

Einschreiben

Bundesverwaltungsgericht
Abteilung I
Postfach
9023 St. Gallen

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

Zürich, 18. Juni 2018

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

Flughafen Zürich;

Beschwerde gegen die Verfügung des BAZL vom 14. Mai 2018

betreffend Änderung des Betriebsreglements (BR 2014); Teilgenehmigung

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

Martin Looser
RA
looser@ettlersuter.ch

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren Bundesverwaltungsrichterinnen und
Bundesverwaltungsrichter

Sehr geehrte Damen und Herren

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

In Sachen

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen (SBFZ), Dorfstrasse 17,

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

Postfach 325, 8155 Niederhasli,

Beschwerdeführer,

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

vertreten durch RA Dr. Adrian Strütt und RA Martin Looser, ettlersuter Rechtsanwälte,
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;
Änderung des Betriebsreglements (BR 2014);
Teilgenehmigung**

erheben wir namens und mit Vollmacht des Beschwerdeführers

Beschwerde

**gegen die
Verfügung des BAZL vom 14. Mai 2018
(Eingang 17. Mai 2018)**

und stellen folgende

Rechtsbegehren:

1. Es sei die angefochtene Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 aufzuheben und die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten, das Betriebsreglement im Sinne der nachstehenden Anträge Ziff. 3.1 - 3.8 umfassend zu überarbeiten und anschliessend ein erneutes Gesuch um Genehmigung zu stellen.
2. Eventualiter sei die angefochtene Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 aufzuheben und sei das BAZL anzuweisen, die erforderlichen Änderungen gemäss den Anträgen Ziff. 3.1 - 3.8 von Amtes wegen in das neue Betriebsreglement einzufügen und dieses in der geänderten Form zu genehmigen.
3. Subeventualiter sei die angefochtene Verfügung durch das Bundesverwaltungsgericht im Sinne der nachstehenden Rechtsbegehren aufzuheben und das revidierte Betriebsreglement reformatorisch gemäss den nachfolgenden Rechtsbegehren 3.1 - 3.8 anzupassen und zu ergänzen:
 - 3.1. Es sei der Beschwerdegegnerin im Betriebsreglement zu verbieten, die durch die vorgesehenen Schnellabrollwege 28 und 34 entstehenden zusätzlich möglichen Flugbewegungen zur Kapazitätserhöhung in den Tagesrand- und Nachtstunden – d.h. zwischen 21.00 und 07.00 Uhr – zu nutzen.
 - 3.2. Es sei der Beschwerdegegnerin zu verbieten, die Piste 32 für Nordstarts von schweren Maschinen zu nutzen, welche beim Überflugpunkt KLO DME4 3500 ft ü. M. nicht erreichen können.

- 3.3. Es sei die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, die An- und Abflugrouten sowie die Flugstreckenführung mittels Transition Points lärm-mässig so zu optimieren, dass am Boden möglichst wenige Menschen gestört werden. Zu diesem Zweck habe sie weitere GIS- und Bordcomputer-gestützte Navigationsverfahren (RNAV etc.) zu entwickeln und zu implementieren und dafür einen engen Zeitplan vorzugeben, welcher ebenfalls zu genehmigen ist.
- 3.4. Es sei die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten, den Continuous Descent Approach für alle Anflüge als Standardanflugverfahren zu implementieren.
- 3.5. Es sei der Beschwerdegegnerin zu verbieten, das Projekt der Pistenverlängerungen 28 und 32 weiter zu verfolgen.
- 3.6. Es seien die gemäss Antrag 5 zum neuen Betriebsreglement verlangten Erleichterungen gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement zu verweigern.
- 3.7. Es seien neue Lärmberechnungen vorzunehmen, welche sämtliche Flüge nach 22.00 Uhr in der ersten Nachtstunde abbilden.
- 3.8. Es sei die Vergabe von Slots nach 22.30 Uhr zu verbieten.
4. Akzessorische Anfechtung des Objektblattes des SIL
 - 4.1. Die im Objektblatt festgelegten Umhüllenden für die Abgrenzungslinie (AGL) seien aufzuheben.
 - 4.2. Eventualiter seien die im Objektblatt festgelegten Umhüllenden für die Abgrenzungslinie (AGL) vorläufig zu genehmigen und mit einem Abänderungsvorbehalt für den Zeitpunkt, in welchem das UVEK die Überprüfung und Änderung der Belastungsgrenzwerte von Anhang 5 der LSV insbesondere zu den Nacht- und Tagesrandstunden abgeschlossen haben wird, zu versehen.
 - 4.3. Insoweit als die in den vorstehenden Rechtsbegehren abzuändernden Regelungen ihre Grundlagen im SIL Objektblatt finden, gilt dieses als akzessorisch angefochten und ist entsprechend aufzuheben.
5. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerin.

Begründung:

1. Formelles

1. Die unterzeichnenden Rechtsanwälte sind rechtsgenügend bevollmächtigt.
BO: Vollmacht vom 6. November 2014 Beilage 1

2. Der angefochtene Entscheid der Vorinstanz datiert vom 14. Mai 2018 und wurde den unterzeichnenden Rechtsvertretern am 17. Mai 2018 zugestellt. Die Beschwerdefrist gemäss Art. 50 Abs. 1 VwVG ist demnach mit heutiger Postaufgabe gewahrt.
BO: Verfügung vom 14. Mai 2018 (Eingang 17. Mai 2018) Beilage 2

3. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist vorliegend das zutreffende Rechtsmittel (Art. 31 ff. VVG i.V.m. Art 5 VwVG), was auch mit der Rechtsmittelbelehrung in der angefochtenen Verfügung übereinstimmt. Ein Ausschlussgrund im Sinne von Art. 32 VVG ist nicht gegeben.

4. Der Beschwerdeführer hat im vorinstanzlichen Genehmigungsverfahren Einsprache gemäss Art. 36d Abs. 4 LFG erhoben und ist somit formell beschwert (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG).

5. 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 vorliege. Für die Umschreibung des Kreises der zur Beschwerdeführung befugten Personen ist es dabei unerheblich, ob die Lärmgrenzwerte überschritten sind oder nicht. So können Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Lärmeinflussbereich des Flughafens Beschwerde 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).

6. 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.
7. Wie bereits früher seitens des Bundesverwaltungsgerichts wie auch des Bundesgerichts ebenfalls 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.
8. Der Beschwerdeführer rügt vor allem die Verletzung von Bundesrecht 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).
9. Somit ist auf die form- und fristgerechte Beschwerde einzutreten.

2. Materielles

2.1 Rechtliche Ausgangslage

10. Gemäss Art. 36c Abs. 1 LFG hat jeder Flugplatzhalter ein Betriebsreglement zu erlassen. In diesem Betriebsreglement sind die im Sachplan Infrastruktur

der Luftfahrt (SIL), in der Betriebsbewilligung sowie in der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten und insbesondere die Organisation des Flugplatzes (Bst. a) und die An- und Abflugverfahren sowie die besonderen Vorschriften für die Benützung des Flugplatzes (Bst. b) festzuhalten (vgl. Art. 36c Abs. 2 LFG). Der Flugplatzhalter hat das Betriebsreglement sowie dessen Änderungen genehmigen zu lassen (vgl. Art. 36c Abs. 3 LFG sowie Art. 24 f. der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt [VIL, SR748.131.1]).

11. Auf Verordnungsstufe werden die Vorgaben zum Betriebsreglement weiter konkretisiert. Das Betriebsreglement regelt den Flugplatzbetrieb in allen Belangen. Es enthält Vorschriften über die Organisation des Flugplatzes, die Betriebszeiten, die An- und Abflugverfahren, die Benützung von Flugplatzanlagen durch Passagiere, Luft- und Bodenfahrzeuge sowie sonstige Benützer und die Bodenabfertigungsdienste (Art. 23 VIL). Zu den An- und Abflugverfahren gehören namentlich die An- und Abflugrouten (Urteil des BVGer A-5411/2012 vom 5. Mai 2015 E. 4.3; Urteil des BGer 1C_58/2010 vom 22. Dezember 2010 E. 10.1.1, nicht publiziert in BGE 137 II 58).
12. Umstritten ist vorliegend insbesondere die Frage, ob die Vorgaben des SIL korrekt und angemessen sind und die Vorgaben mit der angefochtenen Verfügung eingehalten werden sowie ob die Vorgaben des Umweltrechts, insbesondere des Lärmschutzrechts und vor allem der Grundregeln gemäss Art. 11 Abs. 2 und 3 USG, erfüllt sind.
13. 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).
14. 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).

15. In Art. 12 Abs. 1 USG werden mögliche Emissionsbegrenzungen wie beispielsweise der Erlass von Emissionsgrenzwerten (Bst. a) oder Verkehrs- und Betriebsvorschriften (Bst. c) aufgezählt. Diese Begrenzungen werden durch Verordnungen oder – soweit diese nichts vorsehen – durch unmittelbar auf dieses Gesetz abgestützte Verfügungen vorgeschrieben (Art. 12 Abs. 2 USG). Gemäss Rechtsprechung werden emissionsbegrenzende Massnahmen grundsätzlich auch dann als verhältnismässig erachtet, wenn sich damit geringfügige Emissionen mit kleinem Aufwand erheblich verringern lassen. Erweist sich hingegen eine Reduktion bei derartigen Emissionen als unverhältnismässig oder sogar unmöglich, so sind solche Immissionen von den Betroffenen hinzunehmen (BGE 133 II 169 E. 3.2 mit Hinweisen; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1985/2006 vom 14. Februar 2008 E. 21.7.1).
16. Es ist unbestritten, dass die vorliegende Revision des Betriebsreglements als wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage im Sinne von Art. 8 Abs. 2 und 3 LSV zu qualifizieren ist. Die geänderte Anlage muss daher grundsätzlich die massgeblichen Immissionsgrenzwerte (IGW) einhalten. Verursachen die hierfür nötigen Massnahmen unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten oder stehen überwiegende Interessen entgegen, können bei öffentlichen oder konzessionierten Anlagen (wie dem vorliegend streitigen Flughafen) ausnahmsweise Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG; Art. 10 Abs. 1 LSV). Diesfalls muss die Vollzugsbehörde passive Schallschutzmassnahmen auf Kosten der Betreiberin anordnen (Art. 25 Abs. 3 USG, Art. 10 f. LSV).

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte entbindet nicht davon, vorsorgliche Emissionsminderungen nach Art. 11 Abs. 2 und 3 USG und Art. 8 Abs. 1 LSV zu prüfen. Bei der vorliegenden Betriebsreglementsänderung sind deshalb

sämtliche Massnahmen darauf hin zu prüfen, ob das Interesse der Beschwerdegegnerin an den Änderungen des Betriebsreglements, welche zu zusätzlichen oder geänderten Immissionen führen, das Ruhebedürfnis der Bevölkerung überwiegen oder die verlangten Einschränkungen technisch und betrieblich machbar und wirtschaftlich tragbar erscheinen. Da es sich beim Flughafen Zürich nach wie vor um eine sanierungsbedürftige Anlage im Sinne von Art. 16 USG handelt, welche nur erweitert oder geändert werden darf, wenn sie gleichzeitig saniert wird (Art. 18 Abs. 1 USG, Art. 13 ff. LSV), sind auch verschärfte Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 3 USG anzuordnen. Bei öffentlichen oder konzessionierten Anlagen wie vorliegend sind somit sämtliche Massnahmen umzusetzen, die noch verhältnismässig erscheinen.

2.2 Akzessorische Anfechtung des Objektblattes des SIL (Rechtsbegehren 4)

17. Das (neue) Objektblatt vom 23. August 2017 hat insbesondere die Umhüllenden für die Abgrenzungslinie (AGL) festgelegt. Der SIL oder Teile von ihm sind als bloss behördenverbindliche sektorielle und raumplanerische Festlegungen bekanntlich nicht für sich anfechtbar. Stützen sich aber Änderungen auf Stufe Nutzung auf den SIL, kann dieser akzessorisch angefochten werden, wenn er rechtlichen Vorgaben des Bundes widerspricht.
18. Genau dies ist vorliegend der Fall. In BGE 137 II 58 E. 6 verlangte das Bundesgericht vom UVEK eine Überprüfung der Nachtgrenzwerte von Anhang 5 LSV, die zudem auch den veränderten Schlafgewohnheiten der Bevölkerung im schweizerischen Mittelland Rechnung tragen sollen. Dabei äusserte das Bundesgericht erhebliche Zweifel daran, ob diese Grenzwerte dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor Störungen zur Nacht- und zur Tagesrandzeit genügend Rechnung tragen. Das UVEK ist diesem Auftrag bis jetzt soweit ersichtlich nicht nachgekommen, sondern hat versucht, die Sache auszusitzen. Damit ist allerdings der bundesgerichtliche Auftrag nicht vom Tisch und dessen Zweifel besteht weiterhin.
19. Folglich ist davon auszugehen, dass es völlig unsicher ist, ob die auf Basis grundsätzlich zweifelhafter Grenzwerte berechnete AGL die ihr zugedachte Funktion überhaupt erfüllen kann: Das Gebiet mit hinzunehmenden übermässigen Immissionen abzugrenzen von jenem, wo es auch in Zukunft zu keinen solchen mehr kommen darf. Die Festlegung erfolgte folglich verfrüht, weshalb sie im Sinne von Antrag 4.1 aufzuheben ist.

20. Berücksichtigt man indessen die grossen Interessen nicht bloss der Beschwerdegegnerin, sondern auch sämtlicher Mitgliedergemeinden des Beschwerdeführers an der Herstellung des derzeit möglichen Masses an Rechtssicherheit, wäre dennoch von den derzeit verordneten Belastungsgrenzwerten auszugehen. Dann könnte auch die Umhüllende der AGL im Sinne des Eventualantrages 4.1. vorläufig genehmigt werden. Um klare Verhältnisse zu schaffen und um den bundesgerichtlichen Vorgaben Nachachtung zu verschaffen, wäre die Umhüllende mit einem Abänderungsvorbehalt für den Zeitpunkt, in welchem das UVEK die Überprüfung und Änderung der Belastungsgrenzwerte von Anhang 5 der LSV insbesondere zu den Nacht- und Tagesrandstunden abgeschlossen haben wird, zu versehen.
21. Insoweit als die von den übrigen Rechtsbegehren 3.1 - 3.8 betroffenen Bestimmungen ihre Grundlage (auch) im geänderten SIL-Objektblatt vom 23. August 2017 haben, ist dieses ebenfalls akzessorisch angefochten.

2.3 Grundsätzliches zu den Rechtsbegehren 1-3

22. Der Hauptantrag 1 des Beschwerdeführers geht dahin, die Bewilligung gesamthaft aufzuheben und zurückzuweisen. Aus Sicht des Beschwerdeführers macht die Teilgenehmigung keinen Sinn, da eine unvollständige Regelung ein instabiles und inkonsistentes System zur Folge hat. Insofern ist man sich seitens des Beschwerdeführers mit der Beschwerdegegnerin einig. Letztere verlangte gesamthaft die Umsetzung des Betriebsreglements 2014, insbesondere auch was das geänderte Anflugregime betrifft. Das Betriebsreglement ist aber nicht nur deswegen vollständig zu überarbeiten, sondern auch weil die Interessen der Bevölkerung auf dem Gebiet des Beschwerdeführers ungenügend berücksichtigt und nicht alle Massnahmen getroffen wurden, welche dem Schutz der Bevölkerung vor schädlichen und lästigen Immissionen dienen. Das geänderte Betriebsreglement ist erst dann in Kraft zu setzen, wenn es den vom Beschwerdeführer gestellten Anträgen entspricht und insbesondere auch hinsichtlich des An- und Abflugregimes eine gesamthaft sinnvolle Regelung beinhaltet.
23. Das Eventualbegehren 2 und das Subeventualbegehren 3 gehen in die gleiche Richtung, prozessual soll aber die Anpassung des genehmigten Betriebsreglements durch die Vorinstanz oder das Bundesverwaltungsgericht selbst erfolgen. Welche Vorgehensweise die geeignetste ist, ist nach Auffassung des Beschwerdeführers durch das Bundesverwaltungsgericht festzulegen. Der Be-

schwerdeführer ist aber der Auffassung, dass die gesamte Angelegenheit nochmals grundsätzlich überarbeitet werden soll, weshalb der Hauptantrag auf Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheids lautet unter Rückweisung zur Überarbeitung und Neueinreichung eines Gesuchs durch die Beschwerdegegnerin.

2.4 Zu den inhaltlichen Rechtsbegehren 3.1-3.10 im Einzelnen

24. Zu den einzelnen Rechtsbegehren des Beschwerdeführers ist zunächst festzuhalten, dass auf viele dieser im Einspracheverfahren gestellten Anträge nicht oder nicht substantiell eingetreten wurde bzw. diese überhaupt nicht behandelt wurden. Dies hat einmal mehr zur Folge, dass die ursprünglichen Begründungen im Einspracheverfahren im Beschwerdeverfahren zumindest sinngemäss wiederholt werden müssen. Dass es teilweise zu Wiederholungen kommt, kann nicht dem Beschwerdeführer angelastet werden. Vielmehr stellt sich die Frage, inwieweit das Einspracheverfahren als reine Formsache ohne Pflicht der entscheidenden Behörde zur ernsthaften Beurteilung der gestellten Anträge Sinn macht.
25. Wie dem auch sei: Der Vollständigkeit halber und zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit werden deshalb die entsprechenden Begründungen teilweise übernommen. Aus Sicht des Beschwerdeführers hat sich nichts an deren Korrektheit und Begründetheit geändert. Soweit sich die Vorinstanz mit den Aussagen inhaltlich auseinandergesetzt hat, soll dies nachstehend selbstverständlich berücksichtigt werden.

2.4.1 Rechtsbegehren 3.1:

Verbot der Nutzung der Schnellabrollwege 28 und 34 für Kapazitätserhöhung zwischen 21.00 und 07.00 Uhr

26. Der Beschwerdeführer führte bereits im Einspracheverfahren aus, dass die geplanten zusätzlichen Schnellabrollwege, welche Gegenstand des separaten Plangenehmigungsverfahrens sind, nicht grundsätzlich bekämpft würden. Sie waren unbestrittenermassen bereits Gegenstand von Rechtsmittelverfahren. Nachdem nun im geltenden SIL-Objektblatt neue Rollwege enthalten sind, ist es obsolet, sich weiterhin gegen die zusätzlichen Abrollwege zu wehren. Gegen diese ist auch insbesondere so lange nichts einzuwenden, als sie tatsächlich dafür genutzt werden, Verspätungen zu reduzieren, wenn bei starken

Westwindlagen während des Tages das Ostkonzept anstelle des Nordkonzepts zur Anwendung gelangt. Soweit also die neuen Schnellabrollwege zum Verspätungsabbau genutzt werden, ist dies grundsätzlich auch im Sinn des Beschwerdeführers.

27. Es bleibt aber dabei, dass es unzulässig wäre, eine Erhöhung der Anzahl Bewegungen in den Tagesrand- und Nachtstunden aufgrund der durch die Schnellabrollwege zusätzlich zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu erlauben. Genau dies beabsichtigt aber die Beschwerdegegnerin, wie sich schon aus dem Begleitschreiben zum Plangenehmigungsgesuch vom 25. Oktober 2013 der Beschwerdegegnerin an das BAZL, S. 1 ergibt:
«Aber auch in den Tagesrandstunden, während denen auf den Pisten 28 bzw. 34 gelandet wird, besteht ein grosses Verkehrsaufkommen. Dies betrifft insbesondere die Zeit zwischen 21.00 und 22.00 Uhr mit den Landungen der Europazubringerflüge für die interkontinentalen Nachtfüge der Swiss.».
Es ergibt sich aber auch aus der anvisierten massiven Erhöhung der Zahl der Nachtflüge Zt+. Dem vorliegenden Gesuch zum BR 2014 liegen für das Prognosejahr 2020 rund 300'000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) von Grossflugzeugen zugrunde, davon rund 8'400 in der ersten Nachtstunde (22.00 – 23.00 Uhr) und 2'600 in der zweiten Nachtstunde (23.00 – 05.00 Uhr). Wie schon der Regierungsrat bzw. das Amt für Verkehr zu Recht ausführte, ist es befremdlich, im vorliegenden Gesuch für die zweite Nachtstunde neu von 2'600 Flügen auszugehen «und so den heutigen, seit Jahren unbefriedigenden Zustand abzubilden. Die Einhaltung der Nachtflugsperre von 23 bis 06 Uhr hat für den Kanton Zürich eine hohe Priorität. Eine planerische Sicherung der Flüge in der Zeit des Verspätungsabbaus von 23.00 bis 23.30 Uhr ist nicht angängig.»
28. Der Beschwerdeführer wehrt sich energisch gegen zusätzliche Lärmbelastungen, zumal in den besonders sensiblen Tageszeiten und verlangt deshalb erneut, dass im Betriebsreglement festgehalten wird, dass in den Tagesrand- und Nachtstunden die durch die Schnellabrollwege geschaffene zusätzliche Kapazität nicht genutzt werden darf, insbesondere nicht für zusätzliche Landungen. Es sei hier nochmals daran erinnert, dass es sich beim Flughafen Zürich um eine sanierungsbedürftige Anlage handelt (Art. 16 USG), die nur erweitert oder geändert werden darf, wenn sie gleichzeitig saniert wird (Art. 18 Abs. 1 USG; vgl. dazu BGE 137 II 58, S. 86). Eine Erhöhung der Bewegungen in den besonders kritischen Ruhezeiten der Bevölkerung ist unzulässig, was im Betriebsreglement oder auf andere, zielführende Weise festzulegen ist, zumal die geltenden Immissionsgrenzwerte auch nach Auffassung des Bun-

desgerichts ungenügenden Schutz bieten gegen Störungen durch Fluglärm, der geballt zu besonders sensiblen Tageszeiten auftritt.

29. Es ist somit daran festzuhalten und im Betriebsreglement zwingend vorzuschreiben, dass die Schnellabrollwege in besonders lärmsensiblen Zeiträumen zu keinen zusätzlichen Lärmimmissionen führen dürfen, weshalb Kapazitätserhöhungen durch die Nutzung der neuen Schnellabrollwege in den Tagesrand- und Nachtstunden unzulässig sind.
30. Auf diese Ausführungen ist seitens der Vorinstanz mit keinem Wort eingegangen worden. Man begnügte sich damit, hinsichtlich der Schnellabrollwege auf das Plangenehmigungsverfahren zu verweisen, worin auch die Umweltbereiche Luftreinhaltung und Lärm abgehandelt worden seien. Diese Rechtsauffassung ist unzutreffend, denn im Plangenehmigungsverfahren wurde nicht ausgeführt, inwieweit die neuen Schnellabrollwege zu einer Kapazitätssteigerung genutzt werden dürfen oder nicht. Zudem ist der Plangenehmigungsentscheid des BAZL beim Bundesverwaltungsgericht angefochten (Urteil des BVGer vom 16. Oktober 2017, A-2415/2016) und dessen Entscheid wiederum an das Bundesgericht weitergezogen worden und somit auch noch nicht rechtskräftig. Die Vorinstanz führte dazu aus, die Ergänzungen der Infrastruktur mit den Schnellabrollwegen hätten weder baulich noch betrieblich einen direkten Zusammenhang mit den vorliegenden Reglementsänderungen.
31. Statt die Frage umweltrechtlich im Sinne des Vorsorgeprinzips zu beurteilen, bzw. im Hinblick auf die Sanierung einer sanierungsbedürftigen Anlage, wurde der Entscheid mit unzutreffender prozessualer Begründung verweigert. Dies, obwohl im Rahmen des Verfahrens A-2415/2016 E. 9.2.2 f. ausdrücklich festgehalten worden war, dass die Errichtung der Schnellabrollwege keine wesentliche Änderung darstelle, weshalb die Sanierungspflicht des Flughafens Zürich dem streitgegenständlichen Vorhaben nicht entgegenstehe und die Verletzung des Vorsorgeprinzips seitens der dortigen Beschwerdeführer auch nicht gerügt worden war. Im vorliegenden Fall geht es aber um die Prüfung von Massnahmen zum Schutz der Umwelt im Rahmen des Betriebsreglements; es geht mithin um die Nutzung der Schnellabrollwege und nicht um die Schnellabrollwege an sich.
32. Die vorliegende Betriebsreglementsänderung stellt zweifellos eine wesentliche Änderung der Anlage dar (vergleiche dazu etwa angefochtene Verfügung S. 47 betr. zulässiger Lärm und Erleichterungen). Somit sind Massnahmen im Sinne des Vorsorgeprinzips bzw. der Pflicht zur Sanierung einer sanierungsbedürftigen Anlage zu prüfen. Die Vorinstanz hat dies unterlassen, was als

Rechtsverletzung im Sinne einer Ermessensunterschreitung oder fehlerhaften Anwendung des Umweltschutzgesetzes bzw. der Lärmschutzverordnung zu werten ist. Rechtsbegehren 3.1 ist somit begründet und es ist festzulegen, dass die Schnellabrollwege nicht zur Kapazitätserweiterung genutzt werden dürfen.

2.4.2 Rechtsbegehren 3.2:

Keine Nutzung der Piste 32 für schwere Maschinen

33. Die Vorinstanz führt in der Begründung (S. 17 f.) aus, ein anderes wichtiges Element des BR14 sei die Absenkung der Minimumhöhe bei Starts von vierstrahligen Flugzeugen von Piste 32. Heute gelte auf allen Startrouten ab den Pisten 32 und 34 Richtung Norden aus Lärmschutzgründen bei D4 KLO eine Minimumhöhe von 3500 ft ü. M. Schwere viermotorige Langstreckenflugzeuge – insbesondere die Airbusse A340 der Swiss – könnten diese Höhe oftmals nicht erreichen, weshalb für diese Flugzeuge auf der Piste 34 eine Ausnahmeregelung mit einer Minimumhöhe von 2500 ft gelte. Diese Regelung habe zur Folge, dass die letzten A340- Starts, die zwischen 22.35 und 22.45 Uhr geplant sind und am Non-Schengen-Dock E abgefertigt werden, von der Piste 34 starten müssten. Dies führe zu unnötigen Pistenkreuzungen mit der aktiven Landepiste 28, einmal auf dem Weg zur und einmal während des Starts auf Piste 34. Zudem dauere das Rollen vom Dock E zum Pistenanfang der Piste 34 5-10 Minuten länger als zum Pistenanfang der Piste 32. Mit der entsprechenden Ausnahmeregelung auch für die Piste 32 gemäss dem Gesuch BR 2014 könnten rund 75% aller viermotorigen Langstreckenflugzeuge auf Piste 32 starten, womit unnötige Pistenkreuzungen vermieden, die Anzahl Abflüge der A340 nach 23.00 Uhr signifikant gesenkt und damit die Überschreitungen des genehmigten Lärms in der 2. Nachtstunde entsprechend verkleinert werden können.
34. Demgegenüber verlangt der Beschwerdeführer, dass die Regelung betreffend Minimumhöhe von 2500 ft für vierstrahlige Flugzeuge bei Starts ab Piste 32 nicht aufgeweicht werden darf. Er hält die Sicherheitsüberlegungen im vorliegenden Fall für vorgeschoben. Auch die Behauptung, man könne die Verspätungen der letzten startenden Interkontinentalflieger reduzieren, überzeugt im vorliegenden Fall nicht. Vielmehr werden unter dem Deckmantel der Sicherheitsargumente zusätzliche Kapazitäten geschaffen und die Bevölkerung im Norden/Nordwesten des Flughafens, insbesondere die im Flughafennorden

am stärksten besiedelte Agglomeration Bülach, mit zahlreichen Tiefstüberflügen einer grossen Mehrbelastung ausgesetzt.

35. Diese zusätzliche Belastung ist unzulässig, da die Bevölkerung bereits heute sehr starkem Fluglärm ausgesetzt ist. Insbesondere in den Tagesrand- und Nachtstunden ist eine zusätzliche Belästigung durch tieffliegende Grossraumflugzeuge unzumutbar. Auch wenn sich die massiven Einzelschallereignisse im Dauerschallpegel L_{eq} und mithin in den Lärmkurven nur begrenzt ausdrücken, führt das neue Flugregime zu grossen zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung durch Einzelschallereignisse. Während der Ruhezeiten der Bevölkerung ist der L_{eq} , selbst der 1h- L_{eq} in der Nachtzeit, nicht das Mass aller Dinge, denn er bildet die Belästigung nicht adäquat ab. Das Bundesgericht bezeichnete diesen bereits in BGE 126 II 522 E. 41-46 und sodann verstärkt in 137 II 58 E. 5.3 als möglicherweise ungenügend und beauftragte das UVEK mit der Überprüfung dieser Grenzwerte und einer allfälligen Korrektur. Das ist immer noch nicht geschehen. Folglich bleiben die bundesgerichtlichen Zweifel am L_{eq} in den Ruhezeiten der Bevölkerung bestehen. Daher kommt der Beschwerdeführer nicht umhin, weiterhin das Ziel zu verfolgen, dass es möglichst nicht zu Aufwachreaktionen bei der Bevölkerung bzw. der besonders empfindlichen Bevölkerungsgruppen, welche frühere und längere Bettruhe benötigen, kommt (Art. 13 Abs. 2 in i.V.m. mit Art. 12 Abs. 2 USG).
36. Wie bereits früher ausgeführt, ist die Konsequenz der Aufhebung der Mindestflughöhe, dass die schlecht steigenden A340 der Swiss und andere ähnliche Flugzeuge stark bevölkerte Gebiete ca. 300 m tiefer überfliegen werden. Statt bei einem Überflug auf ca. 750 m über Grund zu sein, sind sie bloss noch ca. 400 m über Grund. Die ungefähre Halbierung der Überflughöhe drückt sich aus in einer Verdoppelung der Schallenergie, welche im L_{eq} um 3 dB(A) zunimmt. Wenn es um Aufwachreaktionen geht, ist wie bereits gesagt nicht der L_{eq} , sondern sind die $L(A)_{max}$, d.h. die Einzelpegel der startenden Flugzeuge der massgebliche Indikator. Waren beispielsweise am gekippten Fenster eines Schlafzimmers bisher 75 dB(A) zu verzeichnen, treffen dort künftig 80 dB(A) ein, womit am Ohr einer schlafenden Person statt bisher rund 60 künftig rund 65 dB(A) einwirken. Damit wird die kritische Grenze für Aufwachreaktionen oder Einschlafstörungen gemäss der aktuellen Schlafforschung selbst dann überschritten, wenn es sich nur um wenige schwere Flugzeuge pro Nacht handeln würde. Vorliegend rechnet aber die Beschwerdegegnerin mit der Abwicklung von 75% aller schweren Maschinen über Start 32, womit für Aufwachreaktionen mit Sicherheit gesorgt ist. Das ist unzumutbar, insbesondere in der wärmeren Jahreszeit, wenn sich die Bevölkerung am Abend im

Freien aufhält und beim Zubettgehen häufig darauf angewiesen ist, selbst bei vorhandenen Schalldämmlüftern die Fenster zu öffnen, weil sehr viele energetisch und schalldämmmässig sanierte Häuser im Sommer die Wärme aus den Räumen nur ungenügend abführen.

37. Die Thematik Aufwachreaktionen wurde im angefochtenen Entscheid überhaupt nicht behandelt. Auch wurden im UVB keine L(A)_{max} ausgewiesen. Diese sind aber in den Rechenprogrammen der EMPA quasi als «Beifang zum Leq» enthalten und für einzelne Wegpunkte auf der Abflugroute für jeden einzelnen Flugzeugtyp leicht extrahierbar. Folglich ergeht der Antrag, dass die EMPA den L(A)_{max} für die schweren Interkontinentalflugzeuge bei einzelnen Wegpunkten im Raum Bülach für die darunter liegenden Siedlungen zu berechnen hat. Dabei ist zusätzlich darauf hinzuweisen, dass sich das Problem kaum erstellen würde, wenn endlich wirksame Lärmgebühren verfügt würden, wie dies seit Jahren verlangt wird. Diese hätten zur Folge, dass vierstrahlige Flugzeuge nicht mehr in den Nachtrandstunden eingesetzt werden könnten.
38. Selbstverständlich ist der Beschwerdeführer bzw. sind die betroffenen Einwohner der Mitgliedgemeinden daran interessiert, dass die letzten Maschinen vor 23.00 Uhr abheben. Der Verspätungsabbau darf aber nicht auf Kosten der Bevölkerung unter der Abflugschneise 32 erfolgen. Letztlich geht es darum, dass die letzten Slots früher angesetzt werden müssen, so dass die Problematik der Verspätungen nach 23.00 Uhr gar nicht mehr entsteht. Stattdessen aber unter dem Deckmantel angeblicher Sicherheitsüberlegungen zusätzliche Lärmbelastungen im Ausflugkorridor der Piste 32 zu schaffen, welche vor allem in sensiblen Zeiten anfallen, ist unzulässig. Dieses Vorgehen verstösst gegen das Vorsorgeprinzip im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG, welches verlangt, dass alle technisch und betrieblich möglichen verhältnismässigen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung getroffen werden. Im vorliegenden Fall ist die angemessene Massnahme die Vorverlegung der letzten Abflüge unter Berücksichtigung der Rollzeiten auf dem Flughafen im bestehenden System und nicht die zusätzliche Belastung der Bevölkerung spätabends. Diese Aussage gilt umso mehr, als es sich beim Flughafen Zürich wie erwähnt um eine nach wie vor sanierungsbedürftige Anlage handelt, weshalb die Regelung gemäss der Regelung von Art. 11 Abs. 3 USG verschärfte Emissionsbegrenzungen zu verfügen sind.
39. Das BAFU äusserte sich dazu ebenfalls kritisch, auch wenn es sich am Schluss wieder geschlagen gab und kleinlaut ausführte, einzig im Sinne des Abbaus von Verspätungen sei die Massnahme bezüglich Lärm sinnvoll (vgl. S. 46 an-

gefochtener Entscheid). Nachdem auch in diesem Fall der zarte departmentsinterne Widerstand offensichtlich gebrochen wurde, schützte die Vorinstanz den Wunsch der Beschwerdegegnerin vorbehaltlos mit der Begründung, damit werde die Sicherheit am Flughafen verbessert, da weniger Kreuzungen entstünden. Diese Begründung ist vorgeschoben, denn eigentlich geht es der FZAG darum, bei den internationalen Flügen ab Dock Midfield gerade in den kritischen Zeiten effizienter zu werden und somit die Kapazität zu erhöhen. Der Bevölkerung werden zusätzliche Lärmbelastungen zugemutet mit dem Ziel, den Abflug schwerer Maschinen ab Piste 32 zu erleichtern.

40. Der Beschwerdeführer hält daran fest, dass diese Massnahme bundesrechtswidrig ist, indem auch hier Art. 11 Abs. 2 und 3 USG und die weiteren diesbezüglichen Bestimmungen missachtet werden. Rechtsbegehren 3.2 ist somit begründet.

2.4.3 Rechtsbegehren 3.3:

Pflicht zur lärmtechnischen Optimierung der An- und Abflugrouten und der Flugstreckenführung

41. Auf den Antrag im Einspracheverfahren, wonach die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten sei, die An- und Abflugrouten sowie die Flugstreckenführung mittels Transition Points lärmässig so zu optimieren, dass am Boden möglichst wenige Menschen gestört werden, was mit weiteren zu entwickelnden GIS- und Bordcomputergestützten Navigationsverfahren (RNAV etc.) zu erreichen sei, wurde seitens der Vorinstanz ignoriert.
42. Die bestehenden und neuen An- und Abflugrouten für Zürich basieren nach wie vor weitgehend auf herkömmlichen Navigationsverfahren. Die Flugzeuge folgen einer Punkt-zu-Punkt-Streckenführung, welche ihr Bordcomputer bzw. die Besatzung dazwischen in den konkreten Flugweg "umsetzt", und fliegen nicht von der Flugsicherung vorgegebene genaue Flugwege und Kurvenradien ab. Der Beschwerdeführer verlangt in diesem Zusammenhang eine lärmtechnische Optimierung der Streckenführung mittels automatischer, computer- und satellitengestützter Navigation. Mit Hilfe moderner Navigationsmethoden, insbesondere präziser RNAV-Verfahren (Standard RNAV 0.3 bzw. vorläufig noch RNAV 1) kann eine differenzierte Routenführung implementiert werden, welche soweit möglich über wenig bis schwach besiedeltes Gebiet führt. Am Flughafen Zürich ist ein "RNP SID 34 Curved procedure for departure routes" bereits implementiert (vgl. <http://www.skyguide.ch/de/chips-aero>). Die

RNAV-Routenführung ist daher heute Stand der Technik. Sie ist technisch und betrieblich machbar und wirtschaftlich tragbar. Die Beschwerdegegnerin ist deshalb gestützt auf das umweltschutzrechtliche Vorsorgeprinzip (Art. 11 Abs. 2 und 3 USG) dazu zu verpflichten, verbesserte Flugrouten zu entwickeln, welche vom Flugmanagement System der dafür ausgerüsteten auf dem Flughafen Zürich verkehrenden Flugzeuge (worunter auch sämtliche der Swiss und der allermeisten Carriers mit modernem Flugmaterial fallen) übernommen werden können.

43. Da die entsprechenden Flugverfahren offenbar noch nicht ICAO Standard Procedures entsprechen, ist die Implementierung mit derzeit noch erhöhtem Aufwand verbunden. Die SIDs und gekrümmten Anflugverfahren sind einzeln zu testen, zu homologieren und abzunehmen. Sie können daher nicht auf einen Schlag eingeführt werden. Aus diesem Grunde beantragt der Beschwerdeführer, dass die Beschwerdegegnerin für die Einführung einen Zeitplan entwickelt, welcher die Behebung bekannter Lärmhotspots wie z.B. in Dällikon priorisiert und welcher ebenfalls zu genehmigen ist.
44. Es ist zu befürchten, dass die Beschwerdegegnerin sowie die Vorinstanz einmal mehr behaupten werden, das vorliegende Begehren befinde sich ausserhalb des Streitgegenstands bzw. Verfahrensgegenstands. Hierzu ist vorsorglich zu entgegnen, dass im Rahmen einer wesentlichen Änderung wie der vorliegenden Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung zu prüfen und anzuordnen sind. Dies wurde oben stehend bereits ausführlich begründet und entspricht der Pflicht zur koordinierten Beurteilung derartiger Vorhaben. Rechtsbegehren **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** ist somit begründet.

2.4.4 Rechtsbegehren 3.4:

Continuous Descent Approach (CDA) für alle Anflüge als Standardanflugverfahren

45. Im Bewilligungsverfahren beantragte der Beschwerdeführer, es sei die Beschwerdegegnerin dazu zu verpflichten, den Continuous Descent Approach für alle Anflüge als Standardanflugverfahren zu implementieren. Im Sinne der jeweils besten anwendungsreifen Technologie ist ein CDA eine zielführende Massnahme zur Reduktion der Lärmbelastung. Mit dem CDA bauen die Flugzeuge quasi im Segelflug und ohne Schubsetzung Höhe ab. Damit vermeiden

sie unnötigen Lärm. Dieses Verfahren kann unverzüglich eingeführt werden und ist auch im Anflug auf verschiedene Flughäfen bereits Standard. Gerade zu verkehrsarmen Zeiten während den Tagesrandstunden und in den Nachtstunden würde das CDA zu einer massgeblichen Lärmentlastung führen. Es stellt ein Musterbeispiel für die praktische Umsetzung des Vorsorgeprinzips dar.

46. Insbesondere beim entflechteten Ostkonzept, wie es im Betriebsreglement 2014 vorgesehen ist (vgl. Gesuch der Beschwerdegegnerin vom 25. Oktober 2013 Ziff. 2.2 lit. a, S. 5 f.), kann aufgrund der neu gegliederten Anflugrouten frühzeitig genug festgelegt werden, mit welchem Anflugwinkel und mit welcher Geschwindigkeit ein Landeanflug auf Piste 28 eingeleitet werden kann. Das CDA-Gleitanflugverfahren kann somit mit einem kontinuierlichen Sinkflug ausgeführt werden, was eine reduzierte Triebwerksleistung ermöglicht, womit Treibstoff gespart, der CO₂-Ausstoss reduziert werden kann und weniger Lärm erzeugt wird. Mit modernen Bordcomputern und satellitengestützten Systemen können diese Anflugverfahren ohne weiteres berechnet und geflogen werden. Nach Eingabe der Route berechnet der Bordcomputer aufgrund der verbleibenden Flugstrecke die optimale Sinkrate, welche der Pilot anschliessend mit Hilfe der Navigationsinstrumente abfliegt (vgl. dazu die Informationsschrift der Deutschen Flugsicherung unter http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Umweltfreundlich%20Fliegen/Anflugverfahren).
47. Da wie erwähnt durch die Entflechtung im Ostanflug Kreuzungen oder andere Vorgänge entfallen, ist der Anflug sehr früh planbar, was den Einsatz des CDA ermöglicht. Selbst wenn die Entflechtung im Osten vorderhand nicht umgesetzt werden kann, weil der Widerstand von Deutschland seitens der Schweiz nicht überwunden werden kann, wäre es im Sinne einer vollständigen, zielführenden und zukunftsorientierten Verbesserung der Lärmsituation zweifellos angezeigt, die Beschwerdegegnerin dazu anzuhalten, die entsprechenden Anflugverfahren an die Hand zu nehmen und wenigstens dort und zu denjenigen Tageszeiten einzuführen, wo sie bereits jetzt machbar sind und den heute nicht umsetzbaren Teil zu planen.
48. Auf diesen Antrag ist die Vorinstanz wie auf weitere beantragte Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung mit keinem Wort eingegangen. Sie hat sich damit begnügt, sämtliche Anträge zu Routenoptimierungen und ähnlichen Verbesserungen aus dem Recht zu weisen, da sie nicht Gegenstand des Betriebsreglements seien. Auch hier weigert sich die Vorinstanz erneut, grundlegende

Fragen des Immissionsschutzes und der künftigen Nutzungen auch nur anzusehen. Mit dieser Salamtaktik werden die Umwelt rechtlichen Anliegen fragmentiert und auseinandergerissen, was eine nachhaltige Verbesserung der Situation in den betroffenen Gemeinden des Beschwerdeführers hintertreibt. Die Vorinstanz führt dazu aus, nicht zu behandeln seien in jedem Fall einsprechende Rügen und Anträge, die über die von der FZAG eingereichten Änderungen hinausgingen. Aufgrund der Dispositionsmaxime lege der Gesuchsteller mit seinen Anträgen den Gegenstand des von ihm angestossenen Bewilligungs- oder Genehmigungsverfahrens fest. Die FZAG habe am 25. Oktober 2013 bestimmte Änderungen des Betriebsreglements eingereicht. Am 31. Mai 2017 habe sie, wenn auch ausdrücklich nur vorläufig, auf die Genehmigung einzelner dieser Änderungen verzichtet. Anträge auf Anpassung von An- und Abflugrouten, die nicht in den von der FZAG eingereichten Änderungen enthalten seien, lägen demnach ausserhalb des Gegenstands des vorliegenden Verfahrens; darauf könne nicht eingetreten werden. Dies betreffe im besonderen Anträge auf Anpassung von Abflugrouten ab Piste 28 Richtung Westen oder die Einführung von Starts ab der Piste 16 geradeaus (Südabflüge). Nicht einzutreten sei auch auf Anträge, künftige Ausbauten der Infrastruktur wie z. B. Pistenverlängerungen zu verbieten. Ausserhalb der hier zu beurteilenden Teilgenehmigung lägen auch Forderungen, die Entflechtung der An- und Abflugrouten im Osten des Flughafens gemäss ursprünglichem BR 2014 vorzunehmen.

49. Der Beschwerdeführer hält demgegenüber daran fest, dass diese schon seit vielen Jahren verlangten Verbesserungen endlich umzusetzen sind, da sie eine substantielle Verbesserung der Lärmsituation der vom Landeanflug betroffenen Bevölkerung bewirken können. Warum dieses technisch und betrieblich mögliche und verhältnismässige Verfahren nicht angeordnet wird, wird wie erwähnt nicht begründet. Damit hat es sich die Vorinstanz wiederum sehr einfach gemacht und gleichzeitig das Gebot der umfassenden und koordinierten Prüfung der umweltrechtlichen Angelegenheiten missachtet sowie erneut gegen Art. 11 Abs. 2 und 3 USG verstossen. Rechtsbegehren 3.4 ist somit begründet.

2.4.5 Rechtsbegehren 3.5: Keine Pistenverlängerungen 28 und 32

50. Die Pistenverlängerungen 28 und 32 sind im vorliegenden Betriebsreglement 2014 nicht enthalten und werden auch gemäss dem Bericht «Sicherheitsüber-

- prüfung Flughafen Zürich, Risiko- und Massnahmenbeurteilung» vom 12. Dezember 2012 als Massnahmen M1 und M2 erst für das Betriebsreglement 2020 vorgesehen. Aus Sicht des Beschwerdeführers sind die Sicherheitsargumente vorgeschoben. Die sicherheitsrelevante Entflechtung der Pisten kann auch ohne die Verlängerung der Pisten, insbesondere der Piste 32, erfolgen.
51. Dass die Piste 28 im Westen verlängert wird, ist für die betroffene Bevölkerung unzumutbar. Dasselbe gilt für die Bevölkerung im Nordwesten. Der bisher auf dem Flughafen entstehende Fluglärm wird durch die Verlängerung der Piste 32 vermehrt der Bevölkerung zugemutet, welche unter der Abflugschneise 32 lebt. Es kann hierzu auf das bereits unter Ziff. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** Ausgeführte hingewiesen werden. Die Pistenverlängerung wird denn auch im Sicherheitsbericht als Ergänzung zur Herabsetzung der Mindestflughöhe eingestuft. Dies alles dient möglicherweise tatsächlich der Sicherheit, hat aber vor allem kapazitätserhöhende Wirkung und ist deshalb abzulehnen.
 52. Da für Piste 28 ohnehin ein neues Bremssystem EMAS (Engineered Materials Arresting System) inzwischen längst in Betrieb ist, entfällt auf dieser Piste auch die sicherheitstechnische Argumentation.
 53. Es ist zudem anzunehmen, dass diese Verlängerungen möglicherweise auch durch den technischen Fortschritt kompensiert werden. Die sicherheitsrelevante Begründung erscheint auch deshalb unglaubwürdig, weil die Massnahme nur sehr langfristig geplant wird. Wäre es tatsächlich aus rein sicherheitstechnischen Gründen notwendig, die Pisten zu verlängern, so müsste dies rascher geschehen. Es erscheint offensichtlich, dass die Planung primär der Kapazitätserhöhung dient. Somit wehrt sich der Beschwerdeführer bereits vorsorglich gegen den im SIL als Vororientierung enthaltenen Auftrag, die Pistenverlängerung an die Hand zu nehmen.
 54. Inzwischen ist das SIL Objektblatt diesbezüglich angepasst worden und die Pistenverlängerungen 28 und 32 sind entgegen dem grossen Widerstand der betroffenen Gemeinden und ohne dass die kantonalen Zustimmungen vorliegen, im Objektblatt vorgespurt. In den Festlegungen werden sie im Zusammenhang mit Hindernisbegrenzungen bereits erwähnt und im Rahmen der Festlegung des Flughafenperimeters präjudiziert (Ziff. 9 des SIL_Objektblatt das vom 23. August 2017). In bekannter Manier werden so die von der Luftfahrtindustrie gewünschten Verbesserungen über den Sachplan faktisch vorentschieden und auch die Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinwesen unterminiert. Selbstverständlich wird gleichzeitig erwähnt, dass die Pistenver-

längerungen nicht der Kapazitätserhöhung dienen sollen. Wenn dies aber nicht verbindlich festgelegt wird, so bleibt es hier bei einem Lippenbekenntnis, welches in der Folge in keiner Art und Weise überprüft bzw. durchgesetzt werden kann. Schliesslich ist es auch ein Ziel der Beschwerdegegnerin, dass sie künftig massiv wachsen können soll. Dieses Ziel wird von den Verantwortlichen des BAZL wie auch vom UVEK vorbehaltlos unterstützt. Mit der sicherheitsbedingten Vereinfachung und Entflechtung des Betriebs auf dem Flughafen Zürich kann elegant überspielt werden, dass statt einem ungebremsen Wachstum auch eine Beschränkung möglich wäre. Es wäre durchaus im Sinne des Vorsorgeprinzips im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG, dass man sich darauf beschränkt, an der aktuellen Situation, so wie sie sich jetzt präsentiert, festzuhalten, statt entgegen jeder Vernunft und entgegen auch den Grundgedanken des Umweltrechts immer noch mehr Verkehr zu fördern und zuzulassen ohne dass dies eigentlich notwendig ist.

55. Der Beschwerdeführer hält daran fest, dass gerade auch die Pistenverlängerungen ein klares Signal in die falsche Richtung sind und dem Vorsorgeprinzip bzw. dem Grundsatz, dass eine sanierungspflichtige Anlage nicht weiter ausgebaut werden darf, entgegensteht. Rechtsbegehren 3.5 ist somit begründet.

2.4.6 Rechtsbegehren 3.6:

Verweigerung von weiteren Erleichterungen von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement

56. Die Beschwerdegegnerin beantragt in Antrag 5 des Gesuchs vom 25. Oktober 2013 die Gewährung von Erleichterungen für zusätzliche Überschreitungen von Immissionsgrenzwert und Alarmwertüberschreitungen. Wörtlich wurde ausgeführt «Gestützt auf die Fluglärmberechnungen gemäss EMPA-Bericht für die Teilgenehmigung sind die zulässigen Lärmimmissionen, soweit sie die zulässigen Lärmimmissionen gemäss vorläufigem Betriebsreglement überschreiten, festzulegen. Der Flughafen Zürich AG sind für die gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement neu von Immissionsgrenzwert- und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Gebiete Erleichterungen zu gewähren.»
57. Es ist aufgrund des Gesuchs weder nachvollziehbar wo und aufgrund welcher Umstände die entsprechenden Ausnahmen gewährt werden sollen noch wie die Ausnahmen begründet sind. Zudem ist es offensichtlich nicht zulässig, Ausnahmen zu bewilligen, solange die geltenden Immissionsgrenzwerte, wel-

che ungenügenden Schutz bieten gegen Störungen durch Fluglärm, der geballt zu besonders sensiblen Tageszeiten – namentlich am frühen Morgen – auftritt, nicht angepasst wurden (BGE 137 II 58, E. 5.3) und solange die weiteren Sanierungsmassnahmen, wie sie vom Bundesgericht verlangt wurden, nicht implementiert wurden.

58. In der nunmehr angefochtenen Verfügung äussert sich die Vorinstanz zunächst unter der Ziff. 2.5. (Schallschutzprogramm) wie folgt: «Mit Verfügung vom 27. Januar 2015 hatte das BAZL die zulässige Lärmbelastung gemäss Art. 37a LSV für den Betrieb gemäss vBR festgelegt. Aufgrund der gleichzeitig gewährten Sanierungserleichterungen zugunsten der FZAG wurde diese verpflichtet, dem BAZL ein umfassendes Schallschutzprogramm einzureichen. Am 22. Juni 2015 reichte die FZAG dem BAZL das Schallschutzprogramm 2015 (SSP 2015) zur Genehmigung ein. Dieses berücksichtigt die umhüllenden Lärmkurven der zulässigen Fluglärmimmissionen gemäss Verfügung des BAZL vom 27. Januar 2015 sowie des BR 2014.
Am 6. Dezember 2016 genehmigte das BAZL das SSP 2015 und hielt dabei fest, der Schallschutzperimeter werde gemäss den eingereichten Plänen für jene Gebiete parzellenscharf festgesetzt, die innerhalb des Perimeters liegen, für die gemäss Verfügung des BAZL vom 27. Januar 2015 die zulässigen Lärmimmissionen rechtskräftig festgelegt seien. Die FZAG wurde verpflichtet, das Schallschutzprogramm 2015 nach Abschluss des Genehmigungs- und allfälligen Beschwerdeverfahrens zum BR 2014 an den dannzumal festgelegten Perimeter der zulässigen Lärmimmissionen anzupassen.
Gegen die Genehmigung des SSP 2015 ist zurzeit eine Beschwerde vor Bundesgericht hängig.»
59. Mit anderen Worten ist das SSP 2015 noch nicht abschliessend und rechtskräftig umgesetzt.
60. Weiter behauptet die Vorinstanz auf S. 35 unter der Überschrift Raumplanung: Mit dem SIL 2 sei die raumplanerische Abstimmung mit den Richtplänen der betroffenen Kantone erfolgt. Der SIL 2 führe zum Stand der Planung und Koordination dazu aus: Mit der Abgrenzungslinie (AGL) werde die Abstimmung zwischen der Entwicklung des Flugbetriebs und der Siedlungsentwicklung sichergestellt. Die Bestimmungen dazu legten die Kantone in ihrem Richtplan fest. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen definiere den Spielraum für die künftige Ausrichtung und Intensität des Flugbetriebs. Mit dieser Festsetzung sei die generelle Interessenabwägung erfolgt, die für die Erteilung

von Erleichterungen bei Sanierungen nach Umweltschutzgesetz (USG) notwendig ist.

61. Auf Seite 47 führt das BAZL unter der Überschrift «f) Zulässiger Lärm und Erleichterungen» aus:
«Unbestritten ist, dass es sich beim Vorhaben lärmrechtlich um eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage handelt, weshalb die IGW eingehalten werden müssen. Werden diese überschritten, sind Erleichterungen zu prüfen. Solche wurden der Gesuchstellerin für diejenigen Gebiete, in denen die IGW überschritten werden, im Verfahren zum vBR gewährt und mit Verfügung vom 27. Januar 2015 räumlich verbindlich definiert. In den Gebieten, die aufgrund der vorliegenden Änderung neu von IGW-Überschreitungen betroffen sind, sind diese im überwiegenden öffentlichen Interesse zu dulden, weshalb der FZAG im Sinne von Art. 8 und 10 LSV die beantragten Erleichterungen zu gewähren sind.
62. Gemäss Art. 37a Abs. 1 LSV hält die Vollzugsbehörde - im vorliegenden Fall das BAZL - in ihrem Entscheid über die Erstellung, Änderung oder Sanierung einer Anlage die zulässigen Lärmimmissionen fest. Die zulässigen Lärmimmissionen wurden für den Flughafen Zürich mit Verfügung vom 27. Januar 2015 bereits einmal festgelegt. Nachdem die im Lauf des vorliegenden Verfahrens erstellten Fluglärmkarten jedoch gewisse Abweichungen der Fluglärm-Belastungskurven ausweisen, sind die zulässigen Lärmimmissionen auf dieser neuen Basis wiederum festzulegen.»
63. Damit hat es sich seitens der Vorinstanz mit der Interessenabwägung. Diesbezüglich ist zu kritisieren, dass die Erleichterungen leichtfertig gewährt wurden und das Vorsorgeprinzip von Art. 11 Abs. 3 USG auch in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt wurde. Zudem ist auch hier zu kritisieren, dass im Rahmen des SIL-Verfahrens und im Rahmen des Betriebsreglementsverfahrens ohne weiteres davon ausgegangen wird, dass keine weiteren Massnahmen zum Schutz von Mensch und Umwelt gegen Lärmbelastungen möglich sind. Statt zu prüfen, ob die Lärmbelästigung eingeschränkt werden kann, wird der FZAG und deren wirtschaftlicher Entwicklung absoluter Vorrang über alle anderen Interessen gegeben. Rechtsbegehren 3.6 ist somit begründet und zwar eben gerade darum, weil keine Interessenabwägung stattgefunden hat, wie sie vorgeschrieben ist im Umweltrecht. Die Vorinstanz verweist blindlings auf übergeordnete planungsrechtliche Entscheide und übergeordnete Interessen sowie das rein politisch begründete SIL Objektblatt.

2.4.7 Rechtsbegehren 3.7:

Neue Lärmberechnungen für Flüge nach 22.00 Uhr

64. Den Antrag, wonach die Lärmberechnungen für Flüge nach 22.00 Uhr neu zu erstellen seien, haben die Beschwerdeführer den verschiedenen Stellungnahmen der Einsprecher entnommen. Insbesondere die FALS hatte in ihrer Stellungnahme vom 26. Juli 2017 Vorbehalte geäussert und darauf hingewiesen, dass die im Rahmen des ursprünglichen Gesuchs zum BR2014 geäusserten Vorbehalte bezüglich der Fluglärmberechnung in der Nacht (resp. bezüglich der Bewegungsstatistik) auch beim vorliegenden Gesuch BR 2014-Teilgenehmigung unvermindert bestehen blieben. Der Beschwerdeführer schliesst sich diesen Bedenken an, wonach zu kritisieren ist, dass die Beschwerdegegnerin die Bewegungszahlen für die ganze Nacht von 22.00 bis 06.00 Uhr im Verhältnis 76% (erste Nachtstunde) zu 24% (zweite Nachtstunde) aufteile, womit - gleiche Typen- und Routenbelegung vorausgesetzt - die Lärmkonturen der zweiten Nachtstunde genau 5 dB unterhalb der Belastung in der ersten Nachtstunde liegen und in der Folge nicht relevant sind für die Grenzwertkurven. Die Baudirektion bzw. die FALS führte dazu wörtlich fest: «Dieses Vorgehen erscheint fragwürdig. Durch die Verschiebung von Flügen in die zweite Nachtstunde (die es beim Flughafen Zürich gar nicht geben darf) wird zum einen die zweite Nachtstunde bis zu den Grenzwerten „aufgefüllt und zum anderen „schmälern“ sich die Lärmkonturen der ersten Nachtstunde. Aus der Sicht des Lärmschutzes muss primär auf die Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperre hingearbeitet werden, zumal es sich bei der Einhaltung der siebenstündigen Nachtflugsperre - auch nach Ansicht des Bundesgerichts (Urteil vom 22. Dezember 2010, E. 4.2.3) - um die wichtigste und praktisch einzige Massnahme zum Schutze der Bevölkerung handelt. »
65. Nach Ansicht der Fachstelle Lärmschutz seien deshalb neue Lärmberechnungen vorzunehmen. Sämtliche Flüge nach 22.00 Uhr seien in der ersten Nachtstunde zu berücksichtigen. Diesem Vorbehalt schlossen sich neben dem Beschwerdeführer auch zahlreiche andere Einsprecher an. Auch das BAFU kritisierte in seiner Stellungnahme vom 20. April 2015 die Berechnung der neuen Fluglärmbelastung. Die Beschwerdegegnerin hingegen hält daran fest, dass sie auch bis 23:30 Uhr ohne Bewilligung fliegen dürfen und daher sei alles mit rechten Dingen zu und her gegangen. Die Vorbehalte des BAFU schmolzen in der Folge wie Schnee an der Sonne, so dass die Vorinstanz ganz im Sinne der Beschwerdegegnerin letztlich festhalten konnte, dass die Flüge zwischen 23.00 und 24.00 Uhr korrekt berücksichtigt worden seien und die Verteilung eines Viertels der Flüge auf die zweite Nachtstunde deshalb als zu-

lässig zu beurteilen sei. Die Bedenken der übrigen Beteiligten und Einsprecher wurden in den Wind geschlagen wie auch die Ausführungen und Anträge derjenigen Stakeholder, die verlangen, dass der Verspätungsabbau wirklich eine absolute Ausnahme werden muss und nicht so gut wie täglich vorkommen soll.

66. Der hiermit angefochtene Entscheid betreffend die Lärmberechnung ist aus Sicht des Beschwerdeführers und unter Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips und des Grundsatzes, dass die Gesetze und Regelwerke korrekt anzuwenden sind und ein permanenter Missbrauch zu verhindern ist, willkürlich und verstösst zudem gegen das Vorsorgeprinzip im Sinne von Art. 11 Abs. 3 USG.
67. Mit der FALS bzw. der Zürcher Baudirektion (Stellungnahmen der Kanton 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. Wie bereits mehrfach festgehalten, hat die Einhaltung der Nachtflugsperr von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr für den Kanton Zürich eine hohe Priorität und eine planerische Sicherung der Flüge in der Zeit des Verspätungsabbaus von 23.00 bis 23.30 Uhr ist nicht hinnehmbar. Wir erachten es als zwingend, dass für die Beurteilung der tatsächlich immer wieder stattfindenden Flüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr stattdessen das im SIL vorgesehene, jährliche Lärmcontrolling genutzt wird.» Dem ist nichts beizufügen.
68. Die erteilte Bewilligung öffnet demgegenüber der fortgesetzten Verletzung des Ausnahmecharakters des sogenannten Verspätungsabbaus Tür und Tor. Rechtsbegehren 3.7 ist somit begründet.

2.4.8 Rechtsbegehren 3.8:

Verbot der Vergabe von Slots nach 22.30 Uhr

69. Hinsichtlich der Einhaltung der Nachtruhe ab 23.00 Uhr hat die Vorinstanz ein gewisses Einsehen gezeigt. Mit einem offensichtlich erkennbaren Widerwillen, hat sie die Beschwerdegegnerin dazu verpflichtet, zu prüfen, ob es möglich sei, die Slots für startende Flugzeuge auf spätestens 22.30 Uhr festzulegen.

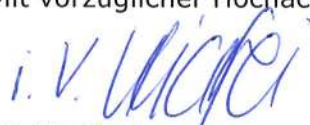
Das BAZL musste zur Kenntnis nehmen, dass in den Einsprachen fast ausnahmslos die vom Flughafen Zürich ausgehende Lärmbelastung in der Nacht wie auch am Tag als zu hoch und rechtswidrig erachtet wurde und auch die angehörten Kantone in ihren Stellungnahmen diese Immissionen als zu hoch kritisieren. Vor allem der Kanton Zürich hat sich zu der geplanten kontinuierlichen Verletzung der Nachtruhe ab 23.00 Uhr kritisch geäußert. Darauf wurde bereits hingewiesen.

70. Auch das BAFU hat in seiner Stellungnahme vom 21. April 2015 generell darauf hingewiesen, dass gemäss Art. 8 Abs. 1 LSV Lärm soweit zu begrenzen sei, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Vorsorgeprinzip). Konkret verlangte es von der FZAG eine Aussage zu den weiteren möglichen sicherheitsrelevanten Massnahmen bezüglich Lärm. Diese Massnahmen seien im Sinne der Vorsorge bezüglich Lärminderung zu prüfen [Antrag 2]. Generell seien Massnahmen im Sinne der Vorsorge zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen [Antrag 4]. Zudem sei die Einschätzung der Lärmbelastung und deren Änderung in der weiteren Umgebung nachzuweisen. Darauf basierend seien Massnahmen im Sinne der Vorsorge zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.
71. Letztlich verzichtet das BAZL aber wenig überraschend darauf, die FZAG zu weiteren Massnahmen im Sinne des Vorsorgeprinzips zu verpflichten. Dies ist in einem gewissen Sinne auch nachvollziehbar, da das BAZL einen technokratischen Ansatz verfolgt und davon ausgeht, dass aufgrund der vorliegenden Berichte etc. die umweltrechtlichen Vorgaben erfüllt seien. Im neuen aktualisierten SIL-Objektblatt wird von der FZAG verlangt, dass sie zusammen mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen unternehmen muss, um entsprechende Verspätungen zu verringern. Dass gleichzeitig aber für die zukünftige Betriebssituation Zt+ 2600 jährliche Bewegungen für die Zeit nach 23.00 Uhr geplant werden, führt die gesamte Regelung ad absurdum. Eine Möglichkeit, um die täglichen Flüge nach 23.00 Uhr zu verhindern ist die von allen möglichen Seiten bereits mehrfach verlangte Vorverlegung der letzten Slots auf 22.30 Uhr. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Beschwerdegegnerin das Prinzip des Verspätungsabbaus nicht wie bisher kontinuierlich verletzt.
72. Statt diese Forderung nun endlich durchzusetzen, welche von allen Seiten vehement gestellt wird, werden Tür und Tor geöffnet, damit die Beschwerdegegnerin auch weiterhin an dem umstrittenen und rechtsmissbräuchlichen System festhalten kann. Einerseits werden für die Zukunft ausdrücklich 2600

Flüge nach 23.00 Uhr zugelassen. Andererseits muss die Beschwerdegegnerin innerhalb eines Jahres den Beleg dafür erbringen, dass es ihr tatsächlich nicht möglich sei, die Planung der letzten täglichen Flüge korrekt vorzunehmen. Es wird deshalb verlangt, dass die Ansetzung der letzten Slots auf 22.30 Uhr nicht bloss im Sinne einer Berichterstattung für eine ungewisse Zukunft, sondern als feste Auflage in das Betriebsreglement aufgenommen wird. Der Verstoss gegen das Prinzip des Verspätungsabbaus muss definitiv zu einer Ausnahme werden. Alles andere wird von den betroffenen Personen und den Gemeinden nicht verstanden werden und stellt eine klare Verletzung der als Ausnahmeregelung geschaffenen Möglichkeit des Verspätungsabbaus dar. Rechtsbegehren 3.8 ist somit begründet.

In diesem Sinne ersuche ich Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Bundesverwaltungsrichterinnen 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 14. Mai 2018 (Eingang 17. Mai 2018)