

BGer 1A.249/2003 vom 31. März 2004

Bundesgericht, 2004-03-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1A.249_2003

FR: TF 1A.249/2003 du 31 mars 2004

IT: TF 1A.249/2003 del 31 marzo 2004

Regeste

Verkehr (ohne Strassenverkehr)

Erwägungen

E. 1

Die beiden angefochtenen Verfügungen des Präsidenten der Rekurskommission UVEK enthalten zum Teil die selben rechtlichen Erwägungen bzw. entsprechende Verweise und sind aufeinander abgestimmt. Die zwei Verwaltungsgerichtsbeschwerden der Einwohner von Zumikon lauten ebenfalls über weite Teile gleich oder ähnlich. Die mit der Einführung der Südanflüge verbundenen baulichen und betrieblichen Fragen stehen denn auch in engem Zusammenhang und sind in gesamtheitlicher Betrachtung zu prüfen. Die beiden Verwaltungsgerichtsbeschwerden sind daher gemeinsam, in einem einzigen Urteil, zu behandeln.

E. 2

Die Beschwerdeführer haben im Verfahren um Betriebsreglementsänderung vor Bundesgericht den Antrag gestellt, der Verwaltungsgerichtsbeschwerde sei aufschiebende Wirkung beizulegen. Dieses Begehren stösst jedoch ins Leere. Würde dem Antrag entsprochen, so würde die Wirksamkeit der angefochtenen Verfügung des Präsidenten der Rekurskommission UVEK aufgeschoben und ein Zustand eintreten, wie wenn dieser Entscheid nicht getroffen worden wäre. Dies würde aber am Entzug der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden, der vom BAZL angeordnet worden ist, nichts ändern. Da sich der prozessuale Antrag der Beschwerdeführer somit als unbehelflich erweist, ist er im bundesgerichtlichen Verfahren unbeachtet geblieben.

E. 3

In den Verwaltungsgerichtsbeschwerden wird gleich wie in den Beschwerden gegen die Verfügungen des BAZL und des UVEK geltend gemacht, die Südanflüge und die Instrumentierung der Piste 34 seien bundesrechtswidrig; sie verletzen das eidgenössische Raumplanungs- und Umweltschutzrecht, verstießen gegen die verfassungsrechtliche Eigentumsgarantie und seien mit dem Prinzip der Gesetzmässigkeit der Verwaltung unvereinbar. Seien die Südanflüge bundesrechtswidrig, so treffe dies auch für die vorsorglichen Anordnungen zu, durch welche solche Anflüge einstweilen gestattet würden. Im Verfahren um den Entzug oder die Wiedererteilung der aufschiebenden Wirkung hat die zuständige Behörde indes nicht darüber zu entscheiden, ob die im Hauptverfahren erhobenen Rügen berechtigt seien. Sie hat vielmehr nur zu prüfen, ob die Gründe, welche für die sofortige Vollstreckbarkeit der angefochtenen Verfügung sprechen, gewichtiger sind als jene, die für die gegenteilige Lösung angeführt werden können. Der vermutliche Ausgang des Verfahrens in der Sa-che selbst fällt dabei lediglich in Betracht, soweit die

Aussichten eindeutig sind (vgl. BGE 129 II 286 E. 3 S. 289, mit Hinweisen). Nun ist der Präsident der Rekurskommission UVEK nach vorläufiger Prüfung der Beschwerden zum Schluss gelangt, die aufgeworfenen Fragen machten vertiefere Abklärungen nötig, als sie im Verfahren um vorsorgliche Massnahmen vorgenommen werden könnten. Eine Prognose über den Verfahrensausgang sei daher nicht möglich und könne für den Entscheid über die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung nichts bringen. Ist dieser Schluss der Vorinstanz haltbar, so durfte sie von einer weiteren Behandlung der im Hauptverfahren vorgebrachten Einwendungen absehen. In der Tat erscheinen die umstrittenen Genehmigungsverfügungen des BAZL und des UVEK im Lichte der von den Beschwerdeführern erhobenen Rügen nicht als derart mangelhaft, dass schon bei summarischer Prüfung Bundesrechtswidrigkeit anzunehmen wäre:

E. 3.1

Die kantonalen Richtpläne stehen einem neuen Flughafen-Betriebskonzept, dessen Auswirkungen im SIL-Objektblatt darzustellen sind (vgl. Art. 3a Abs. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 [VIL; SR 748.131.1]), nicht per se entgegen, auch wenn die neuen An- und Abflugwege mit den bisherigen Richtplänen nur schwer vereinbar sind. Richt- und Sachplanung bedürfen gegenseitiger Abstimmung und sind fortlaufend an die eingetretenen tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen anpassen. Es wird daher ebenfalls 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. 3.2

Es ist den Beschwerdeführern darin zuzustimmen, dass das Umweltschutzrecht in erster Linie bezweckt, Menschen und ihre Lebensräume vor schädlichen und lästigen Einwirkungen, insbesondere auch vor erheblich störenden Lärmimmissionen, zu schützen (vgl. Art. 1 und 15 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01]). Dabei sieht allerdings die Umweltschutzgesetzgebung 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 USG 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 oft weitere Sanierungsvorkehren erspart. Lediglich passiver Schallschutz ist nach 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. 569 f.). Hat somit der Bundesgesetzgeber selbst vorgesehen, dass übermässige Lärmeinwirkungen aus dem Betrieb neuer oder wesentlich geänderter Flugplatzanlagen unter Umständen sogar dauerhaft in Kauf zu nehmen sind, so musste der Präsident der Rekurskommission UVEK im vorliegenden Verfahren vorübergehende Lärmbeeinträchtigungen der Flugplatzanwohner während des Beschwerdeverfahrens entgegen der Meinung der Beschwerdeführerin nicht zum vornherein als unzumutbar betrachten. Das Bundesgericht ist denn auch in seinen Entscheiden betreffend den Flughafenausbau stets davon ausgegangen, dass grundsätzlich auch für einen geänderten An- und Abflugbetrieb gewisse Erleichterungen im Sinne von Art. 18 USG in Verbindung mit Art. 17 und Art. 25 Abs. 3 USG gewährt werden könnten (vgl. BGE 124 II 293 E. 19 S. 332 ff., 126 II 522 E. 39a S. 569 f., E. 40 S. 571 f., E. 47 S. 590 ff.).

E. 3.3

Zur Behauptung, es bestehe für den Eingriff in das Eigentum bzw. in die nachbarlichen Abwehrrechte der Anwohner des Flughafens Zürich keine gesetzliche Grundlage, ist auf Folgendes hinzuweisen: Nach Art. 36a des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) wird dem Flughafenhalter mit der Verleihung der Betriebskonzession das Enteignungsrecht erteilt (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. Angesichts dieser klaren Gesetzesbestimmungen, die einen Eingriff in nachbarliche Abwehrrechte grundsätzlich ermöglichen, und der umfangreichen Rechtsprechung (s. beispielsweise BGE 106 Ib 241 E. 3 S. 244, 110 Ib 368, 111 Ib 15 E. 8 S. 24, 123 II 481, 126 II 522 E. 50 S. 597, je mit Hinweisen) musste sich der Präsident der Rekurskommission UVEK mit dem Einwand der Beschwerdeführer, die flugbetriebbedingte Beschränkung ihres Eigentums sei mangels gesetzlicher Grundlage unzulässig, im Rahmen der Entscheidprognose nicht näher auseinandersetzen. Es kann jedenfalls keine Rede davon sein, dass er aus den von den Beschwerdeführern angeführten Gründen sofort auf den voraussichtlichen Erfolg ihrer Beschwerden hätte schliessen müssen. Entgegen der Meinung der Beschwerdeführer hatte er sich auch nicht mit Entschädigungsfragen zu befassen, ist er doch weder zur Beurteilung enteignungsrechtlicher Einsprachen noch zum Entscheid über enteignungsrechtliche Entschädigungsleistungen zuständig.

E. 3.4

Was mit dem Vorwurf der Verletzung der Gesetzmässigkeit der Verwaltung im Einzelnen gemeint ist, geht aus den Verwaltungsgerichtsbeschwerden nicht klar hervor. Soweit die

Beschwerdeführer vorbringen, dass auch von der Verwaltung angeordnete vorsorgliche Massnahmen einer gesetzlichen Grundlage bedürften, kann auf Art. 55 Abs. 2 VwVG verwiesen werden, wonach die verfügende Behörde einer allfälligen Beschwerde, falls die Verfügung keine Geldleistung zum Gegenstand hat, die aufschiebende Wirkung entziehen kann. Im Übrigen liegt die Kompetenz zur Genehmigung von Betriebsreglementsänderungen und zur Erteilung von Plangenehmigungen für Flughäfen unbestrittenermassen beim BAZL bzw. beim UVEK (vgl. Art. 36c Abs. 3 und Art. 37 Abs. 2 lit. a LFG). Die Vorinstanz hatte somit keinen Grund zur Annahme, die beiden Behörden hätten nicht rechtsstaatlich gehandelt.

E. 4

Nach Auffassung der Beschwerdeführer sind die vorsorglichen Anordnungen unverhältnismässig, weil die Anflüge während den fraglichen Stunden weiterhin teils von Osten und teils von Süden erfolgen könnten; für eine Verlegung sämtlicher Landungen auf die Piste 34 bestehe keine Notwendigkeit. Durch die neue Anflugregelung werde die Bevölkerung in den bisher ruhigen Siedlungsgebieten südlich des Flughafens derart gravierenden Lärmimmissionen ausgesetzt, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden könnten.

E. 4.1

Gemäss den Angaben der Flughafenhalterin wäre eine Aufteilung der morgendlichen Anflüge auf die Pisten 28 und 34 zwar grundsätzlich machbar, doch stelle eine solche Regelung hohe Anforderungen an die Flugverkehrsleitung und könne zu Betriebsunterbrüchen und Wartezeiten für anfliegende Flugzeuge führen. Ständig wechselnde Anflugverfahren erscheinen daher nicht nur aus betrieblichen sondern auch aus Umweltschutz-Gründen als wenig erwünscht. Zu bedenken ist ausserdem, dass durch die Verlegung morgendlicher Anflüge auf die Piste 28, die schon die Landungen zur Nachtzeit aufzunehmen hat, die bereits erheblich betroffenen Anwohner im Osten des Flughafens noch stärker belastet würden. Ob aber 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 in dem Sinne konzentriert werden soll, dass er ständig das gleiche und damit insgesamt kleinere Gebiet belaste, ist eine Frage, deren Justiziabilität dahinsteht und die jedenfalls im Rahmen des Entscheides über vorsorgliche Massnahmen nicht beantwortet werden kann.

E. 4.2

Festzuhalten ist im Weiteren, 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 Zumikon 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. Die von den Beschwerdeführern berechneten und in den Rechtsschriften genannten Lärmpegel stellen offensichtlich Maximalpegel bzw. auf die fraglichen Morgenstunden bezogene Durchschnittspegel dar und können dem massgebenden Beurteilungspegel Lr, der gemäss Anhang 5 der Lärmschutz-Verordnung

vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) zu ermitteln ist, nicht gleichgesetzt werden. Die Feststellung der Vorinstanz, dass den von den Südanflügen betroffenen Anwohnern die fragliche Lärmbelastung jedenfalls vorübergehend zugemutet werden dürfe, erscheint mithin nicht als unhaltbar. Was die Beschwerdeführer im Übrigen zur Bestreitung der Notwendigkeit und Dringlichkeit der vorsorglichen Massnahmen vorbringen, ist nicht geeignet, die fundierten Erwägungen des Präsidenten der Rekurskommission UVEK in Frage zu stellen.

E. 5

Die Beschwerdeführer befürchten, dass durch den Entzug der aufschiebenden Wirkung der gegen die Plangenehmigung gerichteten Beschwerden der Verfahrensausgang präjudiziert werde. Die Behörde könne nicht den Bau einer äusserst teuren Anlage vorläufig bewilligen und anschliessend nach Erstellung der Anlage die Baubewilligung verweigern. Hierzu ist anzumerken, dass das UVEK als zuständige Plangenehmigungsbehörde die Ausrüstung der Piste 34 bereits definitiv bewilligt hat und es heute nur noch darum geht, die Plangenehmigung im Rechtsmittelverfahren auf ihre Rechtmässigkeit hin zu überprüfen. Der Einbau des ILS wird jedoch die gerichtlichen Instanzen nicht daran hindern, in den Beschwerdeverfahren die vorgesehene Anflugregelung in gleicher Weise zu beurteilen, wie wenn die Piste 34 noch mit weniger präzisen Anflughilfen ausgerüstet wäre. Es kann daher nicht gesagt werden, dass die von der Vorinstanz getroffene Lösung den Sachentscheid in unzulässiger Weise präjudiziere und damit im Ergebnis Bundesrecht vereiteln würde (vgl. BGE 129 II 286 E. 3 S. 289).

E. 6

Schliesslich beklagen sich die Beschwerdeführer über eine Verletzung des rechtlichen Gehörs, die darin liege, dass die Vorinstanz ohne Anhörung der Beschwerdeführenden die aufschiebende Wirkung der Beschwerden von Amtes wegen auf die Ostanflüge und auf Gesuch der Flughafenhalterin auch auf die Einführung des LOC/ DME- und ILS-Anflugverfahrens ausgedehnt habe. Der Vorwurf der Verletzung des Gehörsanspruchs erweist sich hinsichtlich der Erweiterung des Suspensiveffekts auf die Ostanflüge als unbegründet, bezüglich der von der Flughafenhalterin erwirkten Massnahme dagegen als berechtigt, doch kann die Verletzung im bundesgerichtlichen Verfahren geheilt werden:

E. 6.1

Die aufschiebende Wirkung ist vom Präsidenten der Rekurskommission UVEK einzig zur Klarstellung der Rechtslage auf die Ostanflüge erweitert worden, nämlich um sicherzustellen, dass Landungen auf die Piste 28 überhaupt noch durchgeführt werden können. Die Argumentation der Beschwerdeführer, dass die fragliche Ausdehnung dazu diene, Anflüge von Osten in den Morgenstunden auszuschliessen, geht daher fehl. Wohl wurden die Ostanflüge, wie im Sachverhalt (lit. A) erwähnt, bereits durch die provisorischen Änderungen des Betriebsreglementes vom 18. Oktober 2001 und 15. Oktober 2002 eingeführt bzw. auf weitere Morgen- und Abendstunden ausgedehnt und wurden den dagegen erhobenen Beschwerden die aufschiebende Wirkung entzogen. Diese provisorischen Regelungen, die nie in Rechtskraft erwachsen sind, sind nunmehr durch die angefochtenen Änderungen des Betriebsreglementes vom 23. Juni 2003 ersetzt worden. Da die Änderungen vom Juni 2003 nur teilweise mit Entzug des Suspensiveffekts verbunden und die Ostanflüge davon ausgenommen worden sind, hätten diese auf Beschwerden gegen die verbleibenden Landungen auf Piste 28 hin möglicherweise eingestellt werden müssen.

Die Ausdehnung der aufschiebenden Wirkung auf die Ostanflüge betrifft somit die Anwohner im Süden des Flughafens nicht, die demnach auch nicht anzuhören waren.

E. 6.2

Was die Erweiterung des Entzugs der aufschiebenden Wirkung auf das LOC/DME- und ILS-Anflugverfahren betrifft, hat der Präsident der Rekurskommission UVEK eine Stellungnahme der beschwerdeführenden Anwohner als unnötig erachtet, weil die Flughafen Zürich AG gegen die Genehmigungsverfügung des BAZL vom 23. Juni 2003 selbst Beschwerde erhoben und in dieser den fraglichen prozessualen Antrag gestellt habe. Im Beschwerdeverfahren der Flughafenhalterin seien aber die weiteren Beschwerdeführer nicht Partei und könnten daher keine Verfahrensrechte beanspruchen. Nun trifft zu, dass die gegen einen Verwaltungsakt Beschwerde Erhebenden dadurch, dass sie gegenläufige Begehren stellen, nicht zu Gegenparteien werden und dass die einzelnen Beschwerdeverfahren grundsätzlich getrennt zu führen sind. Die Flughafenhalterin hat jedoch den Entscheid des BAZL nur insofern selbst angefochten, als sie zur Übernahme des Risikos für allfällige Fehlinvestitionen verpflichtet worden ist. Ihr Antrag auf Erweiterung des Entzugs der aufschiebenden Wirkung auf die LOC/ DME- und ILS-Anflüge hat demnach mit ihrem eigenen Beschwerdebegehren nichts zu tun, sondern bezieht sich auf allfällige Drittbeschwerden gegen die Einführung dieser Anflugverfahren. Die Flughafenhalterin hat mit anderen Worten ihren Antrag um Erweiterung des Entzugs um aufschiebende Wirkung nicht im eigenen Beschwerdeverfahren, sondern in ihrer Eigenschaft als Gesuchstellerin und Beschwerdegegnerin in möglichen weiteren Beschwerdeverfahren erhoben. Diese weiteren Beschwerdeführer hätten somit zum fraglichen Antrag angehört werden können und müssen; ihre Stellungnahmen wären gleichzeitig mit jener der Flughafenhalterin zu den Gesuchen um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einzuholen gewesen. Eine Rückweisung der Sache zur zusätzlichen Anhörung der Beschwerdeführer durch die Vorinstanz rechtfertigt sich indessen nicht. Die beschwerdeführenden Anwohner haben ihre Einwendungen gegen die Erweiterung der aufschiebenden Wirkung im vorliegenden Verfahren vor Bundesgericht erheben können, welchem in Rechtsfragen die gleiche Prüfungsbefugnis zukommt wie der Vorinstanz. Das haben die Beschwerdeführer in der vorliegenden Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen den Entscheid der Vorinstanz vom 24. Oktober 2003 denn auch getan. Auf die erhobenen Rügen ist im Folgenden einzugehen.

E. 6.3

Nach Meinung der Beschwerdeführer besteht keine Notwendigkeit und keine Dringlichkeit für die Einführung des LOC/DME- und des ILS-Anflugverfahrens auf den 30. April bzw. 31. Oktober 2004 und damit auch kein Grund für den Entzug der aufschiebenden Wirkung. Jedenfalls könne ein solcher Grund nicht im Protokoll der Verkehrsminister vom 26. Juni 2003 gesehen werden, da dieses weder Staatsvertrags- noch Gesetzescharakter habe. Bei der Frage, ob nach dem VOR/DME- oder nach dem ILS-Anflugverfahren vorgegangen werde, handle es sich zweifelsfrei um eine rein innerstaatliche Angelegenheit. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass die Bundesrepublik Deutschland in ihrer 1. Änderungsverordnung zur 213. Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrsordnung vorgesehen hat, die Voraussetzungen, unter denen Nordanflüge zum Flughafen Zürich durch den süddeutschen Raum während der Sperrzeiten ausnahmsweise gestattet sind, auf den 10. Juli 2003 erheblich zu verschärfen. Aufgrund der Gespräche vom 25. und 26. Juni 2003 hat sich der deutsche Verkehrsminister schliesslich bereit erklärt, die verfügten

Beschränkungen bis zum 30. Oktober 2003 auszusetzen, um die Einrichtung des Instrumentenanflugverfahrens auf die als Ersatz vorgesehene Piste 34 zu ermöglichen. Dieser Neuregelung ist in der deutschen 2. Änderungsverordnung vom 1. Oktober 2003 zur 213. DVO Rechnung getragen worden. - Nun trifft wohl zu, dass die schweizerische Eidgenossenschaft durch das Protokoll vom 26. Juni 2003 völkerrechtlich nicht verpflichtet wird, das ILS-Anflugverfahren in den vorgesehenen Schritten auf die genannten Daten hin einzuführen. Erachten es aber die Flughafenhalterin und die luftfahrtrechtliche Genehmigungsbehörde für erforderlich und dringlich, für die voraussichtlich wegfallenden Anflüge neue, technisch besser gesicherte Landemöglichkeiten zu schaffen, so kann hierin sehr wohl ein Grund für Prozessvorkehren im Beschwerdeverfahren liegen. Somit ist der Entzug der aufschiebenden Wirkung der gegen die neuen Anflugverfahren gerichteten Beschwerden zwar rein faktisch auf die Änderung des für den süddeutschen Raum geltenden deutschen Rechts und das Minister-Protokoll zurückzuführen; der Rechtsgrund für die neuen Anflugverfahren und die damit verbundenen vorsorglichen Massnahmen besteht aber in der Bestimmung von Art. 36a Abs. 2 des schweizerischen Luftfahrtgesetzes, welche die Konzessionärin verpflichtet, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen.

E. 7

Die Begehren der Beschwerdeführer sind nach den angestellten Erwägungen als unbegründet abzuweisen. Bei der Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen ist allerdings dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die zur IG Chapf zählenden Privaten sich hinsichtlich der unterlassenen Anhörung zur Erweiterung der aufschiebenden Wirkung in guten Treuen zur Beschwerdeführung veranlasst sehen durften. Die Gerichtsgebühr ist daher zu einem Viertel der Flughafenhalterin und zu drei Vierteln den Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 156 Abs. 3 OG). Die Parteikosten sind wettzuschlagen (Art. 159 Abs. 3 OG).

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