

Einschreiben

Bundesverwaltungsgericht
Postfach
3000 Bern 14

Zürich, 3. September 2008 ET/lw

peter ettler dr. iur.
ettler@ebsbs.ch

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren Richter

ursula brunner dr. iur.
brunner@ebsbs.ch

adrian suter lic. iur.
suter@ebsbs.ch

In Sachen

adrian strütt dr. iur.
struett@ebsbs.ch

1. Gemeinde Altendorf, Dorfplatz 3, 8852 Altendorf
2. Stadt Dübendorf, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
3. Gemeinde Egg, Forchstrasse 145, Postfach 331, 8132 Egg
4. Gemeinde Erlenbach, Seestrasse 59, 8703 Erlenbach
5. Gemeinde Fällanden, Schwerzenbachstrasse 10, 8117 Fällanden
6. Gemeinde Feusisberg, Dorfstrasse 38, 8835 Feusisberg
7. Gemeinde Freienbach, Unterdorfstrasse 9, Postfach 140, 8808 Pfäffikon
8. Gemeinde Herrliberg, Forchstrasse 9, 8704 Herrliberg
9. Gemeinde Hombrechtikon, Feldbachstrasse 12, 8634 Hombrechtikon
10. Gemeinde Kappel am Albis, Rifferswilerstrasse 3, Postfach, 8926 Kappel am Albis
11. Gemeinde Küsnacht, Obere Dorfstrasse 32, 8700 Küsnacht
12. Gemeinde Männedorf, Bahnhofstrasse 10, 8708 Männedorf
13. Gemeinde Maur, Zürichstrasse 8, 8124 Maur
14. Gemeinde Meilen, Dorfstrasse 100, Postfach, 8706 Meilen
15. Gemeinde Oetwil am See, Willikonerstrasse 11, 8618 Oetwil am See
16. Stadt Rapperswil-Jona, St. Gallerstrasse 40, 8645 Jona
17. Gemeinde Schwerzenbach, Bahnhofstrasse 16, 8603 Schwerzenbach

eingetragen
im anwaltsregister

18. Gemeinde Stäfa, Goethestrasse 16, Postfach 535, 8712 Stäfa
19. Gemeinde Uetikon am See, Weissenrainstrasse 20, 8707 Uetikon am See
20. Stadt Uster, Bahnhofstrasse 17, 8610 Uster
21. Gemeinde Volketswil, Zentralstrasse 5, 8604 Volketswil
22. Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Stationsstrasse 10, 8306 Brüttisellen
23. Gemeinde Wollerau, Hauptstrasse 15, 8832 Wollerau
24. Gemeinde Zumikon, Dorfplatz 1, 8126 Zumikon
25. Gemeinde Greifensee, Im Städtli, 8606 Greifensee
26. Gemeinde Pfäffikon, Hochstrasse 1, 8330 Pfäffikon ZH
27. Gemeinde Russikon, Kirchgasse 4, Postfach, 8332 Russikon
28. Gemeinde Schönenberg, Kirchrain 2, 8824 Schönenberg

Beschwerdeführerinnen

alle vertreten durch RA Dr. Peter Ettler, ettler brunner suter strütt, Grüngasse 31,
Postfach 1138, 8026 Zürich

gegen

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, 3003 Bern

Vorinstanz

sowie

Unique Flughafen Zürich AG, 8058 Zürich-Flughafen

Verfahrensbeteiligte

betr. **Verweigerte Plangenehmigung und Betriebsreglementsänderung „gekröpfter Nordanflug“**

erhebe ich Verwaltungsbeschwerde mit den

Anträgen:

1. Die angefochtenen Entscheide seien aufzuheben und es sei festzuhalten, dass der gekröpfte Nordanflug grundsätzlich genehmigungsfähig ist.

2. Die Vorinstanz sei anzuweisen, Gesuche und Einsprachen dagegen im Sinne des Entscheids materiell zu behandeln.
3. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Staates.

Und mit der folgenden

Begründung:

1. Formelles

Der Unterzeichnete legitimiert sich durch Kopien der Beschlüsse der aufgeführten Gemeinden. Die Nummern 1, 4, 7, 8, 10, 14, 15, 16, 22, 23, 24, 25, 26 und 28 werden noch nachgereicht.

Die Beschwerde erfolgt frist- und formgerecht.

Die Beschwerdeführer sind zur Beschwerde legitimiert, weil sie bzw. ihre Einwohnerinnen und Einwohner durch die Nichtgenehmigung des sog. gekröpften Nordanflugs weiterhin schwer in ihrer durch das USG geschützten Lebensqualität beeinträchtigt werden, obwohl eine substantielle Entlastung technisch machbar wäre und von der Flughafenhalterin beantragt worden war. Der gekröpfte Nordanflug hätte ca. 150 fluglärmfreie Tage bzw. Morgenstunden gebracht. An Wochenenden hätte die Belärmung wenigstens erst um 07.00 Uhr eingesetzt. Das wäre eine erste substantielle Entlastung gewesen. Bereits daraus folgt, dass die Beschwerdeführenden, die nach konstanter Praxis befugt sind, die Interessen ihrer Einwohnerinnen und Einwohner zu vertreten und überdies gemäss Art. 57 USG beschwerdeberechtigt sind, mehr als alle anderen vom Ablehnungsentscheid des BAZL betroffen sind.

Die Beschwerdeführenden 1 bis 24 hatten sich bereits im Einspracheverfahren beteiligt und Einsprache erhoben. Die Beschwerdeführenden 25 bis 28 hatten sich im Einspracheverfahren nicht beteiligt. Sie hätten folglich die Beschränkung des neuen Anflugverfahrens auf die erste Morgenstunde und die weiteren von den erstgenannten Beschwerdeführenden gerügten Mängel verfahrensrechtlicher und inhaltlicher Art akzeptiert. Nachdem nun aber die Vorinstanz den gekröpften Nordanflug ablehnt, ist eine neue prozessuale Situation entstanden. Im Verfahren können sich nunmehr

auch diejenigen beteiligen, welche dem Gesuch nicht (als zu wenig weit gehend) opponiert hatten und daher auch keine Veranlassung hatten, Einsprache zu führen. Aus diesem Grunde sind auch die Beschwerdeführenden 25 bis 28 zum Anschluss an diese Beschwerde legitimiert.

Auf die Beschwerde ist daher einzutreten.

Die angefochtenen Entscheide verweigern die Genehmigung der von den Verfahrensbeteiligten sorgfältig und detailliert erarbeiteten Gesuche. Alleinigere Verfahrensgegenstand ist in dieser Konstellation die Nichtgenehmigung und die dafür genannten Gründe. Mit den von den Beschwerdeführenden 1 bis 24 beantragten formellen und materiellen Verbesserungen hat sich dagegen die Vorinstanz nicht auseinandergesetzt. Daher kann bei Gutheissung der Verwaltungsbeschwerde nicht einfach das Gesuch der Verfahrensbeteiligten von der Beschwerdeinstanz gutgeheissen werden. Vielmehr hat bei Gutheissung der Beschwerde Rückweisung an die Vorinstanz zu erfolgen, damit sich diese insbesondere mit den Anträgen der Beschwerdeführenden noch auseinandersetzt und das Gesuch in diesem Sinne neu beurteilt. Dazu ist die Beschwerdeinstanz selber nicht in der Lage, da dafür mit Sicherheit doch umfangreiche Abklärungen getroffen werden müssten. Aus diesem Grund ergeht Ziff. 1 als blosser Aufhebungsantrag und Ziff. 2 als Rückweisungsantrag.

2. Materielles

2.1 Restriktive Genehmigungsgrundsätze des BAZL (Ziff. B.2.2 des angefochtenen Entscheids)

Mit den Genehmigungsgrundsätzen verpasst die Vorinstanz der Ausübung ihres breiten Ermessens, welches sie als Fachinstanz geniesst und in welches Beschwerdeinstanzen grundsätzlich nur bei Rechtsfehlerhaftigkeit eingreifen sollen, Scheuklappen. Dies hat zur Folge, dass sie sich später, bei der materiellen Beurteilung, auf diese Grundsätze abstützen kann, ohne sie noch näher begründen zu müssen. Problematisch sind im vorliegenden Falle die letzten beiden bullet points von Ziff. B.2.2.

Zwar leuchtet es grundsätzlich ein, das Verfahren mit dem höchsten Sicherheitsstandard (best use of equipment) anzuwenden. Bei der Genehmigung des vom Flugha-

fenhalter erlassenen Betriebsreglements hat sich die Vorinstanz indessen an die gesetzlichen sowie an die völkerrechtlich gültigen Vorgaben zu halten und darf daneben nicht noch eigene Anforderungen aufstellen. Denn sonst würde sie den Grundsatz unterlaufen, dass Polizeibewilligungen zu erteilen sind, wenn die gesetzlichen Vorgaben erfüllt sind (anstelle Vieler HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Auflage, Rz. 2534). Vorliegend fällt in Betracht, dass die ICAO in Annex 14 beispielsweise Ziff. 5.3.4.1 weiterhin nicht Präzisionsanflüge regelt und somit keineswegs zwingend die Benützung einer Piste mit ILS-Ausrüstung vorschreibt. Auch im schweizerischen Recht findet sich keine entsprechende Vorschrift. Der Grundsatz des best use of equipment darf folglich zwar in einer umfassenden Interessenabwägung mitberücksichtigt werden. Doch darf er diese nicht dominieren, so dass die übrigen zu berücksichtigenden Interessen von vornherein keine Chance mehr haben. Genau dies vollzieht aber das BAZL auf S. 19 des angefochtenen Entscheids vor Ziff. 2.5.2. Indem es schreibt, dass wegen Sicherheitsaspekten das Gesuch nicht genehmigt werden könne, "soweit nicht andere *zwingende (Hervorhebung Verfasser)* Umstände eine Genehmigung erfordern," verwehrt es weiteren öffentlichen Schutz- und Nutzungsinteressen, welche sich selten als zwingend erweisen, die gebührende Berücksichtigung. Art. 36 Bst. c Abs. 3 LFG ist folglich verletzt. Anstelle der rechtlich korrekten Genehmigung stützte sich das BAZL auf ein weiteres politisches Bewilligungskriterium. Dies kommt insbesondere auf S. 16 zum Ausdruck: Der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates ersetzt selbstverständlich die gesetzliche Grundlage nicht.

Ebenfalls problematisch ist der Grundsatz, dass die Kapazität der Funktion des Flughafens genügen soll. Zwar verlangt Art. 36 c Abs. 2 LFG, dass das Betriebsreglement die Rahmenbedingungen unter anderem des SIL auszugestalten hat. Der allgemeine konzeptionelle Teil des SIL orientiert sich am Grundsatz der nachfrageorientierten Entwicklung. In Ermangelung des Objektblattes für den Flughafen Zürich ist dieser Grundsatz aber wenig konkretisiert. Jedenfalls kann aus ihm nicht abgeleitet werden, dass grundsätzlich die höchste Kapazität einer jeden Betriebsstunde ausschlaggebend sein soll, wenn dafür eine Nachfrage besteht. Ansonsten hätte die Beschränkung der Betriebszeit von 05.30 auf 06.00 Uhr im Rahmen eines der provisorischen Betriebsreglemente auch nicht geschützt werden dürfen. Das Beispiel zeigt, dass zwar Kapazitätsüberlegungen im Rahmen der umfassenden Interessenabwägung zu berücksichtigen, aber ebenfalls nicht a priori Vorrang vor anderen Interessen beanspruchen können. Insoweit dies nachfolgend geschieht, ist erneut Art. 49 Bst. a VwVG im Sinne einer Ermessensüberschreitung verletzt.

2.2 Änderungen des Betriebsreglements vor der SIL-Festsetzung (Ziff. B.2.3.3)

Die Vorinstanz hält unter Ziff. B.2.3.1 richtig fest, dass das VBR einen vorläufigen Charakter hat, weil es ja eben nicht auf einem SIL-Objektblatt basieren kann. Daher wird auch dessen Abänderbarkeit grundsätzlich anerkannt. Nicht auf eine gesetzliche Grundlage gestützt ist in Ziff. B.2.3.3 hingegen die Selbstbeschränkung der SIL-Koordinationspartner bezüglich Abänderbarkeit des vorläufigen Betriebsreglements. Keinesfalls Verbindlichkeit hat diese Vereinbarung gegenüber Dritten und insbesondere den Beschwerdeführenden. Bei der Behandlung des Gesuchs der Verfahrensbeteiligten und der vorliegenden Verwaltungsbeschwerde kommt dieser Vereinbarung somit keinerlei Bedeutung zu. Ansonsten würde dem Planungsprozess eine Vorwirkung zuerkannt, welche er aufgrund von Art. 13 RPG und Art. 14ff RPV gerade nicht hat. Gemäss Art. 22 RPV tritt die Verbindlichkeit erst nach der Verabschiedung durch den Bundesrat ein. Den von der Vorinstanz genannten Spielregeln fehlt folglich die gesetzliche Grundlage. Daraus folgt erneut, dass die daraus gefolgerte erschwerte Abänderbarkeit des VBR Art. 49 Bst. a VwVG verletzt.

Vollends alarmiert sind die Beschwerdeführenden darüber, dass gemäss dem von der Vorinstanz geschilderten Stand der SIL-Koordination (Ziff. B.2.3.2) der gekröpfte Nordanflug (nur) "bei Variante E_{DVO} eine Langfristoption" darstellt, wobei er bezüglich Sicherheit und Kapazität einem geraden Standard-ILS-Anflug gleichwertig sein müsse. Das heisst für die Beschwerdeführenden nichts anders, als dass er auf die lange Bank geschoben werden soll. Genau das war ein wesentliches Motiv zur Beschwerdeführung.

In ihrer ganzen Argumentation erwähnt die Vorinstanz mit keinem Wort, dass der heute praktizierte Südanflug, welcher durch den gekröpften Nordanflug vorläufig wenigstens teilweise substituiert werden soll, über eines der am dichtesten besiedelten Gebiete des Kantons Zürich hinweg führt und damit Hunderttausende pünktlich um 06.00 Uhr aus dem Schlaf reisst. Dieses grosse, im Oktober 2003 völlig neu belastete Gebiet war vorher überwiegend zivilflugfrei. Ausgangspunkt sämtlicher Betrachtungen der Vorinstanz bildet demgegenüber das VBR, welches den Zustand nach Aufnahme der Südanflüge abbildet und fortschreibt. Durch diese geschichtliche Verkürzung werden die Flugrechte nach vorläufigem Betriebsreglement zum "acquis". Dass dieser aus eklatantem Politikversagen und entgegen der Ziele von Art. 3 RPG festgeschrieben wurde, bleibt unberücksichtigt. Dass die Betroffenen in dieser Situation Anspruch nicht auf Langfristoptionen, sondern auf Gegenmassnahmen, wenn immer

sie technisch und betrieblich durchführbar sind, haben, wird ausgeblendet. Damit ist Art. 49 Bst. b eklatant und – mit Bezug auf Art. 3 RPG – auch Bst. a verletzt.

2.3 Überhöhte Anforderungen an die Sicherheit (Ziff. B.2.5)

In einer sorgfältigen Sicherheitsprüfung kam die Vorinstanz kurz zusammengefasst zu folgenden Schlüssen:

- Der gekröpfte Nordanflug ist grundsätzlich normenkonform. Die festgestellte Abweichung hindert dies nicht und ist fliegbar (Ziff. B.2.5.1.1).
- Der wegen der Nähe zur deutschen Grenze reduzierte kontrollierte Luftraum ist kein Sicherheitshindernis.
- Das preliminary safety assessment weist ein akzeptables Restrisiko aus (Ziff. B.2.5.1.2). Allerdings ist das Absturzrisiko gemäss der zitierten holländischen Studie um den Faktor 1.72 höher als jenes bei Benützung eines ILS.

Das ergibt sich auch aus Ziff. B.2.5.1.3.

In ihrer Stellungnahme (vgl. B.2.5.1.4) zur Sicherheitsprüfung wies die Gesuchstellerin darauf hin, "dass das BAZL das Risiko des beantragten Anflugverfahrens bedeutend geringer einschätze als dasjenige von Nicht-Präzisionsanflügen." Dieser Feststellung widersprach die Vorinstanz nicht. Das heisst aber, dass das gemäss der erwähnten Studie mit dem Faktor 1.72 bezifferte erhöhte Absturzrisiko effektiv tiefer ist. Denn diese Studie befasste sich mit Nicht-Präzisionsanflügen. Dieses tiefere Risiko wird nirgends ausgedeutet oder erwähnt. Insoweit ist Art. 49 Bst. b VwVG verletzt.

In Ziff. B.2.5.1.5 gelingt der Vorinstanz der Trick, den gekröpften Nordanflug, welcher gemäss erstem Absatz dieser Ziffer die Mindestsicherheitsvorgaben erfüllt und fliegbar ist und in die bestehenden Anflugkonzepte integriert werden kann, dennoch für zu wenig sicher zu erklären. Dabei wird, wie bereits in Ziff. 2.1 ausgeführt, der Grundsatz des best use of equipment verabsolutiert.

Die Beschwerdeführenden wollen die Erschwernisse, welche dieses Flugverfahren insbesondere den Besatzungen auferlegt, nicht wegdiskutieren. Sie sind auf S. 17 grundsätzlich richtig aufgeführt. Nicht gesagt wird hier allerdings, dass gerade den Piloten im interkontinentalen oder im internationalen Verkehr Anflüge auf Sicht nicht unvertraut sind. Auch daraufhin werden sie regelmässig trainiert. Einen falschen Eindruck erweckt aber insbesondere die Behauptung, weil es zwischen 06.00 und 07.00

Uhr morgens "mehrheitlich dunkel oder dämmerig" sei oder gerade die Sonne aufgehe, sollte vom Fliegen unter Sichtbedingungen abgesehen werden. Entweder sind die erforderlichen Sichtminima gegeben oder sie sind es nicht. Im letzteren Fall kann der Anflug auf Sicht selbstverständlich nicht durchgeführt werden. Zudem ist daran zu erinnern, dass die anzufliegende Piste stets hell beleuchtet und von weitem erkennbar ist.

Das vergleichbare Interkontinentalflughäfen in der Regel nicht auf Sicht angeflogen werden, ist kein Argument gegen die von der Verfahrensbeteiligten beantragte Lösung. Diese ist ja auch nicht als Definitivum gedacht, sondern soll, sobald die unter anderem auch von Eurocontrol mit Hochdruck entwickelten satellitengestützten Präzisionsanflugverfahren zur Verfügung stehen, durch ein solches ersetzt werden. Auch diese *Vorläufigkeit des Anflugverfahrens* findet im angefochtenen Entscheid keine Berücksichtigung. Sie ist aber zusammen mit dem Argument, dass sie sehr vielen Menschen im heutigen Südanflug wenigstens temporäre Erleichterung bringt, für die Interessenabwägung wesentlich (Art. 49 Bst. b VwVG).

Was schliesslich die Stellungnahmen von Skyguide und von Aerocontrol Switzerland sowie der Aeropers betrifft, ist klar, dass diese der rein fliegerischen Routine den absoluten Vorrang einräumen. Im Gegensatz zur Vorinstanz dürfen sie sich Einseitigkeit leisten. Wenn Aerocontrol Switzerland aufführt, die Beschränkung des Verfahrens auf täglich eine Stunde während 150 Tagen pro Jahr gewährleiste "bei allen Flugverkehrsleitern jene Arbeitsroutine", die ein sicheres Arbeiten voraussetze, nicht, dann sind dieselben Zweifel auch für den Südanflug angebracht, welcher zwar täglich, aber an Werktagen ebenfalls nur während einer Stunde betrieben wird.

In Ziff. 2.5.1.5 schreibt die Vorinstanz zutreffend, bei der Verfolgung des Ziels, die Sicherheitsrisiken soweit als vernünftigerweise machbar zu reduzieren, setze sie ihre „Prioritäten nach dem Schadenspotenzial und der Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken.“ Effektiv erwähnt und behandelt sie aber auf S. 15 nur das Absturzrisiko. Faktor 1,72 beziffert allein die erhöhte Eintrittswahrscheinlichkeit (ebenso Ziff. 2.5.1.3 „höheres Absturzrisiko“). Hätte die Vorinstanz auch das Schadenspotenzial berücksichtigt, hätten sich ihre Überlegungen auch mit den Folgend eines Absturzes am Boden befassen müssen. Stürzt ein Grossraumflugzeug in ein dicht besiedeltes Wohnquartier beispielsweise von Zürich Schwamendingen unter dem Südanflug oder auf Gockhausen ab, ist das zu erwartende Schadensausmass unvergleichlich grösser, als wenn das Flugzeug in dünn besiedeltem Gebiet im Norden abstürzt. Die Vorinstanz hat sich

somit an ihre eigenen Vorgaben nicht gehalten und überdies das Sicherheitsrisiko unvollständig und folglich falsch ermittelt (Art. 49 Bst. b VwVG).

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass viele der soeben aufgelisteten Bedenken sowohl der Vorinstanz als auch der Interessenvertreter als aufgebauscht erscheinen. An den durch Klammerverweis auf Art. 49 VwVG bezeichneten Orten ist deshalb die Erhebung der Tatsachen falsch.

2.4 Kapazität

Bei der Beurteilung der Kapazitäten ist erneut vorzuschicken, dass der gekröpfte Nordanflug auf Sicht bloss auf beschränkte Zeit erfolgen wird, bis er durch ein entsprechendes Präzisionsanflugverfahren ersetzt werden kann. Aus diesem Grunde kann nicht mit den im SIL-Koordinationsprozess vorausgesetzten Kapazitäten von 35 Anflügen pro Stunde von Süden her verglichen werden. Ebenso wenig ist die von der Swiss geforderte Kapazität von 32 Anflügen pro Stunde massgeblich, da die Schnell-Abrollwege ab der Piste 34 weiterhin nicht genehmigt sind und da es noch mindestens ein bis zwei Jahre gehen dürfte, bis diese dann (eventuell) zur Verfügung stehen. Indem die Vorinstanz heute vorhandene Kapazitäten und ihrer Ansicht nach zu einem späteren Zeitpunkt anzustrebende munter mischt, verfälscht sie den Sachverhalt erneut (Art. 49 Bst. b VwVG).

Schliesslich berücksichtigt sie beim Vergleich des gekröpften Nordanflugs mit dem heutigen Südanflug die bei diesem Flugverfahren gewonnene Erfahrung mit der Aussage, heute könnten im Anflug 34 "häufig bis 28 Anflüge pro Stunde abgewickelt werden." Auch beim gekröpften Nordanflug wird Routine und Erfahrung einkehren. Es ist daher schleierhaft, weshalb diesem der dem Südanflug zugeschriebene Bonus nicht auch zuerkannt wird (Art. 49 Bst. b VwVG).

Schliesslich ist gerade in diesem Zusammenhang anzuführen, dass zwischen 06.00 und 07.00 Uhr ein Grossteil der Landungen auf die Swiss entfällt (weshalb diese auch so vehement für möglichst grosse Kapazität eintritt). Bei deren sämtlichen Besatzungen ist sehr gute Ortskenntnis und einkehrende Routine vorauszusetzen, welche vorliegend nirgends berücksichtigt wird.

Schliesslich ist die Behauptung falsch, der Ausfall der Starts zwischen 06.00 und 07.00 Uhr beeinträchtigt die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich. Es ist eine Binsenwahrheit, dass die Swiss ihre Europaflüge erst nach 07.00 Uhr starten lässt, da

bis dahin der Transfer von den zwischen 06.00 und 07.00 Uhr landenden Interkontinentalflugzeugen vollzogen ist (Art. 49 Bst. b VwVG). Ein Bedarf für Starts besteht in dieser frühen Morgenstunde folglich nicht, ansonsten sich die Verfahrensbeteiligte nicht auf diese Einschränkungen eingelassen hätte.

2.5 Raumplanung (Ziff. B.2.6)

Das ARE stellte seine Stellungnahme offenbar unter den Grundsatz, nichts zu befürworten, was den SIL-Prozess erschweren könnte. Das ist aus stakeholder-Perspektive verständlich. Allerdings würde man vom ARE erwarten, dass es sich als Fachbehörde des Bundes auch zur Vereinbarkeit des Südanflugverfahrens mit den Planungsgrundsätzen von Art. 3 insbesondere Abs. 3 und 4 RPG vernehmen lassen und den gekröpften Nordanflug als Alternative dazu würdigen würde. Eine Erschwerung des SIL-Planungsprozesses rechtfertigt es jedenfalls nicht, dass diese Grundsätze weiter eklatant verletzt werden, obwohl dies betrieblich gar nicht mehr notwendig ist, weil mit dem Gekröpften Nordanflug wenigstens bei Sichtflugwetter eine Alternative bereitsteht (vgl. schon Ziff. 2.1).

Die Beurteilung durch die Vorinstanz (Ziff. B.2.6.1.3) ist vom bereits gerügten (Ziff. 2.2) "acquis"-Denken geprägt. Egal, ob die Einführung der Südanflüge entgegen den Grundsätzen der Raumplanung und des Umweltrechts erfolgte, diese waren "zur Aufrechterhaltung eines ordentlichen und sicheren Flugbetriebs und der Funktionsfähigkeit des wichtigsten Landesflughafens notwendig"! Demgegenüber ist der gekröpfte Nordanflug nicht "zur Umsetzung bzw. Kompensation der von Deutschland erlassenen Einschränkungen wirklich notwendig". Dass er hingegen der Korrektur erlittener kollektiver Unbill und zugefügter Rechtsverletzungen gilt, bleibt unerwähnt (Art. 49 Bst. b VwVG).

2.6 Umwelt (Ziff. B.2.6.2)

Das BAFU als umweltsachverständige Behörde des Bundes erklärte sich ausserstande, eine abschliessende Beurteilung bezüglich Lärms vorzunehmen, solange die 1-Stunden-Leq-Berechnungen für die Zeit von 06.00 bis 07.00 Uhr nicht vorliegen. Die Vorinstanz wies diesen Antrag ab, erklärte diesen 1-Stunden-Leq als irrelevant

und stellte sich auf den Standpunkt, die Gesamtlärmsituation sei einzig und allein anhand des 16-Stunden-Leq tags zu beurteilen.

Der Bundesrat hat die Belastungsgrenzwerte nach Anhang 5 der LSV im Jahre 2001 festgelegt. Weder er noch das BAFU noch die damalige Fachkommission des Bundes zur Festlegung der Belastungsgrenzwerte berücksichtigten bei dieser Festsetzung die Möglichkeit, dass Lärmbelastungen aus einer Verkehrsanlage ausschliesslich während einer einzigen Tagesstunde, dafür aber geballt, erfolgen könnten. Und niemand dachte daran, dass diese Tagesstunde die siebte bzw. an Wochenenden die siebte bis neunte sein könnte, zu einer Zeit also, zu welcher ein Grossteil der in Agglomerationen lebenden Bevölkerung heutzutage noch schläft. Wer jeden Morgen um 06.00 Uhr zwangsgeweckt wird und einen anderen Lebensrhythmus hätte, wird in seinem Wohlbefinden erheblich gestört. Wie soeben ausgeführt, betrifft dies die Mehrheit der Anwohner im Südanflug. Damit genügen die heute festgesetzten Grenzwerte den Kriterien von Art. 15 USG nicht. In solchen Spezialfällen sind sie daher genauso gut durch die Entscheidbehörden im Einzelfalle sinngemäss festzulegen, wie die Entscheidbehörden bei anderen Störungen, bei welchen keine Immissionsgrenzwerte bestehen, Kriterien für die Übermässigkeit der Einwirkungen festzusetzen haben. Die Vorinstanz verkannte diese Pflicht. Die Beurteilung der "Gesamtlärmsituation" des Flughafens anhand des 16-Stunden-Leq verfehlt den Schutzgedanken von Art. 13 und 15 USG (Art. 49 Bst. a VwVG).

Die diesbezügliche Beurteilung durch das BAZL (S. 35 der Verfügung zum Betriebsreglement) verschliesst die Augen vor dieser Realität und klammert sich an die Lärmbelastungskurven des 16-Stunden-Leq, die – wie wir längst wissen – die Störwirkung vorliegend eben nicht abbildet. Das BAFU fährt diesbezüglich übrigens einen anderen Kurs und will die Störwirkung mit einem 1-Stunden-Leq von 06.00 bis 07.00 Uhr morgens beurteilt haben(!).

3. Abschliessende Würdigung

Im Gegensatz zur Gesamtbeurteilung des BAZL ist der gekröpfte Nordanflug sicher genug, dass er bewilligt werden kann, gewährt – unter Berücksichtigung der sich auch bei diesem Verfahren mit der Zeit einstellenden Routine –ausreichend Kapazität, ist für jede Besatzung fliegbar und braucht zurzeit keine Zusatzausrüstung. Zudem ist er umweltmässig im Vergleich zum bestehenden Zustand um ein Vielfaches

optimiert, indem er die übermässige Belastung eines Bevölkerungsschwerpunktes im Kanton Zürich wenigstens während ca. 150 Tagen pro Jahr eliminiert. Schon aufgrund der vom BAZL selber aufgestellten, teilweise rechtswidrigen Kriterien müsste er genehmigt werden. Nimmt man die in den materiellen Ausführungen aufgelisteten Rechtsverletzungen und die unrichtig ermittelten Sachverhalte hinzu, muss das vorliegende Rechtsbegehren gutgeheissen werden.

In diesem Sinne bekräftige ich die gestellten Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Ettler', written in a cursive style.

Dr. Peter Ettler

fünffach

Beilagen s. separates Beilagenverzeichnis

Beilagenverzeichnis

Beiliegende Ermächtigungsbeschlüsse:

2. Stadt Dübendorf, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
3. Gemeinde Egg, Forchstrasse 145, Postfach 331, 8132 Egg
5. Gemeinde Fällanden, Schwerzenbachstrasse 10, 8117 Fällanden
6. Gemeinde Feusisberg, Dorfstrasse 38, 8835 Feusisberg
9. Gemeinde Hombrechtikon, Feldbachstrasse 12, 8634 Hombrechtikon
11. Gemeinde Küsnacht, Obere Dorfstrasse 32, 8700 Küsnacht
12. Gemeinde Männedorf, Bahnhofstrasse 10, 8708 Männedorf
13. Gemeinde Maur, Zürichstrasse 8, 8124 Maur
17. Gemeinde Schwerzenbach, Bahnhofstrasse 16, 8603 Schwerzenbach
18. Gemeinde Stäfa, Goethestrasse 16, Postfach 535, 8712 Stäfa
19. Gemeinde Uetikon am See, Weissenrainstrasse 20, 8707 Uetikon am See
20. Stadt Uster, Bahnhofstrasse 17, 8610 Uster
23. Gemeinde Wollerau, Hauptstrasse 15, 8832 Wollerau
27. Gemeinde Russikon, Kirchgasse 4, Postfach, 8332 Russikon

Nachzureichende Ermächtigungsbeschlüsse:

1. Gemeinde Altendorf, Dorfplatz 3, 8852 Altendorf
4. Gemeinde Erlenbach, Seestrasse 59, 8703 Erlenbach
7. Gemeinde Freienbach, Unterdorfstrasse 9, Postfach 140, 8808 Pfäffikon
8. Gemeinde Herrliberg, Forchstrasse 9, 8704 Herrliberg
10. Gemeinde Kappel am Albis, Rifferswilerstrasse 3, Postfach, 8926 Kappel am Albis
14. Gemeinde Meilen, Dorfstrasse 100, Postfach, 8706 Meilen
15. Gemeinde Oetwil am See, Willikonerstrasse 11, 8618 Oetwil am See
16. Stadt Rapperswil-Jona, St. Gallerstrasse 40, 8645 Jona
21. Gemeinde Volketswil, Zentralstrasse 5, 8604 Volketswil
22. Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Stationsstrasse 10, 8306 Brüttisellen
24. Gemeinde Zumikon, Dorfplatz 1, 8126 Zumikon
25. Gemeinde Greifensee, Im Städtli, 8606 Greifensee
26. Gemeinde Pfäffikon, Hochstrasse 1, 8330 Pfäffikon ZH
28. Gemeinde Schönenberg, Kirchrain 2, 8824 Schönenberg