|  |
| --- |
| Fax-Nr. Seitenzahl |
| **Einschreiben**  Adresse  Bundesamt für Zivilluftfahrt  Sektion Sachplan und Anlagen  3003 Bern |
| Zürich, 9. Juni 2020 |

Einsprache im Plangenehmigungsverfahren  
Flughafen Zürich, Gesuch um Plangenehmigung für das Projekt Umrollung Piste 28

Sehr geehrte Damen und Herren

|  |
| --- |
| In Sachen |
| Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz), Dorfstrasse 17, Postfach 325, 8155 Niederhasli, |
| **Einsprecher,** |
| vertreten durch RA Dr.iur. Adrian Strütt [und/oder RAin MLaw Annina Dillier,] ettlersuter Rechtsanwälte, Klausstrasse 43, Postfach 3062, 8034 Zürich, |
| gegen |
| Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich, |
| **Einsprachegegnerin/FZAG,** |
| betreffend |
| Plangenehmigungsverfahren Gesuch um Plangenehmigung für das Projekt Umrollung Piste 28 |

|  |
| --- |
| erheben wir namens und mit Vollmacht des Einsprechers |
| Einsprache |
| und stellen folgendes |
| Rechtsbegehren: |
| 1. Es sei die Plangenehmigung nur unter nachfolgenden Auflagen zu erteilen: 2. Es sei der Einsprachegegnerin zu verbieten, den mit der Pistenumrollung einhergehenden Effizienzgewinn dazu zu nutzen, die Kapazität des Flughafens zu steigern. 3. Es sei die Einsprachegegnerin dazu zu verpflichten, den mit der Pistenumrollung einhergehenden Effizienzgewinn dazu zu nutzen, verspätete Starts und Landungen nach 23.00 Uhr zu verhindern. 4. Es sei die Einsprachegegnerin dazu zu verpflichten, nach 21.00 Uhr keine zusätzlichen Lande-Slots und nach 22.00 Uhr keine zusätzlichen Start-Slots mehr zu beantragen. 5. Es sei die Einsprachegegnerin dazu zu verpflichten, in ihre jährlichen Berichte, beginnend ab dem Berichtsjahr 2021, die Auswirkungen der Massnahmen nach Antrag 1.b) und 1.c) auf die Verspätungssituation und die Lärmbelastung aufzunehmen. 6. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Einsprachegegnerin. |
| sowie folgenden |
| prozessualen Antrag: |
| Es seien dem Einsprecher die Stellungnahmen und Eingaben der kantonalen und eidgenössischen Amtsstellen unaufgefordert (ggf. auf elektronischem Weg) zuzustellen, damit sich dieser gegebenenfalls dazu äussern kann. |
| Begründung: |

* 1. Formelles
     1. Rechtsvertretung, Fristwahrung

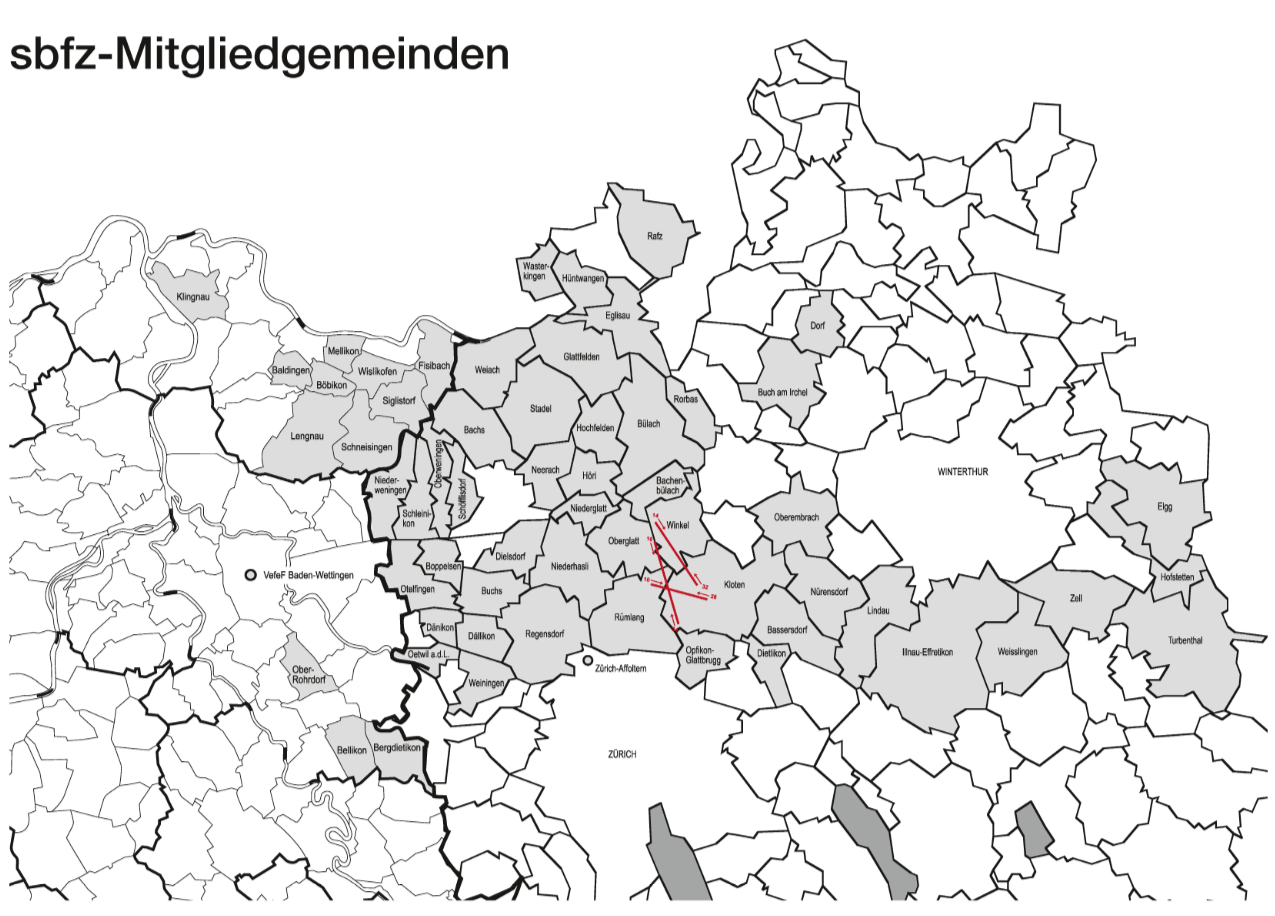
1. Die unterzeichnenden Rechtsvertreter sind rechtsgenügend bevollmächtigt.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| BO: | Vollmacht vom [DATUM, allenfalls bestehende Vollmacht] | Beilage 1 |

1. Die vorliegende Eingabe erfolgt rechtzeitig innert der vom 25. Mai bis und mit dem 23. Juni 2020 laufenden Auflagefrist (Publikation im kantonalen Amtsblatt vom 17. Januar 2020).
   * 1. Beschwerdelegitimation
2. Beim Einsprecher handelt es sich um einen privatrechtlichen Verein, welcher sich gemäss § 2 seiner Statuten dem Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und anderen durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen wie Abgasen etc. (lit. a) und der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen (lit. b) verschrieben hat. Ausdrücklicher Bestandteil des Vereinszwecks ist sodann die Interessen- und Rechtewahrung der Betroffenen (lit. c). Diese Zielsetzungen werden unter Ziff. II., Zielsetzungen, der Statuten weiter spezifiziert und die Mittel zur Umsetzung näher umschrieben.

|  |  |
| --- | --- |
| **BO:** | Statuten Einsprecher vom 24. Juni 1998; im Bestreitungsfalle vorbehalten; zugänglich unter *schutzverbandzuerich.ch/startseite/statuten* |

1. Mitglieder des Einsprechers sind Gemeinden, deren Bewohner allesamt von den Auswirkungen des Flugverkehrs der Einsprachegegnerin besonders betroffen sind. Vergleiche dazu auch die nachfolgende Karte der Mitgliedergemeinden (zugänglich auch unter *schutzverbandzuerich.ch/mitgliedgemeinden)*



|  |  |
| --- | --- |
| **BO:** | Mitgliederliste; im Bestreitungsfalle vorbehalten; zugänglich unter *schutzverbandzuerich.ch/mitgliedgemeinden/liste-mitgliedgemeinden* |

1. Gemäss der Rechtsprechung zur «egoistischen Verbandsbeschwerde» kann ein Verband nebst den eigenen auch die Interessen seiner Mitglieder geltend machen, wenn es sich um solche handelt, die er nach seinen Statuten zu wahren hat, die der Mehrheit oder doch einer Grosszahl seiner Mitglieder gemeinsam sind und zu deren Geltendmachung durch Beschwerde jedes dieser Mitglieder befugt wäre (BGE 136 II 539, S. 542, BGE 131 I 198 E. 2.1 S. 200; BGE 130 II 514 E. 2.3.3 S. 519 mit Hinweisen; Urteil 2C\_52/2009 vom 13. Januar 2010 E. 1.2.2, nicht publ. in: BGE 136 I 1; sogenannte «egoistische Verbandsbeschwerde»). Dabei muss ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Gebiet bestehen, in welchem die fragliche Verfügung erlassen worden ist (Entscheid des Bundesrats vom 23. Mai 2001, in: VPB 65/2001 Nr. 114 S. 1236).
2. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt, indem einerseits der Schutz vor Immissionen aus dem Betrieb des Flughafens Zürich und die diesbezügliche Interessenwahrung statutarisch als Zielsetzungen des Einsprechers definiert, andererseits die Mitglieder des Einsprechers zur selbständigen Beschwerdeführung legitimiert sind. Sie bzw. ihre Einwohner sind von den Fluglärmimmissionen besonders betroffen, da sie sich im unmittelbaren Einflussbereich der Lärmimmissionen des Flughafens Zürich-Kloten befinden. Sämtliche Einwendungen des Einsprechers zielen auf eine Verbesserung bzw. Nichtverschlechterung der aktuellen Lärmsituation ab.
3. Die Praxis hat die Beschwerdelegitimation (und damit auch die Einsprachelegitimation gemäss Art. 36d Abs. 4 LFG) denn auch in ähnlichen Fällen ohne weiteres bejaht. In BGE 124 II 293 E. 3d hat das Bundesgericht ausdrücklich festgehalten, dass dem Einsprecher das Beschwerderecht nur zustehe, wenn er seinen Statuten gemäss die Interessen seiner Mitglieder zu vertreten habe und die Mehrheit oder doch eine Grosszahl der Mitglieder selbst zur Einreichung einer Beschwerde legitimiert wäre (BGE 121 II 39 E. 2d/aa; BGE 120 Ib 59 E. 1a). Diese Voraussetzungen seien − wie das Bundesgericht schon verschiedentlich festgestellt habe − für den Einsprecher erfüllt, bestehe dieser doch im Wesentlichen aus Anliegergemeinden, die sich zu einem Verein mit dem statutarischen Zweck zusammenge­schlossen haben, die Interessen der Gemeinden und ihrer Einwohner an der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und an der Abwehr übermässiger Immissionen aus dem Flughafenbetrieb zu wahren (vgl. BGE 118 Ib 530 nicht publ. E. 1b und Hinweis in E. 5c; siehe auch Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-5236/2018 vom 9. März 2020, E. 2.5.2.1, A-769/2013 vom 30. Oktober 2013, E. 2.6.2.2 ff. sowie A-6291/2013 vom 28. Oktober 2014, E. 1.2.5).
4. Der Einsprecher ist somit auch im vorliegenden Fall dazu legitimiert, die gestellten Rechtsbegehren zu erheben.
   * 1. Zum prozessualen Antrag
5. Der Einsprecher beantragt im prozessualen Antrag, dass ihm die Stellungnahmen der kantonalen und eidgenössischen Amtsstellen unaufgefordert zuzustellen seien, damit er sich gegebenenfalls dazu äussern kann. Dieser Antrag basiert auf dem Anspruch auf jederzeitiges Replikrecht gemäss BGE 133 I 100 ff., auf dem Akteneinsichtsrecht gemäss Art. 26 ff. VwVG sowie auf dem Anspruch auf rechtliches Gehör wie er in Art. 29 BV und Art. 29 ff. VwVG verankert ist.
   1. Materielles und Rechtliches
      1. Ausgangslage
6. Die Umrollung Piste 28 soll gemäss Angaben der Einsprachegegnerin eine Massnahme zur weiteren Erhöhung der Sicherheitsmarge am Flughafen Zürich darstellen. Mit diesem langfristigen Projekt sollen die Verkehrsströme der ankommenden und abfliegenden Flugzeuge am Boden räumlich voneinander getrennt werden, womit ein Grossteil der Kreuzungen über die Piste 28 vermieden und die damit zusammenhängenden Kollisionsrisiken deutlich reduziert werden sollen. Mit einer sauberen Entflechtung des Rollverkehrs und dem Wegfall der Kreuzungspunkte wird die Arbeitslast der Fluglotsen und Piloten massgeblich reduziert, was ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheitsmarge beitragen soll. Damit soll die Umrollung zwei im Rahmen des Berichts zur Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich (SÜFZ), welcher im Jahr 2012 im Auftrag des BAZL erarbeitet wurde, identifizierte massgebliche Hauptrisiken (Top Hazards) wesentlich entschärfen (Plangenehmigungsgesuch der Einsprachegegnerin vom 17. März 2020 (nachfolgend: Gesuchsbrief), Ziff. 2, S. 1 f.).
7. Weiter führt die Einsprachegegnerin mit Verweis auf Seite 8 der Dokumentation C. zur Anpassung des SIL-Objektblatts vom 15. September 2016 aus, dass das Projekt der Sicherheitssanierung des Flughafens diene, ohne dessen Kapazität zu erhöhen und ohne eine Kapazitätssteigerung zu begünstigen (Gesuchsbrief, Ziff. 2, S. 2 f.). Da die betrieblichen Abläufe mit der Pistenumrollung erheblich vereinfacht werden können (vgl. Gesuchsbrief, Ziff. 2, S. 2), entstehen faktisch aber durchaus weitere Kapazitäten, die dazu genutzt werden könnten den von der FZAG ohnehin beabsichtigten längerfristig geplanten Ausbau des Flugverkehrs am Flughafen Zürich weiter voranzutreiben (vgl. im Jahr 2019: 275'300 Flugbewegungen; Betriebszustand 2030: geschätzte 335'029 Flugbewegungen). Der Einsprachegegnerin ist demnach zu verbieten, den mit der Pistenumrollung einhergehende Effizienzgewinn dazu zu nutzen, die Kapazität des Flughafens zu steigern. Vielmehr ist der Flugverkehr im bisherigen (vor der Corona-Zeit bestehenden) Kapazitätsrahmen zu erhalten. Diese Auflage gemäss Antrag 1.a) ist in das Dispositiv der Plangenehmigungsverfügung aufzunehmen, da nur dieses in Rechtskraft erwächst und Bindungswirkung entfaltet.
8. Der Einsprecher begrüsst eine Erhöhung der Sicherheit am Flughafen Zürich und stellt sich damit nicht grundsätzlich gegen das Projekt «Umrollung Piste 28». Um den Schutz der Mitglieder des Einsprechers bzw. deren Einwohner vor übermässigen Lärmimmissionen sicherzustellen, ist es aber erforderlich, das Dispositiv der Plangenehmigungsverfügung neben dem Antrag 1.a) um die Auflagen gemäss Antrag 1.b) und c) zu ergänzen (vgl. dazu nachfolgende Rz. 13 ff.).
   * 1. Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen
        1. Vorbemerkungen
9. Der Flughafen Zürich ist eine bestehende ortsfeste Anlage i.S.v. Art. 7 Abs. 1 USG i.V.m. Art. 2 Abs. 1 LSV. 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 und auch heute noch 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](https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?lang=de&type=highlight_simple_query&page=1&from_date=&to_date=&sort=relevance&insertion_date=&top_subcollection_aza=all&query_words=flughafen+z%FCrich+sanierungs&rank=0&azaclir=aza&highlight_docid=atf%3A%2F%2F126-II-522%3Ade&number_of_ranks=0#page522) E. 39a).
10. Das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip gemäss Art. 1 Abs. 2 USG verlangt darüber hinaus unabhängig von der Einhaltung allfälliger Grenzwerte oder Verschärfungen/Erleichterungen, dass Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, im Sinne der Vorsorge frühzeitig zu begrenzen sind. Als Ausfluss dieser Bestimmung statuiert Art. 11 Abs. 2 USG als Grundsatznorm, dass Emissionen unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (vorsorgliche Emissionsbegrenzungen).
11. Auch wenn die mit der Umrollung geänderte Rollwegführung – wie von der Einsprachegegnerin behauptet – keine zusätzlichen Fluglärmimmissionen zur Folge haben soll (Gesuchsbrief, Ziff. 3.2.2, S. 5, wonach das Projekt nur Auswirkungen auf die Betriebslärmbelastung, nicht aber auf den Fluglärm haben soll), muss allen involvierten Stellen klar sein, dass die aktuelle Lärmbelastungssituation untragbar sowie rechtlich unzulässig ist und dass aufgrund der übermässigen Belastung und der Sanierungsbedürftigkeit des Flughafens Zürich alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen auszuschöpfen sind.
12. Beim vorliegenden Vorhaben handelt es sich um eine wesentliche Erweiterung der Flughafen-Anlage (vgl. Umweltverträglichkeitsbericht von Basler & Hofmann vom 21. Oktober 2019, rev. Am 17. März 2020, Plangenehmigungsgprojekt Umrollung Piste 28 (nachfolgend: UV-Bericht), Ziff. 2.2, S. 15), weshalb gestützt auf Art. 18 Abs. 1 USG und Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 LSV eine Sanierungspflicht besteht; und zwar unabhängig davon, ob das Projekt Auswirkungen auf den Fluglärm hat oder nicht.
13. Aufgrund der neuesten Lärmwirkungsforschung gilt es als gesichert, dass vor allem nächtliche und frühmorgendliche Lärmimmissionen für die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden schädlicher sind als bisher angenommen. Diesen Erkenntnissen trägt auch die neuere Rechtsprechung des Bundesgerichts Rechnung (BGE 126 II 522; BGE 137 II 58).
14. Ferner bestätigen die neuesten Erkenntnisse epidemiologischer Studien, die mittels statistischer, auf einem Sample von über vier Millionen Bewohnerinnen und Bewohnern unseres Landes gestützten Daten gewonnen wurden, im Grossen und Ganzen die Erkenntnisse der Schlafstudie 2000. In der SiRENE-Studie («Short and Long Term Effects of Traffic Noise Exposure») wurden Gesundheitsrisiken (v. a. für kardiovaskuläre Erkrankungen, aber auch Diabetes und Depression) quantifiziert. Dabei konnten die Forscher nachweisen, dass sich das Risiko nicht bloss entsprechend der Lärmdosis erhöht, sondern dass als zusätzlicher Risiko-Treiber auch die Anzahl der Ereignisse >3 dB L(A) max über dem 1h Leq wirkt. Der entsprechende Effekt ist bei einer mittleren Ereigniszahl am stärksten. Die Ergebnisse der Lärmstudie 2000 lassen sich somit auch in statistischen Modellen abbilden und erscheinen somit als weiter erhärtet. Einzelne ausgeprägte Lärmereignisse während der Nacht stellen somit ein grösseres Gesundheitsrisiko dar als konstanter Lärm von durchschnittlich gleicher Intensität. Als wesentliches Ergebnis der SiRENE-Studie ist schliesslich anzuführen, dass sich das Risiko für entsprechende Erkrankungen – und Mortalitäten – bereits ab der unglaublich tiefen Schwelle von 30 dB(A) Leq pro 10 dB Lärmzunahme verdoppelt (Héritier/Vienneau et al., Transportation noise exposure and cardiovascular mortality: a nationwide cohort study from Switzerland, Environmental Epidemiology 2017, S. 307 ff.).
15. Angesicht dieser erheblichen gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Lärmimmissionen nachts und frühmorgens und gestützt auf Art. 18 Abs. 1 USG und Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 LSV ist die Einsprachegegnerin verpflichtet, mindestens alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen zu unternehmen, um Lärmimmissionen vor allem spätabends bzw. nachts zu begrenzen.
16. Diese permanente Verletzung der Nachtruhe, wie sie inzwischen sogar seitens des BAZL ausdrücklich anerkannt und kritisiert wird (vgl. dazu Verfügung des BAZL vom 23. Juli 2018, E. 12), muss aus Sicht des Einsprechers gestützt auf die Sanierungspflicht nach Art. 18 Abs. 1 USG zwingend beseitigt werden. Es soll damit eine weitere Zunahme der bereits bestehenden Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in den Nachtstunden vermieden werden.
    * + 1. Kein Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr (Antrag 1.b))
17. Mit dem erweiterten Rollwegsystem soll sich die Komplexität der Verkehrsführung beim Rollverkehr senken und die Fehleranfälligkeit der Abläufe vermindern (vgl. UV-Bericht, Ziff. 1.2, S. 11). Da das vorliegende Projekt aufgrund der damit einhergehenden Vereinfachung der betrieblichen Abläufe erhebliches Verbesserungspotential hinsichtlich des bis heute fast täglich auftretenden Verspätungsabbaus nach 23.00 Uhr aufweist, sollen die dadurch gewonnenen Effizienzgewinne primär dazu eingesetzt werden, Verspätungen vor 23.00 Uhr abzubauen. Die Umrollung der Piste 28 darf daher – wie bereits erwähnt – nicht dazu führen, dass der mit der Pistenumrollung als Nebeneffekt eintretende Effizienzgewinn zur Steigerung der Kapazität genutzt wird. Vielmehr soll die damit einhergehende Effizienzsteigerung für die Reduktion von Verspätungen nach 23.00 Uhr eingesetzt werden.
18. Gemäss des Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 23. August 2017 hat die Flughafenhalterin zusammen mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen zu unternehmen, um solche bewilligungsfrei zugelassenen Verspätungen (von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr) zu verringern (vgl. Festlegungen SIL, Ziff. 1, S. 20). Mit der Umrollung muss deshalb sichergestellt werden, dass sämtliche Starts und Landungen vor 23.00 Uhr abgewickelt werden.
19. Derzeit läuft ein Massnahmenprogramm der FZAG, der Skyguide und der Swiss zur Reduktion von Verspätungen. Die Umrollung Piste 28 ist darin nicht explizit enthalten, weshalb die Aufnahme der Auflage gemäss Antrag 1.b) in die Plangenehmigungsverfügung umso mehr angezeigt ist, zumal der FZAG die Pflicht zukommt, *alle* betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen zu unternehmen, um bewilligungsfrei zugelassenen Verspätungen (von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr) zu reduzieren.
    * + 1. Keine zusätzliche Slotvergabe nach 21.00 Uhr für Landungen bzw. nach 22.00 Uhr für Starts (Antrag 1.c))
20. Gleichzeitig soll die Einsprachegegnerin dazu verpflichtet werden, nach 21.00 Uhr keine zusätzlichen Lande-Slots und nach 22.00 Uhr keine zusätzlichen Start-Slots zu beantragen (Antrag 1.c)).
21. Das BAZL hat mit Verfügung vom 23. Juli 2018 einen sog. Slotfreeze angeordnet, d.h. ab 21.00 Uhr wurde die deklarierte Landekapazität sowie ab 22.20 Uhr die Startkapazität eingefroren. Es begründetet diese Massnahme damit, dass die andauernde deutliche Überschreitung der zulässigen Lärmbelastung in der Nacht mit den bisher aufgezeigten Massnahmen nicht beseitigt oder merkbar verringert werden könne. Da der Lärm der einzelnen Flugbewegungen nicht derart reduziert werden könne, dass die Überschreitungen wegfallen oder erheblich reduziert werden, stehe als wirksame Massnahme eine Beschränkung der Flugbewegungen im Vordergrund (Verfügung BAZL vom 23. Juli 2018 i.S. Flughafen Zürich betreffend Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2016 (nachfolgend: Verfügung BAZL vom 23. Juli 2018), E. 12).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| BO: | Verfügung BAZL vom 23. Juli 2018 i.S. Flughafen Zürich betreffend Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2016 | Beilage 2 |

1. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 9. März 2020 in dem seitens der Einsprecher gegen die Verfügung des BAZL vom 23. Juli 2018 ergriffenen Beschwerdeverfahren festgehalten, dass zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung des Flugbetriebs zweifellos grundsätzlich geeignet sein könnten, die zulässigen Lärmimmissionen in den Nachtstunden einzuhalten und somit den rechtmässigen Zustand wiederherzustellen, und dass es angemessen erscheine, die deklarierte Kapazität für die Zuweisung von Slots in den Nachtstunden vorerst auf den aktuellen Stand zu begrenzen, um eine allfällige Erhöhung der Flugbewegungen und somit eine Verschlechterung der Fluglärmsituation zu verhindern (Urteil des BVGer vom 9. März 2020, A-5236/2018, E. 7.3.1 und E. 7.3.3). Dass die vom Flughafen Zürich ausgehenden Lärmimmissionen übermässig sind und die bestehende Lärmsituation damit unrechtmässig ist, wird vom Bundesverwaltungsgericht in diesem Entscheid damit anerkannt.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| BO: | Urteil des BVGer vom 9. März 2020, A-5236/2018 | Beilage 3 |

1. Die Verfügung des BAZL vom 23. Juli 2018 stellt jedoch gemäss Bundesverwaltungsgericht lediglich eine Zwischenverfügung dar, mit welcher kein definitiver Entscheid betreffend Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes hinsichtlich der Lärmbelastung getroffen wird. Es handelt sich lediglich um eine vorsorgliche Massnahme, welche zeitlich bis zum Vorliegen eines Hauptsachentscheides begrenzt ist (vgl. Urteil des BVGer vom 9. März 2020, A-5236/2018, E. 7.3.3).
2. Da die Mitglieder der Einsprecher bzw. deren Einwohner bereits seit Jahren bzw. Jahrzehnten übermässigen Lärmimmissionen ausgesetzt sind und seitens der Einsprachegegnerin eine Pflicht zur Sanierung besteht, erscheint eine definitive Anordnung eines Slotfreeze für Landungen nach 21.00 Uhr und für Starts nach 22.00 Uhr dringend angezeigt.
3. Hinsichtlich den Start-Slots greift die vom BAZL mit Verfügung vom 23. Juli 2018 angeordnete vorsorgliche Begrenzung ab 22.20 Uhr zu kurz. Die Beschränkung der Massnahme auf Start-Slots nach 22.20 Uhr wird vom BAZL denn auch nicht näher begründet (vgl. Verfügung BAZL vom 23. Juli 2018, E. 12, in welcher sich das BAZL mit dem Hinweis begnügt, wonach es bei den Starts angemessen erscheine, eine Zunahme ab 22.20 Uhr zu unterbinden). Angesichts der vom Bundesgericht und in der Wissenschaft anerkannten gesundheitsschädlichen Wirkung von Lärm nachts und frühmorgens (vgl. vorangehende Rz. 17 f.) ist ein Slotfreeze hinsichtlich Starts bereits ab der ersten Nachtstunde, d. h. ab 22.00 Uhr, erforderlich.
   * + 1. Umsetzung und Überprüfung der Wirksamkeit
4. Auch die beiden Auflagen zum Verspätungsabbau gemäss Antrag 1.b) und zum Slotfreezing gemäss Antrag 1.c) sollen in das Dispositiv der Plangenehmigungsverfügung aufgenommen werden, da nur dieses in Rechtskraft erwächst und damit Bindungswirkung entfaltet.
5. Damit die Wirksamkeit dieser Massnahme in Bezug auf die Verspätungssituation, insbesondere die Starts nach 23.00 Uhr, und die Lärmbelastung in der Nacht überprüft werden kann, ist die FZAG zu verpflichten, in ihre jährlichen Berichte – beginnend ab dem Berichtsjahr 2021 – entsprechende Angaben aufzunehmen (vgl. Antrag 2).

Abschliessend ersuchen wir Sie höflich um Gutheissung der eingangs gestellten Rechtsbegehren.

Freundliche Grüsse

RA Dr. Adrian Strütt

**dreifach**

Beilage: Vollmacht