



Lausanne, 7. Januar 2011

Medienmitteilung des Bundesgerichts

Urteil vom 22. Dezember 2010 (1C_58, 60, 62, 64, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 86 und 88/2010)

"Vorläufiges" Betriebsreglement für den Flughafen Zürich

Das Bundesgericht hat am 22. Dezember 2010 über die Beschwerden betreffend das "vorläufige" Betriebsreglement des Flughafens Zürich entschieden. Dieses soll gelten, bis das Sachplanverfahren Infrastruktur Luft für den Flughafen Zürich abgeschlossen und auf seiner Grundlage ein "definitives" Betriebsreglement erlassen worden ist.

Das "vorläufige" Betriebsreglement war am 29. März 2005 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigt und am 10. Dezember 2009 vom Bundesverwaltungsgericht mit gewissen Änderungen bestätigt worden. Dagegen haben zahlreiche Anwohner und Gemeinden, die Flughafen Zürich AG und die SWISS Beschwerde ans Bundesgericht erhoben.

Das Bundesgericht bestätigt im Wesentlichen den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts, allerdings mit zusätzlichen Auflagen zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm. Der Flughafen wird verpflichtet, lenkungswirksamere Lärmgebühren zu erheben, auch für die sensiblen Tagesrandzeiten. Zudem muss er innert eines Jahres ein Schallschutzkonzept erarbeiten, das die Flughafenanwohner vor Aufwachreaktionen durch frühmorgendliche Südanflüge schützt. Nicht genehmigt werden die neuen Schnellabrollwege ab Piste 34.

An Tagen, an denen wegen schlechter Sicht ausnahmsweise auch am Abend von Norden gelandet werden darf, werden von 21 bis 22 Uhr zusätzliche Startpisten für den Verspätungsabbau freigegeben.

Das Bundesgericht hält den Schutz der Anwohner vor Fluglärm durch die geltenden Immissionsgrenzwerte teilweise für unzureichend. Es wird Sache der Fachbehörden des Bundes sein, die erforderlichen Anpassungen und Ergänzungen vorzunehmen.

Das Bundesgericht teilt die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts, dass es dem Flughafen Zürich schon heute, vor Abschluss des Sachplanverfahrens, möglich sein muss, die Kapazitäten zu kompensieren, die durch die stufenweise Verschärfung der deutschen Überflugbeschränkungen verloren gegangen sind. Es bestätigt daher die Zulässigkeit der im vorläufigen Betriebsreglement vorgesehenen Süd- und Ostanflüge. Diese sind notwendig, damit der Flughafen Zürich die ihm von den zuständigen Planungsbehörden vorgeschriebene Rolle einer wichtigen europäischen Drehscheibe des Weltluftverkehrs erfüllen kann.

Dagegen können neue, zusätzliche Kapazitäten grundsätzlich nicht bewilligt werden, um das laufende Sachplanverfahren nicht zu präjudizieren. Das Bundesgericht weist daher fast alle dahingehenden Anträge der Flughafen Zürich AG und der SWISS ab. Diese betreffen die Pistenflexibilisierung, neue Schnellabrollwege von Piste 28 sowie die Änderung des Benützungsvorrangs und Charterabflüge nach 22 Uhr. Aufgehoben wird überdies die Planegenehmigung für neue Schnellabrollwege ab Piste 34.

Dagegen bewilligt das Bundesgericht die Einräumung zusätzlicher Startpisten in der Zeit von 21 bis 22 Uhr zu Zeiten, in denen wegen schlechter Sicht, insbesondere Nebel, von Norden gelandet werden darf. Es geht davon aus, dass diese Massnahme keinen zusätzlichen Flugverkehr auslöst und es auch im Interesse der Anwohner liegt, Verspätungen vor 22 Uhr abzubauen.

Der Flughafen Zürich verursacht erhebliche Immissionen und ist aus Sicht des Umweltschutzrechts sanierungsbedürftig. Wichtigste Sanierungsmassnahme des vorläufigen Betriebsreglements ist die um eine Stunde verlängerte Nachtruhe. Diese dauert von 23 bis 6 Uhr, mit Verspätungsabbau bis 23:30 Uhr. Alle Anträge auf Verkürzung oder Einschränkung der verlängerten Nachtruhe werden vom Bundesgericht abgewiesen. Abgewiesen werden aber auch sämtliche Begehren um Verlängerung der Nachtruhe und Plafonierung der Nacht-Flugbewegungen. Es wird Sache der zuständigen Planungsbehörden sein, unter Abwägung aller Interessen über allfällige weitere Massnahmen zum Schutz der Nachtruhe der Anwohner zu entscheiden.

Zumutbar und umweltschutzrechtlich geboten ist es dagegen, lenkungswirksamere Lärmgebühren für den Flughafen zu erheben. Damit wird ein Anreiz gegeben für den Einsatz möglichst leiser Flugzeuge zu besonders sensiblen Zeiten, insbesondere am frühen Morgen. Der Flughafen wird deshalb verpflichtet, die auf das Jahr 2013/2015 angekündigte umfassende Revision seiner Lärmgebühren vorzuziehen.

Das Bundesgericht überprüft in seinem Urteil die geltenden Immissionsgrenzwerte für Fluglärm. Es kommt zum Ergebnis, dass diese nicht genügend Schutz gegen Störungen durch Fluglärm bieten, der geballt zu besonders sensiblen Tagesrandstunden auftritt und den Schlaf beeinträchtigt. Insbesondere die seit 2003 eingeführten morgendlichen Südanflüge führen zum Teil zu übermässigen Lärmimmissionen. Sie sind daher nur zulässig, wenn passive Schallschutzmassnahmen die betroffenen Anwohner gegen Aufwachreaktionen schützen. Die Flughafen Zürich AG wird daher verpflichtet, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt binnen eines Jahres ein Konzept für zusätzliche Schallschutzmassnahmen einzureichen.

Eine Rückweisung der Streitsache erfolgt auch zur Prüfung von Einschränkungen für die Landung schwerer Grossraumflugzeuge am Abend, wenn prioritär von Osten auf Piste 28 gelandet wird, sowie zur Präzisierung der Voraussetzungen der Schubumkehr mit erhöhter Leerlaufzahl. Das Bundesgericht präzisiert überdies den angefochtenen Entscheid in Bezug auf die Rückversetzung des Abdrehpunkts der Abflugrouten ab Piste 28.

Im Übrigen werden die Beschwerden ohne Auferlegung von Verfahrenskosten abgewiesen.

Kontakt: Sabina Motta, Adjunktin des Generalsekretärs

Tel. 021 318 97 16; Fax 021 323 37 00

E-Mail: presse@bger.admin.ch

Hinweis: Das Urteil ist ab 7. Januar 2011 um 13:00 Uhr auf unserer Webseite www.bger.ch / "Rechtsprechung gratis" / "weitere Urteile ab 2000" veröffentlicht. Geben Sie die Urteilsreferenz 1C_58/2010 ins Suchfeld ein.