

Landesgericht für  
Zivilrechtssachen Wien  
Schmerlingplatz 11  
1016 Wien

Schriftsatz im webERV eingebracht

Wien, am 12-11-2009

LethJu/REPÖSTE/WP/

G:\ADVOKAT\DATEN\WINWORD\LethJu\REPÖSTE\174.DOC

Klägerin:

Dr. Jutta Leth, geb. am 11.09.1959,  
Fachärztin  
Schwechater Straße 90,  
2322 Zwölfaxing

vertreten durch:

**PROKSCH & FRITZSCHE · FRANK · FLETZBERGER**  
RECHTSANWÄLTE

Nibelungengasse 11/4, 1010 Wien  
TEL +43 (1) 877 04 54 FAX +43 (1) 877 04 56  
P111395 MAIL office@pfr.at

Vollmacht gem. § 8 RAO erteilt

Beklagte Parteien:

1. Republik Österreich (Bund)  
Bundeskanzleramt  
Ballhausplatz 2  
1014 Wien

2. Land Niederösterreich  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten

wegen:

€ 120.000,-- (Leistung)  
€ 20.000,-- (Feststellung)  

---

€ 140.000,-- (Gesamtstreitwert)

## AMTSHAFTUNGSKLAGE

3-fach / 1 HS / Beilagen .A - .R (nicht .F)

**DR. WOLFRAM PROKSCH · DR. THOMAS FRITZSCHE · MAG. CHRISTIAN FRANK · DR. BERND FLETZBERGER**

Nibelungengasse 11/4, 1010 Wien TEL +43 (1) 877 04 54 FAX +43 (1) 877 04 56 MAIL office@pfr.at, WEB www.pfr.at  
Bankverbindung BTV Kto.Nr. 127 033 498, BLZ 16300, BIC:BTVAAT22, IBAN: AT941630000127033498  
RA-Code: P111395, Firmenbuch-Nr. 280282f, DVR 2108081, UID: ATU62725466

## **1. Sachverhalt**

**1.1.** Die Klägerin ist Alleineigentümerin der in dritter Generation im Familienbesitz stehenden Liegenschaft EZ 336, bestehend aus dem Grundstück Nr 499, Grundbuch Zwölfaxing, KG 05224. Auf dieser Liegenschaft ist ein Einfamilienhaus errichtet, welches von der Klägerin und ihren Kindern als Hauptwohnsitz genutzt und bewohnt wird. Die Liegenschaft der Klägerin liegt in der „Sicherheitszone“ des Flughafens Wien-Schwechat, welche im A2-Blatt der Liegenschaft ohne Mitwirkung der Klägerin ersichtlich gemacht ist und auf einer Verordnung aus dem Jahr 1972 fußt.

**Beweis:** PV  
offenes Grundbuch; beiliegender Grundbuchsauszug, Beilage ./A  
von den beklagten Parteien vorzulegende Sicherheitszonen-Verordnung vom 22.10.1976 des BM für Verkehr, ZL 33 106/17-I/6-1975

**1.2.** Der genannte Flughafen selbst hat seine Wurzeln in einem 1938 in der Nähe von Fischamend errichteten Militärflugplatz der deutschen Wehrmacht. 1945 errichteten die Alliierten über Vorschlag der Royal British Airforce zwischen Schwechat und Fischamend eine „station“ und übergaben diese im Jahr 1954 der damals neu gegründeten „Wiener Flughafen Betriebsgesellschaft“. Heute wird der „Vienna International Airport“ von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, FN 42984m, Landesgericht Korneuburg, betrieben und verwaltet. Die Zweitbeklagte ist – ebenso wie das Land Wien – mit 20% an der Flughafen Wien AG beteiligt. Zwischen der Zweitbeklagten und dem Land Wien besteht ein Syndikatsvertrag; die beiden Gebietskörperschaften wurden aus aktienrechtlichen Mehrheitsgründen noch in keiner Hauptversammlung überstimmt.

**Beweis:** offenes Firmenbuch  
beiliegender Firmenbuchsatz der Flughafen Wien AG, Beilage ./B

**1.3.** Der erste bedeutende Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat erfolgte im Jahr 1959 durch eine Verlängerung der damals noch einzigen Start- und Landebahn auf eine Gesamtlänge von 3000m. Im Zuge der zweiten erheblichen Erweiterung des Flughafens im Jahr 1972 wurde eine zweite Piste errichtet. Im Jahr 1997 wurde die Piste 12/30 (jetzt 11/29) Richtung Wien von 3000 m auf 3500 m verlängert. Die nächste massive Vergrößerung und Umgestaltung erfuhr der Flughafen durch den 1998 entwickelten und später mehrfach abgeänderten bzw erweiterten „Masterplan 2015“. Dessen Umsetzung umfasste bis heute insbesondere

- den Ausbau des bestehenden Pistensystems, insbesondere den Bau von 13.000 m<sup>2</sup> zusätzlicher An- und Abrollwege sowie den Neubau des Rollweges 2A,
- die Vorfeld- bzw Flugzeug-Stellplatzerweiterungen West und Nord-Ost,
- den Bau des VIP und General Aviation Centers (Errichtung eines neuen Hangars),
- die Errichtung neuer Parkplätze mit der Aufstockung des bestehenden Parkhauses 3, die Planung und Erweiterung der Parkhäuser 4 und 7,
- den Bau eines neuen Handling-Centers West (Gerätehalle und Servicehalle) mit einer Fläche von 20.000 m<sup>2</sup>,
- die Errichtung des Air-Cargo-Centers mit 22.500 m<sup>2</sup> zusätzlicher Umschlagsfläche,
- die Errichtung eines neuen Flugsicherungstowers samt integriertem Bürogebäude, den Bau eines Office-Centers und Straßensystems und
- die Errichtung von 7 neuen Bus-Gates,
- die Errichtung des Multiterminals „Skylink“ mit einer Fläche von 71.000 m<sup>2</sup>, 51 Gates, 17 Andockpositionen und einer erhofften Steigerung der Passagierabfertigungskapazität von mindestens 50 % pro Jahr (= ca 130.000 Flugbewegungen pro Jahr)

Beweis: im Bestreitungsfall vorzulegende Urkunden

1.4. Während das Passagieraufkommen und das Frachtvolumen im Jahr 1973 noch bei ca 2 Mio Fluggästen bzw ca 30.000 Tonnen Fracht pro Jahr lagen, betragen diese im Jahr 1989 bereits 5 Mio Passagiere sowie über 50.000 Tonnen Fracht. In den letzten Jahren vervielfachte sich der Flugbetrieb am Flughafen Wien-Schwechat auf insgesamt 18.733.041 beförderte Passagiere im Jahr 2007 bzw 19.747.289 im Jahr 2008. Die Flugbewegungen entwickelten sich in den Jahren 1995 bis 2008 wie folgt:

| <i>Jahr</i> | <i>Flugbewegungen</i> | <i>Steigerung</i> | <i>Steigerung in %</i> |
|-------------|-----------------------|-------------------|------------------------|
| 1995        | 143.799               |                   |                        |
| 1996        | 154.912               | 11.113            | 7,73                   |
| 1997        | 156.748               | 1.836             | 1,19                   |
| 1998        | 165.242               | 8.494             | 5,42                   |
| 1999        | 171.682               | 6.440             | 3,90                   |
| 2000        | 186.472               | 14.790            | 8,61                   |
| 2001        | 185.425               | -1.047            | -0,56                  |
| 2002        | 186.782               | 1.357             | 0,73                   |
| 2003        | 197.069               | 10.287            | 5,51                   |
| 2004        | 224.811               | 27.742            | 14,08                  |
| 2005        | 230.900               | 6.089             | 2,71                   |
| 2006        | 237.490               | 6.590             | 2,85                   |
| 2007        | 254.876               | 17.386            | 7,32                   |
| 2008        | 266.402               | 11.526            | 4,5                    |

Beweis: Angaben auf der Website der Flughafen Wien AG unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)

Einvernahme eines informierten Vertreters der AustroControl, Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung,  
Schnirchgasse 11, 1030 Wien

1.5. Wie sich aus der Tabelle ergibt, stieg die Anzahl der Flugbewegungen allein im Zeitraum von 2001 bis Jahresende 2004 insgesamt um 38.339. Im Zeitraum von 1.1.2005 bis 31.12.2008 (vier Jahre) stiegen die Flugbewegungen um weitere 41.591. Der Anstieg gipfelte vorläufig im Jahr 2008 bei 266.402 Flugbewegungen und ca 900 Flugbewegungen täglich bzw im Schnitt 37 Flugbewegungen stündlich. Die Steigerungsrate betrug zuletzt im Jahr 2008 bei Passagieraufkommen und Flugbewegungen ca. 5,2 %. Auch wenn es aufgrund der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 zu einem Rückgang kam, sind für 2010 bereits wieder Steigerungen und Frequenzerhöhungen zu erwarten. Die Flughafen Wien AG rechnet langfristig mit einem Wachstum von ca 5 % pro Jahr bis in das Jahr 2020.

Beweis: Presseaussendung der FWAG vom 15.01.2009, Beilage ./C  
Presseaussendung der FWAG vom 20.10.2009, Beilage ./D

**1.6.** Mit diesen Daten ist der Flughafen Wien-Schwechat jedenfalls der größte Verkehrsflughafen Österreichs und unbestrittenermaßen eine wichtige Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr. Im Jahr 2008 betrug der Konzern-Umsatz 548,1 Mio Euro (+5,1 %) und das Konzernergebnis 91,1 Mio Euro (+4,0 %). Die mittelfristige Verkehrsprognose des Flughafens Wien-Schwechat liegt für das Jahr 2015 bei 29,4 Mio Fluggästen. Der Flughafen Wien-Schwechat verfügt im internationalen Vergleich über ein überdurchschnittliches Transferaufkommen (ca 34 % des Gesamtaufkommens). Der Transferverkehr bezeichnet dabei jenes Passagieraufkommen, welches aus der Nutzung des Flughafens als bloßen Umsteigeflughafen resultiert. Der Transferanteil stieg zwischen den Jahren 1995 und 2005 von 19,7% auf 34,4% aller Passagiere. Schon im Jahr 2010 muss jedenfalls damit gerechnet werden, dass das Verkehrsaufkommen mit dem bestehenden Zwei-Pisten-System nicht mehr bewältigt werden kann. Aus diesem Grund sind seit geraumer Zeit ua die Schaffung einer dritten Piste und der Bau eines weiteren Terminals geplant. Die Kapazität bzw die jährlich möglichen Flugbewegungen sollen dadurch weiter erheblich gesteigert werden– nach Schätzungen aufgrund der aktuellen Leistungsfähigkeit bis zu 460.000 Flugbewegungen jährlich, das wären dann im Schnitt mehr als 50 pro Stunde.

Beweis: abrufbare Konzerninformationen unter <http://www.viennaairport.com/>;

Einvernahme eines informierten Vertreters der Flughafen Wien AG, ,  
 Flughafen, Postfach 1, 1300 Wien  
 Einschätzung der TU Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik,  
 Prof. Dr. Schopf, 9.3.1999, Beilage ./E

1.7. Die Organe der Erst- und Zweitbeklagten erteilten für den Betrieb bzw für die unter Punkt 1.3. dargestellten, umfangreichen Ausbauten und Erweiterungen des Flughafens zahlreiche Bewilligungen. Unter anderem wurden von den Beklagten zuzuordnenden Behörden in diesem Zusammenhang folgende Bescheide erlassen:

| <b>Datum</b> | <b>Behörde</b>   | <b>Gegenstand</b>   | <b>Geschäftszahl</b>   |
|--------------|--|---|--|
| 28.12.1972   | Bundesminister für Verkehr   | Zivilflugplatzbewilligung gem § 68 LFG,   | 33.103/206-I/8-1972  |
| 12.08.1983   | Bundesminister für Verkehr   | Änderung der Zivilflugplatzbewilligung gem § 68 LFG, Festsetzung der Frist zur Beantragung der Betriebsaufnahmegewilligung  | 33.103/314-I/6-1983  |
| 15.12.1989   | Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr                                      | Errichtungsbewilligung gem § 78 LFG für die Verlängerung der Instrumentenpiste 12/30 (jetzt 11/29) von 3000m auf 3500m samt Wendefläche, Befeuerungsanlagen und Neubau der Trafostation 4   | 60.636/4-7/89  |
| 1989-2006    | Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (als Oberste Zivilluftfahrtbehörde) | 1. Errichtungs- und (Teil-) Benützungsbewilligungen ua. für den Skylink, das Air-Cargo-Center, das Handling Center West, Förderbänder, Trafostationen, Aufzüge<br><br>2. jeweils Verlängerungen der im Bescheid vom 12.08.1983, ZL 33.103/314-I/6-1983, gesetzten Fristen zur Beantragung der Betriebsaufnahmegewilligung | 60.614/10-7/89<br>60.614/15-8/92<br>60.614/3-8/96<br>60.614/8-Z8/99<br>60.614/31-II/D/24/02<br>60.614/0005-II/PMV/2004 |
| 1994-2001    | Landeshauptmann von NÖ   | Errichtungs- und Benützungsbewilligungen, ua. für Schengen-Umbau Pier West, Aufzüge, Klimaanlage, Heizung, Beleuchtung, 400Hz-Anlage, Türsicherungen, Fluchtwege,   | I/7-L-89/4-2<br>I/7-L-089/10-1<br>I/7-L-89/6-3<br>I/7-L-89/7-3<br>I/7-L-89/4-4<br>I/7-L-89/6-1<br>uvam                 |

|            |                       |   |  |
|------------|-----------------------|---|--|
| 21.08.2001 | NÖ<br>Landesregierung | diverse Shops,<br>Gastrobereich,<br>Gepäckförderanlage,<br>Trafostation,<br>Geräteeinstellhalle etc<br>Feststellungsbescheid gem<br>§ 3 Abs 7 UVP-G 2000, dass<br>für der Ausbau des<br>Flughafens durch die<br>Errichtung eines neuen<br>Terminals keine<br>Umweltverträglichkeits-<br>prüfung durchzuführen ist | RU6-L-089/023<br>uvam<br><br>RU4-U-084/004 |
| 23.09.2002 | BH Wien-<br>Umgebung  | Luftfahrtbehördliche<br>Errichtungsbewilligung für<br>bauliche Änderungen „innere<br>Betriebsstraße“ Pier West  | 12-L-025                                   |

Der jeweilige Gegenstand der erteilten Bewilligungsbescheide ergibt sich im Detail aus der schriftlichen und mit zahlreichen Beilagen versehenen parlamentarischen Anfragebeantwortung des damaligen Bundesministers Werner Faymann, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 16.3.2007, 258/AB XXIII. GP – Anfragebeantwortung. Für all die genannten Ausbauten und Erweiterungen des Flughafens wurde kein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt. Wie in der Tabelle ausgeführt, stellte die Niederösterreichische Landesregierung mit Bescheid vom 21.08.2001, GZ RU4-U-084/004, sogar ausdrücklich fest, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei. Der Klägerin wurde dementsprechend in keinem der von den Behörden der Beklagten geführten „Bewilligungsverfahren“ im Zusammenhang mit dem Ausbau bzw der Erweiterung des Flughafens Partei- oder auch nur Beteiligtenstellung zuerkannt, sie erhielt keinen einzigen der Bescheide zugestellt, wurde zu keiner der durchgeführten Verhandlungen geladen und wurde auch sonst in keiner Weise diesbezüglich verständigt oder informiert.

Die bescheidmässig bewilligten Erweiterungen und Ausbauten des Flughafens entsprechend dem „Masterplan 2015“ waren notwendige Voraussetzungen für die unter den Punkten 1.4. bis 1.6. beschriebenen Steigerungen des Flugverkehrs bzw sind auch Grundlage für die absehbare, weitere Entwicklung.

Beweis: PV  
258/AB XXIII. GP – Anfragebeantwortung, samt Beilagen; Beilage ./F (wird nicht vorgelegt, weil Datenmenge zu groß)

allenfalls beizuschaffende Verwaltungsakten zu den in der Tabelle genannten Verfahren

Einvernahme des Bundeskanzlers Werner Faymann, Bundeskanzleramt, Ballhausplatz 2, 1014 Wien, als Zeuge

Einvernahme des Landeshauptmanns von NÖ, Dr. Erwin Pröll, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, als Zeuge

Einholung eines Sachverständigen-Gutachtens aus dem Bereich der Flughafenplanung, des Flughafenmanagements bzw. Flugverkehrs

**1.8.** Die Gemeinde Zwölfaxing, in welcher das Grundstück der Klägerin liegt, wird aufgrund der derzeit bestehenden Flugrouten im Schnitt im Drei-Minuten-Takt, zu Stoßzeiten teils mehrmals pro Minute, überflogen. Die reine Lärmbelastung durch den Flugverkehr liegt bei einem „Dauerschallpegel“ von 54 bis 57 dB A (Dezibel A). Dieser Dauerschallpegel stellt aber nur einen Mittel- bzw Durchschnittswert trotz der Einzellärmereignisse (das jeweilige Überfliegen) dar. Die Spitzen dieser Einzellärmereignisse liegen regelmäßig bei 85 dB, sogar bis zu 100 dB. Hinzu kommt die Lärmbelastung durch den sonstigen Betrieb des Flughafens und den Verkehr, insbesondere Zubringer- und Abholverkehr.

Beweis: einzuholendes Gutachten über die Lärmbelastung der Liegenschaft der Klägerin durch Fluglärm und sonstigen aus dem Betrieb des Flughafens resultierenden Lärm  
einzuholende Auskunft der AustroControl betreffend den aktuellen Flugroutenverlauf bzw deren Verlauf in den vergangenen Jahren

**1.9.** Wie etwa im „8. Umweltkontrollbericht – 2007“ des Umweltbundesamtes ausgeführt wird, macht Lärm krank (vgl S 126 des genannten Berichts): *[...] Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität, erzeugt Stress, verursacht Schlaf- und Konzentrationsstörungen und führt zu aggressivem Sozialverhalten. Bei Kindern kann Lärmdauerbelastung zu einer nachhaltigen Störung der Sprachentwicklung führen. Als Folge von lärmbedingtem Dauerstress treten psychische Krankheiten und Herz-Kreislauf-Erkrankungen auf (UMWELTBUNDESAMT BERLIN 1999). [...] Bei Fluglärmbelastungen treten*

- *ab 55 dB tags und 45 dB nachts erhebliche Belästigungen,*
- *ab 60 dB tags und 50 dB nachts Gesundheitsbeeinträchtigungen und*
- *ab 65 dB tags und 55 dB nachts Herz-Kreislauf-Erkrankungen auf*

Beweis: auf der Website des Umweltbundesamtes abrufbare Informationen unter [www.umweltbundesamt.at/umweltkontrolle/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltkontrolle/)

beiliegender Auszug aus dem Bericht – Kapitel „Lärm“, Beilage ./G  
wie bisher  
vorzulegende weitere Urkunden

Da die Klägerin als Fachärztin viele Nachtdienste zu erbringen hat, benötigt sie regelmäßig auch untertags Schlaf, der ihr durch den Fluglärm aber immer mehr geraubt wird. Die mit dem Flugbetrieb einhergehende Lärmbelästigung, die Abgase und Treibstoffrückstände gefährden und beeinträchtigen die Gesundheit der Klägerin.

Die Klägerin erachtet sich durch den in den letzten Jahren massiv gestiegenen Flugbetrieb, welcher vom Flughafen Wien-Schwechat ausgeht, jedenfalls beschwert und geschädigt sowie in ihrer Gesundheit gefährdet.

Beweis: PV  
Ergebnisse der HYENA-Studie vom 12.2.2008, Beilage ./H  
Ergebnisse der paneuropäischen LARES-Studie zu den schädlichen Auswirkungen von Fluglärm (inkl. deutscher Übersetzung), Beilage ./J  
einzuholendes medizinisches Gutachten über die konkrete Gesundheitsgefährdung durch Lärm und Luftverschmutzung (Abgase, Treibstoffrückstände)

Dass Fluglärm massive Gesundheitsschäden nach sich ziehen kann, ergibt sich auch aus zahlreichen anderen diesbezüglich erstellten Studien:

- Knipschijld 1977 - Fluglärmbelastung und Medikamenteneinnahme/Schlafmittel  
Niederlande
- Bullinger /Evans / Hygge et al 1999 bis 2002 div. Studien Fluglärmstudie München,  
kognitive Entwicklung der Kinder
- Fluglärmstudie OKINAWA Matsui et al 2000
- Fanssen et al 2002 und 2004 Fluglärmstudie Amsterdam
- Bluhm et al 2004 Fluglärmstudie Stockholm und Neuerkrankungen Hypertonie und  
Herzinfarkt
- Schreckenbergs und Meis 2006 Fluglärmstudie Frankfurt
- Erikson et al /Stockholm 2007 - Neuerkrankungen Bluthochdruck
- WHO Guidelines 2009 (Revidierung der Grenze von nachts 45 dB auf 40 dB)



**1.10. Darüber hinaus haben die genannten Umstände zu einer massiven Entwertung der Liegenschaft der Klägerin geführt.** Die Klägerin hat als Eigentümerin der Liegenschaft einen entsprechenden vermögensrechtlichen Schaden erlitten, welcher aus prozessualer Vorsicht und vorbehaltlich einer weiteren Ausdehnung mit einer 20%-igen Wertminderung der Liegenschaft bzw mit einem Betrag von € 120.000,-- angesetzt wird.

**Beweis:** einzuholendes Gutachten über den seinerzeitigen Wert und die Entwertung der Liegenschaft der Klägerin aus dem Bereich der Immobilienbewertung

## **2. Vorgeschichte und parallel laufende Verfahren**

### **2.1. Unterlassungsklage gegen die AustroControl**

Im Vorverfahren 54 Cg 125/05g des LG für ZRS machte die Klägerin mit ihrer damaligen Rechtsvertretung vornehmlich auf §§ 363, 523 ABGB gestützte Unterlassungsansprüche gegen die AustroControl geltend. Im Detail beehrte die Klägerin von der dortigen Beklagten, die Unterlassung der Ein- und Ausleitung von zivilen Luftfahrzeugen zum bzw vom Flughafen Wien-Schwechat in jeder, das aus technischer Sicht unvermeidbare Ausmaß überschreitenden und ihre Liegenschaft EZ 336, GB Zwölfaxing, beeinträchtigenden Weise im Hinblick auf Lärm, Abgase und sonstige Treibstoffrückstände. Die Klage wurde abgewiesen; der dagegen fristgerecht erhobenen Berufung wurde mit Urteil des OLG Wien vom 21.8.2006 keine Folge gegeben, eine ordentliche Revision wurde nicht für zulässig erklärt.

Die Bestätigung der erstgerichtlichen Entscheidung wurde im Wesentlichen damit begründet, dass die Benützung des Luftraumes gem § 2 LFG (Luftfahrtgesetz) frei sei, soweit sich aus dem LFG nichts anderes ergäbe. Dies sei eine Eigentumsbeschränkung, die sich jeder Grundeigentümer im öffentlichen Interesse gefallen lassen müsse. Zwar begründe der Umstand, dass eine Störung öffentlich-rechtlich zulässig sei, alleine noch keine Zulässigkeit der damit verbundenen Immissionen. [...] Der von der Beklagten zu erbringende Flugverkehrsdienst (§§ 66 ff LVR) sei hoheitliche Tätigkeit. [...] Nachbarrechtliche Ansprüche seien privatrechtlicher Natur. [...] Der Rechtsweg sei immer dann ausgeschlossen, wenn die Aufhebung eines Verwaltungsaktes begehrt oder in sonstiger Weise auf das hoheitliche Handeln eines Verwaltungsträgers Einfluss genommen werden solle. [...] Auswirkungen von Maßnahmen der Hoheitsverwaltung könnten mit privatrechtlichen Mitteln nicht abgewehrt werden. Eine Beeinträchtigung sei dann hoheitlich, wenn die Immission Folge eines Hoheitsaktes sei [...] und die Durchsetzung den Staat zur Setzung oder Rücknahme eines

Hoheitsaktes zwingen würde. [...] Ein zivilrechtlicher Anspruch - wie von der Klägerin gegenüber der Beklagten geltend gemacht - sei somit nicht begründbar.

## **2.2. Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich**

Im Oktober 2006 brachten Bürgerinitiativen aus Wien, Niederösterreich und dem Burgenland bei der EU-Kommission eine Beschwerde wegen Verletzung des Gemeinschaftsrechts, konkret wegen Verletzung der Richtlinie des Rates vom 27.6.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-RL 1985) ein. Die Kommission der Europäischen Union sah sich jedenfalls veranlasst, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich einzuleiten, welches zur Zahl 2006/4959 anhängig gemacht wurde. Die Republik Österreich musste sich auf Verlangen der EU-Kommission in weiterer Folge verpflichten, bezüglich der Ausbauten und Erweiterungen des Flughafens seit dem Jahr 1999 eine „Ex-Post-Umweltverträglichkeitsprüfung“ durchzuführen und deren Ergebnisse der EU-Kommission zur weiteren Prüfung vorzulegen. Erst danach wird die EU-Kommission entscheiden, ob (bzw unter welchen weiteren Bedingungen) das Vertragsverletzungsverfahren eingestellt werden kann oder fortgeführt werden muss. Ein sogenannter „Ex-Post-Umweltverträglichkeitsbericht“ wurde erst im Oktober 2009 veröffentlicht und auf der Website des BMVIT online abrufbar gemacht. Die Prüfung des Berichts bzw die weitere Vorgangsweise der EU-Kommission in dieser Angelegenheit bleiben abzuwarten.

## **2.3. UVP-Verfahren bzgl der „Dritten Piste“**

Bezüglich der sog. „Dritten Piste“ brachten die Flughafen Wien AG und die Zweitbeklagte (Abteilung Straßenbau) als Projektwerber zunächst mit Schreiben vom 1.3.2007 bei der Zweitbeklagten (Abteilung Umweltrecht) den Antrag auf Genehmigung der Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ und „Verlegung der Landesstraße B 10“ ein. Da bereits der Antrag bzw die vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) nicht den Vorgaben des § 6 UVP-G 2000 entsprachen, wurde den Projektwerbern vom Amt der NÖ Landesregierung mit Schreiben vom 13.11.2007 zunächst ein Verbesserungsauftrag erteilt. In weiterer Folge erstatteten die Projektwerber mit Schreiben vom 31.1.2008 eine Ergänzung, welche jedoch den Verbesserungsauftrag nicht vollständig erledigte. Dazu gab ua. der Verein AFLG Antifluglärmgemeinschaft, Verein gegen entschädigungslose Grundentwertung durch Flugverkehr, ZVR 481863180, bei welchem auch die Klägerin Mitglied ist, fristgerecht Stellungnahmen ab und erhob substantiierte Einwendungen. Der Verein beantragte schon aus dem vorgenannten Grund die Zurückweisung des gesamten Genehmigungs-Antrages

der Projektwerber und machte unter Punkt 2. dieses Schriftsatzes auch die Befangenheit sowie Unzuständigkeit der NÖ Landesregierung geltend.

Auch nach Ansicht der Klägerin ist die Befangenheit der Zweitbeklagten als „Richterin in eigener Sache“ evident – sie ist ja Mit Antragstellerin und auch an der Flughafen Wien AG maßgeblich beteiligt. Es ist unverständlich, weshalb ihre oberste Verwaltungsbehörde – die NÖ Landesregierung – dennoch meint, unbefangen bzw zur Entscheidung über den Genehmigungsantrag einer anderen Abteilung der gleichen Behörde berufen zu sein. Da über die Anträge des genannten Vereins nicht innerhalb der in § 73 AVG vorgesehenen Frist entschieden wurde, wurden mittlerweile auch ein Devolutionsantrag an den Umweltsenat (US 6A/2009/8-7) und nach dessen Zurückweisung eine Beschwerde gem Art 144 B-VG an den Verfassungsgerichtshof erhoben. Das UVP-Verfahren zur „Dritten Piste“ ist bislang jedenfalls bei der Zweitbeklagten zur Zahl RU4-U-302 anhängig, die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zur Zahl B 1198/09-2.

### **2.3. Staatshaftungsklage vor dem Verfassungsgerichtshof**

Bereits mit Schreiben ihrer Rechtsvertretung vom 10.3.2008 forderte die Klägerin den BM für Verkehr, Innovation und Technologie auf, Schadenersatz- und Feststellungsansprüche der Klägerin im Hinblick auf die Entwertung ihrer Liegenschaft bzw drohende Gesundheitsschäden zumindest dem Grunde nach anzuerkennen. Mit Antwortschreiben der Finanzprokurator vom 27.3.2008 wurde zunächst um Auskunft ersucht, auf welche Rechtsgründe die Ansprüche gestützt würden. Dies wurde mit Schreiben vom 9.5.2008 auch mitgeteilt. Dazu teilte die Finanzprokurator zunächst mit Schreiben vom 14.5.2008 mit, dass sie sich binnen drei Monaten zum (damals nur nachrangig überlegten) Amtshaftungsanspruch äußern werde. Mit Schreiben vom 12.8.2008 lehnte sie dann die Amtshaftungsansprüche ab.

Beweis: beiliegendes Schreiben der KV vom 10.3.2008, Beilage ./K  
beiliegendes Schreiben der FP vom 27.3.2008, Beilage ./L  
beiliegendes Schreiben der KV vom 9.5.2008, Beilage ./M  
beiliegendes Schreiben der FP vom 12.8.2008, Beilage ./N

Da trotz Aufforderung weder der Staatshaftungsanspruch noch der Amtshaftungsanspruch anerkannt wurden, erhob die Klägerin die beiliegende Staatshaftungsklage gem Art 137 B-VG gegen die Erstbeklagte beim hohen Verfassungsgerichtshof. Dieser wies die Klage jedoch mit Beschluss vom 19.6.2009 zu A 9/08-13 wegen Unzuständigkeit zurück und

verwies die Klägerin auf den Klagsweg nach den Bestimmungen des AHG. Er begründete dies im Wesentlichen wie folgt:

*Eine auf Gemeinschaftsrecht gestützte Staatshaftungsklage fällt somit auch dann in die Zuständigkeit der Amtshaftungsgerichte, wenn – wie hier behauptet – die für den Eintritt des behaupteten Schadens kausale Handlung der Vollziehung durch ein gemeinschaftsrechtswidriges Gesetz (etwa auf Grund der fehlerhaften Umsetzung einer EU-Richtlinie) zwingend „vorherbestimmt sein sollte“. [vgl S 10 des Beschlusses A 9/08-1]*

Beweis: beiliegende Staatshaftungsklage vom 11.06.2008, Beilage .IO  
beiliegender Beschluss des VfGH vom 19.6.2009, A 9/08-13, Beilage .IP

### **3. Zur Haftung der Beklagten**

#### **3.1. Allgemeines**

Gemäß § 1 Abs 1 AHG haften der Bund, die Länder, die Bezirke, die Gemeinden, sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts und die Träger der Sozialversicherung nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für den Schaden am Vermögen oder an der Person, den die als ihre Organe handelnden Personen in Vollziehung der Gesetze durch ein rechtswidriges Verhalten wem immer schuldhaft zugefügt haben.

Darüber hinaus haften der Bund, die Länder, die Gemeinden und die sonstigen Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts gemäß Art 23 Abs 1 B-VG für den Schaden, den die als ihre Organe handelnden Personen in Vollziehung der Gesetze durch ein rechtswidriges Verhalten wem immer schuldhaft zugefügt haben. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs wurde mit Art 23 B-VG überdies ein spezifischer Kompetenztatbestand für den Bereich der Amtshaftung geschaffen, der analog auf Staatshaftungsansprüche für legislatives Unrecht anzuwenden ist. Über die aus einem dieser beiden Titel erhobenen Ersatzansprüche haben demnach stets die ordentlichen Gerichte zu entscheiden. Die Mitgliedsstaaten haben die Richtlinien in verbindliche Vorschriften umzusetzen, die den Erfordernissen der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit genügen; [...] Nach der Rsp des OGH sind derartige Staatshaftungsansprüche dann unter dem Gesichtspunkt fehlender Umsetzung gemeinschafts-rechtlicher Normen zu prüfen [vgl OGH 30.1.2001, 1 Ob 80/00x, JBL 2001, 445 = EvBl 2001/116].

## 3.2. Haftung der Beklagten wegen Vollziehungsmängeln

### 3.2.1. Verletzung der Bestimmungen des UVP-G 1993

Schon zum Zeitpunkt der Verlängerung der Start- und Landebahn 11/29 (vormals 12/30) im Jahr 1997 bestand nach den damals geltenden Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 1993 (UVP-G 1993) eine UVP-Pflicht für den Neubau von Flughäfen bzw die Neuerrichtung oder Erweiterung von Pisten. Das UVP-G 1993 baute auf der UVP-RL 1985, Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.6.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten auf. Nach Ansicht der Klägerin hätten die beklagten Parteien respektive ihre damals zuständigen Behörden und Organe, nämlich der Verkehrsminister und der Niederösterreichische Landeshauptmann bei richtlinienkonformer Anwendung des UVP-Gesetzes 1993 schon im Jahr 1999 zwingend einen Antrag auf Überprüfung der UVP-Pflicht zum bekannten Projekt stellen müssen. Dies wurde damals scheinbar bewusst damit umgangen, dass man als Rechtsgrundlage für den fortschreitenden Ausbau bzw die stückweise Verwirklichung des 1998 entwickelten „Masterplans 2015“ ohne Umweltverträglichkeitsprüfung weiterhin die im Jahr 1989 erlassene Errichtungsbewilligung für die Verlängerung der Piste 11/29 vom 15.12.1989, 60.636/4-7/89 akzeptierte.

Die zwischenzeitig eingetretene Veränderung der Rechtslage gegenüber dem Jahr 1989 infolge der Umsetzung der UVP-RL 1985, nämlich *in concreto* die Vorgaben des UVP-G 1993 zur UVP-Pflicht bestimmter Projekte, unter welche wiederum auch die Verlängerung der Piste 11/29 zu subsumieren gewesen wäre, hätte jedenfalls eine (neuerliche) Überprüfung des im Jahr 1989 genehmigten Projekts und die Durchführung eines UVP-Verfahrens erforderlich gemacht. Das Verkehrsministerium bzw auch der NÖ Landeshauptmann wären zu einer solchen Antragstellung nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet gewesen. Die Beantragung der Feststellung einer UVP-Pflicht für die damals bereits vorliegenden Projekte wurde von den genannten Behörden der Beklagten aber scheinbar bewusst unterlassen, die geänderte Rechtslage wurde aufgrund einer unvertretbar unrichtigen Rechtsansicht ignoriert und missachtet.

Beweis: wie bisher

### 3.2.2. Verletzung der Bestimmungen der UVP-Änderungs-RL von 1999 bis 2000

Die Republik Österreich wäre verpflichtet gewesen, die Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3.3.1997, welche die UVP-RL 1985 änderte, bis 14.3.1999 in nationales Recht umzusetzen. Da die Republik Österreich diesbezüglich säumig war, wies das Umweltministerium mit

Rundschreiben vom 15.3.1999, GZ 11 4751/63-I/1/98, alle zuständigen Behörden sogar an, die genannte Richtlinie bis zu ihrer Transformation in nationales Recht unmittelbar anzuwenden. Nach den Bestimmungen der RL 97/11/EG wären aber auch alle Änderungen oder Erweiterungen von bereits genehmigten, durchgeführten oder in Durchführungsphase befindlichen Projekten, insbesondere auch Flughafen, UVP-pflichtig gewesen, soweit sie erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben hätten können.

Die unter Punkt 1.7. genannten Bewilligungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Landeshauptmannes von Niederösterreich fallen zum Teil in diesen Zeitraum. Allerspätestens zum damaligen Zeitpunkt muss den handelnden Organen der zuständigen Behörden der Beklagten bewusst gewesen sein, dass die zur Bewilligung beantragten Projekte (zumindest in ihrer Gesamtheit) erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können und haben werden.

Die (fortgesetzte) Bewilligung von Ausbauten und Erweiterungen ohne Durchführung eines UVP-Verfahrens durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw den NÖ Landeshauptmann erfolgte in Missachtung der Bestimmungen der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3.3.1997 und deren (kommunizierter) unmittelbaren Anwendbarkeit. Von den genannten Behörden der Beklagten wurde auch in den Jahren 1999 bis 2000 die Beantragung der Feststellung einer UVP-Pflicht für den immer weiter fortschreitenden Ausbau des Flughafens scheinbar bewusst unterlassen; die neuerlich geänderte Rechtslage wurde aufgrund einer unvertretbar unrichtigen Rechtsansicht weiterhin ignoriert.

Beweis: wie bisher

### **3.2.3. Verletzung der Bestimmungen des UVP-G 2000 von 8/2000 bis 12/2004**

Am 11.08.2000 trat die Änderung des UVP-G 1993 bzw das UVP-G 2000 in Kraft (BGBl I 89/2000), womit die bis dahin verabsäumte Umsetzung der RL 97/11/EG nachgeholt werden sollte. Nach den Bestimmungen des § 3 Abs 1 UVP-G iVm Anhang I Z 14 lit d *leg cit* waren ab diesem Zeitpunkt Änderungen von Flugplätzen jedenfalls dann UVP-pflichtig, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mindestens 20.000 pro Jahr oder mehr zu erwarten war. Die genannte Bestimmung war bis 30.12.2004 in Kraft.

Wie unter Punkt 1.5. bereits dargestellt, stieg die Anzahl der Flugbewegungen allein im Zeitraum von 2001 bis Jahresende 2004 insgesamt um 38.339. Nach der unter Punkt 1.4. dargestellten Statistik über die Steigerungen der Flugbewegungen wurde der genannte Schwellenwert von 20.000 Flugbewegungen pro Jahr zumindest im Jahr 2004 definitiv überschritten: Die Zunahme der Flugbewegungen betrug im Jahr 2004 nämlich insgesamt 27.742. Eine derartige Entwicklung war durchaus auch vorhersehbar bzw. iSd genannten Bestimmung *leg cit* zu erwarten – sie wurde nach dem „Masterplan 2015“ beabsichtigt und öffentlich kommuniziert.

Beweis: wie bisher, insbesondere Einschätzung der TU Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Prof. Dr. Schopf, 9.3.1999, Beilage ./E

Die fortgesetzte Erteilung von Errichtungs- und Benützungsbewilligungen ohne Durchführung eines UVP-Verfahrens durch die Behörden der beklagten Parteien war im Zeitraum von 11.8.2000 bis 31.12.2004 im Hinblick auf § 3 Abs 1 u 2 UVP-G 2000 idF vom 11.8.2000 schon deshalb grob rechtswidrig, weil der klar normierte Schwellenwert des UVP-G in der damals geltenden Fassung von 20.000 Flugbewegungen pro Jahr missachtet wurde. Die Überschreitung dieses Schwellenwertes (um mehr als 1/3 !!) trat später nicht nur ein, sondern war – wie bereits ausgeführt - auch klar vorhersehbar.

Der Feststellungsbescheid des Landeshauptmanns der Zweitbeklagten vom 21.8.2001, RU4-U-084/004, dass für den fortgesetzten Ausbau bzw bestimmte Erweiterungen des Flughafens kein UVP-Verfahren notwendig sei, beruhte dementsprechend auf der gleichen, unvertretbaren Rechtsansicht und Missachtung der bundesgesetzlichen Vorgaben.

Der Feststellungsbescheid missachtete offenbar bewusst auch das an alle zuständigen Behörden gerichtete Rundschreiben des Umweltministeriums vom 30.5.2001, GZ 114751/4-I/1U/2001, mit folgendem Wortlaut:

*[...] Eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen kann aufgrund von Pistenverlängerungen oder durch den Bau bestimmter Einrichtungen (zB Rollwege, Instrumentenflugsysteme) erfolgen. Auch organisatorische Maßnahmen (zB Verlängerung der Betriebszeiten) können zur Erhöhung der Flugbewegungen beitragen; es sind also nicht in jedem Fall bauliche Maßnahmen zur Auslösung einer UVP-Pflicht notwendig, sondern jede bewilligungspflichtige Maßnahme kann dies potenziell bewirken. Zu erwartende Flugbewegungen bedeuten in diesem Zusammenhang die auf realistischen Prognosen beruhenden Flugbewegungen (Berücksichtigung des Vorliegens und der Kapazität der*

geeigneten Infrastruktureinrichtungen wie etwa Abfertigungsgebäude, Rollwege, Treibstofflager). [...].

Ungeachtet all dessen wurden dabei auch weiterhin die Vorgaben der RL 97/11/EG ignoriert.

Beweis: wie bisher

### 3.2.4. Verletzung der Bestimmungen des UVP-G 2000 von 2005 bis 2008

Am 1.1.2005 trat eine novellierte Fassung des § 3 UVP-G sowie des Anhanges I des UVP-G 2000 in Kraft. Nach den Bestimmungen des § 3 Abs 1 UVP-G 2000 iVm Anhang I Z 14 lit d *leg cit* waren ab diesem Zeitpunkt Änderungen von Flugplätzen jedenfalls dann UVP-pflichtig, wenn dadurch eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen (mit Motorflugzeugen, Motorseglern im Motorflug oder Hubschraubern) um mindestens 15.000 in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten war. Die genannte Bestimmung war allerdings nur bis bis 31.3.2005 in Kraft. Ab dem 1.4.2005 galt ein Schwellenwert einer Erhöhung der Flugbewegungen von 20.000 in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren (BGBl I 14/2005). Diese Bestimmung bzw der Schwellenwert einer Zunahme von mehr als 20.000 innerhalb von fünf Jahren trat dann erst am 18.8.2009 außer Kraft (BGBl I 87/2009).

Wie unter Punkt 1.5. ausgeführt, stiegen die Flugbewegungen nämlich im Zeitraum von 1.1.2005 bis 31.12.2008 um weitere 41.591. Der damals gesetzlich vorgesehene Schwellenwert von 15.000 bzw 20.000 Flugbewegungen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren wurde daher in nur vier Jahren um mehr als das Doppelte überschritten: Es ist daher nahezu unbestreitbar, dass zumindest die Erreichung der Schwellenwerte iSd genannten Bestimmung *leg cit* zu erwarten war. Sie wurde wie schon die vorangehenden Kapazitätssteigerungen nach dem „Masterplan 2015“ ebenfalls klar beabsichtigt und wiederum auch öffentlich kommuniziert.

Die fortgesetzte Erteilung von Errichtungs- und Benützungsbewilligungen durch die Behörden der beklagten Parteien ohne Durchführung eines UVP-Verfahrens für Ausbauten und Erweiterungen des Flughafens Wien-Schwechat nach dem „Masterplan 2015“ war ab 1.1.2005 bis in das Jahr 2008 im Hinblick auf § 3 Abs 1 u 2 UVP-G 2000 iVm Anhang 1 Z 14 lit d *leg cit* idF vom 1.1.2005 bzw 1.4.2005 schon deshalb grob rechtswidrig, weil die Schwellenwerte des UVP-G in der damals geltenden Fassung von 15.000 bzw 20.000 Flugbewegungen missachtet wurden.



Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw der NÖ Landeshauptmann wären auch in den Jahren 2005 bis 2008 gleichermaßen berechtigt und verpflichtet gewesen, aufgrund der ihnen jeweils bekannten Projekte die Feststellung der UVP-Pflicht zu beantragen. Die genannten Behörden wären überdies berechtigt und verpflichtet gewesen, Bescheide, welche entgegen den diesbezüglich klaren Bestimmungen des UVP-Gesetzes ergangen sind, gem § 40 Abs 3 UVP-G 2000 für nichtig zu erklären.

Die beharrliche Unterlassung eines UVP-Verfahrens für den immer weiter fortgesetzten Ausbau des Flughafens beruhte jedenfalls schon im Hinblick auf die innerstaatlichen, gesetzlichen Vorgaben auf einer unvertretbaren Rechtsansicht der zuständigen Behörden der Beklagten.

Ungeachtet all dessen wurden dabei auch die Vorgaben der zwischenzeitig erlassenen zweiten Änderung der UVP-RL 1985 ignoriert: Die Republik Österreich wäre verpflichtet gewesen, die Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.5.2003 umzusetzen.

Beweis: wie bisher

### **3.2.5. Verletzung des Kumulations- und des Konzentrationsprinzips**

Im Rahmen der unter Punkt 1.7. dargestellten erlassenen Bescheide haben die Behörden der beklagten Parteien auch das sogenannte Kumulationsprinzip des UVP-G in der jeweils geltenden Fassung bzw der jeweils zugrunde liegenden Richtlinien missachtet.

So hätte die Behörde etwa nach den Bestimmungen des § 3 Abs 2 UVP-G idFv 11.8.2000 sogar bei Vorhaben des Anhanges 1, welche die dort festgelegten Schwellenwerte *nicht* erreichen oder Kriterien *nicht* erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, im Einzelfall feststellen müssen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist.

Soweit die Behörden der beklagten Parteien also jeweils nur Teile des gesamten Ausbaus „abschnittsweise“ beurteilten und bewilligten, ohne dabei das Gesamtbild zu betrachten bzw zumindest schon bewilligte Erweiterungen mitzurechnen bzw schon bekannte weitere Ausbauten mit einzubeziehen, wurde jedenfalls das Kumulationsprinzip verletzt.

Die Behörde wäre gem § 3 Abs 3 UVP-G idF vom 11.8.2000 auch verpflichtet gewesen, sog. konzentrierte Genehmigungsverfahren durchzuführen, was – soweit ersichtlich – ebenfalls nicht geschehen ist: Wie bereits unter Punkt 1.7. dargestellt, wurde etwa im Jahr 2002 zumindest eine luftfahrtbehördliche Errichtungsbewilligung von der BH Wien-Umgebung ausgestellt. Die Klägerin nimmt an, dass in diesem Zusammenhang aber auch noch weitere Bescheide von der BH Wien-Umgebung bzw auch der Gemeinde Schwechat selbst erlassen wurden. Nach dem Konzentrationsprinzip hätten aber alle Verfahren gemeinsam bei der nach dem UVP-Gesetz vorgesehenen Behörde durchgeführt werden müssen. Die Verabsäumung der genannten Verpflichtungen basierte jeweils auf einer unvertretbaren Rechtsansicht.

Beweis: wie bisher

### **3.3. Haftung der Beklagten wegen legislativen Unrechts**

#### **3.3.1. Allgemeines**

Die Klägerin ist der Meinung, dass durch die massive Ausweitung des Flugbetriebes, die dadurch verursachte Lärmbelastung, die damit einhergehende Entwertung ihres Grundstücks und die drohende Gesundheitsgefährdung in ihre aus der EMRK entspringenden Rechte, insbesondere Art 1 1. ZP EMRK und Art 8 EMRK sowie Art 13 EMRK, unverhältnismäßig eingegriffen wird. Wenngleich das Gemeinschaftsrecht (bislang) keinen kodifizierten Grundrechtskatalog umfasst, ist in Lehre und Rechtsprechung des EuGH anerkannt, dass die durch die EMRK und ihre Zusatzprotokolle gewährleisteten Grundfreiheiten und Menschenrechte den Kernbestand der Gemeinschaftsgrundrechte bilden. Wie der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis vom 20.6.2007, A20/06, ausgeführt hat, ist insbesondere auch der Eigentumsschutz Teil der allgemeinen Rechtsgrundsätze, also des Primärrechts der EG; der EMRK kommt hiebei besondere Bedeutung zu. Dennoch ist nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs aus einer Norm der EMRK, die Teil des österreichischen Verfassungsrechts ist, ein gemeinschaftsrechtlicher Staatshaftungsanspruch als solcher nicht unmittelbar abzuleiten (VfSlg 17.002/2003), unter anderem schon deshalb, weil sich der gemeinschaftsrechtliche Grundrechtsschutz nach der Rechtsprechung des EuGH auf mitgliedstaatliche Rechtsakte nur bezieht, soweit sie gemeinschaftsrechtliche Rechtsakte umsetzen.

Voraussetzung einer Staatshaftung ist in diesem Zusammenhang, dass es durch das Verhalten von Organen eines Mitgliedstaats zur Verletzung einer gemeinschaftsrechtlichen

Norm gekommen ist, die bezweckt, dem Einzelnen Rechte zu verleihen, und dass ein unmittelbarer Kausalzusammenhang zwischen diesem Verstoß und dem Schaden besteht, der dem Einzelnen entstanden ist [vgl. EuGH 5.3.1996, Rs C-46/93 und C-48/93, *Brasserie du Pêcheur*, Slg. 1996, I-1029 (Rz 51); 23.5.1996, Rs C-5/94, *Hedley Lomas*, Slg. 1996, I-2553 (Rz 32); 30.9.2003, Rs C-224/01, *Köbler* (Rz 51)]. Mit einem Wort: Der gemeinschaftsrechtliche Grundrechtsschutz ist von innerstaatlichen Organen nur beachtlich, soweit sie Rechtsakte erlassen, mit denen sie Gemeinschaftsrecht umsetzen.

Alle genannten Voraussetzungen sind nach Ansicht der Klägerin im vorliegenden Fall gegeben. Wie bereits unter 2.3. kurz ausgeführt, ist gerade eine solche Verletzung der genannten gemeinschaftsrechtlichen Grundrechtsnormen im Zuge der (mangelhaften) Umsetzung von Sekundärrecht der Europäischen Union der Republik Österreich (Bund) respektive dem Bundesgesetzgeber und damit der Erstbeklagten vorzuwerfen. Im Detail wird dazu ausgeführt wie folgt:

### **3.3.2. Mangelhafte Umsetzung der RL 85/337/EWG, RL 97/11/EG und RL 2003/35/EG**

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hielt bereits in einem Schreiben vom 21.3.2007 an die Bundesministerin für auswärtige Angelegenheiten zu Recht fest, dass die Republik Österreich offenbar tatsächlich gegen ihre Verpflichtungen aus Art 2 Abs 1 und Art 4 Abs 2 u 3 in Verbindung mit Anhang I Z 7 a und Anhang II Z 13 der RL 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, in der Fassung der RL 97/11/EG und RL 2003/35/EG verstößt, indem für die zahlreichen Ausbauten des Flughafens Wien-Schwechat trotz des in den zugrunde liegenden Richtlinien und auch im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) vorgesehenen Kumulations- und Konzentrationsprinzips keine Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt wurden, was nach Ansicht der Kommission bereits in den Jahren 1995 bis 2000 aufgrund der damaligen Erhöhungen der Flugbewegungen erfolgen hätte müssen.

Neben der unzureichenden Vollziehung des UVP-G bzw der zugrunde liegenden RL bemängelte die Kommission ausdrücklich auch, dass die genannten Richtlinien nicht korrekt in das innerstaatliche Recht umgesetzt wurden:

Die nach dem österreichischen UVP-Gesetz vorgesehenen Schwellenwerte bzw Kriterien zur Auslösung einer UVP-Pflicht für Flughafenerweiterungen waren – wie es die Kommission zunächst diplomatisch formulierte – für die Erfassung erheblicher Umweltauswirkungen nur bedingt geeignet. Der Verweis in Anhang 1 Z 14 lit e, f und g 3. Spalte UVP-G 2000 auf die

von der erstbeklagten Partei definierte Schutzkategorie E „Siedlungsgebiet“ erschien der Kommission sogar als ungeeignet, um die weiträumigen Auswirkungen von erheblichen Fluglärmsteigerungen zu erfassen. Weiters beurteilte die Kommission das alleinige Abstellen auf Gesamtpistenlängen im Rahmen der technischen Kriterien nach Anhang 1 Z 14 lit c, f ohne Berücksichtigung anderer wesentlicher Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen wie Terminals, Rollwege, Abstellflächen, Frachtumschlagsflächen etc, als nicht ausreichend, um alle Änderungen mit potenziell signifikanten Umweltauswirkungen zu erfassen.

Beweis: Schreiben der EU-Kommission vom 21.3.2007, Beilage ./R

Die Vorwürfe der EU-Kommission sind nach Ansicht der Klägerin völlig zutreffend.

Darüber hinaus ist der Erstbeklagten in diesem Zusammenhang nach Ansicht der Klägerin auch vorzuwerfen, dass sie bislang nicht die erforderlichen gesetzlichen Maßnahmen iSd Art 2 ff der RL 2003/35/EG getroffen hat, um die Gesundheit der Klägerin zu schützen und eine Entwertung der Liegenschaft der Klägerin zu verhindern bzw zumindest einen entsprechenden Entschädigungsanspruch zu schaffen. Nach den Erwägungsgründen der genannten RL in der konsolidierten Fassung müssten aber die Umweltauswirkungen eines Projekts mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen beurteilt werden: die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, [...]. Nach Art 2 Abs 1 der RL wäre die Erstbeklagte verpflichtet gewesen, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, dass der Flughafenausbau in den vergangenen 10 Jahren, bei welchem aufgrund seiner Art, seiner Größe oder seines Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen war, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in Bezug auf seine Auswirkungen unterzogen wird. Dies wurde - wie beschrieben - verabsäumt. Nach Art 3 der RL sind Umweltverträglichkeitsprüfungen aber gerade dazu gedacht, zunächst die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf den betroffenen Menschen und die betroffenen Sachgüter zu identifizieren, zu beschreiben und zu bewerten.

Unvollständig und mangelhaft blieb die Umsetzung der UVP-RL 2003/35/EG auch im Hinblick auf die UVP-Spezialbestimmung des § 145b LFG: Abs 2 *leg cit* bestimmt lediglich, dass bei „Beeinträchtigungen von durch das Vorhaben bedingtem Fluglärm jene Maßnahmen zu setzen [sind], die mit Verordnung gemäß Abs. 4 festgelegt worden sind“. Eine derartige Verordnung nach § 145b Abs 4 LVG wurde – soweit ersichtlich – bislang nicht erlassen.

### 3.3.3. Mangelhafte Umsetzung der RL 2002/49/EG

Die Klägerin wirft der beklagten Partei außerdem vor, dass die RL-Umgebungslärm 2002/49/EG unzureichend in innerstaatliches Recht umgesetzt wurde. Diese forderte von den Mitgliedstaaten ua die Erstellung von strategischen Lärmkarten bis 30.6.2007 (vgl Art 7 Abs 1 der RL), eine Einbindung der Öffentlichkeit bzw insbesondere auch der Betroffenen sowie die Erstellung von Aktionsplänen bis 18.7.2008 (vgl Art 8 Abs 1 der RL). Die Erstbeklagte kam der Verpflichtung zur Erstellung und Veröffentlichung der Lärmkartierungen nicht fristgerecht nach: Es wurden zwar das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG) und die Bundes-Umgebungslärmschutz-V erlassen; obwohl eine entsprechende Umgebungslärmkartierung auch in § 6 Abs 1 und 3 *leg cit* des Bundes-Lärm-G bis 31.5.2007 vorgesehen gewesen wäre, wurde eine solche erst im Jahr 2009 erstellt und veröffentlicht. Auch Aktionspläne wurden von den zuständigen Ministerien erst verspätet, nämlich im April 2009, und nur in Form von „Teil-Plänen“ erstellt (vgl zB BMVIT-70.001/0002-II/L3/2009). Konkrete Maßnahmen kommen nach § 9 Abs 3 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung außerdem erst in Betracht, wenn die in der Verordnung genannten Schwellenwerte überschritten werden. Dies widerspricht nach Ansicht der Klagevertretung ebenfalls den Vorgaben der RL-Umgebungslärm, welche die Einbindung der Öffentlichkeit und das Ergreifen effizienter Maßnahmen gegen Lärm unabhängig von der Überschreitung von Schwellen- oder Grenzwerten verlangt (vgl Art 7, Art 8 der RL).

Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang auch, dass die in § 8 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten Schwellenwerte für Fluglärm mit L tief den 65 dB und L tief night 50 dB die Schwellenwerte für Industrielärm mit L tief den 55 dB und L tief night 50 dB bei weitem übersteigen: Da die Maße „L den“ bzw „L night“ einen „äquivalenten Dauerschallpegel“ beschreiben sollen und dekadische Logarithmen enthalten, bedeuten 3dB *de facto* eine Verdoppelung der Lärmentwicklung, geschweige denn die Einzelereignisse (Überflüge), die weiteren 3dB eine Verdoppelung von der Verdoppelung usw. Die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung erlaubt für Fluglärm also im Vergleich zu Industrielärm die 10fachen Spitzenschallereignisse.

Dass derart hohe Spitzenlärmereignisse auf Dauer nicht tragbar sind, hätte der Gesetzgeber überdies der diesbezüglichen zivilrechtlichen Rechtsprechung entnehmen können: In der Entscheidung vom 08.04.2003, 5 Ob 65/03z, hat sich der OGH mit der Problematik von Tennis-Lärm befasst und Folgendes ausgesprochen: *Dass diese Lärmbelästigung [80 dB] das nach den örtlichen Verhältnissen gewöhnliche Maß überschreitet, liegt allein schon auf*

*Grund der aussagekräftigen Schalldruckwerte auf der Hand; es kann aber auch kein Zweifel bestehen, dass dadurch die ortsübliche Benutzung des Grundstücks der Kläger wesentlich beeinträchtigt wird, da es sich um eine Wohngegend handelt und eine Geräuschkulisse bis zu 80dB, die durch die Spielabfolge beim Tennis zudem noch besonders unangenehm sein kann (vgl den in 8 Ob 635/92 = SZ 65/145 behandelten ähnlichen Fall), die Lebensqualität empfindlich mindert. Nichts anderes kann aber für den Lärm gelten, der in 100 dB Spitzen durch mehrmaliges Überfliegen pro Minute verursacht wird.*

#### **3.3.4. Mangelhafte Umsetzung der RL 2002/30/EG**

Die Klägerin wirft der erstbeklagten Partei schlussendlich vor, dass die RL 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft unzureichend in innerstaatliches Recht umgesetzt wurde. Erwägungsgrund 10 der genannten RL verweist auf den in der 33. ICAO-Versammlung mit EntschlieÙung A 33/7 für den Lärmschutz eingeführten Begriff des „ausgewogenen Ansatzes“, welchem sie mit der Kern-Bestimmung des Art 4 auch folgt. Das Bundesgesetz über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, BGBl I Nr 40/2005, schafft nach Ansicht der Klägerin keinen richtlinienkonformen Rahmen für einen „ausgewogenen Ansatz“.

Dies zeigt sich nicht zuletzt darin, dass für den massiven Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat in den letzten Jahren keine ernsthaften „Betriebsbeschränkungen“ in Erwägung gezogen wurden. Wie bereits dargestellt sind die beklagten Parteien aufgrund der unkorrekten Umsetzung der UVP-RL vielmehr selbst für den nahezu unkontrollierten massiven Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat und die damit verbundene Zunahme des Fluglärms verantwortlich, wobei bisher entgegen dem Konzentrationsprinzip verschiedene Behörden von der Flughafen Wien AG befasst wurden (Baubehörde, BH Wien-Umgebung, Amt der NÖ Landesregierung, etc).

#### **3.3.5. Zurechenbarkeit des legislativen Unrechts zur Erstbeklagten**

Die genannten, von der beklagten Partei unkorrekt bzw unzureichend umgesetzten RL respektive die darin enthaltenen Bestimmungen bezwecken zweifelsohne, dem Einzelnen Rechte im Hinblick auf den Schutz vor Fluglärm und die damit verbundenen Schäden zu verleihen. Die mangelhafte Umsetzung der RL in das österreichische Recht schafft daher auch einen unmittelbaren Kausalzusammenhang zwischen diesen Verstößen der erstbeklagten Partei und dem der Klägerin verursachten Schaden: Bei ordnungsgemäÙer

Umsetzung der RL wären für die Ausbauten seit Entwicklung des „Masterplans 2015“ entsprechende UVP-Verfahren durchgeführt worden, an welchen sich die Klägerin allein bzw auch im Rahmen von Bürgerinitiativen auch beteiligen und die immense Steigerung des Fluglärms bzw die damit verbundene entschädigungslose Entwertung ihrer Liegenschaft verhindern hätte können. Überdies wären bereits Lärmkartierungen erfolgt, Aktionspläne verabschiedet oder gem § 145b Abs 4 LFG zumindest „objektseitige Maßnahmen“ verordnet worden.

Die unkorrekte Umsetzung der Richtlinien ist unmittelbar der erstbeklagten Partei zuzurechnen, da der Bund in den betroffenen Materien die Gesetzgebungskompetenz inne hat und Bundesminister mit Verordnungsermächtigungen bzw Verordnungsverpflichtungen ausgestattet sind.

### **3.3.6. Verletzung gemeinschaftlicher Grundrechte**

Mit der mangelhaften Umsetzung der genannten Richtlinien (im UVP-G 2000, im LFG, im Bundes-LärmG oder in sonstigen Gesetzen) hat die erstbeklagte Partei auch die nachstehende gemeinschaftlichen Grundrechte verletzt:

- Art 5 StGG bestimmt, dass die Freiheit des Eigentums unverletzlich ist. Dem auch durch Art 1 1. ZP EMRK gewährleisteten Schutz des Eigentums kommt nach einhelliger Rsp und Lehre sowohl in- als auch ausländischen, natürlichen und juristischen Personen zu [VfSlg 2680; 5513; 5531]. Der verfassungsrechtliche Eigentumsbegriff wird dabei seit jeher weit verstanden und umfasst nach stRsp jedes vermögenswerte Privatrecht. Enteignungen bzw Eigentumsbeschränkungen sind nach dem zweiten Satz des Art 5 StGG bzw nach Art 1 1. ZP EMRK unter Gesetzesvorbehalt möglich, sofern ein öffentliches Interesse vorliegt und wiederum die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen sind nach Lehre und Rsp grundsätzlich nur zum Wohle der Allgemeinheit bzw im öffentlichen Interesse und bei angemessener Entschädigung des Betroffenen statthaft. Die massive Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Klägerin – nämlich die fluglärmbedingte Entwertung ihrer Liegenschaft – erfolgt bislang völlig entschädigungslos.

Es mag in diesem Zusammenhang sogar bezweifelt werden, ob eine Enteignung bzw Eigentumsbeschränkung überhaupt gänzlich in öffentlichem Interesse liegt: Immerhin sind nur 2/3 des Gesamtpassagieraufkommens „originär“, während das restliche Drittel Transfer-Passagier-Aufkommen darstellt und damit wohl überwiegend den Zwecken der

Flughafenbetreibergesellschaft bzw der Fluglinien dient. Selbst wenn man davon ausgeht, dass der derzeitige Flugbetrieb in Wien-Schwechat auch im öffentlichen Interesse liegt bzw nicht eingeschränkt werden kann - was ausdrücklich bestritten wird – wird der Klägerin ein unverhältnismäßiges Sonderopfer auferlegt. Es ist mit Art 1 1. ZP EMRK nicht vereinbar, dass durch den entschädigungslosen Eingriff in das Eigentumsrecht dem Rest der Bevölkerung der Republik Österreich durch den stetigen und massiven Ausbau des Flugbetriebes Vorteile entstehen, während die betroffenen „überflogenen“ Grundstückseigentümer die mit der Entwertung ihrer Liegenschaften verbundenen Vermögensnachteile und Einbußen alleine zu tragen haben. Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes kann der Gesetzgeber verfassungsrechtlich einwandfreie Eigentumsbeschränkungen nur verfügen, sofern er dadurch nicht den Wesensgehalt des Grundrechtes der Unversehrtheit des Eigentums berührt oder in anderer Weise gegen einen auch ihn bindenden Verfassungsgrundsatz verstößt und soweit die Eigentumsbeschränkung im öffentlichen Interesse liegt und nicht unverhältnismäßig ist [vgl VfGH 10.12.1996, SlgNr 14701; G104/96ua]. Der vorliegende Sachverhalt ist in Ermangelung einer angemessenen Entschädigung als unstatthafte Konfiskation oder als unverhältnismäßige Eigentumsbeschränkung zu werten, die den Wesensgehalt des Eigentumsrechtes iSd Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs nicht nur antastet, sondern das Recht auf Unverletzlichkeit des Eigentums wie bei einer Enteignung verletzt.

- Art 13 EMRK normiert das Recht des Verletzten, eine wirksame Beschwerde bei einer nationalen Instanz einzulegen, wenn die in der vorliegenden Konvention festgelegten Rechte und Freiheiten verletzt worden sind, selbst wenn die Verletzung von Personen begangen worden ist, die in amtlicher Eigenschaft gehandelt haben. Die erstbeklagte Partei hat es auch verabsäumt, der Klägerin als Betroffene vom Eingriff in ihre Grund- und Menschenrechte, insbesondere in ihre Eigentumsfreiheit und ihr Recht auf Schutz des Privat- und Familienlebens, eine wirksame Beschwerde bei einer nationalen Instanz zu eröffnen. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird diesbezüglich allerdings auf die obigen Ausführungen verwiesen.
- Ein Eingriff in die in Art 8 Abs 1 EMRK statuierten Rechte durch eine öffentliche Behörde darf gem Art 8 Abs 2 EMRK nur stattfinden, insoweit dieser Eingriff gesetzlich vorgesehen ist und eine Maßnahme darstellt, die in einer demokratischen Gesellschaft für die nationale Sicherheit, die öffentliche Ruhe und Ordnung, das wirtschaftliche Wohl des Landes, die Verteidigung der Ordnung und zur Verhinderung von strafbaren



Handlungen, zum Schutz der Gesundheit und der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer notwendig ist.

Nach der Rechtsprechung des EGMR beinhaltet Art 8 EMRK auch einen Anspruch auf Umweltschutz [vgl. *Villiger*, Handbuch der Europäischen Menschenrechtskonvention<sup>2</sup>, S 359, Rz 563]. Die durch Art 8 EMRK geschützte freie Lebensgestaltung kann demnach auch durch Immissionen verunmöglicht werden; darin finden sich auch wieder Ansatzpunkte für eine positive Pflicht des Staates, schädliche Immissionen einzuschränken [vgl. *Lopez Ostra./.Spanien*, 303-C]. Der Staat hat jedenfalls einen angemessenen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Interessen des betreffenden Gemeinwesens einerseits und den individuellen Interessen der Betroffenen zu treffen, was im vorliegenden Fall nicht der Fall ist.

#### **4. Zusammenfassung der Rechtsgründe**

Zusammengefasst war die Erlassung der unter Punkt 1.7. dargestellten Bescheide, *in concreto* die Erteilung der Errichtungs- und Benützungsbewilligungen für den Ausbau des Flughafens entsprechend dem „Masterplan 2015“, ohne Durchführung auch nur einer einzigen Umweltverträglichkeitsprüfung nach Ansicht der Klägerin grob rechtswidrig, schadenersatzträchtig und faktisch auch erheblich schädigend. Die Rechtsansicht der jeweils zur Entscheidung berufenen Behörden der Beklagten, dass ein Umweltverträglichkeitsverfahren nicht durchgeführt werden muss, war im Hinblick auf die zum jeweiligen Zeitpunkt geltende innerstaatliche und europäische Gesetzeslage unvertretbar iSd ständigen Rechtsprechung und damit auch schuldhaft.

Die Organe der Beklagten missachteten scheinbar bewusst materiellrechtliche Vorgaben des Umweltverträglichkeitsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere dort normierte Schwellenwerte im Hinblick auf die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung; die unmittelbare Anwendbarkeit von Richtlinien wurde grob fahrlässig verkannt oder ignoriert.

Die Mängel und Fehler in der Vollziehung von Gesetzen bzw Richtlinien wurden dabei von der Erstbeklagten, genauer gesagt vom Bundesgesetzgeber, teils auch zwingend vorherbestimmt, da Gemeinschaftsrecht nicht rechtzeitig oder nur mangelhaft in innerstaatliches Recht umgesetzt wurde.

Die Klägerin erhebt mit der vorliegenden Klage daher

- einen auf Leistung gerichteten Anspruch (Schadenersatz) bezüglich der bereits eingetretenen Entwertung ihrer Liegenschaft sowie
- einen Feststellungsanspruch bezüglich der noch drohenden weiteren Entwertung der Liegenschaft und der konkret zu befürchtenden Gesundheitsschäden

sowohl aus dem Titel der Amtshaftung nach den Bestimmungen des AHG als auch aus dem Titel der Staatshaftung gemäß Art 23 B-VG unter analoger Anwendung des AHG.

Die Klägerin macht dabei sowohl legislatives Unrecht geltend, als auch erhebliche und schuldhaftige Verletzungen des Gemeinschaftsrechts, die der Vollziehung zuzurechnen sind; die Klage wird außerdem auf die grob rechtswidrige und auch schuldhaftige, weil durch unververtretbare Rechtsansichten getragene, Vollziehung innerstaatlicher Gesetze gestützt (administratives Unrecht).

### **5. Kausalität des Verhaltens der Beklagten**

Die dargestellten Versäumnisse der Erstbeklagten bei der Umsetzung und Vollziehung des jeweils geltenden Gemeinschaftsrechts bzw des innerstaatlichen Rechts waren für die eingetretene Schädigung der Klägerin – die bereits erfolgte Entwertung ihrer Liegenschaft – kausal im Sinne einer *conditio sine qua non* und sind auch Ursache für einen drohenden weiteren Wertverlust der Liegenschaft sowie die konkret drohenden Gesundheitsschäden.

Bei ordnungsgemäßer Umsetzung der einschlägigen Richtlinien bzw bei rechtmäßigem Verhalten der Behörden der Beklagten im Rahmen der Vollziehung des innerstaatlichen sowie des Gemeinschaftsrechts wäre bereits vor dem Ausbau des Flughafens gemäß dem „Masterplan 2015“ bzw für jede maßgebliche Erweiterung ein entsprechendes UVP-Verfahren durchgeführt worden, an welchem sich die Klägerin und eine Vielzahl anderer betroffener Personen, insbesondere auch Gemeinden, Bürgerinitiativen und Umweltschutzvereine, beteiligen und Einwendungen vorbringen hätte können. Die unter Punkt 1.7. genannten Bewilligungen wären dann nicht oder nur eingeschränkt bzw unter entsprechenden Auflagen erteilt worden. Der Schaden wäre nicht eingetreten.

Die Ex-Post-UVP bezüglich der Ausbauten des Flughafens Wien-Schwechat seit dem Jahr 1999 bietet keinen gleichwertigen Ersatz für eine ex-ante-Prüfung. Es ist nicht anzunehmen, dass die Zweitbeklagte der Flughafen Wien AG (und damit sich selbst) nachträglich erhebliche Auflagen erteilt, maßgebliche Betriebsbeschränkungen oder gar den Abbruch bereits errichteter Anlagen verfügt. Die bereits eingetretene Schädigung und drohende weitere Schädigung der Klägerin wird dadurch in keiner Weise vermindert.

## 6. Zur Zuständigkeit des angerufenen Gerichts

Nach ständiger Rechtsprechung des VfGH gehören Schadenersatzansprüche gemäß dem in § 1338 ABGB niedergelegten Grundsatz der gesamten österreichischen Rechtsordnung vor den ordentlichen Richter; sie sind auch dann als Privatrechte anzusehen, wenn sie auf einem öffentlich-rechtlichen Titel beruhen [vgl. *Schrage*, Amtshaftungsgesetz<sup>3</sup>, RZ 1 zu § 1, S 12, mit Verweis auf die Rsp, ua A23/00, JBL 2001, 441 0 ZVR 2001/49].

Auch der Verfassungsgerichtshof hat die Klägerin bzgl der geltend gemachten Ansprüche auf den „Amtshaftungsrechtsweg“ verwiesen.

Das angerufene Gericht ist daher zuständig.

## 7. Klagebegehren

Da die Erstbeklagte die geltend gemachten Ansprüche schon im Verfahren vor dem Verfassungsgerichtshof ausdrücklich bestritten hat und die Klägerin auch nicht davon ausgeht, dass die Zweitbeklagte die Ansprüche anerkennt, hält sie weitere Aufforderung gem § 8 AHG für entbehrlich und sieht sie sich zu vorliegender Klage gezwungen.

Aus den genannten Gründen und gestützt auf jeden erdenklichen Rechtsgrund begehrt die Klägerin das umseitige

## URTEIL

1. Die beklagten Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, der klagenden Partei € 120.000,-- (in Worten: EURO einhundertzwanzigtausend) samt 4 % Zinsen seit 31.3.2008 und die Prozesskosten gem § 19a RAO zu Handen des Klagevertreters zu bezahlen; all dies binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution.

2. Es wird festgestellt, dass die beklagten Parteien der klagenden Partei solidarisch für sämtliche zukünftige, derzeit nicht bekannte Schäden aus dem administrativen und legislativen Unrecht – nämlich Unterlassung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Bewilligung des Ausbaus des Flughafens Wien-Schwechat gem dem „Masterplan 2015“ sowie die mangelhafte Umsetzung aller oder auch nur einer der in der Klage genannten RL und der damit verbundenen Verletzung der gemeinschaftlichen Grundrechte - haften.

**Dr. Jutta Leth**

An Kosten werden verzeichnet:

|                |     |                 |
|----------------|-----|-----------------|
| Klage TP3A     | EUR | 829,50          |
| 100 % ES       | EUR | 829,50          |
| 10 % STG       | EUR | 165,90          |
| ERV-Kosten     | EUR | 3,60            |
| 20 % USt       | EUR | 365,70          |
| Pauschalgebühr | EUR | <u>2.769,80</u> |
| S u m m e      | EUR | <u>4.964,00</u> |