

IV/307.997/18a

EINGEGANGEN

25. Jan. 2010

Erl.



FINANZ

PROKURATUR

An das
Landesgericht für ZRS Wien
Schmerlingplatz 11
1016 Wien

Singerstraße 17-19, 1011 Wien
Sachbearbeiter: Mag. Christian Lettau
Tel.: +43-1-514 39/509 470
Fax: +43-1-514 39/5909 400
Christian.Lettau@bmf.gv.at
www.finanzprokuratorat.at

*U. B. B. / A. Z. G.
an Dr. Fritzsche*

31 Cg 24/09s

Klagende Partei: **Dr. Jutta Leth**
Schwechater Straße 90, 2322 Zwölfaxing

vertreten durch: Proksch Fritzsche & Frank Rechtsanwälte OG
Nibelungengasse 11, 1010 Wien

Beklagte Parteien: **1. Republik Österreich**
vertreten durch die Finanzprokuratorat
Singerstraße 17-19, 1011 Wien

2. Land Niederösterreich
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

vertreten durch: Urbanek Lind Schmied Resch Rechtsanwälte OG
Kremser Gasse 4, 3100 St. Pölten

wegen: € 140.000,-- s.A. (Amtshaftung)

VORBEREITENDER SCHRIFTSATZ

1-fach
1 Rubrik
1 Beilage

Die Gleichschriften samt Beilage wurden dem KV und dem 2. BV gemäß § 112 ZPO direkt zugestellt.

In umseits näher bezeichneter Rechtssache erstattet die erstbeklagte Partei nachstehenden

vorbereitenden Schriftsatz:

I. Verjährung

Gemäß § 6 AHG (BGBl. Nr. 20/1949 i.d.F. BGBl. Nr. 343/1989) verjähren Ersatzansprüche nach § 1 AHG in drei Jahren ab Kenntnis des Schadens. Dies gilt auch dann, wenn der Geschädigte den Schaden noch nicht beziffern kann und noch nicht sämtliche Schadensfolgen bekannt sind (vgl. Dittrich-Tades, ABGB 35. Aufl., E1 zu § 6 AHG). Soweit die Schadensverursachung durch Organe von Rechtsträgern nicht auf der Hand liegt, beginnt die Verjährung sobald der Geschädigte aufgrund bekannter Umstände auf das Verschulden irgendeines Organs des Rechtsträgers schließen kann (vgl. Dittrich-Tades, ABGB 35. Aufl., E2 zu § 6 AHG).

Nach dem Vorbringen der Klägerin beruht ihr Schaden (unter anderem) auf Erweiterungen und Umbauten des Flughafens Wien-Schwechat, die jedenfalls seit dem Jahr 1997 stattfanden. Spätestens mit dem Feststellungsbescheid der NÖ Landesregierung vom 21.8.2001 über die Nichtdurchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hätte der Klägerin das nunmehr behauptete Verschulden von Organen der beklagten Parteien erkennen können bzw. müssen.

Aus der von der Klägerin vorgelegten Staatshaftungsklage (Beilage ./O) ist zweifellos zu erkennen, dass ihr der behauptete schadens- und haftungsrelevante Sachverhalt jedenfalls seit dem Ende des Mediationsverfahrens im Jahr 2005 bekannt war. Allfällige Schadenersatzansprüche waren daher jedenfalls lange vor Klageeinbringung verjährt.

Beweis: Klage samt Beilagen
 PV der Klägerin

Die Klägerin stützt ihr Begehren auf angeblich schuldhaftes Verhalten der Organe der erstbeklagten Partei ab spätestens 1997, weshalb das Klagebegehren schon aufgrund des Ablaufes der absoluten 10-jährigen Verjährungsfrist gemäß § 6 Abs 1 AHG abzuweisen sein.

II. Zum Klagevorbringen

ad 1. der Klage

Die Klägerin ist auf Grund eines Schenkungsvertrages vom 13.11.1997 (einverleibt zu TZ 997/1998) seit dem Jahr 1998 Eigentümerin der Liegenschaft EZ 336 GB 05224 Zwölfaxing. Die

von der Klägerin geltend gemachten – ausdrücklich bestrittenen – vermögensrechtlichen Schadenersatzansprüche könnten daher schon gedanklich nur für ab diesem Zeitpunkt behauptete Sachverhaltselemente bestehen, sodass die Erweiterungen des Flughafens bis einschließlich 1997 schon aus diesem Grund außer Betracht zu bleiben haben.

Die nachzuweisenden Steigerungen der Flugbewegungen sind keine Auswirkungen der Erweiterungen und Ausbauten des Flughafens. Diese Steigerungen an Flugbewegungen resultieren aus der allgemeinen und weltweit zu beobachtenden Zunahme des Flugverkehrs. Diese Steigerung an Flugbewegungen wären jedenfalls auch ohne die Ausbauten des Flughafens eingetreten.

Von dem auf das klägerische Grundstück angeblich einwirkenden Dauerschallpegel (54 -57dB A), der ebenfalls nachzuweisen sein wird, ist nach dem 8. Umweltkontrollbericht-2007 des Umweltbundesamtes keine Gesundheitsbeeinträchtigung zu erwarten. Ausdrücklich bestritten wird daher, dass eine mit dem Flugbetrieb einhergehende Lärmbelästigung, Abgase und Treibstoffrückstände, die Gesundheit der Klägerin gefährden und beeinträchtigen.

Ausdrücklich bestritten wird weiters, dass eine Entwertung der Liegenschaft der Klägerin stattgefunden hat, sowie, dass eine allfällige Entwertung auf Ausbauten oder Erweiterung des Flughafens zurückzuführen sei.

Beweis: Beilage ./E
 Beilage ./G

ad 2. der Klage

Aus der bereits im Jahr 2005 gegen die Austro Control geltend gemachten Ansprüche geht hervor, dass der Klägerin schon damals der nunmehr geltend gemachte Sachverhalt bekannt war (siehe I).

Richtig ist, dass ein Vertragsverletzungsverfahren zu Nr. 2006/4959 gegen die Republik Österreich anhängig ist. In diesem Verfahren haben die Europäische Kommission und die Republik Österreich einvernehmlich beschlossen ex post Umweltverträglichkeitsprüfungen in sinngemäßer Anwendung der Richtlinie 85/337/EWG (UVP-RL 1985) durchzuführen, weshalb eine Reihe von ex post Umweltverträglichkeitsberichte von Seiten der Flughafen Wien Aktiengesellschaft (FWAG) für die von der Klägerin herangezogenen Einzelprojekte, die

allesamt nicht UVP-pflichtig waren, erstellt wurden. Die Klägerin hatte die Möglichkeit zu diesen Berichten Stellung zu nehmen. Aufgrund dieser Berichte werden Maßnahmen gesetzt werden, die allfällige negative Auswirkungen der Einzelprojekte auf die Umwelt verhindern bzw. eindämmen werden. Die Klägerin ist daher nicht beschwert.

Richtig ist außerdem, dass derzeit ein UVP-Verfahren bezüglich des Vorhabens der dritten Piste (Parallelpiste 11R/29L) und der Verlegung der Landstraße B10 anhängig ist.

Schließlich ist auch aus dem Vorbringen der von der Klägerin vorgelegten Staatshaftungsklage vom 11.6.2008 zweifellos zu erkennen, dass ihr der nunmehr geltend gemachte Sachverhalt bereits im Jahr 2005 bekannt war (siehe I).

Beweis: Auszug aus der Homepage des BMVIT (Beilage ./1)
Beilage ./O
Beilage ./P
Akt des OLG Wien zu GZ 12 R 90/06h

ad 3. der Klage

Allgemeines

Amtshaftungsansprüche, die unter dem Gesichtspunkt fehlender Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Normen zu prüfen ist, bedürfen folgender Voraussetzungen:

- die Rechtsnorm, gegen die verstoßen wurde, muss bezwecken dem Einzelnen Rechte zu verleihen,
- zwischen dem entstandenen Schaden und dem zu vertretenden Verstoß muss ein Kausalzusammenhang bestehen und
- der Verstoß muss hinreichend qualifiziert sein.

Diese Voraussetzungen liegen nicht vor. Zunächst macht die Klägerin einen Vermögensschadens geltend, der auf ein Zuwiderhandeln gegen gemeinschaftsrechtliche und innerstaatliche UVP-Vorschriften beruhen soll. Diese Vorschriften bezwecken allesamt den Schutz vor umweltrelevanten Beeinträchtigungen; in concreto waren die Erwägungsgründe der UVP-RL 1985: „Die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beitragen,“ (siehe auch Klage Seite 20 Mitte). Vom Schutzzweck dieser Normen sind daher allfällige Vermögensschäden im Zusammenhang mit dem Wert von Anrainerliegenschaften nicht umfasst, sodass diesbezüglich keine Rechte Einzelner begründet werden.

Zwar bezwecken UVP-Vorschriften den Schutz der Gesundheit, doch sind diese nicht ausreichend präzise und klar, um daraus Rechte Einzelner ableiten zu können. Ein anderes Ergebnis wäre angesichts des Zwecks dieser Regelungen – die Beachtung der Auswirkungen von Projekten auf die Umwelt, zu der auch das abstrakte Rechtsgut Gesundheit zählt – auch nicht systemkonform und würde zu uferlosen Ansprüchen von mittelbar betroffenen Personen führen.

Kausalität

Selbst wenn man davon ausgehen sollte, dass UVPen durchgeführt hätten werden müssen, können deren Ergebnisse und Auswirkungen nicht vorhergesagt werden. Die UVP gewährt der Klägerin nur allfällige verfahrenrechtliche Garantien. Weiters könnten die von der Klägerin geforderten Betriebsbeschränkungen schon auf Grund der RL Betriebsbeschränkungen (RL 2002/30/EG) - wenn überhaupt - nur einen sehr kleinen Teil der in Österreich betriebenen Luftfahrzeuge betreffen. Zweck dieser Richtlinie ist, dass Luftfahrzeuge, die zwar grundsätzlich die vom Gemeinschaftsrecht festgelegten Lärmgrenzwerte einhalten und daher im Gemeinschaftsgebiet betrieben werden dürfen, dennoch beschränkt werden können, wenn diese Grenzwerte nur knapp erreicht werden (sog. „knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge“). Auch derartige Maßnahmen könnten daher den behaupteten Schaden nicht wesentlich verringern. Zudem bestehen für den Flughafen Wien Schwechat bereits Betriebsbeschränkungen im Sinn der RL 2002/30/EG. Weiters ist auch nicht gesichert, dass hinsichtlich der Klägerin Maßnahmen entsprechend der Umgebungslärm-RL erforderlich wären bzw. diese Maßnahmen nicht bereits auf Grund anderer Bestimmungen im Zuge anhängiger Verwaltungsverfahren durchgeführt wurden.

Rechtswidrigkeit

UVP-G 1993

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 1993 (UVP-G 1993, BGBl. Nr. 697/1993) trat gemäß dessen § 46 am 1.1.7.1994 in Kraft und war auf Vorhaben anzuwenden, die nach dem 31.12.1994 eingeleitet wurden. Die Neuerrichtung und Erweiterung der Piste 11/29 (vormals 12/30), welche mit Errichtungsbewilligung vom 15.12.1989 genehmigt wurde, fiel daher nicht in den Anwendungsbereich des UVP-G 1993, weshalb dessen Bestimmungen auch nicht verletzt werden konnten und eine Verletzung jedenfalls verjährt wäre (siehe I.).

Weder die UVP-RL 1985 sieht eine rückwirkend vorzunehmende UVP für bereits genehmigte Projekte vor, noch ist eine derartige Rückwirkung des richtlinienkonform erlassenen UVP-G

1993 zu entnehmen. Eine rückwirkende Anwendung des UVP-G 1993 auf das bereits 1989 genehmigte Vorhaben (Verlängerung der Piste 11/29) wäre, als Verstoß gegen das Inkrafttreten und die Anwendung gemäß UVP-G 1993, rechtswidrig. Gemäß der UVP-RL 1985 sollte gerade die Genehmigung von Projekten davon abhängig gemacht werden, dass Auswirkungen auf die Umwelt geprüft werden. Im vorliegenden Fall lag jedoch bereits eine Genehmigung für das Projekt Verlängerung der Start- und Landebahn 11/29 (vormals 12/30) vor, weshalb eine direkte Anwendung der Richtlinie nicht zu einer UVP führte.

UVP-Änderungs-RL von 1999 bis 2000

Die Richtlinie RL 97/11/EWG des Rates vom 3.3.1997 (UVP-RL) zur Änderung der UVP-RL 1985 führte bei direkter Anwendung nicht zur UVP-Pflicht der im Zeitraum 1999 bis 2000 durchgeführten und bewilligten Vorhaben. Sind doch gerade Änderungen oder Erweiterungen von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten gemäß Anhang II Z 13 der UVP-RL nur dann UVP-pflichtig, wenn sie erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können. Dieser Grundsatz wurde vom Europäischen Gerichtshof dahingehend präzisiert, dass die Maßnahmen dazu bestimmt sein müssen, die Aktivitäten des Flugplatzes und den Luftverkehr erheblich zu steigern. Die Steigerung des Flugverkehrs soll gerade durch das Vorhaben ermöglicht werden (vgl. z.B. EuGH, Rs C-2/07 vom 28.2.2008). Diese Voraussetzung traf weder auf die Einzelnen von der Klägerin behaupteten Projekte, noch auf diese Projekte in ihrer Gesamtheit zu.

UVP-G 2000

Auch eine Beurteilung dieser Projekte (in ihrer Gesamtheit) nach in Kraft treten des UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 89/2000) am 11.8.2000 führte nicht zum Überschreiten der in diesem Gesetz festgeschriebenen Schwellenwerte als Voraussetzung für eine UVP-Pflicht.

Die Erfüllung jener Änderungstatbestände, die sich auf die Erhöhung der Flugbewegungen beziehen (Anhang 1 Z. 14 lit. d und g UVP-G 2000), kann von der Behörde ex-ante nur prognostisch erfasst werden. Diese Tatbestände können nur Maßnahmen betreffen, die auf Grund einer nachvollziehbaren Prognose die Erreichung der dort angegebenen Erhöhung von Flugbewegungen erwarten lässt. Vorhaben an Flughäfen, die eine solche Erhöhung von Flugbewegungen nicht kausal erscheinen lassen, können diese Tatbestände auch nicht auslösen.

Nach Ansicht der Klägerin hätten die steigenden Flugbewegungszahlen für sich allein bereits ex-ante einer UVP unterzogen werden müssen. Gegenstand der UVP-RL sind aber öffentliche

und private Projekte. Projekt im Sinn der Richtlinie sind die „Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen“ oder „sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich derjenigen zum Abbau von Bodenschätzen.“ Das Wort „Projekt“ bezieht sich auf materielle Arbeiten oder Eingriffe (EuGH, Rs. C-2/07, Flughafen Lüttich, Rz. 23). So haben die zuständigen Behörden die geplante Steigerung der Aktivitäten eines Flugplatzes nach Anhang II Z. 13 UVP-RL im Hinblick auf eine UVP zu prüfen, wenn Änderungen an der Infrastruktur dieses Flugplatzes vorgenommen werden sollen, damit der Zuwachs an Tätigkeit aufgenommen werden kann. Das können Arbeiten an Gebäuden, Anlagen oder der Ausrüstung des Flugplatzes sein (EuGH, Rs. C-2/07, Flughafen Lüttich, Rz. 36 und 46). Die bloße, von bestehenden Bewilligungen gedeckte Steigerung des Flugbetriebes, ohne dass Maßnahmen an der Infrastruktur gesetzt werden, kann demnach niemals ein „Projekt“ im Sinn der UVP-RL sein.

Nach der Rechtsprechung des EuGH wird ein Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht dann als hinreichend qualifiziert angesehen, wenn das innerstaatliche Organ bei der Ausübung seiner Rechtsetzungsbefugnis deren Grenzen offenkundig und erheblich überschritten hat (s. z.B. verb. Rs. C-48/93 und C-48/93, Brasserie du Pêcheur, Rz. 55; Rs. C-178/94 ua Dillenkofer, Rz. 25). Zu den dabei zu berücksichtigenden Gesichtspunkten gehören insbesondere das Maß an Klarheit und Genauigkeit der verletzten Vorschrift und der Umfang des darin den Mitgliedstaaten gewährten Ermessensspielraums (näher dazu z.B. Ruffert, in Calliess/Ruffert, EUV EGV, Art. 288 Rn. 58 ff).

Die Organe der Erstbeklagten habe daher aufgrund direkter Anwendung der UVP-RL 1985 sowie der UVP-RL zu Recht keine UVP veranlasst bzw. das UVP-G 1993 und das UVP-G 2000 zu Recht vollständig angewendet. Soweit das Gericht wider Erwarten zu einem anderen Schluss kommen sollte, ist zu beachten, dass die Organe der Erstbeklagten jedenfalls aufgrund einer vertretbaren Rechtsansicht gehandelt haben.

Legislatives Unrecht

Gemäß Art. 4 Abs. 2 der UVP-RL bestimmen bei Projekten des Anhangs II die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Art. 2 Abs. 3 anhand einer Einzelfalluntersuchung oder die von den Mitgliedstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw. Kriterien, ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Art. 5 bis 10 unterzogen werden muss. Bei der Festlegung der Schwellenwerte sind gemäß Art. 4 Abs. 3 der UVP-RL die Kriterien des Anhangs III zur UVP-RL zu berücksichtigen (Art und Größe des Projekts, Standort, potentielle Auswirkungen).

Der EuGH hat das in Art. 4 Abs. 2 der UVP-Richtlinie normierte Recht der Mitgliedstaaten zur Festsetzung von typisierenden Schwellenwerten oder Kriterien für Projekte des Anhangs II der UVP-RL in seiner Judikatur mehrfach bekräftigt (vgl. insb. EuGH, Rs. C-72/95, Kraaijeveld, Slg. 1996, I-5403, Rz. 49).

Das Ermessen der Mitgliedstaaten bei der Ausgestaltung von Kriterien oder Schwellenwerten bezüglich Projekten des Anhangs II der UVP-RL unterliegt einer - am Regelungszweck der UVP-Richtlinie Maß nehmenden - Kontrolle hinsichtlich möglicher Ermessensüberschreitung. Das nationale Regelungssystem typisierender Schwellenwerte oder Kriterien muss danach darauf angelegt sein, „Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Untersuchung ihrer Auswirkungen zu unterziehen“ (vgl. zuletzt EuGH, Rs. C-486/04, Kommission/Italien, Rz. 53, mwN).

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist der Ermessensspielraum dann überschritten, wenn der Mitgliedsstaat

- Schwellenwerte bzw. Kriterien so definiert, dass bestimmte Klassen der in Anhang II der UVP-RL aufgeführten Projekte von der Anwendbarkeit der Pflicht zur UVP „vollständig und endgültig“ (EuGH Rs. C-301/95, Kommission/Deutschland, Slg. 1998, I-6135, Rz. 38) respektive „von vornherein insgesamt“ (EuGH, Rs. C-72/95, Kraaijeveld, Slg. 1996, I-5403, Rz. 51) von der Pflicht zur Untersuchung ihrer Auswirkungen ausgenommen sind, „es sei denn, aufgrund einer pauschalen Beurteilung aller ausgenommenen Projekte wäre davon auszugehen, dass bei ihnen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist“ (EuGH, Rs. C-72/95, Kraaijeveld, Slg. 1996, I-5403, Rz. 53),
- Schwellenwerte oder Kriterien in Widerspruch zu Art. 2 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 2 der UVP-Richtlinie so festlegt, dass nur die Projektgröße, nicht aber Art und Standort des Projekts Berücksichtigung finden (vgl. etwa EuGH, Rs. C-392/96, Kommission/Irland, Slg. 1999, I-5901, Rz. 65) oder
- nicht Vorsorge trifft, dass das Regelungsziel nicht durch Aufsplitterung von Projekten umgangen werden kann (vgl. etwa EuGH, Rs. C-392/96, Kommission/Irland, Slg. 1999, I-5901, Rz. 76).

Diesen Anforderungen trägt die Umsetzung der UVP-RL im Hinblick auf Flughäfen Rechnung:

Gemäß § 3 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang 1 Z, 14 lit. a und b UVP-G 2000 sind der Neubau von Flugplätzen und die Neuerrichtung von Pisten mit einer Grundlänge von mindestens 2100 m jedenfalls UVP-pflichtig. Dies entspricht Art. 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I Z. 7 Iit. a der UVP-RL.

Um Art. 4 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang III Z. 10 lit. d und Z. 13 der UVP-RL im Licht der Rechtsprechung des EuGH zu entsprechen, unterwirft das UVP-G 2000 darüber hinaus alle weiteren Ausbauprojekte, die Flugplätze betreffen und erhebliche Umweltauswirkungen haben können, einer Einzelfallprüfung auf Umwelterheblichkeit. Dies betrifft folgende Vorhaben:

- Anhang 1 Z 14 lit. c UVP-G 2000: Änderungen von Flugplätzen durch Neuerrichtung oder Verlängerung von Pisten, wenn dadurch die Gesamtpistenlänge um mindestens 25% erweitert wird; damit sind nur Fälle unbedeutender Pistenerweiterungen ausgeschlossen, die keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft haben können. Falls solche kleinere Pistenerweiterungen jedoch erheblichere Auswirkungen auf die Anzahl der Flugbewegungen haben, ist Anhang 1 Z 14 lit. d UVP-G 2000 anwendbar;
- Anhang 1 Z 14 lit. d UVP-G 2000: Änderungen von Flugplätzen, wenn durch diese Maßnahme(n) eine Erhöhung der Flugbewegungen um mindestens 20.000 in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist. Damit sollen vor allem Änderungen erfasst werden, die zu Lärmerhöhungen und dadurch zu Beeinträchtigungen von Mensch und Tier führen können. Dabei ist zu betonen, dass es sich um Änderungen handelt, die bei angenommener gleichmäßiger Verteilung über den Gesamtzeitraum bei zehn Flugbewegungen pro Tag liegen, die also jedenfalls für einen Flughafen wie Wien-Schwechat geringfügig sind;
- Anhang 1 Z 14 lit. e, f und g UVP-G 2000 legen für Vorhaben in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A (z.B. Natur- und Landschaftsschutzgebiete), D (belastete Gebiete - Luft) und E (Lage in oder in der Nähe von Siedlungsgebieten) noch wesentlich niedrigere Schwellenwerte für die Einzelfallprüfung fest.

Gemäß § 3a Abs. 2 und 3 UVP-G 2000 hat bei Zutreffen dieser Tatbestände die Behörde sodann Im Einzelfall festzustellen, ob durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, wobei die Kriterien des § 3 Abs. 4 anzuwenden sind, die den Entscheidungskriterien des Anhanges III der UVP-RL entsprechen.

Um zu verhindern, dass die Ziele der Richtlinie durch die Aufsplitterung von Projekten verfehlt werden, hat der Österreichische Gesetzgeber in das UVP-G 2000 zwei ausdrückliche Kumulationsbestimmungen aufgenommen:

- §§ 3 Abs. 2 und 3a Abs. 6 UVP-G 2000 bestimmen, dass ein Projekt auch dann UVP-pflichtig sein kann, wenn erhebliche Umweltauswirkungen zwar nicht durch das Vorhaben alleine, jedoch im Zusammenwirken mit anderen, in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben zu erwarten sind;
- § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 sichert die UVP-Pflicht gegenüber einer „schleichenden“ Änderung von Projekten ab (zeitlich gestaffelter Ausbau, der zu einer Überschreitung der Schwellenwerte führt). Ob Änderungen von Vorhaben einer UVP unterzogen werden müssen, richtet sich gemäß § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 unter anderem nach „der Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt wurden.“

In diesem Zusammenhang gilt es insbesondere darauf hinzuweisen, dass die Frage, ob der Mitgliedstaat bei der Aufstellung von Kriterien im Sinne des Art. 4 Abs. 2 der UVP-RL seinen richtliniengemäßen Ermessensspielraum überschritten hat, „nicht anhand der Merkmale eines einzigen Projekts geklärt werden [kann]. Sie hängt von einer pauschalen Beurteilung der Merkmale der im Gebiet des Mitgliedstaats in Betracht kommenden derartigen Projekte ab“ (EuGH, Rs. C-72/95, Kraaijeveld, Slg. 1996, I-5403, Rz. 52).

Sowohl nach dem Text der einschlägigen österreichischen Regelungen als auch nach der diesbezüglichen Praxis sind Flughafenprojekte keineswegs generell von der UVP-Pflicht ausgenommen. Im Sinn der Rechtsprechung des EuGH nimmt das UVP-G 2000 somit nicht einzelne der in den Anhängen zur UVP-Richtlinie definierten Klassen - nämlich Flughafenerweiterungen - „vollständig und endgültig“ bzw. „von vornherein insgesamt“ von der UVP-Pflicht aus, sondern erfasst im Gegenteil alle jene Projekte an Flughäfen, die erhebliche Umweltauswirkungen haben können.

Die Definition der Schwellenwerte im UVP-G 2000 entspricht auch der in der Judikatur des EuGH entwickelten Anforderung, die kumulierten Umweltauswirkungen mehrerer Einzelprojekte zu berücksichtigen.

Die Kommission hat ihre im - von der Klägerin zitierten - Mahnschreiben zum Flughafen Wien-Schwechat vom 21.3.2007 geäußerten Zweifel an der Eignung der im UVP-G 2000 vorgesehenen Schwellenwerte im weiteren Verfahren nicht mehr weiterverfolgt. Daraus ist zu

schließen, dass die Kommission die Umsetzung der UVP-RL im UVP-G 2000 insoweit als gemeinschaftsrechtskonform erachtet.

Die Verordnung gemäß § 145b Abs. 3 LFG (BGBl. Nr. 253/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 83/2008) bezieht sich nur auf UVP-pflichtige Vorhaben, die nach dem 1.9.2006 realisiert werden sollen, weshalb sie hinsichtlich der von der Klägerin behaupteten Vorhaben keine Relevanz hat. Diese Verordnung wird derzeit aus dem unter Evaluierung der gesetzlichen Vorgaben erarbeitet und Eingang in das UVP-Verfahren hinsichtlich der dritten Piste finden. Die mit dieser Verordnung vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden vorbeugend jedenfalls die von der Klägerin behaupteten – ausdrücklich bestrittenen – zukünftigen Gesundheitsgefährdungen hintanhaltend.

RL 2002/49/EG

Die Umgebungslärm-RL 2002/49/EG wurde mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - Bundes-LärmG (BGBl. I Nr. 60/2006) umgesetzt. In Durchführung des Bundes-LärmG wurde ergänzend die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung - Bundes-LärmV, BGBl II Nr. 144/2006) erlassen.

Die Umgebungslärm-RL gibt selbst keine Werte vor, ab deren Überschreitung Maßnahmen zu erwägen oder durchzuführen sind. Daher wurden im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärm-RL in der Bundes-LärmV Schwellenwerte für die Aktionsplanung definiert, welche entsprechend der Definition der „Grenzwerte“ gemäß Art. 3 lit. s der Richtlinie unter Bezugnahme auf die in Anhang III der Richtlinie genannten Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen festgelegt wurden.

Lärmkarten stellen lediglich den Umgebungslärm einer zu erfassenden Lärmquelle und die daraus folgende Lärmsituation in der Umgebung der betreffenden Lärmquelle kartographisch dar (vgl. dazu auch die Begriffsbestimmung in Art. 3 lit. r der Umgebungslärm-RL). Bei Aktionsplänen handelt es sich nach Art. 3 lit. t der Umgebungslärm-RL um Pläne zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung. Sie sind als nicht verbindliche Programme anzusehen, die die zukünftige Arbeit bestimmter Behörden beschreibend darstellen sollen (vgl. dazu auch die EB 857 B1gNR 22. GP 18). Nach Art. 8 Abs. 1 der Umgebungslärm-RL sind die in den Aktionsplänen genannten Maßnahmen ausdrücklich in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Schon vor diesem Hintergrund können weder aus strategischen Lärmkarten noch aus Aktionsplänen Rechte Einzelner abgeleitet werden.

Für diese Auffassung findet sich bereits eine Stütze in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, der im Erkenntnis VwSlg. 16.920 A/2006 zwar zunächst eine unmittelbare Wirkung der Umgebungslärm-RL erwogen, diese aber schließlich mit der Begründung verworfen hat, dass durch die Bestimmungen der Richtlinie eine im Sinn der Rechtsprechung des EuGH inhaltlich unbedingte und hinreichend bestimmte Festlegung von - über Ermittlungs- und Informationsrechte hinausgehenden - Rechten Einzelner nicht erfolge. Zwar solle nach Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie diese auch „eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen“. Auch damit würden aber keine unbedingten und hinreichend bestimmten Rechte Einzelner festgelegt.

§ 7 Abs. 12 des Bundes-LärmG stellt daher in gemeinschaftsrechtskonformer Weise klar, dass durch die Abs. 1 bis 11 (Festlegung von Aktionsplänen) keine subjektivöffentlichen Rechte begründet werden.

RL 2002/30/EG

Die Umsetzung der RL Betriebsbeschränkungen durch den Bundesgesetzgeber erfolgte durch das Bundesgesetz über Lärm bedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen (BGBl. 1 Nr. 40/2005). Damit ist eine ordnungsgemäße und vollständige Umsetzung der RL Betriebsbeschränkungen gegeben. Auch von der Klägerin werden in Bezug auf die einzelnen Bestimmungen des betreffenden Bundesgesetzes keine Umsetzungsdefizite gerügt.

Insoweit die Klägerin darin ein Umsetzungsdefizit erblickt, dass auf Basis des genannten Bundesgesetzes für den Flughafen Wien-Schwechat in den letzten Jahren keine „ernsthaften Betriebsbeschränkungen in Erwägung gezogen wurden“, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass für den Flughafen Wien-Schwechat bereits im Jahr 1972 Betriebsbeschränkungen aufgetragen wurden, welche die Anforderungen der genannten Richtlinie erfüllen (vgl. die EB 860 BlgNR 22. GP 2).

Darüber hinaus bezweckt die RL Betriebsbeschränkungen nicht, dem Einzelnen Rechte auf die Verfügung der darin vorgesehenen Betriebsbeschränkungen einzuräumen, ganz im Gegenteil. So soll der in Art. 4 der Richtlinie verankerte sog. „balanced approach“ - anders, als die Klägerin offensichtlich meint - für die Verfügung von Betriebsbeschränkungen lediglich

sicherstellen, dass solche Maßnahmen, wenn sie ergriffen werden, die Luftfahrt nur so weit wie unbedingt nötig beeinträchtigen. Die in der Richtlinie vorgesehenen Betriebsbeschränkungen dürfen daher erst ergriffen werden, wenn andere Maßnahmen nicht zum gewünschten Ergebnis führen (vgl. dazu insbesondere Kohl, Fluglärm [2005], 36f und 103). Aus diesem Grund sieht Art. 12 der Richtlinie auch vor, dass gegen die Einführung von Betriebsbeschränkungen von den Flughafenbetreibern ein Rechtsbehelf eingelegt werden können muss (vgl. dazu auch Erwägungsgrund 22 der Richtlinie). Im Ergebnis verpflichtet die RL Betriebsbeschränkungen daher die Mitgliedstaaten nicht, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, sondern lediglich dazu, diese, soweit es um Betriebsbeschränkungen für bestimmte Flugzeuge („knapp die Vorschriften erfüllende Flugzeuge“) geht, in einer bestimmten Art und Weise und unter Berücksichtigung bestimmter Aspekte zu erlassen (vgl. insbesondere die Art. 5 und 6 der Richtlinie).

Zusammenfassend kann jedenfalls gesagt werden, dass sämtliche von der Klägerin herangezogenen europäischen sowie nationalen Bestimmungen richtig angeordnet bzw. umgesetzt worden sind, wobei für den Fall allfälliger Verstöße zu beachten ist, dass diese jedenfalls auf vertretbarer Rechtsansicht beruhen.

Gemeinschaftsgrundrechte

Die Klägerin behauptet, in bestimmten, insbesondere aus der EMRK abzuleitenden Gemeinschaftsgrundrechten verletzt zu sein, begründet dieses Vorbringen in der Sache aber ausschließlich unter Heranziehung der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Anerkennung und Auslegung der Eigentumsfreiheit als verfassungsgesetzlich gewährleistetetes Recht bzw. des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte zu Art. 8 EMRK und Art. 13 EMRK. Im Ergebnis leitet daher die Klägerin ihren Anspruch gerade nicht aus dem betreffenden Gemeinschaftsgrundrechten und damit aus Rechtsnormen des Gemeinschaftsrechts, die den Einzelnen Rechte verleihen, sondern vielmehr aus einer Verletzung der genannten verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte ab.

Die Klägerin verkennt damit, dass die EMRK bzw. die gemeinsamen Verfassungsüberlieferungen der Mitgliedstaaten, zu denen auch das StGG zählt, nicht als solche Bestandteil des Gemeinschaftsrechts sind, sondern im Zusammenhang mit der Gewährleistung eines angemessenen Grundrechtsschutzes durch den EuGH als Rechtserkenntnisquelle dienen (vgl. Art. 6 Abs. 2 EUV und dazu Streinz, Kommentar EUV/EGV, Art. 6 EUV, Rz. 8 ff.). Die vom EuGH als Bestandteil der allgemeinen Rechtsgrundsätze zu wahrenden Gemeinschaftsgrundrechte (vgl. zB Rs. 11/70, Internationale Handelsgesellschaft, Slg. 1970,

1125, Rz. 4; Rs. 4/73, Nold, Slg. 1974, 491, Rz. 13) sind daher mit den Grundrechten der EMRK bzw. des StGG, wie sie in Österreich (auch) als verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte garantiert sind, nicht ohne Weiteres gleichzusetzen.

Nach der Rechtsprechung des EuGH können die Gemeinschaftsgrundrechte keine uneingeschränkte Geltung beanspruchen, sondern müssen im Hinblick auf ihre gesellschaftliche Funktion gesehen werden. Die Ausübung dieser Rechte kann daher Beschränkungen unterworfen werden, sofern diese dem Gemeinwohl dienenden Ziele der Gemeinschaft entsprechen und nicht einen im Hinblick auf den mit den Beschränkungen verfolgten Zweck unverhältnismäßigen, nicht tragbaren Eingriff darstellen, der die geschützten Rechte in ihrem Wesensgehalt antastet (vgl. zB Rs. C-112/00, Schmidberger, Slg. 2003, I-05659, Rz. 80 mwH; verb. Rs.C-154/04 und C-155/04, Alliance for Natural Health ua., Slg. 2005, I-06451, Rz. 126). Stellt sich darüber hinaus die Frage, wie die Erfordernisse des Grundrechtsschutzes in der Gemeinschaft mit den aus einer im Vertrag verankerten Grundfreiheit erfließenden Erfordernissen in Einklang gebracht werden können, so sind die bestehenden Interessen abzuwägen und es ist anhand sämtlicher Umstände des jeweiligen Einzelfalls festzustellen, ob das rechte Gleichgewicht zwischen diesen Interessen gewahrt worden ist (zB Rs. C-112/00, Schmidberger, Rz. 77 ff.).

Zum Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens (Art. 8 EMRK)

Der Geltungsbereich des Art. 8 ist nur dann eröffnet, wenn die Umwelteinflüsse das Privat- und Familienleben beziehungsweise die Wohnung unmittelbar und schwerwiegend beeinträchtigen. Die Bemessung des Mindestmaßes hängt von sämtlichen Umständen des Einzelfalls, wie beispielsweise der Intensität und Dauer der schädlichen Umwelteinflüsse sowie den physischen und psychischen Auswirkungen auf die Betroffenen, ab. Auch die Bewertung der Umweltsituation im Allgemeinen muss in diese Betrachtung einfließen. So hat der EGMR etwa im Urteil Fadeyeva gegen Russland dargelegt, dass die Konzentration diverser Giftstoffe in der Luft nahe des Hauses des Beschwerdeführers über einen beträchtlichen Zeitraum die Grenzwerte in erheblichem Maße überschritten hatte und die Gesundheit des Beschwerdeführers sich verschlechtert hatte, weil er den industriellen Emissionen aus dem Stahlwerk über einen längeren Zeitraum ausgesetzt war.

Behördliche Entscheidungen, durch die die Umwelt in einem Maße beeinträchtigt wird, dass ein Eingriff in das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens sowie der Wohnung vorliegt, müssen den Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 2 EMRK entsprechen. Solche Entscheidungen müssen demnach gesetzlich vorgesehen sein und ein legitimes Ziel verfolgen, wie

beispielsweise das wirtschaftlichen Wohl des Landes oder den Schutz der Rechte und Freiheiten anderer. Außerdem müssen sie in Bezug auf das verfolgte legitime Ziel verhältnismäßig sein. Dies bedeutet, dass ein gerechter Ausgleich zwischen den Interessen des Einzelnen und denen der Allgemeinheit hergestellt werden muss.

Es ist oft schwierig, die die Umwelt betreffenden sozialen und technischen Aspekte einzuschätzen. Die zuständigen staatlichen Behörden sind - so der EGMR - deshalb am ehesten in der Lage, das optimale Vorgehen festzulegen. Darum steht ihnen bei der Frage, wie ein gerechter Ausgleich der Interessen hergestellt werden soll, grundsätzlich ein weiter Beurteilungsspielraum zu. Im vorliegenden Fall ist vor allem das Urteil der Großen Kammer des EGMR Hatton gegen das Vereinigte Königreich anzuführen, in dem es um den Fluglärm eines internationalen Flughafens ging. Im diesem Fall war es von zentraler Bedeutung, dass der Staat in den von ihm geschaffenen Regelungen einen gerechten Ausgleich zwischen den Interessen der Beschwerdeführer und den Interessen Dritter bzw. der Gemeinschaft als Ganzes herbeigeführt hat.

Der Flughafen Wien-Schwechat wird im Rahmen rechtskräftiger und aufrechter behördliche Bewilligungen betrieben, denen jeweils Verfahren vorangegangen sind, in deren Rahmen auch die Interessen der Flughafenanrainer angemessen berücksichtigt wurden.

Zum Schutz des Eigentums (Art. 5 StGG und Art. 1 des Protokolls Nr. 1 zur EMRK)

Zur von der Klägerin behaupteten Verletzung im verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Unverletzlichkeit des Eigentums ist zunächst auf das Erkenntnis VfSlg. 7226/1973 hinzuweisen, in dem der Verfassungsgerichtshof die im § 2 LFG vorgesehene Legalservitut als unter dem Gesichtspunkt des verfassungsgesetzlichen Eigentumsschutzes unbedenklich eingestuft hat.

Auch ein im Sinn der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfSlg, 6884/1972, 7234/1973 oder 13.282/1992) eine Entschädigungspflicht auslösendes „Sonderopfer“ liegt nach seiner Auffassung nicht vor (vgl, auch Berka, Grundrechte Rz. 735 wonach die Sonderopfertheorie bei einer gleichmäßige Belastung einer Mehrzahl von Betroffenen nicht greift).

Schließlich ist auch im Hinblick auf Art. 1 des Protokolls Nr. 1 zur EMRK kein unverhältnismäßiger Eingriff ins Eigentum ersichtlich.

So umfasst diese Bestimmung insbesondere nicht das Recht, das Eigentum auf Dauer unter angenehmen Umweltbedingungen nutzen zu können. Art. 1 des Protokolls Nr. 1 sieht vor, dass staatliche Behörden die Benutzung des Eigentums im Einklang mit dem Allgemeininteresse regeln können. In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof zwar die zunehmende Bedeutung der Umwelt bei der Abwägung anerkannt, doch erkennt er auch hier einen weiten Beurteilungsspielraum der Staaten an.

Art. 13 EMRK sichert jeder Person das Recht auf eine wirksame Beschwerde vor einer innerstaatlichen Instanz zu, wenn sie die Verletzung eines Rechts oder einer Freiheit nach der EMRK hinreichend begründet vortragen kann. Art. 13 EMRK sieht aber keine bestimmte Form der Beschwerde vor. Die Staaten haben bei der Frage, wie sie die Verpflichtungen aus dieser Bestimmung umsetzen, ebenfalls einen Beurteilungsspielraum. Jedoch kann die Struktur des maßgeblichen Rechts Auswirkungen auf die Form der Beschwerde, die von den Staaten einzuräumen ist, haben. In diesem Zusammenhang ist vor allem das Urteil Hatton gegen das Vereinigte Königreich maßgeblich, in dem der EGMR alle verfahrensrechtlichen Gesichtspunkte der Entscheidungsprozesse, die in die Planung des Flugverkehrs eingeflossen sind, geprüft hat. Dabei war von Bedeutung, dass die Behörden die Situation ständig überwachten. Die damaligen Beschwerdeführer hatten Zugang zu den entsprechenden Aufzeichnungen und sie hätten die Möglichkeit gehabt, Einwendungen zu erheben. Wären ihre Einwendungen nicht berücksichtigt worden, hätten sie die Möglichkeit gehabt, gegen die späteren Entscheidungen oder den Plan selbst gerichtlich vorzugehen. Eine vergleichbare Situation liegt im Fall des Flughafens Schwechat vor (vgl. die obigen Ausführungen unter Art. 8 EMRK).

Die Klägerin wurde daher weder in verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten, noch in Gemeinschaftsgrundrechten verletzt.

III. Antrag

Aus den oben dargestellten Gründen hält die Erstbeklagte ihren Antrag auf die kostenpflichtige Abweisung der Klage aufrecht.

Wien, am 20. Jänner 2010

Im Auftrag:



(Dr. Klima)