Urteilssammlung des FFAC, kuratiert und kommentiert durch RA lic. iur. Philip Bärtschi, unter Mitarbeit von Frau BLaw Carla Rüssli

Gericht: **Bundesgericht**

Datum: **15. Mai 2023**

Geschäfts-Nr.: **1C_47/2022**

Urteil des Bundesgerichts vom 15. Mai 2023

Kurzzusammenfassung: *In diesem Urteil wies das Bundesgericht die Beschwerde des Vereins IG Fluglärm/Schutzverband Michelsamt ab und hiess die Befestigung der Flugpiste des Flugfeldes Luzern-Beromünster gut.*

Zusammenfassung/Urteil:

Die Flubag Flugbetriebs AG (Flubag) betreibt das Flugfeld Luzern-Beromünster, welches je eine Graspiste für Segel- und Motorflugzeuge umfasst. Das Flugfeld Luzern-Beromünster ist zudem im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt verzeichnet.

Am 23. Dezember 2010 schloss die Flubag AG mit den damaligen Standortgemeinden Neudorf und Beromünster eine privatrechtliche Vereinbarung über den Betrieb des Flugplatzes ab, wobei die Anzahl Flugbewegungen auf 16‘000 pro Jahr beschränkt wurde, davon max. 1‘800 mit Helikoptern.

Die Flubag reichte am 23. Juli 2018 beim BAZL ein Plangenehmigungsgesuch ein, welches die Befestigung der Motorflugzeugpiste mit Rasenrasterplatten umfasste. Das BAZL unterzog das Projekt einer luftfahrspezifischen Prüfung und bestätigte dessen Konformität mit den einschlägigen Vorschriften unter Auflagen. Der Verein IG Fluglärm/Schutzverband Michelsamt erhob dagegen Einsprache. Daraufhin erteile das BAZL am 25. September 2022 die Plangenehmigung. Der Verein erhob Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht, welches die Beschwerde abwies. Der Verein gelangte mit Beschwerde an das Bundesgericht. Der angefochtene Entscheid sei aufzuheben, die Bewilligung der Pistenbefestigung mit Rasenrasterplatten sei nicht zu erteilen und eventualiter sei die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) anzuordnen.

Der Beschwerdeführer rügte, dass die Baupläne unklar bzw. widersprüchlich seien. Es sei unklar, wie der finale Längsschnitt der Piste aussehen solle und ob es zu einer Auffüllung oder einem Absenken der Strasse kommen werde. Für letztere sei eine grosse Terrainveränderung nötig, welche bewilligungspflichtig sei. Das BAZL hielt in seiner luftfahrtspezifischen Prüfung fest, dass die genauen Neigungsangaben der Piste im Projektplan nicht aufgeführt seien. Es sei jedoch ersichtlich, dass es durch die Höhendifferenz innerhalb der Piste zu einer gleichmässigen Neigung über die gesamte Pistenlänge von 0.77% komme, was eine zulässige Längsneigung von max. 2% nicht überschreite. Durch die vom BAZL angeordneten Auflagen werde sichergestellt, dass die neue Piste die max. Längs- und Querneigungen einhalte und eine Senkung der querenden Strasse um 40cm sei nicht vorgesehen. Die vorgesehene Aufschüttung der Senke um 20cm scheint als geeignet, um die Neigung zu reduzieren wobei nicht mit grösseren Terrainveränderungen zu rechnen sei.

Streitig war weiter, ob für die Plangenehmigung eine UVP hätte durchgeführt werden müssen. Der Beschwerdeführer machte geltend, dass eine UVP hätte durchgeführt werden müssen, da die Plangenehmigungsverfügung die max. Anzahl Flugbewegungen auf 16‘000 festlege, was den Schwellenwert von 15‘000 Flugbewegungen pro Jahr über-

schreite. Das Bundesverwaltungsgericht erachtete die Aussage im SIL von 16‘000 Flugbewegungen als unverbindlich, zum einen, weil sie im Teil „Ausgangslage“ und nicht in den verbindlichen „Festlegungen“ figuriere, zum anderen, weil sie unter dem Vorbehalt des Bundesrechts stehe. Gemäss der Statistik der letzten 5 Jahre hätten lediglich 10‘000-12‘000 Flugbewegungen pro Jahr stattgefunden. Selbst bei einer Zunahme von 20% würden die Flugbewegungen noch unter der Schwelle von 15‘000 liegen. Gemäss Vorinstanz spreche die Auflage zwar von 16‘000 Flugbewegungen, meine aber 14‘200 Flugbewegungen mit Flächenflugzeugen und 1‘800 Helikopterflüge. Für die Plangenehmigung musste folglich keine UVP durchgeführt werden.

Die Beschwerde wurde abgewiesen.