

## **BGer 1A.64/2003 vom 8. Juli 2003**

Bundesgericht, 2003-07-08, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1A.64\\_2003](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1A.64_2003)

FR: TF 1A.64/2003 du 8 juillet 2003

IT: TF 1A.64/2003 del 8 luglio 2003

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Die eingereichten Beschwerden richten sich alle gegen den selben Entscheid und enthalten weitgehend die gleichen Rechtsbegehren und die nämlichen Rügen. Es rechtfertigt sich daher, die Beschwerden gemeinsam in einem einzigen Urteil zu behandeln.

#### **E. 2**

Nach der Ausnahmebestimmung von Art. 99 Abs. 2 lit. c OG kann sich die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen Betriebskonzessionen für Flugplätze richten. Die beschwerdeführenden Privaten, Gemeinwesen und Organisationen sind Adressaten des Nichteintretensentscheides der Rekurskommission UVEK und jedenfalls insofern zur Beschwerdeerhebung befugt, als ihre Legitimation im vorinstanzlichen Verfahren in Frage steht. Auf die eingereichten Verwaltungsgerichtsbeschwerden ist grundsätzlich einzutreten.

#### **E. 3**

In formeller Hinsicht beklagen sich die Beschwerdeführenden darüber, dass ihnen die Vorinstanz keine Gelegenheit zur Stellungnahme zu einem allfälligen Nichteintreten gegeben und dadurch ihren Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt habe. Verwaltungsbeschwerden sind jedoch nach Art. 52 VwVG mit einer Begründung zu versehen. Die Begründungspflicht erstreckt sich auch auf die Frage der Beschwerdelegitimation ( BGE 120 Ib 431 E. 1). Diese ist, wie die weiteren Prozessvoraussetzungen, vom Gericht von Amtes wegen zu prüfen. Die Beschwerdeführer hatten sich somit in ihrer Rechtsmitteleingabe ohnehin zur eigenen Legitimation zu äussern und können auch nicht geltend machen, sie hätten nicht damit rechnen müssen, dass die Rekurskommission UVEK das Vorliegen der Prozessvoraussetzungen prüfe. Im Übrigen hatten die Beschwerdeführenden, nachdem das UVEK und die Flughafen Zürich AG ihre Beschwerdebefugnis bestritten hatten, in der Replik nochmals Gelegenheit, sich mit dieser Frage zu befassen. Der Vorwurf der Gehörsverletzung geht daher fehl.

#### **E. 4**

Nach Art. 55 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) steht das Beschwerderecht auch den gesamtschweizerischen Umweltschutzorganisationen zu, soweit gegen Verfügungen der kantonalen oder Bundesbehörden über die Planung, Errichtung oder Änderung von ortsfesten Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, die Verwaltungsbeschwerde beim Bundesrat oder die Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht zulässig ist. Nun geht es im Verfahren zur Erteilung einer Betriebskonzession für einen Flughafen weder um die Planung noch um die Errichtung oder Änderung einer ortsfesten Anlage. Seit der Änderung der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) durch die Verordnung zum Bundesgesetz über die Koordination und

Vereinfachung von Entscheidungsverfahren vom 2. Februar 2000 (AS 2000 S. 703, 722 f.) ist im Konzessionserteilungsverfahren auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne von Art. 9 USG mehr vorzunehmen; diese ist nach geltendem Verwaltungsrecht im Verfahren zur Genehmigung des Betriebsreglementes durchzuführen (vgl. Anhang 14 zur UVPV). Die Rekurskommission UVEK hätte daher den beschwerdeführenden Umweltschutzorganisationen schon gestützt auf Art. 55 USG das Beschwerderecht absprechen sollen. Auf ihre Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist aus diesem Grunde nicht weiter einzugehen.

## **E. 5**

Die beschwerdeführenden Gemeinden und Privaten machen vor Bundesgericht erneut geltend, in der Konzessionsverfügung hätte konkretisiert werden müssen, was unter der Pflicht des Konzessionärs zur Gewährleistung eines "ordnungsgemässen sicheren Betriebes" zu verstehen sei. In die Konzession hätten daher grundlegende, für die Nachbarn und die Umwelt wesentliche Rahmenbedingungen (Eckwerte) aufgenommen werden müssen.

Das Bundesgericht hat sich mit der Frage des (notwendigen) Inhalts von Betriebskonzession und Betriebsreglement und der entsprechenden Anfechtungsmöglichkeiten im vorliegenden Konzessionserteilungsverfahren bereits - als obiter dictum - befasst (vgl. Urteil 1A.72/2002 vom 19. August 2002) und sie erneut in dem zur amtlichen Publikation bestimmten BGE 1A.226/2002 vom 8. April 2003 i.S. Genossenschaft Flugplatz Oberengadin geprüft.

Die dort angestellten Erwägungen seien hier wie folgt in Erinnerung gerufen:

### **E. 5.1**

Inhalt und Tragweite der Flugplatz-Betriebskonzession sind bei der Änderung der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen durch das Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren vom 18. Juni 1999 (AS 1999 S. 3071, 3112 ff.) und die zugehörige Verordnung vom 2. Februar 2000 (AS 2000 S. 703, 709 ff.) neu umschrieben worden. Während bis zu dieser Revision - wie in BGE 124 II 293 E. 8 bis 10 einlässlich geschildert - weitgehend unklar war, durch welche rechtlichen Institute und in welchen Verfahren der Flugplatz-Betrieb zu regeln und zu überprüfen sei, werden in den nunmehr geltenden Vorschriften die Aufgaben der Betriebskonzession einerseits und des Betriebsreglementes andererseits klar auseinander gehalten. Gemäss der Bestimmung von Art. 36a des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) in der Fassung vom 18. Juni 1999 wird mit der Konzessionierung durch hoheitlichen Akt das Recht zum Betrieb eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Flugplatzes verliehen und der Inhaber in grundsätzlicher Weise verpflichtet, diesen Betrieb ordnungsgemäss zu führen. Die Organisation des Flugplatzes im Einzelnen sowie die An- und Abflugverfahren, also der Flugbetrieb, werden demgegenüber im Betriebsreglement festgelegt ( Art. 36c LFG ). Art. 10 Abs. 2 und Art. 17 Abs. 2 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.1131.1) in der Fassung vom 2. Februar 2000 halten denn auch ausdrücklich fest, dass die Ausgestaltung des Betriebs und der Infrastruktur eines Flugplatzes nicht Gegenstand der Betriebskonzession bzw. der Betriebsbewilligung sei. Der Flug- und Flugplatzbetrieb ist vielmehr in allen Belangen im Betriebsreglement zu regeln ( Art. 23 VIL ). Dementsprechend ist im Gesuch um Genehmigung eines Betriebsreglementes darzulegen, welche Auswirkungen der Betrieb

auf Raum und Umwelt hat, und ist die Umweltverträglichkeitsprüfung in diesem Genehmigungsverfahren vorzunehmen ( Art. 24 lit. b VIL , Anhang Nr. 14 zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 [UVPV; SR 814.011] in der Fassung vom 2. Februar 2000). Wer sich demnach durch den Flugbetrieb betroffen fühlt, hat heute seine Einwendungen im Rahmen des Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglementes und nicht im Konzessionserteilungsverfahren zu erheben (vgl. auch BGE 127 II 306 E. 7b S. 315).

### **E. 5.2**

Wie in den zitierten Entscheiden weiter ausgeführt worden ist, kann die Befugnis zur Anfechtung des Konzessionsentscheides auch nicht aus Art. 12 Abs. 1 lit. c VIL hergeleitet werden, wonach die Konzession nur erteilt werden darf, wenn das Betriebsreglement genehmigt werden kann. Diese Voraussetzung ändert nichts daran, dass die zwei fraglichen Institute unterschiedliche Funktionen haben und die beiden Entscheidungsverfahren auseinander zu halten sind. Der Entscheid darüber, ob ein neues oder abgeändertes Betriebsreglement genehmigt werden kann, liegt in der alleinigen Kompetenz des Bundesamtes ( Art. 36c Abs. 3 und 4 LFG ), während die Erteilung der Konzessionen Sache des Departementes ist ( Art. 36a Abs. 1 LFG ). Das Departement hat sich daher bei der Prüfung des Konzessionsgesuchs hinsichtlich des Betriebsreglements lediglich beim BAZL zu vergewissern, ob dieses den Reglements-Entwurf ( Art. 11 Abs. 1 lit. e VIL ) genehmigen könne. Stellt sich im Nachhinein - etwa im Laufe eines Beschwerdeverfahrens - heraus, dass das Betriebsreglement gegen Bundesrecht verstösst, fällt die Konzession nicht per se dahin, sondern ist allenfalls vom UVEK zu entziehen, wobei dieses gemäss Art. 16 Abs. 2 VIL die erforderlichen Massnahmen zur Fortführung des Flughafenbetriebes anordnen kann. Steht demnach den Flugplatzanwohnern, den Umweltschutzorganisationen und den betroffenen Gemeinwesen mit der Einsprache gemäss Art. 36d Abs. 4 LFG und der nachfolgenden Beschwerdemöglichkeit ein besonderer Rechtsweg offen, um auf die Mängel des Betriebsreglementes hinzuweisen, so ist die Einwendung, das Betriebsreglement sei rechtswidrig und hätte nicht genehmigt werden dürfen, im Konzessionsverfahren ausgeschlossen (vgl. Art. 102 lit. d OG und sinngemäss BGE 108 Ib 376 ).

### **E. 5.3**

Das Bundesgericht hat im Weiteren in seinem Entscheid vom 8. April 2003 - also nach Erlass des hier angefochtenen Urteils - dargelegt, dass auch die gemäss Art. 36a Abs. 2 LFG mit der Konzessionierung verbundene Ermächtigung zur Gebührenerhebung keine Befugnis von Dritten zur Anfechtung der Konzessionsverfügung zu begründen vermöge. Dass der Flughafenhalter mit der Konzessionierung u.a. zur Enteignung und zur Gebührenerhebung berechtigt werde, heisse nicht, dass im Rahmen des Konzessionsverfahrens unter Gewährung des Rechtsschutzes zugleich festzulegen wäre, wie diese Befugnisse auszuüben seien. Nach welchen Grundsätzen die Gebührenordnung auszugestalten sei, in welchem Verfahren sie zu erlassen sei und inwieweit und in welchem Verfahren sie angefochten werden könne, bestimme sich allein nach den Spezialvorschriften der VIL über die Flughafengebühren (vgl. Art. 32 ff. VIL ; s.a. Art. 39 LFG ).

### **E. 6**

Die Rekurskommission UVEK hat sich im angefochtenen Entscheid den vom Bundesgericht angestellten Überlegungen angeschlossen. Was in der Beschwerde gegen

diese vorgebracht wird, ist nicht geeignet, den Inhalt der Konzessionsverfügung und den Beschwerdeentscheid als bundesrechtswidrig erscheinen zu lassen.

### **E. 6.1**

Die Beschwerdeführer räumen ein, dass die betrieblichen Vorgaben und Rahmenbedingungen für Flughäfen in der Regel im SIL zu umschreiben seien und daher nicht notwendigerweise in die Betriebskonzession aufgenommen werden müssten. Vorliegend sei jedoch das Objektblatt Flughafen Zürich des SIL noch nicht festgelegt und auch noch nicht ansatzweise auf den koordiniert zu revidierenden Richtplan des Kantons Zürich abgestimmt. Aus dem bereits vorliegenden allgemeinen Teil des SIL lasse sich aber für den "ordnungsgemässen Betrieb" des Flughafens nichts herleiten, seien doch die darin enthaltenen allgemeinen Vorgaben und Ziele völlig losgelöst von sich allenfalls aus der Raumplanung ergebenden Konflikten festgelegt worden. Erfülle mithin der SIL die ihm in Art. 36c Abs. 2 LFG zugeordneten Funktionen nicht, so geböten Wortlaut und Zweck dieser Bestimmung, dass der Konzedent entsprechende Rahmenbedingungen in der Konzession festsetze.

Aus der Tatsache, dass das Objektblatt Flughafen Zürich des SIL noch aussteht, kann jedoch nicht geschlossen werden, dass in der Konzessionsverfügung selbst flugbetriebliche Rahmenbedingungen festgelegt werden müssten:

#### **E. 6.1.1**

Art. 36c Abs. 2 LFG umschreibt nicht den Inhalt der Betriebskonzession, sondern den Inhalt des Betriebsreglementes bzw. die Voraussetzungen, unter denen dieses genehmigt werden kann. Danach sind bei der Ausgestaltung des Betriebsreglementes "die im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, in der Konzession ... sowie in der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen" zu berücksichtigen. Von diesen drei rechtlichen Instrumenten hat nach den Umschreibungen in Gesetz und Verordnung nur der SIL zwingend Vorgaben und Rahmenbedingungen zum Betrieb der fraglichen Infrastruktur zu enthalten (vgl. Art. 3a Abs. 2 VIL). Art. 36a LFG sieht, wie oben (E. 5.1) erwähnt, für die Betriebskonzession nichts Derartiges vor. Und die Plangenehmigung als Bewilligung für die Errichtung oder Änderung von Flugplatzanlagen legt nach geltendem Recht in aller Regel keine Grundsätze für den Flugbetrieb fest; bedingt die Änderung von Flugplatzanlagen auch betriebliche Änderungen, so sind diese ins Betriebsreglement aufzunehmen (vgl. Art. 36c Abs. 4 LFG; BGE 126 II 522 nicht publ. E. 11). Art. 36c Abs. 2 LFG ist daher so zu verstehen, dass im Betriebsreglement allfällige in der Betriebskonzession und in der Plangenehmigung enthaltene - betriebliche oder nichtbetriebliche - Vorgaben und Rahmenbedingungen umzusetzen seien. Dagegen lässt sich aus dieser Bestimmung kein Anspruch Dritter darauf herleiten, dass im Falle eines noch ausstehenden SIL-Objektblattes in der Betriebskonzession selbst derart konkrete Angaben über den künftigen Flugbetrieb und insbesondere die An- und Abflugverfahren gemacht werden müssten, dass ein Rechtsschutzinteresse der betroffenen Anwohner und Gemeinwesen zu bejahen wäre.

#### **E. 6.1.2**

Es ist den Beschwerdeführern darin zuzustimmen, dass den Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes, das eine Abstimmung aller raumwirksamen Tätigkeiten und eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Besiedlungsordnung anstrebt, am besten entsprochen werden könnte, wenn zunächst die Konzepte und Sachpläne des Bundes

gemeinsam mit den Richtplänen der Kantone erarbeitet und erst danach die raumwirksamen Tätigkeiten aufgenommen bzw. die geplanten Infrastrukturanlagen erstellt und in Betrieb genommen werden könnten (vgl. insbesondere Art. 1, 6 und 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 [RPG, SR 700] ). Nun besteht der Flughafen Zürich-Kloten seit über fünfzig Jahren und sind die fraglichen Planungspflichten erst lange nach dessen Inbetriebnahme in die Bundesgesetzgebung aufgenommen worden. Die Planung läuft daher aus dieser Sicht den Gegebenheiten unvermeidlicherweise hinterher. Im Hinblick auf die Erneuerung der Betriebskonzessionen und die damit verbundene Überprüfung des Betriebsreglementes ist tatsächlich bedauerlich, dass heute die Objektblätter des SIL für die Landesflughäfen mit den betrieblichen Rahmenbedingungen noch immer fehlen. Dies kann jedoch entgegen der Meinung der Beschwerdeführenden nicht zur Folge haben, dass das Konzessionserteilungsverfahren die Funktion des Sachplanungsverfahrens übernehmen müsste. Die im Objektblatt für die einzelnen Anlagen noch festzulegenden Rahmenbedingungen werden sich, da die netzspezifische Stellung und gewisse Erschliessungsgrundsätze für die Landesflughäfen im Teil III des SIL bereits umschrieben sind (III B1-B7 - 2), im Wesentlichen auf die An- und Abflugverfahren und deren Auswirkungen auf die Umwelt konzentrieren. Nach dem heutigen System des Luftfahrtrechts sind aber diese Fragen, wie bereits einlässlich dargelegt, im Betriebsreglement und dem betreffenden Genehmigungsverfahren zu regeln. Die flugbetrieblichen Belange sind daher, soweit sie nicht schon im Luftfahrtrecht geordnet sind, mit oder ohne Vorgaben des SIL im Rahmen des Betriebsreglementes festzulegen und können von den Betroffenen im Genehmigungs- und anschliessenden Rechtsmittelverfahren angefochten werden. Das Betriebsreglement ist denn auch das Instrument, das - gleich wie der SIL (vgl. SIL I - 5 zur "rollenden Planung") - bei Veränderung der Verhältnisse und Bedürfnisse zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen ist ( Art. 36d LFG , Art. 14 Abs. 2 und Art. 26 VIL ), während die Betriebskonzession lediglich übertragen, erneuert oder entzogen werden kann ( Art. 36a Abs. 3 LFG , Art. 14 bis 16 VIL).

### **E. 6.1.3**

Dass das Fehlen des Objektblattes SIL für den Flughafen Zürich zu einer Einschränkung der Rechtsmittelmöglichkeiten führen würde, machen die Beschwerdeführer selbst nicht geltend. Die Sachpläne des Bundes werden zwar sowohl in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen und Gemeinden wie auch unter Mitwirkung der Bevölkerung erstellt (vgl. Art. 4 Abs. 2 RPG , Art. 17 bis 19 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.1]), doch mündet dieses Anhörungsverfahren nicht in ein Rechtsmittelverfahren. Die Sachpläne sind einzig für die Behörden sowie für die mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben betrauten Personen und Organisationen, nicht dagegen für Private rechtlich verbindlich ( Art. 22 RPV ). Läge somit das Objektblatt für den Flughafen Zürich mit flugbetrieblichen Rahmenbedingungen bereits vor, so würde dies nichts daran ändern, dass sich die Anwohner gegen diese Vorgaben nur insofern im Einsprache- und Rechtsmittelverfahren zur Wehr setzen könnten, als sie im - anfechtbaren - Betriebsreglement umgesetzt werden.

### **E. 6.2**

In der Beschwerde wird weiter beanstandet, dass zur Bestimmung des (nötigen) Konzessionsinhalts einzig das Luftfahrtrecht beigezogen und der Blick auf die übrige Verfassungsordnung, insbesondere auf die Zielsetzungen von Art. 73 bis 75 BV,

vernachlässigt worden sei. Diese Rüge erweist sich sofort als unbegründet, schliesst doch das eidgenössische Luftfahrtrecht die Anwendung des übrigen Bundesverfassungsrechts und insbesondere die Berücksichtigung der umweltschutzrechtlichen Prinzipien keineswegs aus. Die Geltung und Einhaltung der umweltschutzrechtlichen Vorschriften werden in gewissen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen sogar ausdrücklich vorausgesetzt (vgl. etwa Art. 42 Abs. 5 LFG, Art. 25 Abs. 1 lit. c VIL).

### **E. 6.3**

Die Beschwerdeführenden stellen zwischen der Rentabilität des Flughafens und dem Umfang der Lärmsanierung eine Beziehung her, welche zur Folge haben müsse, dass in der Betriebskonzession selbst ein Flugbewegungsplafond verankert werde; andernfalls könnte die Sanierung - worunter die Beschwerdeführer betriebliche Einschränkungen verstehen - den Rentabilitätsbestrebungen zum Opfer fallen. Dieser Schluss kann jedoch nicht gezogen werden. Zur Frage, wann und in welchem Rahmen die Notwendigkeit allfälliger weiterer Einschränkungen des Flugbetriebs zu prüfen sei, hat sich das Bundesgericht bereits im Baukonzessionsverfahren für das Dock Midfield geäussert. In BGE 126 II 522 E. 40 S. 572 wird dazu ausgeführt, dass das Konzept zum Schutz der Flughafenregion vor übermässiger Lärmbelastung erneut zu überprüfen sei, falls das An- und Abflugsystem unter der Herrschaft der neuen Betriebskonzession erheblich geändert werden müsse. Das Übergangsrecht ( Art. 74a VIL ) sehe denn auch eine entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung ausdrücklich vor. Über die Frage, ob die von den Anwohnern verlangte zusätzliche Beschränkung des Nachtflugbetriebs angeordnet werden müsse, sei zu entscheiden, wenn auch das dannzumalige An- und Abflugverfahren festgelegt sein werde. Das Gleiche gelte für die geforderten Verkehrseinschränkungen während der Tagesstunden sowie für die Begehren um Einräumung von "Ruhefenstern", von Pegelbegrenzungen für Einzelüberflüge und um die Erhöhung des Nachtlärmzuschlags. Ob solche Vorkehren umweltrechtlich geboten seien, werde erst beurteilt werden können, wenn alle Daten des künftigen Flugbetriebs bekannt seien. In welchem Masse und zu welcher Tages- oder Nachtzeit die durch den Erweiterungsbau gewonnene Kapazität des Flughafens genutzt werden dürfe, werde daher endgültig erst mit der Genehmigung des Betriebsreglementes bestimmt (keine Hervorhebung im Original). - Das Gesagte gilt auch heute noch. Über die Erforderlichkeit der Festsetzung eines Flugbewegungsplafonds ist daher nicht im Konzessionserteilungsverfahren, sondern bei der umfassenden Überprüfung des Betriebsreglements zu befinden. Eine andere, hier nicht zu untersuchende Frage ist, ob das Betriebsreglement am 31. Mai 2001 auch ohne die in Art. 74a Abs. 2 VIL verlangte Überprüfung habe genehmigt werden dürfen; diese Frage bildet Gegenstand des hängigen Beschwerdeverfahrens gegen die Genehmigung des Betriebsreglements.

Soweit die Beschwerdeführenden im gleichen Zusammenhang auf die Gefahr widersprüchlicher Entscheidungen hinweisen und eine Verfahrenskoordination fordern, ist nicht ersichtlich, inwiefern die umfassende Regelung des Flugbetriebs ausschliesslich im Rahmen des Betriebsreglementes mit den Grundsätzen koordinierten Vorgehens unvereinbar wäre. Vielmehr ist durch die im revidierten Luftfahrtrecht vorgenommene Abgrenzung der Funktionen und Inhalte von Betriebskonzession und Betriebsreglement der Abstimmungsbedarf kleiner geworden.

### **E. 6.4**

Die Rekurskommission UVEK hat im angefochtenen Entscheid festgestellt, die Betriebskonzession begründe hinsichtlich Betriebsumfang, -konzept und -abwicklung keine wohlerworbenen Rechte, und hat damit die Einwendungen der Beschwerdeführer, im Betriebsreglementsverfahren könnten nur noch kosmetische Massnahmen getroffen und keine substantiellen Betriebsbeschränkungen mehr angeordnet werden, zurückgewiesen. Es trifft daher nicht zu, dass sich die Vorinstanz mit den Vorbringen der Beschwerdeführer über Eingriffe in wohlerworbene Rechte nicht befasst hätte. Dass hinsichtlich der Ausgestaltung des Flugbetriebs noch erhebliche umweltschutzbedingte Korrekturen möglich sein müssen, ergibt sich auch aus der bereits wiedergegebenen Erwägung 40 in BGE 126 II 522 .

#### **E. 6.5**

Es bleibt somit dabei, dass die Rekurskommission UVEK zu Recht festgehalten hat, dass die Betriebskonzession keine (flug-) betrieblichen Rahmenbedingungen enthalten müsse und daher im Konzessionserteilungsverfahren keine sich auf die Auswirkungen des Flughafenbetriebes beziehenden Rügen erhoben werden können. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerden der Anwohner und der Gemeinden erweisen sich in der Sache als unbegründet.

#### **E. 7**

Die beschwerdeführenden Organisationen und Privaten verlangen schliesslich, dass der vorinstanzliche Kosten- und Entschädigungsentscheid auch im Falle ihres Unterliegens aufzuheben sei. Die beschwerdeführenden Gemeinden, die von der Kostenpflicht ausgenommen worden sind, stellen den Antrag, die im angefochtenen Entscheid festgesetzte Parteientschädigung sei nicht den Beschwerdeführenden aufzuerlegen. Die Befreiung von Gerichts- und Parteikosten sei anzuordnen, weil das Bundesgericht die Beschwerdeführenden in Erwägung 40 des Baukonzessionsentscheides Dock Midfield ( BGE 126 II 522 ) geradezu zur Beschwerdeführung in Sachen Betriebskonzession aufgefordert habe. Auch das Vorgehen des Konzedenten bei der Eröffnung der Betriebskonzession habe keine drohende Nichteintretensfalle erahnen lassen.

Die Lektüre der bereits zitierten Passagen von E. 40 des Baukonzessionsentscheides Dock Midfield (s. oben E. 6.3) genügt, um festzustellen, dass das Bundesgericht den vom Fluglärm Betroffenen in keiner Weise zugesichert hat, dass sie ihre Anliegen dereinst im Konzessionserteilungsverfahren verfechten könnten. Dagegen trifft zu, dass der Text der Publikation des Konzessionsgesuchs im Bundesblatt (BBl 2001 S. 1114) den Eindruck erweckt, die vom Flughafenbetrieb Betroffenen könnten in diesem Verfahren Einsprache und anschliessend allenfalls Beschwerde erheben. Die Rekurskommission UVEK hat diesem Umstand durch erhebliche Herabsetzung der Verfahrenskosten Rechnung getragen und die Anträge auf vollständigen Erlass der Verfahrenskosten abgewiesen. Die Beschwerdeführer bzw. Beschwerdeführergruppen sind im Übrigen verpflichtet worden, die von der Flughafen Zürich AG ausgewiesenen Parteikosten zu vergüten. Dass diese Kosten- und Entschädigungsregelung im Lichte von Art. 63 und 64 VwVG oder der Verordnung über Kosten und Entschädigungen im Verwaltungsverfahren vom 10. September 1969 (SR 172.041.0) bundesrechtswidrig wäre, bringen die Beschwerdeführer selbst nicht vor. Das Bundesgericht, das im vorliegenden Verfahren nicht zur Überprüfung der Angemessenheit befugt ist (vgl. Art. 104 lit. c OG ), hat daher keinen Grund, die Kosten- und Entschädigungsfolgen des vorinstanzlichen Verfahrens neu festzusetzen.

## **E. 8**

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerden der beschwerdeführenden Gemeinden und Privaten sind nach dem Gesagten vollständig abzuweisen. Die Beschwerden der beiden gesamtschweizerischen Umweltschutzorganisationen sind abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist.

Es besteht kein Anlass, im bundesgerichtlichen Verfahren von der üblichen Regelung der Kosten- und Entschädigungsfolgen gemäss dem Unterliegen bzw. Obsiegen der Parteien abzuweichen (vgl. Art. 156 Abs. 1 und Art. 159 Abs. 1 OG ). Die Beschwerdeführer können sich nach dem bundesgerichtlichen Urteil vom 19. August 2002 (1A.72/2002) und der angefochtenen Entscheidung der Rekurskommission UVEK nicht mehr darauf berufen, dass sie nicht mit ihrem Ausschluss aus dem Konzessionserteilungsverfahren hätten rechnen müssen. Den beschwerdeführenden Gemeinden sind allerdings in Anwendung von Art. 156 Abs. 2 OG gemäss bisheriger Praxis in den Flughafenverfahren keine Gerichtskosten aufzuerlegen, obschon sie neben den öffentlichen wohl auch eigene Vermögens-Interessen verfolgen. Dagegen sind den beschwerdeführenden gesamtschweizerischen Organisationen gleich wie den Privaten Verfahrenskosten zu überbinden, da sie ausserhalb des ihnen vom Bundesgesetzgeber in Art. 55 USG gesteckten Rahmens Beschwerde führen. Sämtliche Beschwerdeführer sind zu verpflichten, der Flughafen Zürich AG für das bundesgerichtliche Verfahren eine angemessene Parteientschädigung auszurichten ( Art. 159 Abs. 1 und 2 OG ).

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