

BVGer BVGE 2008/17 vom 14. Februar 2008

Bundesverwaltungsgericht, 2008-02-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_BVGE_2008_17

FR: TAF BVGE 2008/17 du 14 février 2008

IT: TAF BVGE 2008/17 del 14 febbraio 2008

Regeste

Luftfahrtanlagen

Erwägungen

E. 2

10. (...) 11. Nachdem die von den Beschwerdeführenden vorgebrachten formellen Rügen behandelt worden sind bzw. nachfolgend auf sie eingegangen wird, sind die angefochtenen Genehmigungsverfügungen des BAZL und des UVEK vom 22. April 2004 sowie die Freigabe des BAZL vom 15. September 2006 auf ihre Rechtmässigkeit zu überprüfen. Dabei ist als Erstes die Frage zu klären, in welcher Reihenfolge die Verfügungen behandelt werden sollen. Art. 36c Abs. 4 LFG gibt vor, dass das BAZL das Betriebsreglement frühestens im Zeitpunkt genehmigt, in dem die Plangenehmigung erteilt wird, wenn der Flugplatzhalter das Betriebsreglement im Zusammenhang mit der Erstellung oder Änderung von Flugplatzanlagen erstellt oder ändert. Das Betriebsreglement sowie Änderungen desselben sind zudem unter anderem dann zu genehmigen, wenn die Vorgaben der Betriebskonzession oder Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung umgesetzt werden (Art. 25 Abs. 1 Bst. b VIL). Ein Gesuch um Plangenehmigung wiederum hat allfällige Änderungen des Betriebsreglements zu enthalten, die mit dem Bauvorhaben in Zusammenhang stehen (Art. 27a Abs. 1 Bst. g VIL). Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass Betriebsreglementsänderungen nicht vor Erteilung der Plangenehmigung für die hierfür notwendigen baulichen Vorkehren genehmigt werden dürfen (vgl. hierzu auch BGE 129 II 331 E. 5.3). Dieser zeitlichen Koordinationspflicht wird insofern auch im vorliegenden Beschwerdeverfahren nachgelebt, als nachfolgend zuerst die Plangenehmigungsverfügung und dann die Betriebsreglementsänderung betreffend ILS-Anflug (inkl. der Freigabe vom 15. September 2006) und CANPA 28 geprüft werden. Dabei ist fraglich, ob die ausschliesslich oder auch im Rahmen der Anfechtung der Plangenehmigungsverfügung geltend gemachten Rügen betreffend Auswirkungen auf die Umwelt bzw. die Lärmbelastung und die Raumplanung sowohl bezüglich der Plangenehmigung als auch bezüglich der Betriebsreglementsänderung zu beurteilen sind oder nur bei einer der beiden Verfügungen vom 22. April 2004. Insbesondere die Beschwerdeführenden (...) bringen alle ihre Rügen in ihrer Beschwerde gegen die Plangenehmigung vor und ergänzen in ihrer Beschwerde bezüglich der Betriebsreglementsänderung lediglich, diese Änderung basiere auf dem ILS 28. Sei dieses unzulässig, erübrige sich die Betriebsreglementsänderung aus flugtechnischen Gründen. In ihrer Verwaltungsgerichtsbeschwerde vom 29. Juli 2004 (...) gegen den Zwischenentscheid der REKO/INUM vom 7. Juli 2004 macht die Beschwerdegegnerin demgegenüber geltend, allfällige Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt seien nicht Gegenstand der Beurteilung der Installation des ILS 28. Der Bau des ILS könne keine negativen

Auswirkungen auf die Beschwerdeführenden haben. Die Auswirkungen, die die Inbetriebnahme des ILS auf die Umwelt habe, seien vielmehr bei der Prüfung des ILS-Anflugverfahrens zu untersuchen. Die mit der Einführung der ILS-Anflüge auf Piste 28 verbundenen baulichen und betrieblichen Fragen stehen in engem Zusammenhang und sind in gesamtheitlicher Betrachtung zu prüfen (vgl. Urteile des Bundesgerichts [BGer] 1A.249/1A.261/2003 vom 31. März 2004 E. 1). Wie bereits vorne ausgeführt, ist bei der Überprüfung der Rechtmässigkeit der Genehmigung einer Flugplatzanlage deshalb auch ihr Zweck sowie der Betrieb, den sie ermöglicht, mitzubersichtigen. So wird eine ILS-Anlage für sich alleine höchstens während der Zeit, in der sie gebaut wird, Immissionen verursachen. Eine allfällige dauerhafte zusätzliche Immissionsbelastung kann dann aber aus dem im Betriebsreglement festgesetzten Betrieb des ILS resultieren. Diese inhaltliche Koordinationspflicht rechtfertigt es, die Auswirkungen der Plangenehmigung des ILS 28 sowie der entsprechenden Betriebsreglementsänderung auf Lärm und Raumplanung gemeinsam bei der Prüfung der Betriebsreglementsänderung zu beurteilen. Hierfür sprechen auch die Darlegungen des BGer, das in seinen Urteilen betreffend Plangenehmigungen ILS 28 und 34 beim Thema Lärm mit den Lärmauswirkungen des ILS-Anflugverfahrens argumentiert (vgl. Urteile des BGer 1A.172/2004 vom 21. September 2004 E. 4.3 und 1A.249/1A.261/2003 vom 31. März 2004 E. 4.2). Mit einer gemeinsamen Behandlung der Auswirkungen auf die Raumplanung und die Umwelt lassen sich im Übrigen Widersprüche vermeiden, wie sie in den angefochtenen Plangenehmigungs- und Betriebsreglementsänderungsverfügungen vom 22. April 2004 bezüglich Auswirkungen auf die Raumplanung zu finden sind (...). So erachtet das UVEK in der Plangenehmigung die durch die Installation eines ILS ermöglichte zusätzliche Benützung der Anflugroute von Osten aus raumplanerischer Sicht als marginal (...), währenddem das BAZL betreffend Betriebsreglementsänderung ausführt, dass vermehrte Anflüge von Osten erhebliche Auswirkungen auf die Raumplanung nach sich ziehen würden (...). 12. - 15. (...) 16. Vertiefter Abklärung bedarf die Frage, ob die Betriebsreglementsänderung betreffend ILS-Anflug auf Piste 28 die luftfahrtspezifischen Anforderungen (Art. 25 Abs. 1 Bst. c VIL) erfüllt und das BAZL bei deren Prüfung korrekt vorgegangen ist. 16.1 Art. 24 Bst. a bis d VIL legen fest, welche Unterlagen einem Gesuch um Genehmigung einer Betriebsreglementsänderung beigelegt werden müssen. Demnach gehören dazu ein Entwurf des Reglements bzw. der Änderung des Reglements mit Erläuterung und Begründung und Angaben darüber, welche Auswirkungen das Reglement bzw. dessen Änderung auf den Betrieb sowie auf Raum und Umwelt hat. Unterliegt eine Änderung der Umweltverträglichkeitsprüfung, ist überdies ein entsprechender Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vorzulegen. Bei den übrigen Vorhaben ist der Nachweis zu erbringen, dass die Vorschriften über den Schutz der Umwelt eingehalten sind. Weiter sind bei Änderungen des Betriebsreglements mit Auswirkungen auf den Flugbetrieb alle Angaben, die für die Festsetzung oder Anpassung der Hindernisbegrenzungs- und Lärmbelastungskataster erforderlich sind, mitzuliefern. Gegebenenfalls hat das Gesuch Entwürfe der zu ändernden Sicherheitszonen von Flughäfen zu enthalten. Währenddem Art. 25 Abs. 1 Bst. c VIL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Voraussetzungen als eine der Voraussetzungen für die Genehmigung eines Betriebsreglements erwähnt, sieht Art. 24 VIL demgegenüber zumindest nicht ausdrücklich vor, dass dem Gesuch um Genehmigung einer Betriebsreglementsänderung ebenfalls Unterlagen beizulegen wären, die die Erfüllung dieser Genehmigungsvoraussetzung belegen. 16.2 Die Beschwerdegegnerin hat das Gesuch um Betriebsreglementsänderung bezüglich der Anflugverfahren auf Piste 28 am 30. August

2002 beim BAZL eingereicht und diesem die Beschreibung des Verfahrens sowie den Bericht der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Nr. 425'457-1 beigelegt. Betreffend Sicherheit enthielt das Gesuch nur die Operation Evaluation CANPA 28, bezüglich des ILS-Anflugverfahrens aber keine Unterlagen. 16.3 Dennoch hält das BAZL in der Genehmigungsverfügung vom 22. April 2004 bezüglich der Einhaltung der luftfahrtspezifischen Anforderungen fest, die ausgearbeiteten Instrumentenflugverfahren mit Navigation auf das bestehende VOR/DME Kloten respektive mittels eines ILS erfüllten alle Anforderungen, insbesondere diejenigen der Flugsicherheit. Die operationelle Machbarkeit sei zusätzlich durch Fluginspektoren des BAZL mit Testflügen nachgewiesen worden. Die im entsprechenden Bericht empfohlenen Massnahmen würden umgesetzt. Vor der operationellen Einführung des ILS-Anflugverfahrens erfolge durch Skyguide ferner eine zusätzliche Risikoanalyse in einem Risk-Assessment. Dessen Ergebnisse könnten in den operationellen Bestimmungen für diese Anflüge berücksichtigt werden. 16.4 Im Laufe des vorliegenden Beschwerdeverfahrens wurde zudem deutlich, dass das BAZL am 22. April 2004 kein detailliertes ILS-Anflugverfahren auf die Piste 28 genehmigt hat. Mit der erteilten Genehmigung wurde die Beschwerdegegnerin vielmehr nur ermächtigt, die Piste 28 (auch) auf ein ILS anfliegen zu lassen. Die Bewertung des definitiven Anflugverfahrens wurde (erst) im Hinblick auf die Freigabe des BAZL zur Publikation im AIP vorgenommen, welche kurz vor der Inbetriebnahme des ILS erfolgte (vgl. Stellungnahme BAZL vom 27. Juni 2005). - (...) 16.4.2 Die REKO/INUM legte bereits in ihrem Zwischenentscheid vom 3. November 2005 dar, aufgrund der Ausführungen des BAZL stehe fest, dass im Zeitpunkt der Genehmigung des ILS-Anflugverfahrens auf Piste 28 vom 22. April 2004 die Details dieses Verfahrens noch nicht bekannt gewesen seien, die Sicherheit entsprechend zumindest zu einem grossen Teil nicht nachgewiesen gewesen sei und diese folglich vom BAZL vorgängig auch nur sehr beschränkt habe überprüft werden können. Sie verwies dabei auch auf ihren Entscheid vom 11. Juli 2005, in dem sie die Praxis des BAZL, wonach es neue Flugverfahren genehmige, ohne insbesondere über den Sicherheitsnachweis zu verfügen, mit Blick auf die Vorgaben von Art. 25 Abs. 1 Bst. c VIL als problematisch bezeichnet hatte (Entscheid REKO/INUM B-2005-52 vom 11. Juli 2005 E. 8.2.2). 16.4.3 Das BGer bekräftigte in seinem Urteil 1A.302/2005 vom 29. März 2006 demgegenüber erneut, dass mit einem ILS unabhängig von der Beschaffenheit der Piste ein Sicherheitsgewinn erreicht werde (E. 6.1). Es führte überdies aus, in Art. 24 VIL würden die Unterlagen, die dem Gesuch um Betriebsreglementsänderung beizulegen seien, einzeln aufgezählt. Unterlagen, die die Erfüllung der « luftfahrtspezifischen Anforderungen » nachwiesen, würden dort nicht verlangt. Aus dem Umstand, dass Art. 25 Abs. 1 Bst. c VIL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen für den Genehmigungsentscheid voraussetze, sei nicht unbedingt zu schliessen, dass auch diese Unterlagen dem Gesuch beigelegt und publiziert werden müssten. Wann diese Unterlagen vorzuliegen hätten und von wem sie zu prüfen seien, sei durch Auslegung der Art. 24 und Art. 25 VIL zu ermitteln (E. 6.3 ff.). 17. Für diese Auslegung hat das BGer verschiedene Varianten aufgezeigt: 17.1 Zum einen könne der Verordnungsgeber davon ausgegangen sein, dass die in Art. 3 VIL näher umschriebenen luftfahrtspezifischen Anforderungen technische Fragen betreffen, die sich der richterlichen Überprüfung entzögen und daher auch nicht Gegenstand des Einsprache- und Beschwerdeverfahrens zu sein hätten. Würden Art. 24 und Art. 25 VIL so verstanden, könne der Umstand, dass die Unterlagen über die operationellen Rahmenbedingungen des ILS-Anflugverfahrens der Vorinstanz nicht vorgelegen hätten, kein Grund zur Gutheissung der Beschwerden sein (E. 6.3). Aus Art. 24 und Art. 25 VIL könne auch abgeleitet werden,

dass die Unterlagen betreffend die luftfahrtspezifischen Anforderungen zwar nicht öffentlich aufzulegen seien, aber vor der Genehmigung der Betriebsreglementsänderung vorhanden sein müssten und dies vom Richter zu überprüfen sei. Folgt man dieser Interpretation, wäre im Beschwerdeverfahren betreffend die ILS-Anflüge darüber zu befinden, ob das Genehmigungsverfahren (ohne zusätzliche Anhörung der Anwohnerschaft) nochmals zu wiederholen oder der Mangel der frühen Genehmigung heilbar sei (E. 6.4). Wird Art. 25 VIL schliesslich so ausgelegt, dass die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen Gegenstand des Anfechtungsverfahrens sei und nicht nur vom Bundesamt, sondern auch vom Gericht inhaltlich geprüft werden müsse, werde wohl nach Vorliegen der betreffenden Unterlagen die Anhörung der beschwerdeführenden Anwohnerschaft nachzuholen und die richterliche Kontrolle durchzuführen sein. Wie die REKO/INUM angetönt habe, könne in diesem Fall auch eine Rückweisung der Sache an das Bundesamt und eine Wiederholung des Genehmigungsverfahrens oder die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens in Aussicht genommen werden (E. 6.5). . (...) . (...) . (...) 17.4.1 Wie bereits vorne erwähnt, werden die Sicherheitsunterlagen in Art. 24 VIL nicht ausdrücklich erwähnt. Um den Rechtssinn von Art. 24 VIL zu ermitteln, hilft sein Wortlaut somit nicht weiter. Aus Art. 3 VIL ergibt sich aber, dass die Gewährung der Sicherheit für Personen und Sachen die hauptsächliche luftfahrtspezifische Anforderung ist, die gemäss Art. 25 Abs. 1 Bst. c VIL erfüllt sein muss, damit ein Betriebsreglement bzw. dessen Änderungen vom BAZL genehmigt werden können. Überhaupt ist beim Betrieb eines Flughafens die Gewährung der Sicherheit das zentrale Interesse, das den Interessen an Mobilität und Wirtschaft, am Umweltschutz und an der Raumplanung vorgeht. Auch bei genehmigungsfreien Vorhaben und Nebenanlagen ist deshalb eine luftfahrtspezifische Prüfung vorzunehmen (vgl. Art. 9 VIL). Diese klare Priorisierung der Sicherheitsinteressen bestätigen auch die Urteile des BGer, die es zum Flughafen Zürich bis anhin im summarischen Verfahren gefällt hat (vgl. Kaspar PLÜSS, Öffentliche Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen, Zürich 2007, S. 240 mit Hinweisen). Art. 11 VIL in seiner bis Ende 1999 geltenden Fassung kann zudem entnommen werden, dass der Flugplatzhalter im Betriebsreglement die konkrete Ausgestaltung der in der Betriebskonzession oder in der Betriebsbewilligung vorgegebenen Rahmenbedingungen, namentlich hinsichtlich der technischen und betrieblichen Mindestanforderungen aber auch hinsichtlich der wesentlichen Anforderungen der Flugsicherheit, der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes festzuhalten hatte (AS 1994 3050). Dass er die Erfüllung dieser Anforderungen auch mit entsprechenden Unterlagen belegen musste, ergibt sich zwar aus der bis Ende 1999 geltenden Version der VIL nicht ausdrücklich - diese ursprüngliche Version enthielt keine dem heutigen Art. 24 VIL entsprechende Bestimmung zu den Gesuchsunterlagen -, ist aber naheliegend. Aus dem Erläuternden Bericht zur heute geltenden VIL ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass der Gesetzgeber bezüglich der einem Gesuch um Genehmigung eines Betriebsreglements beizulegenden Unterlagen einen Systemwechsel hätte vornehmen wollen. Mit der in Art. 24 Bst. b VIL gewählten Formulierung, wonach das Gesuch neben Angaben zu den Auswirkungen auf Raum und Umwelt auch Angaben zu den Auswirkungen auf den Betrieb enthalten muss, sollte vielmehr zum Ausdruck gebracht werden, dass der Flughafenhalter seinem Gesuch ausser einem UVB und einem Bericht über die Auswirkungen auf die Raumplanung auch Unterlagen zur betrieblichen Sicherheit beizulegen hat. Da die umwelt- und raumplanungsrechtlich relevanten Angaben bereits anderweitig erfasst werden, muss bei den Angaben über den Betrieb die Sicherheit im Sinne von Art. 3 VIL im Zentrum stehen.

Wie bereits vorne erwähnt, steht überdies fest, dass das BAZL als Genehmigungsbehörde (Art. 36c Abs. 3 LFG) für die Einhaltung aller Voraussetzungen von Art. 25 VIL, also auch für die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen, Gewähr bieten muss, was kaum ohne Überprüfung umfangreicher Sicherheitsunterlagen möglich sein dürfte. Aus der historischen Auslegung, aus Sinn und Zweck von Art. 24 und Art. 25 VIL, aus ihrem systematischen Zusammenhang sowie aus ihrem Verhältnis zu Art. 3 und Art. 9 VIL ergibt sich deshalb, dass ein Gesuch um Genehmigung einer Betriebsreglementsänderung grundsätzlich auch diese Unterlagen zu enthalten hat. Alle Punkte, die für die Genehmigung eines Betriebsreglements bzw. dessen Änderung relevant sind, müssen gleich behandelt werden. So ist es bezüglich der Auswirkungen eines Betriebsreglements bzw. dessen Änderungen auf Raum und Umwelt unbestritten, dass diese in einem UVB bzw. in einem Bericht über die Auswirkungen auf die Raumplanung ausgewiesen und mit dem betreffenden Gesuch öffentlich aufgelegt werden müssen. Die Betroffenen haben Gelegenheit, in diese Unterlagen Einsicht zu nehmen und sich dazu im Rahmen des Einspracheverfahrens zu äussern. In einem allfälligen Beschwerdeverfahren unterliegen die betreffenden Unterlagen dann auch der inhaltlichen Überprüfung durch das Gericht, womit die Betroffenen ihre Einwände, die sie bereits im Einspracheverfahren geltend gemacht haben, im Rahmen einer Beschwerde erneut vorbringen können. Weshalb die Unterlagen betreffend die luftfahrtspezifischen Anforderungen, die die Gewährung der in der Luftfahrt prioritären Sicherheit belegen müssen, anders zu behandeln und nicht grundsätzlich mit dem Gesuch um Genehmigung eines Betriebsreglements bzw. dessen Änderung öffentlich aufzulegen und vom Gericht anschliessend in einem allfälligen Beschwerdeverfahren - wenn auch mit grosser Zurückhaltung - inhaltlich zu prüfen sind, ist nicht ersichtlich und mit Sinn und Zweck von Art. 3, Art. 24 und Art. 25 VIL nicht vereinbar. Entsprechend kann der von der Beschwerdegegnerin bevorzugten Auslegungsvariante nicht gefolgt werden, wonach die luftfahrtspezifischen Anforderungen rein technische Fragen betreffen, die sich der richterlichen Überprüfung entziehen und daher auch nicht Gegenstand des Einsprache- und Beschwerdeverfahrens sein können. Die REKO/INUM hat diese Variante denn auch bereits in ihrem Zwischenentscheid vom 3. November 2005 implizit verworfen (vgl. vorgehende E. 16.4.2). Der Beschwerdegegnerin ist überdies entgegenzuhalten, dass das geltende Recht, das Verwaltungsgerichtsgesetz vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32), keinen Ausschlussgrund für Beschwerden gegen Verfügungen über den Bau und Betrieb von Flughäfen vorsieht und die behauptete Nichtjustiziabilität nicht mit Ausschlussgründen, die das frühere Recht (Art. 99 Abs. 2 Bst. c des Bundesrechtspflegegesetzes vom 16. Dezember 1943 [OG, BS 3 521]) vorgesehen hat, begründet werden kann. Ebenso wenig stichhaltig ist ihr Argument, wonach die Sicherheitsprüfung jeweils vor der Freigabe eines Flugverfahrens zu wiederholen wäre, weil in der Zeit zwischen der Gesuchseinreichung und der Freigabe technische Entwicklungen, Anpassungen der regulatorischen Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sowie Veränderungen der Rahmenbedingungen stattfinden würden. Aus der von der Beigeladenen erstellten Zusammenfassung der Sicherheitsbeurteilung vom 2. August 2007 ergibt sich nämlich, dass die Risiken eines Flugverfahrens ohnehin, also auch nach der Inbetriebsetzung bzw. Freigabe von neuen Anlagen und Verfahren laufend zu überwachen und zu überprüfen sind. Die Sicherheitsbeurteilung ist also, unabhängig davon wann sie vorliegt, ein fortdauernder Prozess, mit entsprechender Nachführung der Dokumentation. 17.4.2 Im vorliegenden Beschwerdeverfahren vermochten das BAZL, die Beschwerdegegnerin und die Beigeladene demgegenüber überzeugend darzulegen, dass nicht alle erforderlichen

Prüfungen und Nachweise betreffend die operationellen Rahmenbedingungen und die Sicherheit bereits im Zeitpunkt der Gesuchseinreichung vorliegen können. Die operationelle Prüfung des ILS-Anflugverfahrens beispielsweise wird erst nach der ILS-Installation durchgeführt. Die öffentliche Auflage aller Unterlagen betreffend die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen ist zwar gestützt auf Sinn und Zweck von Art. 24 und Art. 25 VIL somit grundsätzlich erforderlich, dürfte aber nicht bezüglich aller Dokumente möglich sein. Es ist zudem zu beachten, dass, wie sich im vorliegenden Verfahren gezeigt hat, insbesondere die Dokumente über die Sicherheit zu einem grossen Teil geheim sind und aus diesem Grund nicht vollständig aufgelegt werden könnten. Nichtsdestotrotz sieht Art. 25 VIL vor, dass ein Betriebsreglement bzw. dessen Änderungen nur dann genehmigt werden, wenn alle in dieser Bestimmung erwähnten Voraussetzungen erfüllt sind. Konnte das BAZL die luftfahrtspezifischen Anforderungen nicht prüfen, weil wesentliche Sicherheitsunterlagen nicht vorlagen, so hätte es - wie die Beschwerdeführenden (...) zu Recht vorbringen - die Genehmigung vom 22. April 2004 deshalb nicht vorbehaltlos erteilen dürfen. Es hätte den Eintritt der Rechtswirksamkeit dieser Genehmigung vielmehr aufschieben und eine Suspensivbedingung des Inhalts in die Verfügung aufnehmen müssen, dass die Genehmigung erst dann definitive Gültigkeit hat, wenn die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen mit den erforderlichen Dokumenten nachgewiesen und vom BAZL überprüft werden konnte (vgl. dazu Tschannen/Zimmerli, a. a. O., § 28 Rz. 91). Gestützt auf Art. 28 VwVG hätte es den Einsprechenden ausserdem in Form einer Zusammenfassung vom wesentlichen Inhalt der nachgelieferten, grösstenteils geheimen Sicherheitsunterlagen Kenntnis und die Möglichkeit zur Stellungnahme geben sollen. Diese Zusammenfassung hätte es den Einsprechenden spätestens innerhalb der laufenden Beschwerdefrist gegen die Freigabeverfügung vom 15. September 2006 zustellen müssen. Mit seinem Vorgehen hat das BAZL deshalb nicht nur Art. 24 und Art. 25 VIL, sondern auch das rechtliche Gehör der Betroffenen verletzt (...). 17.5 Vor der am 15. September 2006 erfolgten Freigabe hat das BAZL nun aber alle Unterlagen bezüglich luftfahrtspezifischer Anforderungen geprüft. Die Freigabe selbst wurde vom BVGer als zulässiges Anfechtungsobjekt anerkannt, das von den Beschwerdeführenden angefochten werden konnte. Im nachfolgenden Beschwerdeverfahren erhielten die Beschwerdeführenden überdies Gelegenheit, in alle (Sicherheits-)Unterlagen Einsicht zu nehmen, sofern sich diese nicht als geheim erwiesen. Vom wesentlichen Inhalt geheimer Unterlagen wurde ihnen in Form einer Zusammenfassung Kenntnis gegeben (...). Die eben festgestellten Mängel können deshalb ausnahmsweise als geheilt gelten, weshalb die Beschwerden der Beschwerdeführenden (...) auch diesbezüglich abzuweisen sind. Im Anschluss zu prüfen bleibt, ob die luftfahrtspezifischen Anforderungen gestützt auf die heute vorhandenen Unterlagen als erfüllt bezeichnet werden können.

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