

BGer 1A.246/2003 vom 31. März 2004

Bundesgericht, 2004-03-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1A.246_2003

FR: TF 1A.246/2003 du 31 mars 2004

IT: TF 1A.246/2003 del 31 marzo 2004

Regeste

Verkehr (ohne Strassenverkehr)

Erwägungen

E. 1

Der Beschwerdeführer zieht vorab in Zweifel, ob eine ausreichende Rechtsgrundlage für die Südanflüge und die mit diesen verbundenen lärmbedingten Eingriffe in Eigentumsrechte gegeben sei. Jedenfalls vermöge der vom BAZL erwähnte SIL-Prozess, der weder abgeschlossen sei noch Gesetzesrang aufweise, keine Rechtsgrundlage abzugeben. Abgeschlossen und verbindlich sei dagegen die Richtplanung des Kantons Zürich, die Südanflüge ausschliesse. Auch die Luftfahrtbehörden hätten sich an diese Richtpläne zu halten und könnten sich nicht darüber hinwegsetzen. Zu diesen Vorbringen kann Folgendes festgehalten werden:

E. 1.1

Die Rechtsgrundlagen für die Festlegung der An- und Abflugwege für einen Flughafen finden sich in erster Linie in der eidgenössischen Luftfahrtgesetzgebung. Nach Art. 36c des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) hat der Flugplatzhalter ein Betriebsreglement zu erlassen, in dem unter anderem die An- und Abflugverfahren sowie die besonderen Vorschriften für die Benützung des Flugplatzes festzulegen sind (vgl. Art. 36c Abs. 1 und Abs. 2 lit. b LFG; s.a. Art. 23 lit. c der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 [VIL; SR 748.131.1]). Dieses Betriebsreglement ist dem BAZL zur Genehmigung zu unterbreiten (Art. 36c Abs. 3 LFG). Soll das Betriebsreglement wesentlich geändert werden, so ist das Gesuch gemäss Art. 36d LFG zur Durchführung eines Vernehmlassungs- und Einspracheverfahrens öffentlich aufzulegen. Die Voraussetzungen zur Genehmigung des Betriebsreglementes und dessen Änderungen werden in Art. 25 VIL genannt. Nach Art. 25 Abs. 2 VIL wird das Betriebsreglement mit der Genehmigung verbindlich und sind die wesentlichen Vorschriften im Luftfahrthandbuch (AIP) zu publizieren. Die Verpflichtung des Flugplatzhalters zur Festlegung der An- und Abflugwege und das hierfür einzuschlagende Verfahren werden somit im Luftfahrtrecht klar geregelt.

E. 1.2

Was allfällige Eingriffe ins Eigentum durch übermässige Lärmimmissionen betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass dem Flughafenhalter mit der Verleihung der Betriebskonzession zugleich das Enteignungsrecht übertragen wird (Art. 36a Abs. 4 LFG). Gegenstand der Enteignung können gemäss Art. 5 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG; SR 711) auch die aus dem Grundeigentum hervorgehenden Nachbarrechte, so u.a. die Rechte auf Abwehr der im Sinne von Art. 684 ZGB übermässigen Einwirkungen, bilden.

Das Enteignungsrecht kann nach Art. 1 Abs. 1 EntG geltend gemacht werden für Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils des Landes liegen, sowie für andere im öffentlichen Interesse liegende Zwecke, sofern sie durch ein Bundesgesetz anerkannt sind. Da die Erteilung (und mithin die Ausübung) des Enteignungsrechts für den Bau und Betrieb von Flughäfen im Luftfahrtgesetz selbst vorgesehen ist, wird damit das öffentliche Interesse an Flughäfen generell bejaht. Auch das eidgenössische Umweltschutzrecht sieht im Hinblick auf das allgemeine öffentliche Interesse an Strassen, Flughäfen und Eisenbahnen eine lärmschutzrechtliche Privilegierung dieser Verkehrsanlagen vor. Lassen sich in der Umgebung solcher bestehender Anlagen nämlich die Lärmimmissionen durch Massnahmen bei der Quelle nicht unter den Alarmwert herabsetzen, so sind nach Art. 20 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) sog. passive Schallschutzmassnahmen, das heisst bauliche Schallschutzmassnahmen an den lärmbelasteten Gebäuden selbst, zu treffen (vgl. Art. 15 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV, SR 814.41]), und bleiben dem Werkeigentümer häufig weitere Sanierungsvorkehren erspart. Lediglich passiver Schallschutz ist gemäss Art. 25 Abs. 3 USG auch dann zu leisten, wenn beim Bau bzw. der Inbetriebnahme neuer Strassen, Flughäfen oder Eisenbahnanlagen die Immissionsgrenzwerte allein durch Emissionsbegrenzungen nicht eingehalten werden können. Diese Bestimmung gilt nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung ebenfalls für wesentlich geänderte Anlagen, zu denen der Flughafen Zürich zählt (vgl. BGE 126 II 522 E. 39a S. 569f.). Entgegen der Meinung des Beschwerdeführers steht somit dem Flughafenhalter die Befugnis zu enteignungsrechtlichen Eingriffen grundsätzlich zu. Ob die hier fraglichen Lärmeinwirkungen einen enteignungs- oder umweltschutzrechtlichen Anspruch auf Schallschutz oder Entschädigung entstehen lassen könnten, ist allerdings im vorliegenden Verfahren um die Änderung des Betriebsreglementes und entsprechende vorsorgliche Massnahmen nicht zu prüfen.

E. 1.3

Dem Beschwerdeführer ist darin zuzustimmen, dass die heutige Richtplanung des Kantons Zürich keine Südanflüge auf den Flughafen Kloten kennt. Die kantonalen Richtpläne stehen jedoch einem neuen Flughafen-Betriebskonzept, dessen Auswirkungen im SIL-Objektblatt darzustellen sind (vgl. Art. 3a Abs. 2 VIL), nicht per se entgegen. Richt- und Sachplanung bedürfen gegenseitiger Abstimmung und sind fortlaufend an die eingetretenen tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen anzupassen. Es wird daher auch Sache der am Koordinations- und Bereinigungsverfahren beteiligten Behörden sein, einen gangbaren Weg zwischen den sich widerstreitenden Interessen der Flughafenhalterin und der betroffenen Anwohner und Gemeinwesen zu finden (vgl. Art. 9 Abs. 2 und Art. 12 f. des Bundesgesetzes über die Raumplanung [RPG; SR 700], Art. 9 ff. der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.1] , s.a. BGE 126 II 522 E. 51 S. 598 ff.). Ob die neue Anflugregelung vor den raumplanungsrechtlichen Prinzipien letztlich vertretbar sei, obwohl sie mit neuen Nutzungskonflikten verbunden ist, kann jedenfalls im bloss summarischen Verfahren um vorsorgliche Massnahmen nicht beantwortet werden. Im Übrigen stellt die Tatsache, dass das Sachplanverfahren noch nicht abgeschlossen ist und die Objektblätter für die Landesflughäfen noch ausstehen, keinen Hinderungsgrund für notwendige Anpassungen der flugbetrieblichen Belange dar (vgl. Urteil 1A.64-69/2003 vom 8. Juli 2003; s.a. sinngemäss BGE 126 II 522 E. 10b S. 535 f.).

E. 2

Kritik wird weiter an der von der Vorinstanz durchgeführten Interessenabwägung geübt. Obwohl festgestellt worden sei, dass eine grosse Anzahl von Einwohnern der überflogenen dicht besiedelten Gebiete neu durch Lärmeinwirkungen massiv betroffen würden, sei eine Quantifizierung und Bewertung der Auswirkungen auf Gesundheit, Lebensqualität und Liegenschaftswerte unterblieben. Im Übrigen diene der umstrittene Entscheid offensichtlich dem Versuch, politische Katastrophen auf Kosten der betroffenen Bevölkerung zu bewältigen und - selbstverschuldete - Nachteile von Swiss und Unique abzuwenden. Auch diese Ausführungen sind nicht geeignet, die angefochtene Verfügung als bundesrechtswidrig erscheinen zu lassen:

E. 2.1

Soweit der Beschwerdeführer der Flughafenhalterin Selbstverschulden an der heutigen Situation und den mit der Luftfahrtpolitik betrauten Behörden sinngemäss Inkompetenz vorwirft, ist auf die Beschwerde nicht einzutreten, da diese Ausführungen zur Lösung der Streitgegenstand bildenden Fragen nichts beitragen.

E. 2.2

Wie der Beschwerdeführer selbst einräumt, hat der Präsident der Rekurskommission UVEK die Anliegen der von den Südanflügen betroffenen Bevölkerung bei seiner Interessenabwägung nicht unberücksichtigt gelassen. Dass er die Lärmschutzanliegen der Anwohner der Südanflugschneise letztlich nicht wesentlich anders gewichtet hat als die Interessen der von Ostanflügen Betroffenen, kann der Vorinstanz nicht als Rechtsfehler angelastet werden. In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Landungen auf der Piste 34 auf die Zeiten von 6 bis 7.08 Uhr wochentags und von 6 bis 9.08 Uhr an Wochenenden und Feiertagen beschränkt sind; in den Nachtstunden erfolgen Südanflüge nur ausnahmsweise. Damit werden die Gebiete südöstlich des Flughafens Kloten, die bisher vom zivilen Flugverkehr tatsächlich verschont geblieben sind, zwar zu sensiblen Tageszeiten durch Fluglärm betroffen, jedoch nicht dauerbeschallt. Die Einwohner der Gemeinde Maur werden voraussichtlich durch die Einführung der Südanflüge (sofern die nächtlichen Ausnahmelandungen nicht zu zahlreich sind) nicht derart stark lärmbelastet, dass es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte käme. Dass unter diesen Umständen die Interessenabwägung klar dazu führen müsste, auch die morgendlichen Anflüge auf die Piste 28 zu leiten, die schon die Landungen zur Nachtzeit aufzunehmen hat, kann keineswegs gesagt werden. Jedenfalls ist die Frage, ob der An- und Abflugverkehr auf verschiedene Routen zu verteilen und den Betroffenen von Zeit zu Zeit ein "Ruhefenster" zu gewähren sei oder ob der Fluglärm so konzentriert werden soll, dass er ständig das gleiche und damit insgesamt kleinere Gebiet belaste, im Rahmen eines Entscheides über vorsorgliche Massnahmen weder zu prüfen noch - falls sie überhaupt justiziabel ist - zu beantworten.

E. 2.3

Schliesslich darf mit der Vorinstanz davon ausgegangen werden, dass im heutigen Zeitpunkt weitgehend offen ist, inwiefern sich die provisorischen Südanflüge auf den Immobilienmarkt in der betroffenen Region auswirken. Dieser Aspekt durfte im vorliegenden Verfahren, das der vorläufigen Regelung der Sach- und Rechtslage während des Beschwerdeverfahrens dient, ausgeklammert bleiben. Dies gilt umso mehr, als nunmehr ein überarbeitetes, von einem umfassenden Umweltverträglichkeitsbericht begleitetes Betriebsreglement eingereicht worden ist, welches die bisherigen Provisorien in absehbarer

Zeit ersetzen soll (vgl. Sachverhalt lit. I).

E. 3

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach dem Gesagten abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Die bundesgerichtlichen Kosten sind dem Ausgang des Verfahrens gemäss dem Beschwerdeführer zu überbinden (Art. 156 Abs. 1 OG). Dieser ist zudem zu verpflichten, der Flughafen Zürich AG für das bundesgerichtliche Verfahren eine angemessene Parteientschädigung auszurichten (Art. 156 Abs. 1 und 2 OG).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.