

Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit  
des Schwarzwald-Baar-Kreises  
Sitzung am 16.07.2018

Drucksache Nr. 065/2018 öffentlich

## **Bekanntgaben und Verschiedenes Flughafen Zürich; Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 (BR 2014)**

**Anlagen:** - 2 -  
**Gäste:** keine

---

### **Sachverhalt:**

Die Verwaltung hat den Ausschuss für Verwaltung, Wirtschaft und Gesundheit mit Drucksache Nr. 009/2018 darüber informiert, dass die im Zuge des anhängigen Teilgenehmigungsverfahrens zum Betriebsreglement 2014 (BR 2014) erfolgte Anhörung der betroffenen Stellen in der Schweiz und Deutschland im Januar 2018 abgeschlossen wurde. Ferner wurde berichtet, dass der Schwarzwald-Baar-Kreis gemeinsam mit den Landkreisen Konstanz, Waldshut und Lörrach eine abschließende Schlussbemerkung gegenüber dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) abgegeben hat. Darin hat er seine ablehnende Haltung nochmals bekräftigt.

### **Teilgenehmigung BR 2014**

Derweilen hat das BAZL über das Teilgenehmigungsgesuch der Flughafen Zürich AG mit Verfügung vom 14.05.2018 entschieden  
(Link: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur/flugplaetze/landesflughafen/flughafen-zuerich/verfuegungen-2018---flughafen-zuerich.html>).  
Zentraler Inhalt des nun genehmigten Gesuchs ist zum einen die Absenkung der Minimumhöhe für Starts von Piste 32, zum anderen die Anpassung der sogenannten FL80-Regel (flight level 80).  
Derzeit gilt auf allen Starttrouten ab den Pisten 32 und 34 Richtung Norden eine Minimumhöhe von 3.500 ft ü. M. Schwere viermotorige Langstreckenflugzeuge können diese Höhe oftmals nicht erreichen, weshalb für diese Flugzeuge auf der Piste 34 eine Ausnahmeregelung mit einer Minimumhöhe von 2.500 ft ü. M. gilt. Eine entsprechende Ausnahmeregelung soll nun auch für die Piste 32 gelten. Ziel ist gemäß Flughafenverwaltung die Vermeidung von Pistenkreuzungen und langen Rollzeiten.  
Die aus Lärmschutzgründen im Jahre 2011 eingeführte FL80-Regel schreibt vor, dass Flugzeuge in der Nacht von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr erst bei FL 80 (8.000 ft ü. M) von ihrer Abflugroute abweichen dürfen. Folge der FL80-Regel ist, dass der Anflugsektor auf die Piste 28 großräumig umflogen wird, da bei sich anbahnenden Konflikten bis

8.000 ft ü. M. keine Flexibilität mehr gegeben ist. Folge dessen wiederum ist, dass im flughafennahen Gebiet dichter besiedelte Gebiete überflogen werden. Diese Auswirkung soll nun durch die Anpassung der Regelung rückgängig gemacht werden. Im Grundsatz soll weiterhin an der FL80-Regel festgehalten werden. Es soll aber dem Flugverkehrsleiter ermöglicht werden, sich anbahnende Konflikte taktisch zu lösen, indem er die Flugzeuge abweichend von der Startroute führen, d. h. bereits in geringerer Höhe von der publizierten Route abweichend navigieren kann.

Konsequenz dieser nun genehmigten Änderungen ist eine Mehrbelastung der südbadischen Region. Auch wenn deutscher Luftraum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird, führt die Realisierung der genehmigten Teilgesuche dazu, dass Flugzeuge dichter an die deutsche Grenze herangeführt werden. Die dem Gesuch zugrunde liegenden Fluglärmrechnungen der EMPA (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt) zeigen, dass die Teilgenehmigung insbesondere im Bereich der Gemeinde Hohentengen a. H. höhere Belastungen gerade in den Nachtstunden gegenüber dem heutigen Zustand mit sich bringen wird. Die bisher in der Schweiz liegende 43 dB(A)-Linie wird sich in der ersten Nachtstunde erstmals nach Deutschland erstrecken. Bei einem Hintergrundpegel in Hohentengen unter 35 dB(A) in der Nacht wird diese Zusatzbelastung deutlich wahrnehmbar sein.

In Reaktion auf die Entscheidung des BAZL hat der Schwarzwald-Baar-Kreis gemeinsam mit den Landkreisen Waldshut und Konstanz und der Gemeinde Hohentengen a. H. am 18.05.2018 eine Pressemitteilung veröffentlicht (Anlage 1), der sich unter anderem entnehmen ließ, dass die Einlegung eines Rechtsmittels überprüft wird.

#### Verwaltungsbeschwerde gegen Teilgenehmigung BR 2014/Eilentscheidung des Landrats

Indessen haben sich die drei Landkreise und die Gemeinde Hohentengen a. H. entschieden, gemeinsam gegen die Entscheidung des BAZL Verwaltungsbeschwerde an das Schweizer Bundesverwaltungsgericht zu erheben (mit Beschwerdeschrift vom 14.06.2018).

Zur rechtlichen Vertretung in dieser Sache wurde Herr RA Dr. Núñez von der Anwaltssozietät Chatham Partners LLP, Hamburg, beauftragt. Dieser hat die Landkreise in der Vergangenheit in Streitigkeiten um die Flugverkehrsbelastung schon mehrmals vertreten, zuletzt im Verfahren vor dem EuGH.

Die Einlegung der Verwaltungsbeschwerde ist an eine dreißigtägige Frist gebunden, die durch Zustellung der Verfügung an die vier Beschwerdeführer am 18.05.2018 begann und am 18.06.2018 endete. Bei der Entscheidung darüber, ob der Schwarzwald-Baar-Kreis sein Einverständnis hinsichtlich der gemeinsamen Beauftragung von RA Dr. Núñez für die Erhebung einer Verwaltungsbeschwerde beim Schweizer Bundesverwaltungsgericht erklärt, handelte es sich aufgrund eines drohenden Fristversäumnisses um eine dringende Angelegenheit i. S. v. § 41 Abs. 4 LKrO, über die der zuständige Ausschuss auch nicht in einer form- oder fristlos einberufenen Sitzung entscheiden konnte. Für die fristgemäße Erstellung der umfangreichen Beschwerde war die Beauftragung eines Rechtsanwalts umgehend erforderlich. Somit war in der Sache das Eilentscheidungsrecht des Landrats gegeben. Von diesem machte Landrat Hinterseh am 28.05.2018 Gebrauch. Es erfolgte die Mandatierung durch die drei Landkreise und die Gemeinde unter Aufteilung der Kosten.

Mit der Verwaltungsbeschwerde werden dem BAZL verschiedene Rechtsverstöße hinsichtlich seiner Teilgenehmigung des BR 2014 vorgeworfen. So widerspricht die Verfügung nach Auffassung des Schwarzwald-Baar-Kreises und der anderen Beschwerdeführer insbesondere dem völkerrechtlichen Rücksichtnahmegebot bzw. dem umweltvölkerrechtlichen Schädigungsverbot. Gemäß diesem Grundsatz ist es einem Staat verboten, das eigene Hoheitsgebiet derart zu nutzen bzw. nutzen zu lassen, dass der Umwelt anderer Staaten erheblicher Schaden zugefügt werde. Die durch den Flughafen Zürich hervorgerufenen Umweltauswirkungen müssen somit primär auf schweizerischem Staatsgebiet bewältigt werden. Auch liegt eine Verletzung von Art. 8 EMRK dadurch vor, dass es das BAZL versäumt hat, die durch das BR 2014 zu erwartenden zusätzlichen Lärmimmissionen und die damit verbundene gesundheitliche Beeinträchtigung der auf dem deutschen Staatsgebiet betroffenen Personen zu berücksichtigen und in die erforderliche Interessenabwägung einzustellen. Ferner werden mit der Verwaltungsbeschwerde noch weitere formelle und materielle Verstöße gegen schweizerisches Recht geltend gemacht.

### Genehmigung BR 2014/Infrastrukturmaßnahmen Flughafen Zürich

Weiterhin sistiert ist das Genehmigungsverfahren bzgl. weiterer durch die Flughafen Zürich AG beantragter Änderungen (Genehmigung BR 2014), deren Schwerpunkt die sog. Entflechtung des Ostkonzepts ist. Hierfür müssten über Deutschland neue Anflugwege eingerichtet werden. Folge der Änderungen wäre eine spürbare Zunahme der Anflüge über den Landkreisen Waldshut, Schwarzwald-Baar-Kreis und Konstanz, und zwar zwischen 2.000 bis zu 10.000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese würden zu signifikanten Lärmmehrbelastungen gerade während der Sperrzeiten der 220. DVO führen. Mit dem Konzept verfolgt der Flughafen, mittelfristig das Optimum von 70 Flugbewegungen in der Stunde zu erreichen. Es dient somit auch der Steigerung der Kapazität. Die für diese vollständige Umsetzung des BR 2014 erforderliche Anpassung der 220. DVO durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) konnte bis dato erfolgreich verhindert werden.

Thema in der Presse waren neben der erteilten Teilgenehmigung zum BR 2014 auch die geplanten bzw. bereits stattfindenden infrastrukturellen Erweiterungen des Flughafens. Danach hat die Flughafen Zürich AG im vergangenen Mai mit den Bauarbeiten für sog. Schnellabrollwege für die Pisten 28 und 34 begonnen. Diese erlauben Flugzeugen, die Landepiste schneller zu verlassen, um die Piste für nachfolgende Maschinen früher freizugeben. Geplant sind weitere verschiedene Baumaßnahmen zur Erweiterung des Pisten- und Rollwegsystems (s. dunkelblaue Markierung in der Grafik, Anlage 2). Ziel der Maßnahmen ist laut Flughafenverwaltung eine Kapazitätssteigerung.

Planerische Grundlage für die Infrastrukturmaßnahmen sind die 2. Anpassung des SIL-Objektblatts (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt 2 bzw. „SIL 2“), die der Schweizerische Bundesrat im August 2017 genehmigt hat, und die entsprechenden Plangenehmigungen für die baulichen Erweiterungen des Flughafens.

Einsprachen konnten die deutschen betroffenen Landkreise und Gemeinden mangels Beschwerdemöglichkeit bzw. Beschwerdelegitimation weder gegen „SIL-2“ noch gegen die Plangenehmigungsgesuche erheben.

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Teilgenehmigung zum BR 2014 durch das BAZL zum aktuellen Zeitpunkt ist für das zentrale Ziel, den Fluglärmstreit dauerhaft zu befrieden, nicht förderlich. Der Weg dahin, darüber sind sich die regionalen Vertreter der betroffenen Regionen beider Staaten einig, führt nur über einen „Bottom-up-Ansatz“, bei dem die Regionen mit den kommunalen Vertretern und den Vertretern der Bürgerinitiativen gleichberechtigt zusammen mit Bund, Land und Kantonen am Verhandlungstisch sitzen. Jedwede einseitige Bestrebungen der Flughafen Zürich AG und der schweizerischen Behörden, die zu einer Mehrung der Flugverkehrsbelastung für die Region führen, wird der Schwarzwald-Baar-Kreis nicht akzeptieren können. Auch zukünftig wird man alles in der Macht Stehende tun, um eine Genehmigung des BR 2014 zu verhindern und damit eine für die Region befriedigende bilaterale Lösung zu ermöglichen. Diesem Ziel dient somit auch die Erhebung der Verwaltungsbeschwerde gegen die Entscheidung des BAZL hinsichtlich der Teilgenehmigung zum BR 2014.

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss wird um Kenntnisnahme gebeten.