URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

7. März 2013

„Rechtsmittel – Außenbeziehungen – Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr – Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 – Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs – Art. 8 und 9 – Anwendungsbereich – Ausübung von Verkehrsrechten – Entscheidung 2004/12/EG – Deutsche Maßnahmen bezüglich An- und Abflügen zum und vom Flughafen Zürich – Begründungspflicht – Nichtdiskriminierung – Verhältnismäßigkeit – Beweislast“

In der Rechtssache C-547/10 P

betreffend ein Rechtsmittel nach Art. 56 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, eingelegt am 19. November 2010,

Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch Rechtsanwalt S. Hirsbrunner,

Rechtsmittelführerin,

andere Parteien des Verfahrens:

Europäische Kommission, vertreten durch T. van Rijn, K. Simonsson und K.-P. Wojcik als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte im ersten Rechtszug,

unterstützt durch

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch T. Henze als Bevollmächtigten im Beistand von Rechtsanwalt T. Masing,

Landkreis Waldshut, vertreten durch Rechtsanwalt M. Núñez Müller,

Streithelfer im ersten Rechtszug,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung der Richterin R. Silva de Lapuerta (Berichterstatteerin) in Wahrnehmung der Aufgaben des Kammerpräsidenten sowie der Richter K. Lenaerts, E. Juhász, T. von Danwitz und D. Šváby,

Generalanwalt: N. Jääskinen,

Kanzler: M.-A. Gaudissart, Referatsleiter,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 26. April 2012,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 13. September 2012

folgendes

Urteil

- 1 Mit ihrem Rechtsmittel beantragt die Schweizerische Eidgenossenschaft die Aufhebung des Urteils des Gerichts der Europäischen Union vom 9. September 2010, Schweiz/Kommission (T-319/05, Slg. 2010, II-4265, im Folgenden: angefochtenes Urteil), mit dem das Gericht ihre Klage auf Nichtigerklärung der Entscheidung 2004/12/EG der Kommission vom 5. Dezember 2003 zu einem Verfahren bezüglich der Anwendung von Artikel 18 (2), erster Satz, des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (Sache TREN/AMA/11/03 – Deutsche Maßnahmen bezüglich An-/Abflügen zum/vom Flughafen Zürich) (ABl. 2004, L 4, S. 13, im Folgenden: streitige Entscheidung) abgewiesen hat.

Rechtlicher Rahmen

Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr

- 2 Art. 1 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr, das am 21. Juni 1999 in Luxemburg unterzeichnet und im Namen der Gemeinschaft durch den Beschluss 2002/309/EG, Euratom des Rates und – bezüglich des Abkommens über die wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit – der Kommission vom 4. April 2002 über den Abschluss von sieben Abkommen mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft (ABl. L 114, S. 1) genehmigt wurde (im Folgenden: Luftverkehrsabkommen EG–Schweiz), bestimmt:

„1. Dieses Abkommen legt für die Vertragsparteien Regeln im Bereich der Zivilluftfahrt fest. Diese Bestimmungen lassen die im EG-Vertrag enthaltenen Regeln und insbesondere die bestehenden Befugnisse der Gemeinschaft nach den Wettbewerbsregeln und den Durchführungsvorschriften zu diesen Regeln sowie die Befugnisse auf Grund aller einschlägigen Rechtsvorschriften der

Gemeinschaft, die im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführt sind, unberührt.

2. Zu diesem Zweck gelten die Bestimmungen, die in diesem Abkommen sowie in den im Anhang aufgeführten Verordnungen und Richtlinien enthalten sind, unter den im Folgenden genannten Bedingungen. Soweit diese Bestimmungen im Wesentlichen mit den entsprechenden Regeln des EG-Vertrags und den in Anwendung des EG-Vertrags erlassenen Rechtsvorschriften übereinstimmen, sind sie hinsichtlich ihrer Umsetzung und Anwendung in Übereinstimmung mit den vor der Unterzeichnung dieses Abkommens erlassenen Urteilen, Beschlüssen und Entscheidungen des Gerichtshofs und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften auszulegen. Die nach Unterzeichnung dieses Abkommens erlassenen Urteile, Beschlüsse und Entscheidungen werden der Schweiz übermittelt. Auf Verlangen einer Vertragspartei werden die Folgen der letztgenannten Urteile, Beschlüsse und Entscheidungen im Hinblick auf ein ordnungsgemäßes Funktionieren dieses Abkommens vom Gemeinsamen Ausschuss festgestellt.“

3 Art. 2 des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz lautet:

„Die Bestimmungen dieses Abkommens und des Anhangs gelten in dem Umfang, in dem sie den Luftverkehr oder unmittelbar damit zusammenhängende Angelegenheiten wie im Anhang aufgeführt betreffen.“

4 Art. 3 des Abkommens sieht vor:

„Im Anwendungsbereich dieses Abkommens ist unbeschadet besonderer Bestimmungen des Abkommens jegliche Diskriminierung auf Grund der Staatsangehörigkeit verboten.“

5 In Art. 15 Abs. 1 des Abkommens heißt es:

„Vorbehaltlich der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates [vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240, S. 8)], wie sie im Anhang zu diesem Abkommen angeführt ist, gilt:

- Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und der Schweiz erhalten Verkehrsrechte zwischen jedem Punkt in der Schweiz und jedem Punkt in der Gemeinschaft;

...“

6 Art. 18 des Abkommens bestimmt:

„1. Unbeschadet des Absatzes 2 und des Kapitels 2 ist jede Vertragspartei in ihrem eigenen Gebiet für die ordnungsgemäße Anwendung dieses

Abkommens, insbesondere der im Anhang aufgeführten Verordnungen und Richtlinien, zuständig.

2. In Fällen, die sich auf nach Kapitel 3 zu genehmigende Flugdienste auswirken können, verfügen die Organe der Gemeinschaft über die Befugnisse, die ihnen nach den Bestimmungen der im Anhang ausdrücklich als anwendbar bestätigten Verordnungen und Richtlinien übertragen sind. In Fällen, in denen die Schweiz Maßnahmen zum Umweltschutz gemäß Artikel 8 Absatz 2 oder Artikel 9 der [Verordnung Nr. 2408/92] getroffen hat oder zu treffen beabsichtigt, entscheidet der Gemischte Ausschuss auf Verlangen einer der Vertragsparteien über die Vereinbarkeit der betreffenden Maßnahmen mit diesem Abkommen.

...“

7 Gemäß Art. 20 des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz ist für alle Fragen betreffend die Gültigkeit von Entscheidungen und Beschlüssen der Organe der Gemeinschaft, die diese aufgrund ihrer Zuständigkeiten nach dem Abkommen treffen, ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zuständig.

8 Im Anhang des Abkommens heißt es, dass in allen Fällen, in denen dort auf die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft oder das Erfordernis einer Bindung an diese Bezug genommen wird, diese Bezugnahme für die Zwecke des Abkommens so zu verstehen ist, dass sie auch auf die Schweizerische Eidgenossenschaft oder das Erfordernis einer gleichen Bindung an sie verweist.

9 Dieser Anhang nennt u. a. die Verordnung Nr. 2408/92.

Verordnung Nr. 2408/92

10 Art. 2 der Verordnung Nr. 2408/92 sieht vor:

„Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

...

f) ‚*Verkehrsrecht*‘ das Recht eines Luftfahrtunternehmens zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post auf einem Flugdienst zwischen zwei Flughäfen der Gemeinschaft;

...“

11 Art. 3 Abs. 1 der Verordnung bestimmt:

„Vorbehaltlich dieser Verordnung wird Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von den betroffenen Mitgliedstaaten die Genehmigung erteilt, Verkehrsrechte auf Strecken in der Gemeinschaft auszuüben.“

12 Art. 8 Abs. 1 bis 3 der Verordnung lautet:

„(1) Diese Verordnung berührt nicht das Recht eines Mitgliedstaats, ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens die Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Flughäfen eines Flughafensystems zu regeln.

(2) Die Ausübung von Verkehrsrechten unterliegt den veröffentlichten gemeinschaftlichen, einzelstaatlichen, regionalen oder örtlichen Vorschriften in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten.

(3) Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Anwendung der Absätze 1 und 2 und entscheidet innerhalb eines Monats ab Antragseingang nach Anhörung des in Artikel 11 genannten Ausschusses darüber, ob der Mitgliedstaat die Maßnahme weiterhin anwenden darf. Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.“

13 Art. 9 der Verordnung sieht vor:

„(1) Im Fall von ernsthafter Überlastung und/oder Umweltproblemen kann der verantwortliche Mitgliedstaat vorbehaltlich dieses Artikels die Ausübung von Verkehrsrechten von bestimmten Bedingungen abhängig machen, einschränken oder verweigern, insbesondere wenn andere Verkehrsträger Dienstleistungen in ausreichendem Umfang zur Verfügung stellen können.

(2) Maßnahmen, die von einem Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 ergriffen werden,

- dürfen keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder der Identität von Luftfahrtunternehmen beinhalten;
- haben eine begrenzte Geltungsdauer, die drei Jahre nicht überschreiten darf, und sind nach deren Ablauf zu überprüfen;
- dürfen die Ziele dieser Verordnung nicht unangemessen beeinträchtigen;
- dürfen den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen nicht unangemessen verzerren;
- dürfen nicht einschränkender sein, als zur Lösung der Probleme erforderlich ist.

(3) Hält ein Mitgliedstaat eine Maßnahme gemäß Absatz 1 für erforderlich, so unterrichtet er die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission mindestens drei Monate vor dem Inkrafttreten der Maßnahme mit einer entsprechenden Begründung. Die Maßnahme kann durchgeführt werden, sofern nicht ein

betroffener Mitgliedstaat die Maßnahme binnen einem Monat nach Unterrichtung anfecht oder die Kommission sie zur weiteren Prüfung nach Absatz 4 aufgreift.

(4) Die Kommission prüft auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Maßnahme gemäß Absatz 1. Greift die Kommission innerhalb eines Monats nach Unterrichtung gemäß Absatz 3 die Maßnahme zur weiteren Prüfung auf, so gibt sie gleichzeitig an, ob die Maßnahme während der Prüfung ganz oder teilweise durchgeführt werden kann, wobei insbesondere die Möglichkeit unumkehrbarer Folgen zu berücksichtigen ist. Nach Anhörung des in Artikel 11 genannten Ausschusses entscheidet die Kommission einen Monat nach Erhalt aller erforderlichen Informationen, ob die Maßnahme angemessen ist und im Einklang mit dieser Verordnung steht bzw. mit anderen Gemeinschaftsvorschriften vereinbar ist. Sie teilt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten mit. Bis zu dieser Entscheidung kann die Kommission über Übergangsmaßnahmen beschließen, die auch die völlige oder teilweise Aussetzung der Maßnahme umfassen können, wobei insbesondere die Möglichkeit unumkehrbarer Folgen zu berücksichtigen ist.

...“

Sachverhalt des Rechtsstreits

- 14 Der Flughafen von Zürich befindet sich in Kloten (Schweiz), nordöstlich der Stadt Zürich (Schweiz) und rund 15 km südöstlich der Staatsgrenze zwischen der Schweiz und Deutschland. Er verfügt über drei Start- und Landebahnen, und zwar eine West-Ost-Piste (10/28), eine Nord-Süd-Piste (16/34), die die West-Ost-Piste kreuzt, und eine von den beiden anderen Pisten unabhängige Nordwest-Südost-Piste (14/32). Während der Tagesstunden erfolgen die meisten Starts von der West-Ost-Piste nach Westen, am frühen Morgen und späten Abend dagegen von der Nord-Süd-Piste in Richtung Norden. Für Anflüge wird überwiegend die Nordwest-Südost-Piste aus Richtung Nordost benutzt. Aufgrund der Nähe zur deutschen Grenze muss bei allen in Zürich aus Richtung Norden oder Nordwesten ankommenden Flügen der deutsche Luftraum durchflogen werden.
- 15 Die Nutzung des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich war in einem zweiseitigen Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland vom 17. September 1984 geregelt, das von der Bundesrepublik Deutschland wegen Umsetzungsschwierigkeiten am 22. März 2000 mit Wirkung zum 31. Mai 2001 aufgekündigt wurde.
- 16 Am 18. Oktober 2001 unterzeichneten die Bundesrepublik Deutschland und die Schweizerische Eidgenossenschaft ein neues Abkommen, das nicht ratifiziert wurde.

- 17 Am 15. Januar 2003 veröffentlichte das deutsche Luftfahrtbundesamt die 213. Durchführungsverordnung zur deutschen Luftverkehrs-Ordnung zur Festlegung der Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich. Diese Durchführungsverordnung sah mit Wirkung vom 18. Januar 2003 eine Reihe von Maßnahmen vor, die die Möglichkeiten von An- und Abflügen zum und vom Flughafen Zürich beschränkten.
- 18 Am 4. April 2003 veröffentlichte das deutsche Luftfahrtbundesamt die erste Verordnung zur Änderung der 213. Durchführungsverordnung (im Folgenden: 213. DVO in geänderter Fassung). Diese Änderung trat am 17. April 2003 in Kraft.
- 19 Die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung sollten bei normalen Wetterbedingungen den Überflug deutschen Hoheitsgebiets nahe der schweizerischen Grenze in geringer Höhe zwischen 21 und 7 Uhr an Wochentagen und zwischen 20 und 9 Uhr an Wochenenden und Feiertagen verhindern, um die Lärmbelastung der dortigen Bevölkerung zu verringern. Infolgedessen standen die beiden Anflugwege aus Richtung Norden, die zuvor als Hauptanflugwege für Landungen auf dem Flughafen Zürich genutzt wurden, während dieser Zeiten nicht mehr zur Verfügung.
- 20 Darüber hinaus enthielt die 213. DVO in geänderter Fassung zwei weitere Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung im deutsch-schweizerischen Grenzgebiet.
- 21 Erstens legte § 2 Abs. 6 Unterabs. 2 der 213. DVO in geänderter Fassung für den Anflug zum Flughafen aus Richtung Osten bestimmte Mindestflughöhen fest, die während der genannten Zeiten einzuhalten waren.
- 22 Zweitens musste der Abflug in Richtung Norden nach § 3 der 213. DVO in geänderter Fassung so durchgeführt werden, dass beim Einflug in deutsches Hoheitsgebiet bestimmte, je nach Zeitpunkt des Abflugs unterschiedliche Mindestflughöhen eingehalten wurden. Bei einem Abflug während der genannten Zeiten musste das Flugzeug daher zunächst vor der deutschen Grenze abdrehen und konnte erst nach Erreichen der vorgeschriebenen Mindestflughöhe in deutsches Hoheitsgebiet einfliegen.
- 23 Am 10. Juni 2003 reichte die Schweizerische Eidgenossenschaft bei der Kommission eine Beschwerde ein mit dem Antrag,
 - der Bundesrepublik Deutschland die weitere Anwendung der 213. DVO in geänderter Fassung zu untersagen,

- die Bundesrepublik Deutschland zur Aussetzung der Anwendung der 213. DVO in geänderter Fassung zu zwingen, bis die Kommission eine Entscheidung erlassen habe.
- 24 Am 20. Juni 2003 ersuchte die Kommission die deutschen Behörden um Stellungnahme zu dieser Beschwerde.
 - 25 Mit Schreiben vom gleichen Tag forderte die Kommission von den schweizerischen Behörden zusätzliche Informationen an.
 - 26 Am 26. Juni 2003 schlossen die deutschen und die schweizerischen Behörden eine Vereinbarung über verschiedene Fragen hinsichtlich der Anwendung der 213. DVO in geänderter Fassung.
 - 27 Am 27. Juni 2003 notifizierten die schweizerischen Behörden der Kommission diese Vereinbarung, wiesen aber zugleich darauf hin, dass sie keinerlei Auswirkung auf die Beschwerde habe.
 - 28 Mit Schreiben vom 30. Juni 2003 notifizierte auch die Bundesrepublik Deutschland der Kommission die Vereinbarung und führte aus, sie betrachte die Beschwerde angesichts dieser Vereinbarung als gegenstandslos und erwarte, dass die Kommission das Verfahren einstelle.
 - 29 Nach mehreren Schriftwechseln mit den schweizerischen und den deutschen Behörden übermittelte die Kommission ihnen am 14. Oktober 2003 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte und forderte sie zur Stellungnahme auf.
 - 30 Die Bundesrepublik Deutschland reichte ihre Stellungnahme am 20. Oktober 2003 ein, und die Schweizerische Eidgenossenschaft nahm am 21. Oktober 2003 Stellung.
 - 31 Mit Schreiben vom 27. Oktober 2003 übermittelte die Kommission einen Entscheidungsentwurf, zu dem die Schweizerische Eidgenossenschaft in der Sitzung des Beratenden Ausschusses „Marktzugang (Luftverkehr)“ vom 4. November 2003 Stellung nehmen konnte.
 - 32 Am 5. Dezember 2003 erließ die Kommission die streitige Entscheidung.
 - 33 Gemäß Art. 1 dieser Entscheidung darf die Bundesrepublik Deutschland die 213. DVO in geänderter Fassung weiterhin anwenden.
 - 34 Nach Art. 2 der Entscheidung ist sie an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Verfahren vor dem Gericht und angefochtenes Urteil

- 35 Mit Klageschrift, die am 13. Februar 2004 bei der Kanzlei des Gerichtshofs einging, erhob die Schweizerische Eidgenossenschaft Klage auf Nichtigklärung der streitigen Entscheidung.
- 36 Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 21. Juli 2004 wurde die Bundesrepublik Deutschland als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen.
- 37 Mit Beschluss vom 14. Juli 2005, Schweiz/Kommission (C-70/04), verwies der Gerichtshof die Rechtssache an das Gericht.
- 38 Mit Beschluss vom 7. Juli 2006, Schweiz/Kommission (T-319/05, Slg. 2006, II-2073), ließ das Gericht den Landkreis Waldshut als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kommission zu.
- 39 Am 9. September 2009 fand eine mündliche Verhandlung statt.
- 40 Mit dem angefochtenen Urteil hat das Gericht die Klage der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgewiesen, ohne über ihre Zulässigkeit zu entscheiden. Das Gericht hat insbesondere entschieden, der Kommission könne erstens nicht vorgeworfen werden, dass sie davon ausgegangen sei, die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung fielen nicht unter Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92, zweitens, dass sie bei der Prüfung dieser Maßnahmen unter dem Blickwinkel des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz und nach Art. 8 Abs. 3 der Verordnung die Rechte des Betreibers und der Anwohner des Flughafens Zürich nicht berücksichtigt habe, und drittens, dass sie entschieden habe, dass diese Maßnahmen die Grundsätze der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit wahrten.

Anträge der Parteien

- 41 Mit ihrem Rechtsmittel beantragt die Schweizerische Eidgenossenschaft,
- das angefochtene Urteil aufzuheben,
 - die streitige Entscheidung für nichtig zu erklären und der Kommission gemäß Art. 122 Abs. 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs die Kosten einschließlich der Kosten des ersten Rechtszugs aufzuerlegen und
 - hilfsweise, die Sache an das Gericht zurückzuverweisen und diesem die Entscheidung über die Kosten vorzubehalten.
- 42 Die Kommission beantragt,
- das Rechtsmittel zurückzuweisen und

- der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Kosten des Rechtszugs aufzuerlegen.
- 43 Die deutsche Regierung beantragt,
- das Rechtsmittel zurückzuweisen und
 - der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Kosten aufzuerlegen.
- 44 Der Landkreis Waldshut beantragt,
- das Rechtsmittel zurückzuweisen,
 - seinen im ersten Rechtszug gestellten Antrag auf Abweisung der Klage aufrechtzuerhalten,
 - hilfsweise, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Klage der Schweizerischen Eidgenossenschaft als unzulässig abzuweisen und
 - der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Kosten einschließlich der Kosten des ersten Rechtszugs und der außergerichtlichen Kosten des Landkreises Waldshut aufzuerlegen.

Zum Anschlussrechtsmittel

- 45 Mit seinem Anschlussrechtsmittel macht der Landkreis Waldshut geltend, die Nichtigkeitsklage der Schweizerischen Eidgenossenschaft hätte vom Gericht als unzulässig abgewiesen werden müssen.
- 46 Nach Ansicht des Landkreises Waldshut kann die Schweizerische Eidgenossenschaft einem Mitgliedstaat nicht gleichgestellt werden und ist von der streitigen Entscheidung nicht individuell betroffen im Sinne von Art. 263 Abs. 4 AEUV.
- 47 Der Gerichtshof hält es in der vorliegenden Rechtssache für geboten, sich sogleich mit der Begründetheit der Klage zu befassen (Urteil vom 23. Oktober 2007, Polen/Rat, C-273/04, Slg. 2007, I-8925, Randnr. 33).

Zum Rechtsmittel

- 48 Die Schweizerische Eidgenossenschaft stützt ihr Rechtsmittel auf sechs Gründe, mit denen sie Verstöße gegen Art. 9 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2408/92, die Begründungspflicht, die Grundsätze der Dienstleistungsfreiheit, der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit sowie die Regeln über die Beweislastverteilung rügt.

Zum ersten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 49 Mit ihrem ersten Rechtsmittelgrund macht die Schweizerische Eidgenossenschaft geltend, das Gericht habe dadurch, dass es in den Randnrn. 74 bis 91 des angefochtenen Urteils Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92 auf Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung für nicht anwendbar erklärt habe, diese Bestimmung rechtsfehlerhaft ausgelegt und angewandt.
- 50 Der genannte Artikel beziehe sich nämlich nicht nur auf formelle Verbote der Ausübung von Verkehrsrechten, sondern alternativ auch auf Einschränkungen oder, selbst partielle, Verbote im materiellen Sinne, d. h. auf Maßnahmen, mit denen die Ausübung eingeschränkt werde.
- 51 Insoweit finde Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92 auf Maßnahmen nach der 213. DVO in geänderter Fassung Anwendung, da diese die Ausübung von Verkehrsrechten zum und vom Flughafen Zürich eindeutig einschränkten und ihre Ausübung von Bedingungen, nämlich der Beachtung dieser Einschränkungen, abhängig machten, was es während der Sperrzeiten für Flüge in geringer Höhe unmöglich mache, diesen Flughafen von Norden aus anzufliegen.
- 52 Die fraglichen Maßnahmen stellten – zumindest materiell – ein bedingtes oder partielles Verbot der Ausübung von Verkehrsrechten dar, auf das Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92 Anwendung finde.
- 53 Die Kommission, die deutsche Regierung und der Landkreis Waldshut treten der Argumentation der Schweizerischen Eidgenossenschaft entgegen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 54 Gemäß Art. 8 Abs. 2 der Verordnung Nr. 2408/92 unterliegt die Ausübung von Verkehrsrechten u. a. den veröffentlichten einzelstaatlichen, regionalen oder örtlichen Vorschriften in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten.
- 55 Wie das Gericht in den Randnrn. 75, 76 und 80 des angefochtenen Urteils festgestellt hat, betrifft Art. 9 der Verordnung eine speziellere Kategorie von Vorschriften über die Ausübung von Verkehrsrechten, und zwar, gemäß Art. 9 Abs. 1, diejenigen, die die Ausübung von Bedingungen abhängig machen, einschränken oder verweigern.
- 56 Hierzu ist festzustellen, dass das Gericht im angefochtenen Urteil die Anwendbarkeit von Art. 9 keineswegs auf formelle Verbote der Ausübung von Verkehrsrechten beschränkt hat; es hat vielmehr in den Randnrn. 75 und 88 des

Urteils ausgeführt, dass die Maßnahmen gemäß Art. 9 im Kern ein – zumindest bedingtes oder partielles – Verbot der Ausübung von Verkehrsrechten beinhalteten.

- 57 In diesem Zusammenhang hat das Gericht in Randnr. 89 des angefochtenen Urteils zu Recht klargestellt, dass der Umstand, dass ein Mitgliedstaat die Ausübung von Verkehrsrechten von veröffentlichten einzelstaatlichen, regionalen oder örtlichen Vorschriften insbesondere im Bereich des Umweltschutzes abhängig mache, nicht einer Bedingung im Sinne von Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92 für die Ausübung dieser Rechte gleichkomme.
- 58 Andernfalls würde nämlich Art. 8 Abs. 2 dieser Verordnung ins Leere laufen.
- 59 Daraus ergibt sich, dass die Beurteilung, die das Gericht in den Randnrn. 75 und 88 des angefochtenen Urteils in Bezug auf die Tragweite der Maßnahmen gemäß Art. 9 der Verordnung vorgenommen hat, nicht mit einem Rechtsfehler behaftet ist.
- 60 Wie das Gericht in den Randnrn. 86 und 87 des angefochtenen Urteils ausgeführt hat, geht aus den Erwägungsgründen 1 bis 6 und 44 der streitigen Entscheidung hervor, dass die in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen Maßnahmen in den von ihnen geregelten Zeiten kein – sei es auch bedingtes oder partielles – Verbot des Durchflugs des deutschen Luftraums für Flüge von und nach dem Flughafen Zürich implizieren, sondern eine bloße Änderung der Flugwege nach dem Start von oder vor der Landung auf diesem Flughafen.
- 61 Wie das Gericht in Randnr. 87 ausführt, beschränken sich diese Maßnahmen nämlich im Wesentlichen darauf, während dieser Zeiten den Überflug deutschen Hoheitsgebiets nahe der schweizerischen Grenze in geringer Höhe zu verhindern, während der Überflug dieses Gebiets in größerer Höhe weiterhin möglich ist.
- 62 Das Gericht hat daher keinen Rechtsfehler begangen, als es entschieden hat, dass die betreffenden Maßnahmen nicht unter Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92 fielen.
- 63 Der erste Rechtsmittelgrund ist deshalb zurückzuweisen.

Zum zweiten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 64 Mit ihrem zweiten Rechtsmittelgrund macht die Schweizerische Eidgenossenschaft geltend, das Gericht habe in Randnr. 84 des angefochtenen Urteils die Begründungspflicht nach Art. 296 AEUV rechtsfehlerhaft ausgelegt,

indem es festgestellt habe, dass die streitige Entscheidung in Bezug auf die Unanwendbarkeit von Art. 9 der Verordnung Nr. 2408/92 auf die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung hinreichend begründet sei, und von der Kommission während des Verfahrens im ersten Rechtszug nachgeschobene Gründe berücksichtigt habe.

65 Mangels einer Begründung für den Ausschluss der genannten Maßnahmen vom Anwendungsbereich des Art. 9 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92 hätte die streitige Entscheidung wegen Verletzung einer wesentlichen Formvorschrift für nichtig erklärt werden müssen.

66 Die Kommission, die deutsche Regierung und der Landkreis Waldshut treten der Argumentation der Schweizerischen Eidgenossenschaft entgegen.

Würdigung durch den Gerichtshof

67 Nach ständiger Rechtsprechung muss die nach Art. 296 AEUV erforderliche Begründung der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein und die Überlegungen des Organs, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und unmissverständlich zum Ausdruck bringen, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann (vgl. u. a. Urteile vom 6. März 2003, Interporc/Kommission, C-41/00 P, Slg. 2003, I-2125, Randnr. 55, und vom 29. September 2011, Elf Aquitaine/Kommission, C-521/09 P, Slg. 2011, I-8947, Randnr. 147).

68 Im vorliegenden Fall hat die Schweizerische Eidgenossenschaft nicht erläutert, inwiefern die gerügte unzureichende Begründung der streitigen Entscheidung sie daran gehindert haben soll, die Gründe der Entscheidung zu erfahren und ihre Rechte sachgerecht zu verteidigen.

69 Außerdem geht aus dem angefochtenen Urteil klar hervor, dass das Gericht auf der Grundlage der Argumentation der Kommission in der streitigen Entscheidung seine Kontrollaufgabe wahrnehmen konnte.

70 Wie das Gericht festgestellt hat, wird nämlich in den Erwägungsgründen 1 bis 6, 32 und 44 der streitigen Entscheidung klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass die Kommission der Ansicht war, die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung fielen nicht unter Art. 9 der Verordnung Nr. 2408/92, weil diese Maßnahmen nicht gemäß Art. 9 Abs. 3 notifiziert worden seien und weil sie in den von ihnen geregelten Zeiten kein Verbot der Ausübung von Verkehrsrechten implizierten, sondern eine bloße Änderung der Flugwege vom oder zum Flughafen Zürich.

71 Zur Rüge, die Kommission habe im Verfahren Gründe für die streitige Entscheidung nachgeschoben, genügt die Feststellung, dass die Schweizerische

Eidgenossenschaft, obwohl dieser Entscheidung die Gründe, aus denen die Kommission der Ansicht war, dass Art. 9 der Verordnung Nr. 2408/92 auf die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung nicht anwendbar sei, bereits klar zu entnehmen waren, weder angibt, worin die neue von der Kommission im Rahmen des Verfahrens vor dem Gericht angeführte Begründung bestehen soll, noch, inwiefern diese die Gründe der Entscheidung ersetzen soll.

72 Das Gericht hat daher zu Recht festgestellt, dass die streitige Entscheidung hinreichend begründet sei.

73 Somit ist der zweite Rechtsmittelgrund zurückzuweisen.

Zum dritten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

74 Mit ihrem dritten Rechtsmittelgrund macht die Schweizerische Eidgenossenschaft eine rechtsfehlerhafte Auslegung und Anwendung von Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2408/92 geltend, da das Gericht in den Randnrn. 118 bis 132 des angefochtenen Urteils die Rechte des Betreibers sowie der Anwohner des Flughafens Zürich nicht berücksichtigt habe und in den Randnrn. 193 bis 199 des Urteils die Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahmen mit der Dienstleistungsfreiheit sowie den dieser innewohnenden Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der Wahrung der Grundrechte nicht in angemessener Weise überprüft habe.

75 Die Berücksichtigung der Rechte des Betreibers und der Anwohner hätte zwangsläufig zur Feststellung der Unverhältnismäßigkeit der Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung durch das Gericht geführt, da sie den Betreiber zu einer teuren Umstellung seines Betriebssystems zwingen und die Fluglärmbelastung der Anwohner des Flughafens Zürich auf schweizerischem Territorium sehr spürbar erhöhten.

76 Die Maßnahmen seien deshalb nicht zur Verwirklichung des mit ihnen verfolgten Ziels – der Verringerung des Fluglärms – geeignet und beinhalteten eine mit Art. 3 des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz unvereinbare Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit.

77 Die Kommission, die deutsche Regierung und der Landkreis Waldshut treten der Argumentation der Schweizerischen Eidgenossenschaft entgegen.

Würdigung durch den Gerichtshof

78 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass das Luftverkehrsabkommen EG–Schweiz zu einer Reihe von sieben sektorbezogenen Abkommen zwischen denselben Vertragsparteien gehört, die am 21. Juni 1999 unterzeichnet wurden,

mithin nach der am 6. Dezember 1992 erfolgten Zurückweisung des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum vom 2. Mai 1992 (ABl. 1994, L 1, S. 3) durch die Schweizerische Eidgenossenschaft, mit der diese das Vorhaben eines integrierten wirtschaftlichen Ganzen mit einem einheitlichen Markt, gestützt auf gemeinsame Regeln für seine Mitglieder, abgelehnt und es vorgezogen hat, in bestimmten Bereichen bilaterale Vereinbarungen mit der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten abzuschließen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 12. November 2009, Grimme, C-351/08, Slg. 2009, I-10777, Randnrn. 26 und 27, sowie vom 11. Februar 2010, Fokus Invest, C-541/08, Slg. 2010, I-1025, Randnr. 27).

- 79 Daher ist die Schweizerische Eidgenossenschaft nicht dem Binnenmarkt der Union beigetreten, mit dem alle Hindernisse beseitigt werden sollen, um einen Raum vollständiger Freizügigkeit entsprechend einem nationalen Markt zu schaffen, der u. a. die Dienstleistungsfreiheit umfasst (vgl. Urteile Grimme, Randnr. 27, sowie vom 15. Juli 2010, Hengartner und Gasser, C-70/09, Slg. 2010, I-7233, Randnr. 41).
- 80 Deshalb kann die den unionsrechtlichen Vorschriften über den Binnenmarkt gegebene Auslegung nicht automatisch auf die Auslegung des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz übertragen werden, sofern dies nicht im Abkommen selbst ausdrücklich vorgesehen ist (vgl. in diesem Sinne Urteile Grimme, Randnr. 29, Fokus Invest, Randnr. 28, sowie Hengartner und Gasser, Randnr. 42).
- 81 Das Luftverkehrsabkommen EG–Schweiz enthält jedoch keine spezielle Bestimmung, die darauf abzielt, die betroffenen Luftfahrtunternehmen in den Genuss der unionsrechtlichen Vorschriften über die Dienstleistungsfreiheit kommen zu lassen. Daraus ergibt sich, dass die diesen Vorschriften gegebene Auslegung nicht auf die Auslegung des Abkommens übertragen werden kann.
- 82 Unter diesen Umständen hat das Gericht, da die Dienstleistungsfreiheit im Rahmen des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz keine Anwendung findet, in den Randnrn. 193 bis 198 des angefochtenen Urteils zu Recht festgestellt, dass die Kommission in der streitigen Entscheidung nicht gegen den Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit verstoßen habe.
- 83 Das Gleiche gilt für den von der Schweizerischen Eidgenossenschaft geltend gemachten Verstoß gegen die der Dienstleistungsfreiheit innewohnenden Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Wahrung der Grundrechte.
- 84 Darüber hinaus hat das Gericht, als es festgestellt hat, dass die Kommission keinen Rechtsfehler begangen habe, als sie bei der Prüfung der in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen Maßnahmen nach Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2408/92 etwaige Rechte des Betreibers und der Anwohner des

Flughafens Zürich nicht berücksichtigt habe, diese Bestimmung zutreffend ausgelegt und angewandt.

- 85 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrtunternehmen der Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft gemäß Art. 15 Abs. 1 des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz Verkehrsrechte zwischen jedem Punkt in der Schweiz und jedem Punkt in der Union vorbehaltlich der Bestimmungen der Verordnung Nr. 2408/92 erhalten.
- 86 Wie sich insbesondere aus Art. 2 Buchst. f und Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 2408/92 ergibt, regelt diese die Gewährung und die Ausübung von Verkehrsrechten der Luftfahrtunternehmen.
- 87 In diesem Kontext unterliegt die Ausübung dieser Rechte gemäß Art. 8 Abs. 2 der Verordnung u. a. den veröffentlichten einzelstaatlichen, regionalen oder örtlichen Vorschriften in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten. Daher kann sich die in Art. 8 Abs. 3 vorgesehene Prüfung, die die Anwendung der Abs. 1 und 2 dieses Artikels betrifft, nur auf die Voraussetzungen für die Ausübung dieser Rechte auf den betreffenden Luftverbindungen nach Maßgabe dieser Vorschriften oder der Maßnahmen gemäß Art. 8 Abs. 1 beziehen.
- 88 Das Gericht hat deshalb zu Recht festgestellt, dass etwaige Rechte von Flughafenbetreibern oder -anwohnern bei der Prüfung gemäß Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2408/92 nicht zu berücksichtigen seien.
- 89 Der dritte Rechtsmittelgrund ist daher zurückzuweisen.

Zum vierten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 90 Mit ihrem vierten Rechtsmittelgrund wirft die Schweizerische Eidgenossenschaft dem Gericht vor, dadurch einen Rechtsfehler begangen zu haben, dass es in den Randnrn. 133 bis 192 des angefochtenen Urteils keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung festgestellt habe.
- 91 Zunächst habe das Gericht, weil es im Rahmen der Prüfung der Frage, ob die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung mit dem Diskriminierungsverbot nach Art. 3 des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz im Einklang stünden, die Rechte des Betreibers und der Anwohner des Flughafens Zürich nicht berücksichtigt habe, einen Rechtsfehler bei der Auslegung und Anwendung dieser Bestimmung begangen.
- 92 Ferner sei zu beanstanden, dass das Gericht in den Randnrn. 146 bis 153 des angefochtenen Urteils im Rahmen der Prüfung der Rechtfertigung und Verhältnismäßigkeit der in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen

Maßnahmen die Tatsache, dass es sich bei dem von den Maßnahmen betroffenen Gebiet um ein Fremdenverkehrsziel handele, und die fehlende Weisungsbefugnis der Bundesrepublik Deutschland bezüglich des Flughafens Zürich als objektive Umstände angesehen habe, die diese Maßnahmen rechtfertigten.

- 93 Das Gericht habe nämlich zum einen durch seine Feststellung, dass die Nähe des Flughafens Zürich zu einem Fremdenverkehrsgebiet von der Schweizerischen Eidgenossenschaft nicht in Frage gestellt worden sei, ihr Vorbringen verfälscht, wonach dieses Gebiet nicht „bedeutend“ und nicht durch eine „außergewöhnliche touristische Aktivität gekennzeichnet“ sei. Jedenfalls könnten wirtschaftliche Gründe die aus den Maßnahmen resultierende Diskriminierung nicht rechtfertigen.
- 94 Zum anderen habe die Feststellung, dass es sich bei den fehlenden rechtlichen Befugnissen der deutschen Behörden bezüglich des Flughafens Zürich um einen objektiven Umstand handele, der die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung rechtfertige, zur Folge, dass die Kommission nicht einschreiten könne.
- 95 In diesem Kontext habe das Gericht, wie aus Randnr. 149 des angefochtenen Urteils hervorgehe, es abgelehnt, die Erforderlichkeit der Maßnahmen zu prüfen.
- 96 Schließlich seien die Feststellungen des Gerichts in Randnr. 156 des angefochtenen Urteils rechtsfehlerhaft, da sie aus einer Verfälschung von Beweisen, einer unvollständigen Aufklärung des Sachverhalts sowie einer Verkennung des Umfangs seiner Prüfungsbefugnis, des Anspruchs auf rechtliches Gehör und der Begründungspflicht resultierten.
- 97 Die Kommission, die deutsche Regierung und der Landkreis Waldshut treten der Argumentation der Schweizerischen Eidgenossenschaft entgegen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 98 Was zunächst den Rechtsfehler betrifft, den das Gericht nach Ansicht der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch die Feststellung begangen hat, dass bei der Prüfung der Frage, ob die Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung mit dem Diskriminierungsverbot nach Art. 3 des Luftverkehrsabkommens EG–Schweiz im Einklang stünden, die Rechte des Betreibers und der Anwohner des Flughafens Zürich nicht zu berücksichtigen seien, genügt der Hinweis, dass das Abkommen und die Verordnung Nr. 2408/92, wie sich aus den Randnrn. 84 bis 88 des vorliegenden Urteils ergibt, keine Berücksichtigung dieser Rechte vorsehen, sondern nur die Ausübung von Verkehrsrechten durch die Luftfahrtunternehmen betreffen.

- 99 Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 256 Abs. 1 Unterabs. 2 AEUV und Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union das Rechtsmittel auf Rechtsfragen beschränkt ist. Allein das Gericht ist daher für die Feststellung und Beurteilung der relevanten Tatsachen sowie die Beweiswürdigung zuständig. Somit ist die Würdigung der Tatsachen und Beweise, vorbehaltlich ihrer Verfälschung, keine Rechtsfrage, die als solche der Kontrolle des Gerichtshofs im Rahmen eines Rechtsmittels unterläge (vgl. u. a. Urteile vom 18. Juli 2006, Rossi/HABM, C-214/05 P, Slg. 2006, I-7057, Randnr. 26, vom 18. Dezember 2008, Les Éditions Albert René/HABM, C-16/06 P, Slg. 2008, I-10053, Randnr. 68, und vom 2. September 2010, Calvin Klein Trademark Trust/HABM, C-254/09 P, Slg. 2010, I-7989, Randnr. 49).
- 100 Eine solche Verfälschung muss sich in offensichtlicher Weise aus den Akten ergeben, ohne dass eine neue Tatsachen- und Beweiswürdigung vorgenommen werden muss (vgl. u. a. Urteile Les Éditions Albert René/HABM, Randnr. 69, vom 3. September 2009, Moser Baer India/Rat, C-535/06 P, Slg. 2009, I-7051, Randnr. 33, und Calvin Klein Trademark Trust/HABM, Randnr. 50).
- 101 Zur Einstufung des von den Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung betroffenen Gebiets als Fremdenverkehrsziel ist festzustellen, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft zwar eine Verfälschung von Tatsachen durch das Gericht geltend macht, sich aber darauf beschränkt, die Würdigung tatsächlicher Gesichtspunkte durch das Gericht zu beanstanden, ohne genaue Angaben zu machen, die belegen könnten, dass eine Verfälschung dieser Gesichtspunkte vorliegt.
- 102 Jedenfalls hat das Gericht durch die Feststellung, dass der Flughafen Zürich in der Nähe eines Fremdenverkehrsgebiets liegt, dieses Gebiet nicht als „bedeutend“ qualifiziert und auch nicht ausgeführt, dass es durch eine „außergewöhnliche touristische Aktivität gekennzeichnet“ sei.
- 103 Außerdem wird mit den in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen Maßnahmen nicht rein wirtschaftlichen Gründen entsprochen, sondern Erwägungen im Zusammenhang mit dem Schutz der Menschen und der Umwelt, da sie darauf abzielen, den Fluglärm in dem Teil des deutschen Hoheitsgebiets, für den die Maßnahmen gelten, zu verringern.
- 104 Zur fehlenden Weisungsbefugnis der Bundesrepublik Deutschland bezüglich des Flughafens Zürich genügt die Feststellung, dass sie einen unbestreitbaren objektiven Umstand darstellt, dessen Anerkennung die Kommission nicht daran gehindert hat, die Maßnahmen gemäß Art. 8 Abs. 3 der Verordnung Nr. 2408/92 zu prüfen.
- 105 Das Vorbringen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, das Gericht habe es abgelehnt, die Erforderlichkeit der in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen Maßnahmen zu prüfen, beruht auf einer offensichtlich

fehlerhaften Auslegung der Randnr. 149 des angefochtenen Urteils, die aus ihrem Zusammenhang heraus zu verstehen ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 12. November 1996, Ojha/Kommission, C-294/95 P, Slg. 1996, I-5863, Randnrn. 48 und 49). Das Gericht hat nämlich in Randnr. 149 nur festgestellt, dass die deutschen Behörden berechtigt seien, solche Maßnahmen zu ergreifen. Aus den Randnrn. 154 ff. des angefochtenen Urteils geht jedoch hervor, dass das Gericht damit keineswegs seine Prüfungsbefugnis bezüglich der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen einschränken wollte. Insbesondere hat es in den Randnrn. 163 ff. des Urteils genau und eingehend geprüft, ob die Bundesrepublik Deutschland das mit den Bestimmungen der 213. DVO in geänderter Fassung verfolgte Ziel mit weniger einschneidenden Maßnahmen hätte erreichen können.

106 Schließlich gehören die vom Gericht in Randnr. 156 des angefochtenen Urteils getroffenen Feststellungen zu seiner Würdigung der Tatsachen und Beweise und können daher, wie in Randnr. 99 des vorliegenden Urteils ausgeführt, vorbehaltlich ihrer Verfälschung nicht Gegenstand einer Kontrolle durch den Gerichtshof im Rahmen eines Rechtsmittels sein.

107 Die Schweizerische Eidgenossenschaft macht jedoch keine genauen Angaben, die belegen könnten, dass eine Verfälschung von Tatsachen oder Beweisen vorliegt, und eine solche Verfälschung geht im Übrigen auch nicht aus den dem Gerichtshof vorgelegten Akten hervor. Desgleichen ist nicht ersichtlich, dass die genannten Feststellungen auf eine unvollständige Aufklärung des Sachverhalts oder darauf zurückzuführen sind, dass das Gericht den Umfang seiner Prüfungsbefugnis, den Anspruch auf rechtliches Gehör oder die Begründungspflicht verkannt hat.

108 Darüber hinaus hat das Gericht in Randnr. 157 des angefochtenen Urteils klar begründet, warum die fragliche Lärmbelastung ausreiche, um den Erlass von Maßnahmen wie den in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen zu rechtfertigen.

109 Aus den vorstehenden Erwägungen folgt, dass der vierte Rechtsmittelgrund zurückzuweisen ist.

Zum fünften Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

110 Mit ihrem fünften Rechtsmittelgrund rügt die Schweizerische Eidgenossenschaft eine willkürliche Interpretation der Regeln über die Beweislastverteilung sowie der Mitwirkungs- und Darlegungspflichten, da das Gericht ihr in Randnr. 158 des angefochtenen Urteils vorwerfe, dass sie nicht angegeben habe, welche niedrigeren Flughöhen hätten vorgeschrieben werden können, ohne die Lärmbelastung in der von den Maßnahmen gemäß der 213.

DVO in geänderter Fassung betroffenen Zone des deutschen Hoheitsgebiets zu erhöhen.

- 111 Das Gericht fordere damit nämlich einen Beweis, den sie unmöglich erbringen könne, obwohl demjenigen, der die Maßnahmen erlasse, der Nachweis ihrer Erforderlichkeit obliege.
- 112 Die Kommission, die deutsche Regierung und der Landkreis Waldshut treten der Argumentation der Schweizerischen Eidgenossenschaft entgegen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 113 Die bloße Geltendmachung einer willkürlichen Interpretation der Beweislastregeln durch die Schweizerische Eidgenossenschaft kann nicht genügen, um die Beurteilung des Gerichts in Randnr. 158 des angefochtenen Urteils in Frage zu stellen.
- 114 Da die streitige Entscheidung und das angefochtene Urteil eine ausführliche Analyse der Rechtfertigung und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung enthalten, oblag es nämlich der Schweizerischen Eidgenossenschaft, genau anzugeben, mit welchen Argumenten diese Analyse ihrer Ansicht nach in Frage gestellt werden könne.
- 115 Insoweit hat das Gericht zu Recht entschieden, dass das Vorbringen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, wonach bestimmte gemäß der 213. DVO in geänderter Fassung vorgeschriebene Mindestflughöhen zu hoch seien und sich die Festsetzung niedrigerer Flughöhen auf die Lärmbelastung in dem von diesen Maßnahmen betroffenen Gebiet nicht auswirke, unzureichend sei, wenn dieser Staat nicht zur Stützung seines Vorbringens angebe, welche niedrigeren Flughöhen somit hätten vorgeschrieben werden können.
- 116 Daher ist der fünfte Rechtsmittelgrund zurückzuweisen.

Zum sechsten Rechtsmittelgrund

Vorbringen der Parteien

- 117 Mit ihrem sechsten Rechtsmittelgrund wirft die Schweizerische Eidgenossenschaft dem Gericht vor, es habe einen Rechtsfehler begangen, als es die Existenz weniger einschränkender als der in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen Maßnahmen mit der Begründung ausgeschlossen habe, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft keinen Präzedenzfall eines nur für bestimmte Tagesstunden oder bestimmte Wochentage festgelegten Lärmkontingents angeführt habe.
- 118 Diese Ausführungen des Gerichts in Randnr. 171 des angefochtenen Urteils stünden in offensichtlichem Widerspruch zu Randnr. 105 des Urteils, wonach

die Schweizerische Eidgenossenschaft im Gegenteil angegeben habe, dass es seit Sommer 2002 für den Flughafen Frankfurt am Main ein für die Nachtstunden geltendes Lärmkontingent gebe.

- 119 Die Kommission, die deutsche Regierung und der Landkreis Waldshut treten der Argumentation der Schweizerischen Eidgenossenschaft entgegen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 120 Mit ihrem sechsten Rechtsmittelgrund beschränkt sich die Schweizerische Eidgenossenschaft darauf, die Ausführungen des Gerichts in Randnr. 171 des angefochtenen Urteils zu beanstanden, wonach sie keinen Präzedenzfall eines nur für bestimmte Tagesstunden oder bestimmte Wochentage festgelegten Lärmkontingents angeführt habe, das in der Praxis zufriedenstellend funktionieren würde.
- 121 Entgegen dem Vorbringen der Schweizerischen Eidgenossenschaft stehen diese Ausführungen aber nicht in offensichtlichem Widerspruch zu Randnr. 105 des Urteils, denn dort stellt das Gericht nur fest, dass dieser Staat die Existenz eines seit Sommer 2002 für den Flughafen Frankfurt am Main für die Nachtstunden geltenden Lärmkontingents erwähnt habe, ohne nähere Angaben dazu, ob dieses Kontingent in der Praxis zufriedenstellend funktioniert.
- 122 Jedenfalls ist festzustellen, dass das Gericht in den Randnrn. 171 ff. des angefochtenen Urteils den von ihm gezogenen Schluss, dass die in der 213. DVO in geänderter Fassung vorgesehenen Maßnahmen verhältnismäßig seien, auf mehrere Gründe gestützt hat, von denen jeder für sich genommen diesen Schluss zu rechtfertigen vermag.
- 123 Selbst wenn man unterstellt, dass der sechste Rechtsmittelgrund begründet wäre, könnte er deshalb nicht zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen und ist als ins Leere gehend zurückzuweisen, da der genannte Schluss weiterhin auf andere Gründe gestützt werden könnte (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 26. April 2007, Alcon/HABM, C-412/05 P, Slg. 2007, I-3569, Randnr. 41, und vom 19. April 2012, Artogodan/Kommission, C-221/10 P, Randnr. 110).
- 124 Daraus folgt, dass der sechste Rechtsmittelgrund als ins Leere gehend zurückzuweisen ist.
- 125 Da keiner der Rechtsmittelgründe begründet ist, ist das Rechtsmittel insgesamt zurückzuweisen.

Kosten

- 126 Nach Art. 184 Abs. 2 der Verfahrensordnung entscheidet der Gerichtshof über die Kosten, wenn das Rechtsmittel unbegründet ist oder wenn das Rechtsmittel

begründet ist und er den Rechtsstreit selbst endgültig entscheidet. Nach Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung, der gemäß ihrem Art. 184 Abs. 1 auf das Rechtsmittelverfahren entsprechende Anwendung findet, ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission die Verurteilung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beantragt hat und diese mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr neben ihren eigenen Kosten die gesamten Kosten aufzuerlegen, die der Kommission sowohl im ersten Rechtszug als auch im Rahmen des vorliegenden Rechtsmittelverfahrens entstanden sind.

127 Gemäß Art. 184 Abs. 4 Satz 2 der Verfahrensordnung kann der Gerichtshof einer erstinstanzlichen Streithilfepartei, die am Rechtsmittelverfahren teilnimmt, ihre eigenen Kosten auferlegen. Nach dieser Bestimmung sind der Bundesrepublik Deutschland und dem Landkreis Waldshut ihre eigenen Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Dritte Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Das Rechtsmittel wird zurückgewiesen.**
- 2. Die Schweizerische Eidgenossenschaft trägt neben ihren eigenen Kosten die gesamten Kosten, die der Europäischen Kommission sowohl im ersten Rechtszug als auch im Rahmen des vorliegenden Rechtsmittelverfahrens entstanden sind.**
- 3. Die Bundesrepublik Deutschland und der Landkreis Waldshut tragen ihre eigenen Kosten.**

Unterschriften