



## PRESSEMITTEILUNG Nr. 17/26

Luxemburg, den 12. Februar 2026

Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-857/24 | daa u. a.

### Generalanwalt Campos Sánchez-Bordona: Eine von einer Raumplanungsbehörde festgelegte Obergrenze für die Zahl der Fluggäste pro Jahr kann bei der Zuweisung von Zeitnischen auf einem Flughafen mit Kapazitätsproblemen berücksichtigt werden

Gemäß der Verordnung über die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft<sup>1</sup> ist ein Flughafen, bei dem Kapazitätsprobleme zu erwarten sind, für „koordiniert“ zu erklären. Auf koordinierten Flughäfen müssen die Luftfahrtunternehmen über eine von einem Koordinator für den Start und die Landung zugewiesene Zeitnische verfügen.<sup>2</sup> Der Flughafen Dublin (Irland) gilt seit 2007 als koordinierter Flughafen.

Die Koordinierungsparameter für die Zuweisung von Zeitnischen müssen zweimal jährlich ermittelt werden, wobei alle relevanten technischen, betrieblichen und umweltschutzbedingten Einschränkungen sowie die diesbezüglichen Änderungen zu berücksichtigen sind.

In den Jahren 2007 und 2008 legte die irische Raumplanungsbehörde in der Genehmigung für die Erweiterung der Terminals 1 und 2 des Flughafens als Auflage eine Obergrenze für die Zahl der Fluggäste pro Jahr von 32 Millionen fest.<sup>3</sup>

Im Jahr 2024 schätzte der Flughafenbetreiber, dass diese Obergrenze zum ersten Mal erreicht oder sogar überschritten werden könnte. Im Rahmen der Ausarbeitung der Koordinierungsparameter für den Flughafen für Winter 2024 und Sommer 2025 erließ die irische Luftfahrtbehörde (IAA) mehrere Maßnahmen, damit diese Obergrenze nicht überschritten wird.<sup>4</sup>

Der Flughafenbetreiber und einige Luftfahrtunternehmen legten beim High Court (Hohes Gericht, Irland) Rechtsmittel gegen die Entscheidungen über die Maßnahmen für Winter 2024 und für Sommer 2025 ein. Die betroffenen Luftfahrtunternehmen machen zum einen geltend, dass die Obergrenze von 32 Millionen Fluggästen pro Jahr keine technische, betriebliche oder umweltschutzbedingte Einschränkung sei, die für die Festlegung der Koordinierungsparameter zu berücksichtigen wäre. Zum anderen machen sie geltend, dass die Zuweisung der sogenannten „bestehenden Zeitnischen“<sup>5</sup> nicht gefährdet werden dürfe, da es sich um angestammte Rechte der Luftfahrtunternehmen handle.<sup>6</sup>

Das irische Gericht hat dem Gerichtshof seine Zweifel zu diesen beiden Punkten vorgetragen. Außerdem möchte es wissen, ob der Flughafenbetreiber befugt wäre, den Flughafen vorübergehend zu schließen, um die Obergrenze für die Zahl der Fluggäste pro Jahr einzuhalten.

In seinen Schlussanträgen von heute weist Generalanwalt Manuel Campos Sánchez-Bordona zunächst darauf hin, dass **die** technischen, betrieblichen oder umweltrelevanten **Faktoren, die sich auf die Flughafenkapazität auswirken**, nicht nur physische oder Materialien betreffende Faktoren seien, wie die Luftfahrtunternehmen geltend machten, sondern **auch rechtliche Einschränkungen** umfassten, **die sich aus Vorschriften ergäben, die unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Nutzung des Flughafens hätten**.

**Die Einhaltung der Obergrenze von 32 Millionen Fluggästen pro Jahr** sei als **betriebliche Einschränkung**

einzuordnen. **Der betriebliche Charakter dieser Einschränkung entfällt nicht dadurch, dass sie von einer staatlichen Raumplanungsbehörde ausgeht.** Entscheidend sei, dass sie die „betriebliche Kapazität“ des Flughafens einschränke. **Es handle sich also um einen Faktor, der für die objektive Analyse der Möglichkeiten zur Aufnahme des Luftverkehrs relevant sei.**

Sodann führt der Generalanwalt aus, dass **die bestehenden Zeiträume keine Eigentumsrechte darstellten, sondern Genehmigungen zur Nutzung der Flughafeninfrastruktur**, bei deren Erteilung nicht die in den Koordinierungsparametern festgelegte Kapazität des Flughafens außer Acht gelassen werden dürfe. **Die Streichung oder Reduzierung bestehender Zeiträume zur Einhaltung der Flughafenkapazität beeinträchtigt auch nicht die unternehmerische Freiheit.**

Schließlich hält der Generalanwalt die Frage nach der Befugnis des Flughafenbetreibers, die Schließung des Flughafens anzuordnen, um die Obergrenze von 32 Millionen Fluggästen pro Jahr einzuhalten, für unzulässig. Für den Fall, dass sie als zulässig angesehen werden sollte, vertritt der Generalanwalt die Auffassung, dass **die Schließung des Flughafens**, um eine bereits lange im Voraus bekannte Anforderung zu erfüllen, eine **zu drastische** und schädliche **Maßnahme** wäre, die in der Verordnung nicht vorgesehen sei. Die Verordnung enthalte Mechanismen, um eine solche Maßnahme zu vermeiden.

**HINWEIS:** Die Schlussanträge sind für den Gerichtshof nicht bindend. Aufgabe der Generalwältin bzw. des Generalanwalts ist es, dem Gerichtshof in völliger Unabhängigkeit einen Entscheidungsvorschlag für die betreffende Rechtssache zu unterbreiten. Die Richterinnen und Richter des Gerichtshofs treten nunmehr in die Beratung ein. Das Urteil wird zu einem späteren Zeitpunkt verkündet.

**HINWEIS:** Mit einem Vorabentscheidungsersuchen haben die Gerichte der Mitgliedstaaten die Möglichkeit, dem Gerichtshof im Rahmen eines Rechtsstreits, über den sie zu entscheiden haben, Fragen betreffend die Auslegung des Unionsrechts oder die Gültigkeit einer Handlung der Union vorzulegen. Der Gerichtshof entscheidet dabei nicht den beim nationalen Gericht anhängigen Rechtsstreit. Dieser ist unter Zugrundelegung der Entscheidung des Gerichtshofs vom nationalen Gericht zu entscheiden. Die Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, wenn diese über vergleichbare Fragen zu befinden haben.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nicht amtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) der Schlussanträge wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ +352 4303-3255

Filmaufnahmen von der Verlesung der Schlussanträge sind abrufbar über [„Europe by Satellite“](#) ☎ +32 2 2964106.

Bleiben Sie in Verbindung!



<sup>1</sup> [Verordnung \(EWG\) Nr. 95/93](#) des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeiträumen auf Flughäfen in der Gemeinschaft in der durch die [Verordnung \(EU\) 2022/2038](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Oktober 2022 hinsichtlich der vorübergehenden Entlastung von den Vorschriften für die Nutzung von Zeiträumen an Flughäfen der Union aufgrund einer epidemiologischen Lage oder einer militärischen Aggression geänderten Fassung.

<sup>2</sup> Dies gilt auch für alle anderen Fluggerätebetreiber. Ausgenommen sind lediglich Flüge in staatlichem Auftrag, Notlandungen und Flüge im humanitären Einsatz.

<sup>3</sup> Diese Obergrenze wurde auferlegt, um zum einen eine ausgewogene Entwicklung des Flughafens zu erreichen, mit den Terminals 1 und 2 im östlichen Teil und einem dritten Terminal, dessen Bau 2006 vorgeschlagen wurde, im westlichen Teil. Da die Gesamtkapazität des Flughafens zu jenem Zeitpunkt auf etwa 45 Millionen Fluggäste pro Jahr geschätzt wurde, wurde beschlossen, die gemeinsame Kapazität der Terminals 1 und 2 zu begrenzen. Zum anderen war dies eine Reaktion auf Einschränkungen der Verkehrskapazität im östlichen Teilgebiet des Flughafens.

<sup>4</sup> Obwohl die beiden Terminals ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen physisch mehr als 32 Millionen Fluggäste pro Jahr aufnehmen können, kann der Flughafenbetreiber mit Sanktionen belegt werden, wenn diese Grenze überschritten wird.

<sup>5</sup> Ein Luftfahrtunternehmen kann die in einer vorangegangenen Saison bereits zugewiesene Zeiträume während einer späteren Saison weiter nutzen, wenn es

sie ordnungsgemäß genutzt hat.

<sup>6</sup> Am 4. November 2024 setzte der High Court die Vollstreckung der Entscheidung für Sommer 2025 vorläufig aus. Infolgedessen konnte der Flughafenkoordinator den Luftfahrtunternehmen alle ihre bestehenden Zeitnischen für die Sommersaison 2025 zuweisen.