

Einschreiben
Bundesverwaltungsgericht
Abteilung I
Postfach
9023 St. Gallen

Ursula Brunner
RAin Dr. iur. Dr. h. c.
brunner@ettlersuter.ch

Zürich, 13. September 2018

Adrian Suter
RA lic. iur.
suter@ettlersuter.ch

**Flughafen Zürich;
Beschwerde gegen die Verfügung des BAZL vom 23. Juli 2018
Nachweis der Lärmbelastung für das Betriebsjahr 2016**

Adrian Strütt
RA Dr. iur.
struett@ettlersuter.ch

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren Bundesverwaltungsrichterinnen und
Bundesverwaltungsrichter
Sehr geehrte Damen und Herren

Martin Looser
RA
looser@ettlersuter.ch

In Sachen

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen (SBFZ), Dorfstrasse 17,
Postfach 325, 8155 Niederhasli,

Seraina Schneider
RAin lic. iur.
schneider@ettlersuter.ch

Nuria Frei
RAin lic. iur.
frei@ettlersuter.ch

Beschwerdeführer,

Nina von Büren
RAin MLaw LL.M.
vonbueren@ettlersuter.ch

vertreten durch RA Dr. Adrian Strütt und RA Martin Looser, ettlersuter Rechtsan-
wälte, Klausstrasse 43, Postfach 3062, 8034 Zürich,

Peter Ettler
RA Dr. iur.
Konsulent

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich,

FZAG/Beschwerdegegnerin,

Klausstrasse 43
Postfach 3062
8034 Zürich

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, 3003 Bern,

BAZL/Vorinstanz,

T + 41 43 377 66 88
F + 41 43 377 66 89
www.ettlersuter.ch
info@ettlersuter.ch

betreffend

**Flughafen Zürich;
Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2016**

erheben wir namens und mit Vollmacht des Beschwerdeführers

**Beschwerde
gegen die
Verfügung des BAZL vom 23. Juli 2018**

und stellen folgendes

Rechtsbegehren:

1. Es sei die angefochtene Verfügung Disp. Ziff. 2 zu ergänzen bzw. zu verschärfen, indem zusätzliche Massnahmen angeordnet werden, welche die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen in den ersten beiden Nachtstunden von 22.00 bis 23.00 Uhr und von 23.00 bis 24.00 Uhr (grundsätzlich keine Flugbewegungen und kein Lärm) gewährleisten und womit die ordentliche Betriebszeit von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr unverzüglich und nachhaltig eingehalten werden.
2. Es sei der Vorinstanz in Abänderung von Disp. Ziff. 4 zu verbieten, der Beschwerdegegnerin weitere Erleichterungen im Sinne von Art. 37a Abs. 2 LSV zu erteilen und es sei die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten, alle Massnahmen zu treffen, welche die nächtlichen Belastungen der Bevölkerung reduzieren.
3. Es sei die Vorinstanz anzuweisen, den Beschwerdeführer künftig in sämtliche Verfahren betreffend die Beschwerdegegnerin, welche sich in irgendeiner Form auf die Belastung der Bevölkerung in den vom Beschwerdeführer vertretenen Gemeinden durch Lärmimmissionen auswirken und bei welchen die Kantone und Bundesstellen angehört werden, ebenfalls mit einzubeziehen und ihm das rechtliche Gehör zu gewähren.

Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerin.

Begründung:

1. Formelles

1.1 Eintretensvoraussetzungen

1. Die unterzeichnenden Rechtsanwälte sind rechtsgenügend bevollmächtigt.

BO: Vollmacht vom 6. November 2014

Beilage 1

2. Der angefochtene Entscheid der Vorinstanz datiert vom 23. Juli 2018 und wurde gleichentags publiziert. Die Beschwerdefrist gemäss Art. 50 Abs. 1 VwVG ist demnach unter Berücksichtigung der Sommergerichtsferien mit heutiger Postaufgabe gewahrt.

BO: Verfügung vom 23. Juli 2018

Beilage 2

3. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist vorliegend das zutreffende Rechtsmittel (Art. 31 ff. VGG i.V.m. Art. 5 VwVG), was auch mit der Rechtsmittelbelehrung in der angefochtenen Verfügung übereinstimmt. Ein Ausschlussgrund im Sinne von Art. 32 VGG ist nicht gegeben.
4. Zur Legitimation: Die erste Legitimationsvoraussetzung gemäss Art. 48 Abs. 1 lit. a VwVG betrifft die formelle Beschwer. Sie liegt vor, wenn der Beschwerdeführer am Verfahren teilgenommen bzw. keine Möglichkeit dazu erhalten hat und er mit seinen Anträgen ganz oder teilweise unterlegen ist.
5. Gemäss den Ausführungen in der angefochtenen Verfügung wurde das Verfahren unter Ausschluss der breiten Öffentlichkeit durchgeführt. Der Beschwerdeführer wie auch die von ihm vertretenen Gemeinden wurden in das vorliegende Verfahren bisher nicht involviert. Damit wurde ihnen das rechtliche Gehör verwehrt und die Möglichkeit einer Mitwirkung am erstinstanzlichen Verfahren abgeschnitten. Lediglich die Kantone Aargau, Schaffhausen und Zürich sowie das BAFU konnten sich zum Antrag der FZAG äussern. Es fand somit ein Einspracheverfahren statt, an welchem sich der Beschwerdeführer trotz Betroffenheit (Rz. 6) nicht beteiligen konnte, weshalb er formell beschwert ist (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG).
6. Die materielle Beschwer ist im vorliegenden Fall ebenfalls gegeben (Art. 48 Abs. 1 Bst. b und c VwVG). Wie das Bundesverwaltungsgericht etwa im Urteil A-1672/2016 vom 25. Oktober 2016 zutreffend festgehalten hat (E.7.1. ff.), ist im Bereich von Flughäfen ganz generell anerkannt, dass - ein unmittelbares Berührtsein vorausgesetzt - ein sehr weiter Kreis von Betroffenen zur Beschwerde legitimiert sein kann, ohne dass bereits eine Popularbeschwerde vorliegt. Für die Umschreibung des Kreises der zur Beschwerdeführung befugten Personen ist es insbesondere unerheblich, ob die Lärmgrenzwerte überschritten sind oder nicht. So können Anwohnerinnen und Anwohner aus dem ganzen Lärmeinflussbereich des Flughafens Be-

schwerde führen. Ebenso können flughafennahe Gemeinwesen, Kantone oder Gemeinden, die sich für den Schutz ihrer Bevölkerung vor Lärm einsetzen, beschwerdebefugt sein. Das Beschwerderecht steht auch Vereinigungen und Organisationen zu, welche die Voraussetzungen für die egoistische Verbandsbeschwerde erfüllen (BVGer a.a.O. mit Hinweisen auf BGE 104 Ib 307 E.3b; BVGE 2008/18, E.2.2; Urteile des BVGer A-3339/2015 vom 22. August 2016 E. 1.3.1.1, A-7248/2014 vom 27. Juni 2016 1.2.2 und A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009 E. 3.1).

7. Auch im vorliegenden Fall geht es darum, dass die übermässigen, schädlichen oder lästigen Einwirkungen durch Fluglärm bei den flughafennahen Gemeinden und deren Einwohnern zu massiven Beeinträchtigungen, insbesondere der Nachtruhe, führen.
8. Wie bereits früher seitens des Bundesverwaltungsgerichts als auch des Bundesgerichts mehrfach festgehalten wurde, besteht der Beschwerdeführer vorwiegend aus Anliegergemeinden, die sich zu einem Verein zusammengeschlossen haben, mit dem statutarischen Zweck, die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und anderen durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen zu schützen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten und die Interessen und Rechte der Betroffenen zu wahren. Somit kann auf die höchstgerichtliche Praxis verwiesen werden, wonach die Legitimation von Gemeinden praxisgemäss bejaht wird, wenn es diesen um spezifische öffentliche Anliegen wie vorliegend den Schutz der Einwohner vor Immissionen geht. Entgegen der immer wieder geäusserten Ansicht der Beschwerdegegnerin erfüllt der Beschwerdeführer damit die Voraussetzungen der egoistischen Verbandsbeschwerde (BVGer a.a.O E. 7.2. mit Verweisen auf die Urteile des BVGer A-76912013 vom 30. Oktober 2013 E.2.6.2.4, A-1899/2006 vom 11. Februar 2014 8.2.4 und A-1936/2006 vom 10. Dezember 2009 8.3.2). Demnach steht ausser Zweifel, dass der Beschwerdeführer in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht und die Beschwerdelegitimation somit zu bejahen ist.
9. Der Beschwerdeführer rügt vor allem die Verletzung von Bundesrecht (insbesondere USG, LSV) sowie unvollständige Ermittlung und Würdigung des Sachverhalts und bringt damit zulässige Rügen gemäss Art. 49 Abs. 1 VwVG vor. Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49

VwVG). Dabei ist im vorliegenden Verfahren zu beachten, dass der Beschwerdeführer wie erwähnt am vorinstanzlichen Verfahren nicht beteiligt war und somit auch hinsichtlich der Ermessensausübung der Vorinstanz keinen Einfluss nehmen konnte. Dies spricht zusätzlich dafür, dass das Bundesverwaltungsgericht in diesem Fall eine umfassende Ermessenskontrolle ausübt.

10. Somit ist auf die form- und fristgerechte Beschwerde einzutreten.

1.2 Zum Antrag auf Beiladung im erstinstanzlichen Erlass

11. Gemäss Art. 29 VwVG haben die Parteien auch im Verfahren vor den Bundesbehörden Anspruch auf rechtliches Gehör. Art. 30 Abs. 1 VwVG sieht denn auch ausdrücklich vor, dass die Behörde die Parteien anhört, bevor sie verfügt. Im vorliegenden Fall ist allen Beteiligten klar, dass der Beschwerdeführer wie auch die von ihm vertretenen Gemeinden in sämtlichen Verfahren, welche Einfluss auf die Lärmimmissionen rund um den Flughafen Zürich haben, als Partei einzustufen sind und die entsprechenden Mitwirkungsrechte haben. Dies wurde in zahlreichen Verfahren geklärt und höchstrichterlich immer wieder bestätigt (vgl. dazu oben Rz. 6 f.).
12. Obwohl dies hinlänglich bekannt ist, werden erstinstanzliche Verfahren regelmässig an den Betroffenen vorbeigeführt und ihnen das rechtliche Gehör in willkürlicher Art und Weise verweigert. Auch im vorliegenden Fall war dies so. Der Beschwerdeführer verzichtet darauf, die Rückweisung der Angelegenheit an die Vorinstanz zu verlangen, da der Anspruch auf rechtliches Gehör bekanntlich gemäss der Praxis im Beschwerdeverfahren formell geheilt werden kann. Die konsequente Missachtung der Parteirechte des Beschwerdeführers und der Gemeinden sowie der betroffenen Bevölkerung durch die Vorinstanz ist jedoch nach Auffassung des Beschwerdeführers durch eine klare richterliche Aussage im vorliegenden Verfahren zu korrigieren, weshalb namens und im Auftrag des Beschwerdeführers ein entsprechender Antrag 3 gestellt wird.

2. Materielles

2.1 Ausgangslage

13. Hinsichtlich des rechtlich relevanten Sachverhalts und der Prozessgeschichte kann zunächst auf die angefochtene Verfügung hingewiesen werden. Sie

bringt in erfreulich transparenter Weise zum Ausdruck, wie das vorliegende Lärmproblem durch die Bundesbehörden abgewickelt wurde.

14. Dabei ist insbesondere die brisante Feststellung hervorzuheben, wonach der Nachtlärm das Gebiet des genehmigten Lärms auch im Jahr 2016 überschritt. Mit Eingabe vom 30. September 2017 behauptete die Beschwerdegegnerin (gemäss den Ausführungen der Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung), «mit den geplanten Massnahmen könnten gemäss heutiger Planung die verspäteten Landungen in der ersten Nachtstunde und die Starts in der zweiten Nachtstunde soweit eliminiert werden, dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss geltendem SIL-Objektblatt vom 23. August 2017 eingehalten werden könne.» Die Beschwerdegegnerin habe deshalb gestützt auf den Bericht und die darin erläuterten Massnahmen «die Kenntnisnahme der zuständigen Bundesstellen und den Verzicht auf zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung des Flugbetriebs» beantragt.
15. Wie sich aus der angefochtenen Verfügung weiter ergibt, haben sich die involvierten Stellen (Kantone Aargau, Schaffhausen, Zürich sowie das BAFU) in der Anhörung mehrheitlich kritisch geäussert und zusätzliche Massnahmen verlangt.
16. Auch das BAFU stellte in ungewöhnlich deutlicher Art und Weise fest (E. 8 der angefochtenen Verfügung):
- «Die FZAG verweist in ihrer Stellungnahme auf das SIL-Objektblatt, welches die Festsetzung vorgebe, dass bei einem Betrieb mit Landungen von Norden oder Osten eine Stundenkapazität von 70 Flugbewegungen zur Verfügung gestellt werden solle. Die Festsetzung hält allerdings auch fest, dass die Einhaltung des Gebiets mit Lärmbelastung gemäss Ziffer 5 Objektblatt vorbehalten bleibt. Da gemäss Monitoringbericht nun feststeht, dass die Lärmimmissionen des Flugplatzes in den Nachtstunden auf Dauer wesentlich von den im Entscheid zum Betriebsreglement festgesetzten Immissionen abweichen, sind gemäss Art. 37a Abs. 2 LSV die notwendigen Massnahmen zu treffen. Nur wenn diese Massnahmen geprüft und als unverhältnismässig befunden wurden, kann das BAZL die Immissionen neu verfügen. Unseres Erachtens hat die FZAG in ihrer Stellungnahme nicht darlegen können, wie die Verspätung bei höherer Slotvergabe abgebaut werden kann bzw. welche Stunden sich nicht auf die Verspätung auswirken.*
- Die FZAG räumt [...] korrekt ein, dass es die Verspätungen im Laufe des Tages zu verringern gilt. In diesem Zusammenhang erachten wir – wie auch die Kantone Aargau und Zürich – es als nötig, eine Erhöhung der physischen Kapazität (beispielsweise durch Schnellabrollwege) des Flughafens nicht durch eine Erhö-*

hung der angebotenen Kapazität (Slotvergabe) zu nutzen, sondern in den Abbau der Verspätungen zu investieren, bis diese in den Nachtstunden nicht mehr zu den Überschreitungen der bewilligten Lärmimmissionen führen.

Im Lichte dieser Ausführungen ist klar, dass der Eventualantrag der FZAG, die Arrivals ab 22 Uhr und die Starts gar erst ab 22.35 Uhr nicht zu erhöhen, als ungenügend zu betrachten sind.»

17. Wie bereits die Kantone in ihren Stellungnahmen kam somit auch das BAFU ohne Wenn und Aber zum Schluss, dass die von der FZAG in Aussicht gestellten Verbesserungen hinsichtlich der Lärmimmissionen in der ersten und zweiten Nachtstunde ungenügend seien und deshalb verschärfte Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 37a Abs. 2 LSV verfügt werden müssten.
18. Aus der angefochtenen Verfügung ergibt sich zwar, dass man sich anschliessend departementsintern darüber einigte, dass trotz der klaren Aussagen des BAFU nun plötzlich doch keine Differenzen zwischen den beiden Ämtern BAFU und BAZL bestehen würden. Wie auch immer diese Aussage und das informelle Abgleichen der UVEK-internen «Missverständnisse» rechtlich zu werten sind, es bleibt dabei, dass das BAFU wie auch die Kantone überdeutliche Kritik an den von der Beschwerdegegnerin angekündigten Massnahmen zur Verbesserung der Situation übten.
19. Die kritischen Anträge insbesondere des Kantons Zürich, wonach sinngemäss sämtliche Massnahmen an der Quelle zu prüfen sind, bevor weitere Erleichterungen gewährt werden, wurden seitens des BAZL einmal mehr ignoriert.
20. Letztlich spielen BAZL und FZAG erneut auf Zeit. Das BAZL beschränkt sich darauf, die aktuell deklarierte Kapazität einzufrieren, währenddessen aufgrund und mittels der übergeordneten Planungsprozesse die rechtlichen Grundlagen für weitere Erleichterungen zu Gunsten der FZAG geschaffen werden (Anpassung LUPO, SIL-Konzeptteil, SIL-Objektblatt). Obwohl eine klare Überschreitung des zulässigen Lärms sogar im Disp. Ziff. 1 festgestellt wird («Der Bericht zeigt auf, dass der genehmigte Lärm am Tag bis auf geringfügige und erklärbare Abweichungen eingehalten wird. In den beiden Nachtstunden von 22.00 bis 23.00 Uhr und von 23.00 bis 24.00 Uhr treten aber markante Überschreitungen auf»), wird keine Verschärfung im Sinne von Art. 37a Abs. 2 LSV angeordnet, sondern der rechtswidrige Zustand weiterhin geduldet. Gleichzeitig wird die FZAG aufgefordert, die notwendigen Unterlagen einzureichen, womit eine weitere Ausdehnung des nächtlichen Fluglärms zulasten der betroffenen Bevölkerung genehmigt

werden kann. Damit wiederum wird die ohnehin schon unzumutbare und gesundheitsgefährdende Lärmbelastung nochmals verschlimmert.

Die entsprechenden Unterlagen hat das BAZL inzwischen bereits erhalten (vgl. Publikation vom 28. August 2018, BBI 2018 5145 f.) und wenig überraschend geht man seitens der Beschwerdegegnerin nun davon aus, dass der genehmigte Lärm massiv ausgeweitet werden soll, dieser sogar die neuesten Ausweitungen gemäss BR14 und BR17 bzw. SIL vom 23. August 2017 überschreiten wird. Statt den Fluglärm zumindest nachts einzudämmen, wird dieser immer mehr ausgeweitet und die nicht anfechtbaren Entscheide auf Stufe SIL-Objektblatt und SIL-Konzeptteil dazu missbraucht, die gesundheitlichen Interessen der betroffenen Bevölkerung zugunsten eines ungebremsten Wachstums der FZAG zu übersteuern.

21. Das BAZL bringt die Sache wie folgt auf den Punkt (E. 12):

«Die andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht kann mit den bisher aufgezeigten Massnahmen nicht beseitigt oder merkbar verringert werden. Sie ist primär Folge einer veralteten, unzutreffenden Prognose. Die FZAG stellt denn auch in Aussicht, mit den bereits ergriffenen und noch möglichen Massnahmen nur, aber immerhin die Belastungsgrenzwerte gemäss SIL-Objektblatt erreichen und einhalten zu können.

Auch wenn der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats (LUPO) von 2016 und der SIL eine Entwicklung, die sich an der Nachfrage orientiert, vorsehen bzw. ermöglichen wollen, kann nicht übersehen werden, dass der heutige Zustand dem Umweltschutzrecht widerspricht. Massstab für den Vergleich sind die zulässigen Lärmimmissionen, wie sie das BAZL am 27. Januar 2015 festgelegt hat. Da der Lärm der einzelnen Flugbewegungen nicht derart reduziert werden kann, dass die Überschreitungen wegfallen oder erheblich reduziert werden, steht als wirksame Massnahme eine Beschränkung der Flugbewegungen im Vordergrund.»

22. Obwohl der offensichtliche Handlungsbedarf somit ausgewiesen ist, beugt sich das BAZL in der Folge dem Druck von Wirtschaft und Politik sowie (angeblich) dem europäischen Recht und folgert, dass eine Begrenzung bzw. Einschränkung von Slots (bzw. Flugbewegungen) unter die deklarierte Kapazität keine geeignete Massnahme darstelle, «weil damit der Slotkoordinator in die Lage käme, gegebenenfalls historische Slots nicht zuteilen zu können». Das BAZL beschränkt sich somit darauf, weitere Kapazitätserweiterungen ab 21.00 Uhr zu beschränken. Zu weiteren Schritten, insbesondere den von den Kantonen geforderten verschärften Emissionsbegrenzun-

gen, wie etwa der Nichtzuteilung von Slots ab 22.30 Uhr, kann sich das BAZL aus den altbekannten Gründen nicht durchringen.

2.2 Rechtliches

23. Gemäss USG müssen Emissionen wie Lärm durch Massnahmen an der Quelle begrenzt werden (Art. 11 Abs. 1 USG). Emissionen sind unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG). Die wirtschaftliche Tragbarkeit gilt als Konkretisierung der Zumutbarkeit (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne), welche dann zu bejahen ist, wenn ein angemessenes Verhältnis zwischen dem Nutzen der Massnahme und der Schwere der damit verbundenen Nachteile besteht (statt vieler BGE 127 II 306 E. 8 mit Hinweisen). Das Vorsorgeprinzip soll dazu dienen, unüberschaubare Risiken zu vermeiden und eine Sicherheitsmarge zu schaffen, welche Unsicherheiten über längerfristige Wirkungen von Umweltbelastungen berücksichtigt (vgl. BGE 131 II 431 E. 4.1 mit zahlreichen Hinweisen).
24. Der Flughafen Zürich ist eine bestehende ortsfeste Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 1 USG (SR 814.01) i.V.m. Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41). Der Flugbetrieb führt zu erheblichen Lärmimmissionen in der Umgebung des Flughafens, der die geltenden Immissionsgrenzwerte für Fluglärm und teilweise sogar die Alarmwerte überschreitet. Der Flughafen ist damit grundsätzlich eine **sanierungsbedürftige Anlage** (Art. 16 USG), die nur erweitert oder geändert werden darf, wenn sie gleichzeitig saniert wird (Art. 18 Abs. 1 USG). Bei einer wesentlichen Änderung (i.S.v. Art. 8 Abs. 3 LSV) müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV). Hierfür können u.a. Verkehrs- oder Betriebsvorschriften unmittelbar gestützt auf das Umweltschutzgesetz angeordnet werden (Art. 12 Abs. 1 lit. c und Abs. 2 USG; vgl. BGE 126 II 522 E. 39a S. 570).
25. Im vorliegenden Fall ist offensichtlich, dass die aktuelle Lärmbelastungssituation untragbar und rechtlich unzulässig ist. Auch steht ausser Zweifel, dass verschärfte Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 11 Abs. 3 bzw. Art. 16 Abs. 1 USG i.V.m. Art. 37a Abs. 2 LSV anzuordnen sind.

Statt dass der Schutz der Bevölkerung aber ernstgenommen wird, soll der nächtliche Spielraum der FZAG erweitert werden. Der FZAG wird aufgegeben, immer neue Erleichterungen zu beantragen. Die bundesrechtlichen Grundlagen (SIL-Konzeptteil, LUPO, Betriebsreglement) nehmen parallel dazu die entsprechende Interessenabwägung abschliessend vorweg, so dass auf der nachgeordneten Planungs- bzw. Verfügungsstufe keine griffigen Massnahmen mehr möglich sind, die Erleichterungen leichtfertig gewährt werden und das Vorsorgeprinzip von Art. 11 Abs. 3 USG auch in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt wird. Der FZAG und deren wirtschaftlicher Entwicklung wird absoluter Vorrang vor allen anderen Interessen gegeben. Sie darf den nächtlichen Lärm (*vorderhand*) lediglich nicht zusätzlich ausweiten, und es bleiben ernsthafte Einschränkungen des Lärms aus, wie sie von den Kantonen und den Betroffenen seit Jahren verlangt werden, in der ersten und vor allem der zweiten Nachtstunde, in welcher vom Konzept her gar keine Lärmbelastung zulässig wäre. Richtigerweise wären Flüge nach 22.00 Uhr in der ersten Nachtstunde, d. h. bis spätestens 23.00 Uhr abzuwickeln. Die FZAG hingegen hält daran fest, dass sie auch bis 23.30 Uhr ohne Bewilligung fliegen dürfe und will diesen Spielraum für den täglich auftretenden Verspätungsabbau nutzen.


26. Mit der FALS bzw. der Zürcher Baudirektion (Stellungnahmen zum BR14 des Kantons Zürich Baudirektion, Koordinationsstelle Bau und Umwelt, vom 24. Juli 2017, S. 6) ist festzuhalten, dass es nicht angängig ist, in den planerischen Grundlagen, v.a. im SIL, in der zweiten Nachtstunde (23.00 - 05.00 Uhr) überhaupt mit Flugbewegungen zu rechnen. «Wie bereits im SIL 1 (Variante EDVO) und wie auch für die laufende Anpassung des SL (SIL 2) vorgesehen, ist in der zweiten Nachtstunde von Null Flügen auszugehen.»
27. Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass trotz der klaren Anforderungen des Umweltrechts und der Tatsache, dass die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens Zürich nach wie vor übermässigem nächtlichen Fluglärm ausgesetzt ist, die vorliegende Verfügung ungenügend ist und die rechtlich gebotene Sanierung in rechtswidriger Art und Weise unter Hinweis auf die übergeordneten Interessen der FZAG bzw. der Luftfahrtindustrie im Allgemeinen unterlassen wird. Die FZAG ist stattdessen / vielmehr aufzufordern, zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, welche die Einhaltung der Nachtruhe ab 23.00 Uhr und den genehmigten Lärm gewährleisten. Der Hinweis auf die angeblich historischen Slots ist in jeder Hinsicht unzutreffend. Rechtlich sagen die sog. «grand father»-Regeln lediglich, dass ent-

sprechende Besitzstände nicht zugunsten anderer Fluggesellschaften, welche Slots beantragen, angetastet werden dürfen. Dass gestützt auf geltendes Landesrecht anzuordnende Betriebsbeschränkungen, auch das Nachsehen gegenüber den «grand father»-Regeln haben sollen, entbehrt dagegen jeglicher rechtlichen Grundlage und ist reines Wunschdenken der Luftfahrtindustrie. Dies gilt insbesondere für den Schutz der Nachtruhe. Da Schlafstörungen durch übermässigen Lärm gemäss neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen (z. B. Sirene-Studien) ursächlich für schwere Gesundheitsschäden und Todesfälle von Langzeit-Exponierten sind, steht nicht weniger als das Grundrecht auf Leben und Gesundheit (Art. 10 BV, Art. 2 EMRK) auf dem Spiel. Auch ist der Vorinstanz in diesem Sinne zu verbieten, weitere Erleichterung zu gewähren, wie sie dies in Ziff. 4 der angefochtenen Verfügung bereits angekündigt hat und wie die FZAG nun im bereits anhängig gemachten BR-17-Verfahren (gemäss Publikation vom 28. August 2018, BBI 2018 5145 f.) beantragt. Vielmehr ist die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten, die Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung endlich umzusetzen.

28. Das Vorsorgeprinzip bzw. der Grundsatz, dass sanierungsbedürftige Anlagen auch tatsächlich saniert werden, verlangt nach wirksamen Massnahmen und darf nicht zum reinen Papiertiger verkommen.

In diesem Sinne ersuchen wir Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Bundesverwaltungsrichterrinnen und Bundesverwaltungsrichter, sehr geehrte Damen und Herren, um Gutheissung der Beschwerde im Sinne der Anträge unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdegegnerin.

Mit vorzüglicher Hochachtung



RA Martin Looser



RA Dr. Adrian Strütt

Dreifach

Beilagen gemäss separatem Verzeichnis

Beilagenverzeichnis

1. Vollmacht vom 6. November 2014
2. Verfügung vom 23. Juli 2018