



Bern, 18. Dezember 2009

### **A-1936/2006: Gesamtverfahren Flughafen Zürich**

Das Bundesverwaltungsgericht (BVGer) hat am 10. Dezember 2009 sein Urteil im Gesamtverfahren Flughafen Zürich gefällt (Versand 18. Dezember 2009). Das Urteil kann ans Bundesgericht weitergezogen werden. Das BVGer heisst die Beschwerden gegen die Verfügung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) vom 29. März 2005 (vorläufiges Betriebsreglement [vBR]) teilweise gut. Gestützt auf die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Landesflughafen Zürich ist das BVGer der Ansicht, dass es dem Flughafen Zürich auch ohne SIL-Objektblatt möglich sein muss, die durch die stufenweise Verschärfung der Deutschen Durchführungsverordnung (DVO) verloren gegangenen Kapazitäten zu kompensieren. Wird mit dem vBR nur diejenige Kapazität wiederhergestellt, wie sie mit dem Betriebsreglement vom 31. Mai 2001 erzielt werden konnte, erachtet das BVGer dies deshalb als zulässig. Zusätzliche Kapazitäten darf der Flughafen Zürich ohne SIL-Objektblatt hingegen nicht erlangen. Zusätzliche Anflüge auf Piste 28 sowie die Neueinführung der Südanflüge auf Piste 34 hat das BVGer aufgrund der schrittweisen Verschärfung der Nachtflugsperrung in der DVO als notwendig und damit zulässig eingestuft.

Nach Ansicht des BVGer stehen alternative Anflugverfahren zur Zeit nicht zur Verfügung. Auch aus lärmrechtlicher Sicht kommt ein grundsätzlicher Verzicht auf Süd- und / oder vermehrte Ostanflüge zur Zeit nicht in Frage. Die Regelung der Belastungsgrenzwerte für den Lärm von zivilen Flugplätzen in Anhang 5 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beurteilt das BVGer nach dem heutigen Stand der Wissenschaft als rechtskonform.

Das BVGer hat hingegen folgende Genehmigungen des BAZL aufgehoben, da sie die verloren gegangene Kapazität mehr als notwendig kompensieren:

- Die Freigabe von Abflügen ab der Piste 28 bereits ab 06.30 Uhr und von 21.00 bis 22.00 Uhr;
- Die zusätzliche Freigabe von Abflügen ab Piste 16 und 28 nach 21.00 und vor 07.00 Uhr bei DVO-Ausnahmeregelung;
- Die Änderung des Benützungsvorranges, wonach die nichtgewerbsmässigen Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) den gewerbsmässigen, nach Sichtflugregeln (VFR) durchgeführten Flügen hätten vorgezogen werden sollen.

Das BVGer hat in seinem Urteil Post- und Messflüge zur Nachtzeit wegen Verstosses gegen die Nachtverkehrseinschränkungen der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) ebenfalls aufgehoben. Eine noch längere Nachtflugsperrung, die Neueinführung eines Bewegungsplafonds oder die sog. Hubklausel, wonach Starts des gewerbsmässigen

Linienverkehrs zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur hätten geplant werden dürfen, wenn die Flüge zur Zeit zur Aufrechterhaltung des Hubs Zürich notwendig gewesen wären, hat das BVGer zur Zeit als unverhältnismässig abgelehnt. Starts des Charterverkehrs nach 22.00 Uhr sollen aber auch weiterhin verboten bleiben.

Mit einer Ausnahme hat das BVGer auch die Neuregelung aller An- und Abflugverfahren und die Verschiebung der Warteräume als rechtmässig erachtet. Angesichts der hohen Lärmbelastung für die Beschwerdeführenden hebt das BVGer hingegen die Genehmigung des Abdrehpunktes der Abflugrouten ab Piste 28 auf. Diese über Regensdorf (inkl. den Ortsteil Watt) und Dällikon führenden Abflugrouten waren 1999 eingeführt, damals aber nicht in einem ordentlichen Verfahren genehmigt worden.

### **Beschwerden gegen die Verfügung des BAZL vom 23. Juni 2003 (Südanflüge).**

Mit Verfügung vom 23. Juni 2003 hat das BAZL die Einführung von Südanflügen auf die Piste 34 im Sinne einer weiteren sog. provisorischen Änderung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich vom 31. Mai 2001 genehmigt. Dabei legte das BAZL für die Zeiten der Flugverkehrsbeschränkungen über Süddeutschland aufgrund der (neuen) DVO fest, dass Landungen von 21.00 bis 6.00 Uhr auf die Piste 28 und von 06.00 bis 07.08 Uhr auf die Piste 34 sowie in Ausnahmefällen auf die jeweils andere Piste zu erfolgen haben. An Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen wurden zusätzlich Landungen von 07.08 bis 09.08 Uhr auf die Piste 34 und von 20.00 bis 21.00 Uhr auf die Piste 28 verfügt, ausnahmsweise auf die jeweils andere Piste. Das sonstige Betriebsregime blieb mehrheitlich unverändert.

Das vBR vom 29. März 2005 stellt von der Grundkonzeption her gegenüber der provisorischen Änderung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich vom 23. Juni 2003 (Einführung der Südanflüge auf die Piste 34) eine umfassende Regelung des Betriebs des Flughafens Zürich dar. Es fasst einerseits die verschiedenen seit dem Jahr 2001 vorgenommenen provisorischen Änderungen des Flugregimes zusammen und überprüft diese. Andererseits enthält das vBR auch bedeutende Neuerungen im Flug(hafen)betrieb. So erfolgte eine infolge der Verlegung der Warteräume notwendig gewordene vollständige Neufestlegung der An- und Abflugverfahren. Die bisherigen Zeiten von Südanflügen auf Piste 34 und Ostanflügen auf Piste 28 wurden im vBR bestätigt.

Der Vergleich dieser beiden Betriebsreglementsgenehmigungen hat ergeben, dass der Verfügung des BAZL vom 23. Juni 2003 neben der umfassenden Neuregelung im vBR vom 29. März 2005 keine eigenständige Bedeutung mehr zukommen kann. Das BVGer hat die Beschwerden gegen die ursprüngliche Verfügung bezüglich Südanflüge deshalb mehrheitlich als gegenstandslos geworden abgeschrieben. Sofern das BVGer trotz fehlendem Rechtsschutzinteresse auf die Beschwerden eingetreten ist, hat das BVGer sie abgewiesen.

### **Beschwerden gegen die Verfügung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 17. September (Plangenehmigung Projektänderung Rollwege Vorfeld Midfield: neue Abrollwege ab Piste 28 und Infrastruktur vorläufiges Betriebsreglement).**

Das BVGer hat die Rekurse diverser Beschwerdeführenden gegen die Verfügung des UVEK vom 17. September 2007 teilweise, denjenigen der Stadt Winterthur vollständig gutgeheissen und die Genehmigung der neuen Abrollwege ab Piste 28 aufgehoben. Das BVGer kam zum Schluss, dass die Flughafen Zürich AG ab 21.00 Uhr wegen des Wegfalls des gegenläufigen Verkehrs und der Einführung der Ostanflüge massiv an Gesamtkapazität und ebenfalls sehr deutlich an Landekapazität gewonnen hat. Ohne SIL-Objektblatt hat das BVGer eine noch zusätzliche Erhöhung der Stundenkapazität mittels neuer Abrollwege deshalb als nicht gerechtfertigt eingestuft.

**Beschwerden gegen die Verfügung des UVEK vom 23. Juni 03 (Plangenehmigung für die Installation eines Instrumenten-Lande-Systems [ILS] und einer Anflugbefeuerung für die Piste 34).**

Das BVGer hat sämtliche Beschwerden gegen die Verfügung des UVEK vom 23. Juni 2003 abgewiesen. Nach dem BVGer erweist sich die Installation eines ILS bei Piste 34 insbesondere aus Gründen der Verfügbarkeit und der Sicherheit als erforderlich.

**Das Bundesverwaltungsgericht (BVGer)**

Das BVGer beurteilt Beschwerden gegen Verfügungen von Bundesbehörden. In bestimmten Sachbereichen ist das Gericht auch für die Überprüfung kantonaler Entscheide zuständig und urteilt ausserdem in Klageverfahren. Soweit das BVGer nicht letztinstanzlich entscheidet, können seine Urteile beim Bundesgericht in Lausanne und Luzern angefochten werden. Das BVGer, mit seinen Standorten Bern und Zollikofen bzw. ab 2012 St. Gallen, setzt sich aus fünf Abteilungen sowie dem Generalsekretariat zusammen. Mit rund 70 Richterinnen und Richtern sowie 300 Mitarbeitenden ist das BVGer das grösste Gericht der Schweiz.

Weitere Auskünfte

Andrea Arcidiacono, Medienverantwortlicher Bundesverwaltungsgericht,

Telefon: 058 705 29 86, Mobil: 079 619 04 83; [andrea.arcidiacono@bvger.admin.ch](mailto:andrea.arcidiacono@bvger.admin.ch)