilde mit der Straßenverlegung auch nach dem Willen der Antragsteller, den nunmehrigen beschwerdeführenden Parteien, ein untrennbares Ganzes. Denn nur durch die Errichtung der dritten Piste sei die Verlegung der B10 bedingt, weshalb mit der Abweisung des Hauptvorhabens "Dritte Piste" auch die Verlegung der B 10 nicht bewilligt werden könne.

4.6. Schlussbemerkungen:

Im Übrigen werde auf die Begründung der angefochtenen Entscheidung verwiesen. Die in der Beschwerde angesprochenen Punkte würden somit keine verfassungsrechtlichen Fragen berühren (Art144 Abs2 B-VG).

5. Die Niederösterreichische Landesregierung hat eine Äußerung erstattet, in der sie das Beschwerdevorbringen folgendermaßen unterstützt:

5.1. Zur denkunmöglichen Mitanwendung des KSG und der Außerachtlassung des EZG 2011 sowie zur denkunmöglichen Anwendung des LFG:

Das Bundesverwaltungsgericht habe erkennbar das KSG seinem Erkenntnis zugrunde gelegt, obwohl nach Ansicht der UVP-Behörde in einem Anlagengenehmigungsverfahren kein Anwendungsbereich für das genannte Gesetz bestehe. Zudem treffe das genannte Gesetz keine Regelungen betreffend CO2-Emissionen für den Luftverkehr. Da sich der Verpflichtungszeitraum von 2013 bis 2020 erstrecke, sei das KSG auch zeitlich nicht anwendbar. Gleichzeitig werde das EZG 2011 nicht einbezogen, das die Emittierung von CO2 im Bereich der Luftfahrt abschließend regle, weshalb eine über dieses Gesetz hinausgehende Interessenabwägung in Form der Berücksichtigung der Emissionen in der UVP-Genehmigungsentscheidung nicht zulässig sei.

Auch vor dem Hintergrund des rechtsstaatlichen Determinierungsgebotes könne nicht davon ausgegangen werden, dass bei der Beurteilung von berücksichtigungswürdigen Interessen dem LFG unterstellt werden könne, jedwedes denkmögliche Interesse in Betracht zu ziehen. Insbesondere könne mit Blick auf die Systematik und auf die Vielzahl der im LFG selbst genannten Interessen nicht davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber einen Auffangtatbestand schaffen habe wollen, in den alle denkmöglichen Wertungen einfließen könnten. Insoweit sei klargestellt, dass der Begriff der öffentlichen Interessen in verschiedenen Materien verschieden ausgeprägt sein könne, und dass im vorliegenden Fall nur jene öffentliche Interessen berücksichtigt werden könnten, die das LFG als solche

ansehe. Die vom Bundesverwaltungsgericht zur Versagung herangezogenen Interessen würden ein übergeordnetes öffentliches Interesse darstellen, das vom Staat und seiner Gesetzgebung umzusetzen sei. Der Umwelt- und Klimaschutz sowie die Erhaltung der landwirtschaftlichen Flächen als Lebensgrundlage der Bevölkerung würden keine im vorliegenden Fall maßgebenden öffentlichen Interessen und keinen Prüfungsmaßstab für die vom Bundesverwaltungsgericht angestellte und auf §71 LFG gegründete Interessenprüfung und -abwägung darstellen.

5.2. Zur willkürlichen Interessenabwägung nach dem LFG gegenüber einer umfassenden Gesamtschau und Berücksichtigung aller (umweltschutzbezogenen) öffentlichen Interessen gemäß §12 und §17 Abs1 iVm Abs5 UVP-G 2000:

Das Bundesverwaltungsgericht stütze seine abweisende Entscheidung auf eine Interessenabwägung, die es auf der Grundlage des LFG vornehme, nicht jedoch auf das UVP-G 2000. Im konkreten Verfahren liege ein (vom Bundesverwaltungsgericht unwidersprochenes) Umweltverträglichkeitsgutachten vor, das die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens (auch im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima) bescheinige. Das Bundesverwaltungsgericht komme einerseits bei der Beurteilung gemäß §12 und §17 Abs1 UVP-G 2000 iVm §71 LFG zum Ergebnis, dass das Vorhaben umweltverträglich sei, weil keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten seien, und andererseits bei der Anwendung des §17 Abs1 UVP-G 2000 iVm §71 LFG dazu, dass Umweltschutzinteressen der Genehmigung entgegenstehen würden. Es sei denkunmöglich, dass bei der Anwendung derselben Bestimmungen durch dasselbe Gericht diametral abweichende Ergebnisse erzielt würden.

5.3. Zur mangelnden Rechtsgrundlage für Flächeninanspruchnahme als Versagungsgrund:

Das Bundesverwaltungsgericht führe als Begründung für die Abweisung den hohen Bodenverbrauch (Entzug des Bodens für die landwirtschaftliche Lebensmittelproduktion) durch das Vorhaben an. Das NÖ BSG regle den qualitativen Schutz des Bodens, nicht jedoch die flächenmäßige Inanspruchnahme. Die schonende Verwendung natürlicher Ressourcen iSe Minimierung der Bodeninanspruchnahme sei eines der generellen Ziele des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014, LGBl 3/2015 idF LGBl 63/2016, das jedoch keine zur Mitanwendung in UVP-Verfahren geeignete Genehmigungstatbestände enthalte (aus kompetenzrechtlichen Gründen sei es auf Verkehrsanlagen der hier in Rede stehenden Art nicht anzuwenden). Das NÖ GVG 2007 sei zwar einschlägig, stelle jedoch explizit Rechtsgeschäfte genehmigungsfrei, wenn das land- und forstwirtschaftliche Grundstück für öffentliche Verkehrsanlagen benötigt werde und dies von der nach den Verwaltungsvorschriften zuständigen Behörde bestätigt werde. Dadurch habe der Gesetzgeber eine Interessenabwägung vorgenommen und normiert, dass das öffentliche Interesse an der Verkehrsanlage höher zu bewerten sei als das öffentliche Interesse am Erhalt der landwirtschaftlichen Fläche. Das LFG biete keinen Anhaltspunkt für die Annahme, dass der Behörde die Minimierung der Bodeninanspruchnahme als Aufgabe zugewiesen sei. Auch §17 Abs2 litb UVP-G 2000 habe qualitative Schädigungen der Böden zum Gegenstand und sei daher nicht einschlägig, für die Anwendung des Sondertatbestandes des §17 Abs5 leg.cit. habe das Bundesverwaltungsgericht nicht die erforderlichen Ermittlungen gepflegt und Überlegungen angestellt.

5.4. Zum willkürlichen Vorgehen des Bundesverwaltungsgerichtes durch ein mangelhaftes Verfahren:

5.4.1. Das Bundesverwaltungsgericht habe seine durch das Begehren und die Beschwerdegründe beschränkte Kognitionsbefugnis (vgl. §27 des Bundesgesetzes über das Verfahren der Verwaltungsgerichte [Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG], BGBl I 33/2013) überschritten, weil ein auf die nunmehrigen Versagungsgründe gerichtetes Begehren konkret nicht ersichtlich sei.

5.4.2. Das Bundesverwaltungsgericht habe keine mündliche Verhandlung zur Klärung des Sachverhaltes der Auswirkungen der CO2-Emissionen auf das Klima und zur Erörterung der neuen strittigen Rechtsfragen durchgeführt sowie das Parteiengehör unterlassen. Insbesondere seien weder die Fragen des Bodenverbrauches, noch jene der Emission klimaschädlicher Gase Gegenstand der mündlichen Erörterung gewesen. Diese Fragen seien erst in der angefochtenen Entscheidung dargelegt worden, weshalb von den Verfahrensparteien keine sachliche und/oder rechtliche Stellungnahme dazu abgegeben habe werden können. Das Bundesverwaltungsgericht habe auch keine Sachverständigen zugezogen, die einerseits die Auswirkungen der vom Vorhaben ausgehenden Treibhausgase (speziell die CO2-Emissionen) auf das Weltklima und andererseits den projektimmanenten Verlust von landwirtschaftlichen Böden beurteilt hätten. Bei der Auseinandersetzung mit der Frage nach den Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima stütze das Bundesverwaltungsgericht seine Argumentation auf einschlägige Normen und

Übereinkommen, die an den Staat und seine Gesetzgebung gerichtet seien. Auch werde nicht näher geprüft, ob die geplante Nutzungsänderung bei den vom Vorhaben beanspruchten Böden die behauptete Beeinträchtigung der Versorgung der Bevölkerung mit sich bringe. Das Bundesverwaltungsgericht habe es auch unterlassen, die Ergebnisse seiner Überlegungen dem Parteiengehör zu unterstellen, womit den Parteien die Möglichkeit genommen worden sei, zur Entscheidungsrelevanz der Feststellungen, die zum angefochtenen Erkenntnis geführt hätten, Stellung zu beziehen.

5.4.3. Das Bundesverwaltungsgericht habe auch die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima mangelhaft erhoben. Es habe eine rechtliche Beurteilung durchgeführt, ohne die Sachfragen durch Beiziehung eines für die rechtliche Beurteilung notwendigen Sachverständigen bzw. eine entsprechende Frages

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, http://www.vfgh.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at