

Peter C. Beyeler
Entfelderstrasse 22 (Buchenhof)
5001 Aarau
Telefon 062 835 32 04
Fax 062 835 32 09
E-Mail peter.c.beyeler@ag.ch

Einschreiben

Eidgenössische Rekurskommission
für Infrastruktur und Umwelt
Postfach 336
3000 Bern 14

Aarau, 29. April 2005

Beschwerde

des

Kantons Aargau, handelnd durch den Regierungsrat, vertreten durch das Baudepartement,
Entfelderstrasse 22 (Buchenhof), 5001 Aarau,

gegen

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL),

betreffend Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements der Flughafen Zürich AG (Unique) für den Flughafen Zürich-Kloten; Verfügung vom 29. März 2005.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Auftrag des Regierungsrates des Kantons Aargau erhebt das Baudepartement fristgerecht Beschwerde gegen die Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) vom 29. März 2005 betreffend Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements der Flughafen Zürich AG (Unique) für den Flughafen Zürich-Kloten.

Anträge

1.

Ziffer 1 der Verfügung des BAZL vom 29. März 2005 sei wie folgt neu zu fassen:

Ziffer 1.2 sei aufzuheben und es sei das bisherige Pistenbenutzungskonzept (allenfalls mit notwendigen Änderungen) beizubehalten und im Detail festzusetzen. Insbesondere sind

- Starts auf den Pisten 16 und 28 nur zwischen 07.00 und 21.00 Uhr sowie bei ausserordentlichen Wetterlagen erlaubt;
- Starts auf Pisten 32 und 34 ausserhalb der Sperrzeiten gemäss DVO nicht erlaubt ausser bei starkem Westwind;
- Landungen auf den Pisten 14 und 16 zwischen 21.00 und 07.00 Uhr nur erlaubt, wenn aus Sicherheitsgründen nicht auf den Pisten 28 und 34 gelandet werden kann;
- Starts auf Piste 10 bei ausserordentlichen Wetterlagen (starke Bise) erlaubt.

Ziffern 1.4 und 1.5 seien aufzuheben. Eventuell sei Art. 12 bis in Anhang 1 insofern umzuformulieren, als zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nur Starts von Flügen geplant werden dürfen, welche eine Mindestdistanz von 2'000 Meilen aufweisen.

Ziffer 1.6 der Verfügung des BAZL vom 29. März 2005 sei wie folgt neu zu fassen:

Art. 18 Abs. 2 lit. a und b in Anhang 1 wird mit folgendem Wortlaut genehmigt:

„a) Zwischen 08.00 und 21.00 Uhr bei über 5'000 ft. AMSL;

b) zwischen 21.00 und 08.00 Uhr ab Flugfläche 80.“

Es sei eine neue Ziffer 1.9 mit folgendem Wortlaut einzufügen:

„In den Nachtstunden sind jährlich maximal 5'000 Starts und Landungen erlaubt. Anhang 1 des Betriebsreglements ist mit einem entsprechenden Art. 11bis zu ergänzen und die Lärmkarten sind auf der Grundlage des reduzierten Nachtbetriebs neu zu berechnen und aufzulegen.“

2.

Die Verfügung des BAZL vom 29. März 2005 ist mit einer Ziffer 3 bis mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

„Das vorläufige Betriebsreglement bleibt längstens bis Ende 2012 in Kraft. Es dürfen höchstens 300'000 Flugbewegungen pro Jahr abgefertigt werden. Die Gesuchstellerin hat koordiniert mit dem SIL-Objektblatt oder unmittelbar anschliessend an dessen Genehmigung die gesamthafte Überprüfung des Flugbetriebs nachzuholen, das Betriebsreglement anzupassen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das vorläufige Betriebsreglement hat im Hinblick auf das SIL-Objektblatt und das definitive Betriebsreglement keine präjudizierende Wirkung.“

3.

Ziffer 4 der Verfügung des BAZL vom 29. März 2005 sei mit folgender Auflage zu ergänzen:

„Falls der Flugbetrieb wegen dem Wegfall oder der Änderung der DVO geändert werden muss, ist das Betriebsreglement im ordentlichen Verfahren anzupassen.“

4.

Eventuell sei die Vorinstanz anzuweisen, die in den Anträgen 1 bis 3 verlangten Änderungen nach Durchführung eines ordentlichen Verfahrens (rechtliches Gehör) in das vorläufige Betriebsreglement aufzunehmen.

5.

Die Vorinstanz sei im Sinne einer vorsorglichen Massnahme anzuweisen, die Optimierung der An- und Abflugrouten in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen umgehend in die Wege zu leiten und allfällige Änderungen bei nächster Gelegenheit in Kraft zu setzen.

6.

Das vorliegende Beschwerdeverfahren sei mit dem Beschwerdeverfahren betreffend Änderung der Luftraumstruktur 2005 zu koordinieren, eventuell seien die Akten dieses Beschwerdeverfahrens beizuziehen.

7.

Unter gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen.

Begründung

I. Ausgangslage

Der Kanton Aargau, seine Wirtschaft und seine Bevölkerung profitieren in vielfältiger Weise vom Flughafen Zürich. Hingegen belasten die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs, insbesondere die Lärmimmissionen, weite Teile der Aargauer Bevölkerung, die Wohnqualität und die zukünftige Entwicklung im Kanton Aargau.

Obwohl die mit dem vorläufigen Betriebsreglement vorzunehmende gesamthafte Überprüfung des Flugbetriebs (Art. 74a VIL) an gravierenden formellen und materiellen Mängeln leidet, verzichtet der Kanton Aargau darauf, eine integrale Aufhebung und Rückweisung des Verfahrens zu beantragen, und schlägt einen konstruktiven Lösungsansatz vor. In formeller Hinsicht ist er bereit, zu einer klar befristeten Übergangslösung Hand zu bieten, welche die Planung des zukünftigen Flugbetriebes nicht präjudiziert. In materieller Hinsicht ist er weiterhin bereit, seinen – namhaften – Anteil am Fluglärm zu übernehmen. Hingegen beantragt er, die Möglichkeiten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Flughafen und gleichzeitig zur Verbesserung der Rücksichtnahme auf die betroffene Bevölkerung auszuschöpfen. Im Weiteren beantragt er einen quantitativ klar begrenzten Rahmen für die Übergangslösung. Auch wenn das vorläufige Betriebsreglement nur für eine begrenzte Zeit gültig sein wird, lohnt sich eine Optimierung des Betriebs im Interesse der Nachhaltigkeit. Dies will der Kanton Aargau mit der Beschwerdeführung erreichen.

II. Formelles

1.

Die angefochtene Verfügung datiert vom 29. März 2005. Sie wurde dem Kanton Aargau am 30. März 2005 zugestellt. Die Beschwerdefrist begann wegen den Gerichtsferien über Ostern erst am 3. April 2005 zu laufen. Die Beschwerdefrist beträgt 30 Tage und läuft somit am 4. Mai 2005 ab. Die vorliegende Beschwerde wird fristgerecht eingereicht.

Beweis: Zustellbestätigung, **bei den Vorakten**
Vorakten des UVEK, **von Amtes wegen beizuziehen**
Poststempel auf Beschwerdecouvert
Parteibefragung

2.

Zur Vertretung des Kantons im vorliegenden Rechtsmittelverfahren ist der Regierungsrat des Kantons Aargau zuständig (§ 89 Abs. 2 KV). Mit Beschluss vom 27. April 2005 hat der Regierungsrat das Baudepartement ermächtigt und beauftragt, gegen die Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements Beschwerde zu führen. Das Baudepartement hat sich für die Beschwerdeführung von Dr. Peter Heer, Rechtsanwalt, Voser Kocher Funk & Partner, Baden, beraten lassen.

Beweis: Beschluss des Regierungsrates vom 27. April 2005 **wird auf Verlangen nachgereicht**

3.

Der Kanton Aargau ist zur Beschwerdeführung legitimiert. Das wird in der angefochtenen Genehmigungs-Verfügung ausdrücklich festgehalten (S. 15, Ziff. 5.1). Deshalb erübrigen sich weitere Ausführungen hierzu.

4.

Die Beschwerde gegen die Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements kann nicht ohne die Kenntnisse über die Beschwerden gegen die Erteilung der Betriebskonzession und gegen die Genehmigung des provisorischen Betriebsreglements und seiner Revisionen beurteilt werden. Es wird deshalb der Beizug der diesbezüglichen Beschwerdeakten beantragt.

Beweis: Akten Beschwerdeverfahren gegen den
Entscheid des UVEK betreffend Erteilung
der Betriebskonzession sowie gegen die
Genehmigungen des provisorischen Betriebsreglements
und seiner Änderungen, **von Amtes wegen
beizuziehen**

III. Materielles

1. Rechtliches Gehör

a)

Das vom BAZL genehmigte vorläufige Betriebsreglement betrifft unbestreitbar auch den Kanton Aargau und seine Einwohnerschaft. Dass mit den Kantonen in Fragen wie der vorliegenden zusammengearbeitet werden muss, ergibt sich bereits aus der Verfassung (Art. 75 Abs. 2 BV). Sie ergibt sich aber auch aus dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz (Art. 2 Abs. 1 RPG). Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000 wird dies wie folgt konkretisiert: „Das BAZL sorgt (...) dafür, dass die interessierten Kreise frühzeitig in die Planung einbezogen werden, so dass allfällige Konflikte rechtzeitig erkannt und partnerschaftlich gelöst werden können (Art. 18 Abs. 1 RPV)“ (SIL, S. I-2). Für die Luftraumstruktur ist sie im eidgenössischen Luftfahrtsgesetz vorgeschrieben (Art. 8 Abs. 7 FLG).

Der Kanton Aargau wurde jedoch nicht „frühzeitig“ in das Verfahren einbezogen. Von „partnerschaftlichen“ Lösungen kann ohnehin keine Rede sein, da dem Kanton Aargau bloss die Möglichkeit zur Stellungnahme gewährt wurde (gemäss Art. 36a Abs. 1 LFG). Eine Anhörung, wie sie in Art. 8 Abs. 7 LFG vorgeschrieben ist, fand nicht statt. In seiner Stellungnahme vom 26. Mai 2004 forderte der Kanton Aargau deshalb eine Vervollständigung der Unterlagen, eine Gelegenheit zur Ergänzung der Stellungnahme und eine Einigungsverhandlung (Anträge 7.1 und 7.2). In den gut neun Monaten, welche das Genehmigungsverfahren ab dann noch dauerte, fand die Vorinstanz offenbar keine Zeit für eine Verhandlung und für die vollständige Gewährung des rechtlichen Gehörs. Selbst die korrigierten Lärmbelastungskarten vom Dezember 2004 wurden dem betroffenen Kanton Aargau erst 3 Monate später mit der Genehmigungsverfügung zugestellt.

Die Mitwirkungsrechte des Kantons Aargau im SIL-Prozess kamen bisher noch nicht zum Tragen, weil der SIL-Prozess, soweit hier wesentlich, noch nicht derart weit fortgeschritten ist. Dieses Defizit hätte beim Erlass des vorläufigen Betriebsreglements mit adäquaten Mitwirkungsrechten ausgeglichen werden müssen. Das wurde unterlassen. Das Vorgehen des BAZL und der Unique verletzt deshalb die Mitwirkungsrechte des Kantons Aargau und die Zusammenarbeitspflichten der Flughafenbetreiberin.

b)

Die Verletzung dieser Verfahrensrechte müsste zwingend zu einer Aufhebung der Genehmigungsverfügung führen. Aus rechtlicher Sicht ist die Angelegenheit an das BAZL zurückzuweisen mit der Anweisung, das Verfahren korrekt durchzuführen. Jedenfalls muss die Verletzung des rechtlichen Gehörs zwingend zu einer Befreiung von allfälligen Verfahrenskosten führen. Um sich zu den Lärmplänen zu äussern, muss der Kanton Aargau zwangsläufig den Beschwerdeweg beschreiten.

2. Entscheidverfahren

Die Vorinstanz hat im Sinne von Art. 62a RVOG die betroffenen Fachbehörden angehört, so auch das BUWAL und das ARE. Das BUWAL hat in seiner Stellungnahme vom 3. Dezember 2004 festgestellt, dass das vorläufige Betriebsreglement nur unter besonderen Auflagen (vgl. angefochtener Entscheid E 5.2.1) umweltverträglich sei und genehmigt werden könne. In

seiner Stellungnahme vom 22. Dezember 2004 kommt das ARE zum Schluss, dass das vorläufige Betriebsreglement in der vorliegenden Form nur teilweise genehmigt werden könne. Die Vorinstanz teilte aber die Beurteilung der Fachbehörden nicht. Diese offensichtlich wesentlichen Differenzen hätten gemäss Art. 62b RVOG zu einem Bereinigungsgespräch und gegebenenfalls zu einem Entscheid des Departements führen müssen. Auf ein Bereinigungsgespräch verzichtete die Vorinstanz jedoch und eine Weisung des Departements liegt offenbar nicht vor. Die angefochtene Verfügung ist damit in einem vorschriftswidrigen Entscheidungsverfahren erlassen worden, was zu ihrer Aufhebung führen müsste. Dabei steht für den Kanton Aargau nicht eine abstrakte verfahrensrechtliche Kritik im Vordergrund. Die unbereinigten Differenzen belegen eindrücklich, dass der angefochtene Entscheid in wesentlichen Punkten an umwelt- und raumplanungsrechtlichen Mängeln leidet.

Die angefochtene Verfügung setzt sich eingehend mit der Kritik des BUWAL auseinander (E. 5.2). Die Kritik des ARE wird jedoch überhaupt nicht erwähnt und der abweichende Standpunkt der Vorinstanz (oder des UVEK?) nicht begründet. Auch darin liegt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs.

3. Zusammenhang mit der Genehmigung der Luftraumstruktur

Das BAZL hat am 29. März 2005 nicht nur das vorläufige Betriebsreglement genehmigt, sondern auch die Luftraumstruktur der Schweiz 2005 festgelegt. Beide Verfügungen behandeln die Belange des Flughafens Zürich.

a)

Der Kanton Aargau begrüsst diese Koordination. Er hat sie stets gefordert. Sein Begehren ist insoweit erfüllt.

b)

Unklar ist, welche Gegenstände mit welcher Verfügung geregelt werden und wo sich die Schnittstelle genau befindet. Der Kanton Aargau geht davon aus, dass die An- und Abflugrouten Gegenstand der vorliegend angefochtenen Verfügung bilden, während die Warteräume Gegenstand der Luftraumstruktur bilden.

Aus der unklaren Abgrenzung der beiden Verfügungen darf dem Kanton Aargau im Rechtsmittelverfahren kein Nachteil entstehen. Der Kanton Aargau erhebt gegen beide Verfügungen Beschwerde bei der REKO-INUM. Er beantragt, dass die beiden Beschwerdeverfahren inhaltlich zu koordinieren sind. Sollten entgegen den Gesuchsunterlagen die Warteräume Gegenstand des vorläufigen Betriebsreglements bilden, so sind die Beschwerdeakten bezüglich der Verfügung der Luftraumstruktur im vorliegenden Verfahren einzubeziehen und die entsprechenden Anträge des Kantons Aargau hier zu behandeln.

4. Gesamthafte Überprüfung des Betriebsreglements (Art. 74a VIL)

Gemäss Art. 74a Abs. 2 VIL sind bei der Erneuerung der Betriebskonzession im Jahr 2001 sämtliche Regelungen des Betriebsreglements des Flughafens Zürich zu überprüfen und es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Dies wurde 2001 wegen der Unsicherheit bezüglich der Benutzung des deutschen Luftraums aufgeschoben (Ziffer 3.2 der

Betriebskonzession) und hätte jetzt mit dem vorläufigen Betriebsreglement nachgeholt werden sollen.

Art. 74a Abs. 2 VIL wurde in die Verordnung eingefügt, damit der Flugbetrieb anlässlich der Erneuerung der Betriebskonzession – unabhängig davon, ob wesentliche Änderungen vorgenommen werden – gesamthaft überprüft und hinsichtlich der Umweltverträglichkeit beurteilt wird. Dabei ist der Betrieb einer umfassenden Gesamtschau zu unterziehen und in luftfahrtspezifischer, umweltschutzrechtlicher, natur- und heimatschutzrechtlicher wie auch raumplanerischer Hinsicht zu überprüfen (Entscheidung der REKO-INUM vom 16. Dezember 2004, E. 9.1 und E. 9.3.4). Eine solche Gesamtschau macht nur Sinn, wenn sämtliche Optimierungsmöglichkeiten geprüft und umgesetzt werden. Dabei sind auch alternative Varianten des Betriebskonzeptes (z.B. Gleichmässige Verteilung der Belastungen, erwähnter REKO-Entscheid E. 10.1) zu untersuchen.

Das vorläufige Betriebsreglement und die im Vorfeld vorgenommenen Untersuchungen der Unique entsprechen diesen Anforderungen in keiner Weise. Insbesondere wurden keine Varianten geprüft. Die gesamthafte Überprüfung des Flugbetriebs gemäss Art. 74a VIL ist deshalb nachzuholen.

5. Fehlender Sachplan, fehlende Interessenabwägung

a)

Nach Art. 25 Abs. 1 VIL muss das Betriebsreglement unter anderem die Anforderungen der Raumplanung und des Natur- und Heimatschutzes erfüllen. Die raumplanerische Abstimmung des heutigen Flugbetriebes, insbesondere ausserhalb des Standortkantons, wurde noch nicht vorgenommen; das SIL-Objektblatt liegt noch nicht vor.

Sachpläne des Bundes wie der SIL sind im Rahmen der verfassungsmässigen und gesetzlichen Zuständigkeitsordnung für die Richtplanungen der Kantone verbindlich (Art. 23 RPV). Umgekehrt sind vom Bundesrat genehmigte Richtpläne für die Behörden des Bundes verbindlich. Da diese Bereinigung im Rahmen des Sachplanverfahrens noch nicht abschliessend erfolgt ist, bleiben die vom Bundesrat genehmigten Richtpläne für die Genehmigung des Betriebsreglements verbindlich. Die Auseinandersetzung mit den vom Bundesrat genehmigten Richtplänen des Kantons Zürich und des Kantons Aargau erfolgte jedoch bei der Reglements genehmigung nicht.

Im öffentlich aufgelegten Gesuch um Genehmigung des Betriebsreglements fehlen jedoch jegliche Angaben über die Auswirkungen, welche der Flughafenbetrieb auf den Raum hat. Der Bericht über die Auswirkungen auf die Raumordnung wurde erst am 8. November 2004 nachgereicht. Dies deutet schon darauf hin, dass die Raumordnung bei der Erarbeitung des Gesuchs nicht berücksichtigt wurde. Selbst der nachgereichte Bericht erwähnt die – für das vorläufige Betriebsreglement verbindlichen – Richtpläne der Kantone nicht. Auch die Auswirkungen auf die rechtskräftigen Nutzungspläne der Gemeinden werden mit keinem Wort untersucht. Eine Interessenabwägung fehlt vollständig.

b)

Das im aargauischen Richtplan enthaltene Siedlungskonzept baut auf eine gute Wohn- und Lebensqualität. „Alle Regionen des Aargaus sollen die natürlicherweise stattfindende Ent-

wicklung entsprechend dem wirtschaftlichen Potential und den Standortvorteilen ausschöpfen“ (Leitsatz 1 a). Dies gilt auch für die vom Flughafenbetrieb stark betroffenen aargauischen Gebiete Baden / Wettingen, Mutschellen und Region Zurzach. Baden und Zurzach sollen als Kurorte gestärkt werden. Dies verträgt sich nicht mit einer Fluglärmbelastung bis zu den Grenzwerten. Die Auswirkungen des Flughafens müssen mit den Entwicklungszielen der Kantone abgestimmt werden und die Lösung ist mit den Kantonen – auch mit dem Kanton Aargau – partnerschaftlich auszuhandeln. Da die Abstimmung im Rahmen des SIL noch nicht erfolgte, hätte sie bei der Genehmigung des Betriebsreglements nachgeholt werden müssen.

Damit wird auch gegen Art. 24 lit. b VIL verstossen, wo eine Auseinandersetzung mit den räumlichen Auswirkungen des Flugbetriebs ausdrücklich verlangt wird. Die Tatsache, dass das BAZL das Gesuch um Genehmigung des Betriebsreglements trotz dieses Mangels behandelt hat, verletzt somit Art. 24 lit. b VIL und Art. 25 Abs. 1 VIL.

c)

Für das vorläufige Betriebsreglement wirkt sich das Fehlen des SIL-Objektblatts insofern aus, als lediglich „notwendige“ Anpassungen am Flugregime vorgenommen werden dürfen, solange die raumplanerische Abstimmung nicht vorliegt (Urteil des Bundesgerichts vom 31. März 2004 [1A.244/2003], E. 3.2.3, und Urteil der REKO INUM vom 16. Dezember 2004 [Z-2001-58], E. 16). Als „notwendig“ können dabei Änderungen infolge der deutschen Verordnung, der Verschiebung der Warteräume oder aus Sicherheitsgründen gelten.

6. Fehlende Lärmsanierung

Da die Lärmbelastung des Flugbetriebs die massgeblichen Grenzwerte nicht einhält, ist der Flughafen zu sanieren (Art. 16 und 18 USG; BGE 126 II 522 ff.). Falls eine Sanierung bis zu den massgeblichen Grenzwerten unverhältnismässig ist, können Erleichterungen gewährt werden (Art. 17 USG). Der Umfang der Erleichterungen wird aufgrund einer Interessenabwägung verbindlich festgelegt (Art. 14 LSV). Demnach sind Erleichterungen nur zulässig, soweit die Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde und soweit überwiegende Interessen der Sanierung entgegenstehen.

Die Vorinstanz erwähnt die Sanierungspflicht mit keinem Wort. Sie stellt lapidar fest, dass die Lärmimmissionen im öffentlichen Interesse zu dulden seien (S. 37 der angefochtenen Verfügung). Anstelle der in Art. 14 LSV erwähnten Interessenabwägung formuliert sie eigene Beurteilungskriterien für das Reglement, welche die Umweltschutzgesetzgebung völlig ausser Acht lassen (S. 24 f der angefochtenen Verfügung). Dies ist schlicht rechtswidrig.

7. Widersprüchliche Ausgangslage, Lösungsansatz

a)

Aufgrund von Art. 74a Abs. 2 VIL ist also der Flugbetrieb gesamthaft zu überprüfen, sind Varianten zu untersuchen und Optimierungen umzusetzen. Die Pflicht zur Lärmsanierung verlangt ebenfalls eine umfassende Überprüfung der Sanierungsmöglichkeiten und die Abklärung von Varianten und Optimierungen, bevor Erleichterungen gewährt werden können. Wegen des fehlenden SIL- Objektblatts darf der Flugbetrieb jedoch nur soweit geändert wer-

den, als dies „notwendig“ ist (vgl. oben Ziffer 5 c). Diese Vorgaben erscheinen widersprüchlich.

b)

Die Unique hat diese Situation folgendermassen gemeistert: Sie hat nur solche Änderungen geprüft, welche ihrem Betrieb einen grösseren Freiraum und eine bessere Kapazität verschaffen. Andere Varianten (z.B. faire Verteilung der Belastungen) hat sie gar nicht untersucht und selbst die beantragten Optimierungen wurden nicht umgesetzt. Das BAZL hat dieses Vorgehen kommentarlos hingenommen. Die Anträge des Kantons Aargau, mit denen die Prüfung von weiteren Varianten und Alternativen verlangt wurden (Stellungnahme vom 26. Mai 2004, Anträge 1.2, 3.2 usw.), werden in der Genehmigungsverfügung nicht behandelt und ohne Begründung abgewiesen. Damit wurde Art. 74a Abs. 2 VIL verletzt.

In Anbetracht der widersprüchlichen Ausgangslage hat der Kanton Aargau als Lösungsansatz beantragt, das vorläufige Betriebsreglement zu befristen und eine präjudizielle Wirkung für das definitive Betriebsreglement auszuschliessen (Stellungnahme vom 26. Mai 2004, Antrag 2.1). Auch auf diesen Antrag geht die Vorinstanz in der angefochtenen Verfügung mit keinem Wort ein.

c)

Dass die gesamthafte Überprüfung des Betriebsreglements und die Lärmsanierung nicht vorgenommen wurden, müsste zur Rückweisung an die Vorinstanz zur erneuten – und dieses Mal vollständigen – Durchführung des Verfahrens führen.

Da zur Zeit im wieder aufgenommenen SIL-Verfahren sämtliche technisch möglichen Betriebsvarianten geprüft und evaluiert werden, kann darauf verzichtet werden, diese Arbeit auch im Rahmen des vorläufigen Betriebsreglements vorzunehmen. Hingegen ist dieser „prüfungslose“ Zustand zeitlich zu befristen. Koordiniert mit dem SIL-Objektblatt oder unmittelbar nach dessen Genehmigung ist das definitive Betriebsreglement einzureichen. Der Kanton Aargau beantragt, diese Pflicht als Auflage an die Unique in der Genehmigungsverfügung zu ergänzen.

Das Fehlen der raumplanerischen Abstimmung und des SIL-Objektblatts muss im Weiteren dazu führen, dass nur solche Betriebsanpassungen genehmigt werden, welche „notwendig“ sind. Dies bedeutet einerseits, dass die Genehmigungsverfügung aufzuheben ist, soweit nicht „notwendige“ Änderungen genehmigt wurden (flexible Pistenbenutzung und Ausdehnung der Benutzungszeiten der Pisten 28 und 16 für Starts, vgl. unten Ziffer 8). Andererseits ist auch eine Beschränkung des Verkehrsvolumens auf das „Notwendige“ festzulegen, solange der Betrieb weder gesamthaft überprüft noch raumplanerisch abgestimmt ist.

Nach dem derzeitigen Terminplan des BAZL zum SIL-Prozess wird mit einem Beschluss des Objektblattes ungefähr 2008 gerechnet. Gleichzeitig oder unmittelbar anschliessend wird das definitive Betriebsreglement erlassen. Selbst bei Einplanung von grosszügigen Reserven wird das vorläufige Betriebsreglement somit höchstens 7 Jahre in Kraft bleiben. In Anbetracht der aktuellen Entwicklungen ist für diese kurze Frist eine Steigerung des Verkehrsvolumens auf höchstens 300'000 Flugbewegungen „notwendig“. Damit wird auch die Kapazitätsgrenze des Flughafens Zürich mit dem gegenwärtigen Betriebskonzept erreicht (vgl. Ziffer 9 c).

Die Geltungsdauer des vorläufigen Betriebsreglements ist deshalb auf 2012 zu befristen und der zulässige Verkehrsumfang auf 300'000 Flugbewegungen pro Jahr zu beschränken. Die Gesuchstellerin ist mit einer Auflage zu verpflichten, koordiniert mit dem SIL- Objektblatt oder unmittelbar anschliessend die gesamthafte Überprüfung des Flugbetriebs nachzuholen und das Betriebsreglement anzupassen. Dabei darf die angefochtene Verfügung keine präjudizielle Wirkung entfalten.

Vorweg sind jedoch die beantragten Optimierungen (vgl. Ziffer 10) kurzfristig zu bearbeiten und umzusetzen. Im Sinne einer vorsorglichen Massnahme ist die Vorinstanz deshalb zu verpflichten, die Optimierungsarbeiten umgehend an die Hand zu nehmen.

8. Flexibilisierte Pistenbenutzung

Das vorläufige Betriebsreglement sieht eine freie Verfügbarkeit der Pisten 10, 16, 28, 32 und 34 für Starts am Tag vor. Das BUWAL hat dieser Flexibilisierung die Zustimmung versagt. Das BAZL hat die flexibilisierte Pistenbenutzung im Grundsatz, aber mit Änderungen im Detail, genehmigt.

a) Fehlender SIL

Das vorläufige Betriebsreglement soll die verschiedenen, seit 2001 vorgenommenen Änderungen des Betriebsreglements zusammenfassen. Zudem sind „notwendige Anpassungen der flugbetrieblichen Belange“ zulässig (vgl. oben Ziffer 5 c). Weitergehende Anpassungen sind erst nach Abschluss des Sachplanverfahrens und nach Festsetzung des SIL- Objektblatts für den Flughafen Zürich möglich und zulässig. Trotzdem - und ohne Auseinandersetzung mit der Problematik - genehmigte das BAZL die neuen Pistenbenutzungsregeln im Wesentlichen, obwohl sie „deutlich“ von den heute geltenden abweichen (S. 27, lit. bb). Dies ist nicht zulässig. Ziffer 1.2 der angefochtenen Verfügung ist deshalb aufzuheben und es ist das bisher benutzte Pistenbenutzungskonzept „IST plus“ entsprechend dem bisherigen provisorischen Betriebsreglement allenfalls mit „notwendigen“ Änderungen im Detail festzulegen.

b) Verhältnis zu den Lärmkarten

Die Vorinstanz hat gemäss Art. 37a LSV Fluglärmkarten erstellen lassen und hat diese mit dem angefochtenen Entscheid aufgelegt. Falls die tatsächlichen Lärmimmissionen von diesen Karten wesentlich abweichen, sind die notwendigen Massnahmen (zur Einhaltung der Lärmkarten) zu treffen (Art. 37a Abs. 2 LSV).

Den Lärmkarten liegt weitgehend das heute benutzte Betriebskonzept zu Grunde. Jede Abweichung von diesem Betriebskonzept würde zu einer wesentlichen Änderung der Lärmbelastung führen. Dies gilt in besonderem Mass für den Nachtbetrieb, da bereits die Belastung von einzelnen Flugzeugen zu sichtbaren Veränderungen auf den Lärmkarten führen. Das BAZL müsste also bereits bei geringfügigen Abweichungen des tatsächlichen Betriebs von den Eingabedaten für die Fluglärmrechnungen Massnahmen gemäss Art. 37a Abs. 2 LSV treffen.

Eine besondere Problematik bietet dabei die Flottenzusammensetzung. Sensitivitätsanalysen der Unique im Rahmen des ersten SIL-Prozesses haben gezeigt, dass die Flottenzusammensetzung einen massgeblicheren Einfluss auf die Lärmbelastung hat als die Anzahl der Flugbewegungen. Die verfügbaren Lärmkarten basieren auf einem Flottenmix, der von ei-

nem grösseren Anteil lärmarmen Flugzeuge ausgeht, als heute in Zürich eingesetzt wird. Die Folge ist, dass die Lärmbelastung heute teilweise grösser ist als in den verfügbaren Karten angegeben, obwohl die Anzahl der Flugbewegungen geringer ist (Lärmkarte Unique 2003; von der Unique beizuziehen). Auf die Zusammensetzung der in Zürich eingesetzten Flugzeugflotte haben aber weder die Unique noch das BAZL einen Einfluss. Es ist deshalb davon auszugehen, dass das BAZL trotz Überschreitung der in den Lärmkarten festgelegten Lärmbelastung keine Massnahmen gemäss Art. 37a Abs. 2 LSV treffen wird. Um aber sowohl für die betroffene Bevölkerung wie auch für die Unique Rechtssicherheit zu gewährleisten, ist das Pistenbenutzungskonzept im Detail im Betriebsreglement festzulegen.

c) Automatische Anpassung an die Änderung oder den Wegfall der DVO

Erhebliche Auswirkungen auf die Lärmbelastung hätte auch eine Änderung oder der Wegfall der so genannten „deutschen Verordnung“ (DVO). Das BAZL hat deshalb die automatische Anpassung an eine allfällige Verschärfung der DVO ohne formelle Änderung des Betriebsreglements abgelehnt. Entgegen den Anträgen des BUWAL (Ziffer 5) und des ARE (Seite 7 der Stellungnahme vom 22. Dezember 2004) hat das BAZL jedoch eine automatische Anpassung an einen allfälligen Wegfall der DVO genehmigt (Genehmigungsverfügung S. 30). Dies ist rechtswidrig.

Sollte der deutsche Luftraum wieder in vermehrtem Umfang für Landungen zur Verfügung stehen, dann würden die entsprechenden Pistenbenutzungskonzepte eingesetzt (v.a. Konzept Nord). Dies würde zu einer Mehrbelastung im Anflugbereich führen. Falls auch während den Nachtstunden von Norden angefliegen wird, würden die Planungswerte, möglicherweise sogar die Immissionsgrenzwerte in Kaiserstuhl überschritten (vgl. Betrieb 2000, Ausgangszustand). Auch bei der Lärmbelastung des Abflugregimes wären erhebliche Auswirkungen auf die Abgrenzung der Grenzwertkurven zu erwarten (Entlastung im Osten, Belastung im Westen und evtl. Süden). Zusammenfassend würde ein allfälliger Wegfall der DVO erheblich grössere Änderungen der Lärmbelastung bewirken als eine allfällige Verschärfung. Eine automatische Anpassung ist in diesem Fall erst Recht nicht zulässig. Auch in diesem Fall ist ein förmliches Änderungsverfahren (mit UVP) zu verlangen. Die angefochtene Verfügung ist mit einer entsprechenden Auflage zu ergänzen.

d) Starts auf Piste 28 vor 07.00 Uhr

Die Vorinstanz hat eine Öffnung der Piste 28 für Starts ab 06.30 Uhr (bisher 07.00 Uhr) bewilligt, um Verspätungen vorzubeugen. Diese Änderung ist aus verschiedenen Gründen nicht zulässig: Einerseits ist die Begründung der Unique nicht stichhaltig, andererseits ist die Änderung nicht „notwendig“ und deshalb ohne raumplanerische Abstimmung im SIL- Prozess unzulässig.

aa)

Die Erwägungen der Vorinstanz bezüglich der Verspätungen stützen sich auf die Schreiben der Unique vom 9. und 21. Februar 2005 (bei den Vorakten). In diesen Schreiben stellt die Unique fest, dass im Jahr 2004 insgesamt 2'660 Starts vor 07.00 Uhr geplant waren (ca. 7 pro Tag), wovon ca. 74% verspätet abgefertigt wurden. Die Argumentation der Unique ist problematisch:

Erstens könnten diese Missstände beseitigt werden, indem vor 07.00 Uhr weniger Slots verkauft werden. Im Zusammenhang mit dem Gesuch für die Einführung des gekröpften Nordanfluges hat dieselbe Unique noch Ende 2004 festgehalten, dass auf Starts vor 07.00 Uhr

vollständig oder weitestgehend verzichtet werden könne. Vor 07.00 Uhr starten hauptsächlich Charterflüge und ausländische Linienflüge.

Zweitens besteht kein Kapazitätsengpass. Mit dem vorläufigen Betriebsreglement werden während den Sperrstunden gemäss DVO koordinierte Landungen auf den Pisten 28 und 34 bewilligt (dual landing), was zu einer erheblichen Kapazitätssteigerung gegenüber dem bisherigen Regime führt. Beim dual landing bestehen zweifellos genügend Möglichkeiten für Starts auf den Pisten 32 und 34. Gemäss dem Bericht Unique „Auswirkungen auf die Raumordnung“ vom 8. November 2004 weist das hier massgeblichen Konzept „Nacht Ost“ eine maximale Landekapazität von 32 / h **und** eine maximale Startkapazität von 32 / h auf. Unter diesen Umständen ist auch die Fussnote 1 unter Ziffer 1.2 der angefochtenen Verfügung unverständlich.

bb)

Mit der Flexibilisierung der Pistenbenutzung wird die Bevölkerung vor allem in den sensiblen Tagesrandstunden stärker belastet. Im Endeffekt führt dies dazu, dass die Verlängerung der Nachtruhe beispielsweise im Bereich der Starts 28 wieder aufgehoben wird (bisher 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr / neu 22.00 Uhr bis 06.30 Uhr). Wie oben dargestellt, sind die Interessen des Flughafens an der Änderung des Flugregimes nicht stichhaltig begründet. Der Änderung des Flugregimes stehen aber gewichtige Interessen der betroffenen Bevölkerung auf Beibehaltung der bisherigen lärmfreien Tagesrandstunden gegenüber. Wegen dem Fehlen des SIL- Objektblattes und der raumplanerischen Abstimmung sowie wegen dem klaren Ergebnis der Interessenabwägung darf die Verlängerung der Öffnung der Pisten 28 und 16 für Starts nicht genehmigt werden.

e) Biswindkonzept

Nur am Rande sei erwähnt, dass gemäss Ziffer 1.2 der angefochtenen Verfügung keine Starts auf Piste 10 (Richtung Osten) mehr zugelassen werden. Es scheint, dass die Vorinstanz das Biswindkonzept schlicht vergessen hat. Schon aus Gründen der Sicherheit ist dies im Betriebsreglement zu ergänzen.

9. Reduktion der Nachtbelastung

Die generelle Verlängerung der Nachtruhe auf 6 ½ Stunden ist sehr zu begrüssen; sie bestand faktisch schon bisher. Der Kanton Aargau verlangte aber bereits in der Stellungnahme vom 26. Mai 2004 einen verstärkten Schutz der Bevölkerung vor Lärm in den Nachtstunden.

a)

Nach dem nun genehmigten Flugbetrieb ist das Gebiet mit Überschreitung der Planungswerte in den Nachtstunden (strengere Grenzwerte) erheblich grösser als am Tag, während gleichzeitig die Anzahl der Flugbewegungen viel geringer ist. Die Anzahl der von Grenzwertüberschreitung betroffenen Personen ist in der Nacht höher als am Tag. Die negativen raumplanerischen Auswirkungen des Nachtbetriebs sind erheblich. Mit der grossflächigen Überschreitung des Planungswertes werden die Entwicklungsmöglichkeiten einer ganzen Region in Frage gestellt. Im Kanton Aargau ist vor allem die Gemeinde Würenlos betroffen, welche aufgrund ihres überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums auf die Erschliessung und allenfalls Einzonung zusätzlicher Wohnzonen angewiesen ist.

Die Belastung der Bevölkerung und die volkswirtschaftlichen Schäden des Nachtbetriebs stehen in einem starken Missverhältnis zur Wertschöpfung dieser Flüge. Die Interessenabwägung verlangt deshalb zwingend eine Reduktion des Nachtbetriebs. Bereits der Bericht der Unique zur Umweltverträglichkeit vom Dezember 2003 (Synthesebericht S. 37 f) enthält diesen Vorschlag. Die Reduktion des Nachtbetriebes haben auch das BUWAL und das ARE in ihrer Anhörung beantragt. Sie ist gemäss dem Vorsorgeprinzip und aufgrund der Sanierungspflicht (vgl. oben Ziffer 6) zwingend und vordringlich.

b)

Nach dem markanten Rückgang der Flugbewegungen im Jahr 2001 hat der Gesamtverkehr in Zürich weiterhin leicht abgenommen. In den Jahren 2002 bis 2004 wurde der Nachtverkehr aber jährlich um mehr als 10% gegenüber dem Vorjahr gesteigert. Da beim Nachtverkehr eine Sanierung und Reduktion der Belastung vordringlich ist, muss rasch für eine Trendwende gesorgt werden. Die vom BAZL zugestandene Steigerung um fast 30% (jährlich ca. 4%) verletzt das Umweltschutzrecht. In der Nacht ist kein Wachstum erwünscht und ein Fixum deshalb gerechtfertigt.

| Jahr | Gesamtflugbewegungen | | Nachtflugbewegungen | | Anteil Nachtflüge an Gesamtbewegungen |
|------|----------------------|-------------|---------------------|-------------|---------------------------------------|
| | absolut | Veränderung | absolut | Veränderung | |
| 2001 | 309'230 | | 9'882 | | 3.2% |
| 2002 | 282'154 | -8.8% | 6'128 | -38.0% | 2.2% |
| 2003 | 269'392 | -4.5% | 6'825 | +11.4% | 2.5% |
| 2004 | 266'660 | -1.0% | 7'529 | +10.3% | 2.8% |

Der Betrieb nach 22.00 Uhr ist demnach allenfalls in Etappen auf 5'000 Flugbewegungen zu reduzieren und die Lärmkarten auf dieser Grundlage neu zu berechnen. Gegebenenfalls kann eine Reserve von 10% für den Verspätungsabbau einbezogen werden. Damit kann erreicht werden, dass das Lärmkorsett des Tagbetriebs nicht wesentlich überschritten wird. Zumindest sind die Planungswerte im aargauischen Siedlungsgebiet einzuhalten.

c)

Auch der Standortkanton hat in seiner Flughafenspolitik verlangt, dass die Nachtruhe zu verlängern und der Betrieb ab 22.00 Uhr zu reduzieren sei. Die Unique hat dies mit der Hub- und der Charterklausel (Art. 12 bis und 13 Abs. 1 in Anhang 1 des vorläufigen Betriebsreglements) umgesetzt. Die Vorinstanz hat diese Bestimmungen wegen Verletzung von EU-Bestimmungen (Diskriminierungsverbot) nicht genehmigt.

Die erwähnten EU-Bestimmungen schliessen umweltschutzrechtliche Beschränkungen grundsätzlich nicht aus. Es ist deshalb zweifelhaft und zu überprüfen, ob die Aufhebung zwingend sei. Jedenfalls kann das Ergebnis nicht eine ersatzlose Streichung sein. Der Kanton Aargau schlägt deshalb als Eventualantrag vor, nach 22.00 Uhr nur noch Landungen sowie Starts von Langstreckenflügen (über 2'000 Meilen) zuzulassen. Eine solche Beschränkung wäre jedenfalls nicht diskriminierend.

d)

Besonders problematisch ist es, wenn Verspätungen in den Nachtstunden (nach 22.00 Uhr) abgebaut werden müssen. Die Unique hat in den Gesuchsunterlagen dazu keine Angaben gemacht. Der Nachweis fehlt, dass der geplante Verkehrsumfang während den 16 Tagstunden ohne Verspätungsrisiko bewältigt werden kann. Es sind Berechnungen über die Kapazi-

tät des Betriebssystems bei gutem und bei schlechtem Wetter vorzulegen. Dabei ist die erforderliche Sicherheitsreserve von ca. 10% einzuplanen. Diese Berechnungen müssen als Grundlage der Slot-Planung eingehalten werden.

Die Erfahrungen aus den Jahren 1999 und 2000 haben gezeigt, dass Bewegungszahlen ab 300'000 nur mit massiven Verspätungen bewältigt werden können. Unterdessen ist die Betriebszeit gekürzt worden. Die Beschränkungen gemäss DVO belasten den Betrieb zusätzlich. Nach unseren Schätzungen ist unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen (Start- und Landewellen) mit 300'000 Flugbewegungen pro Jahr die Kapazitätsgrenze des Systems erreicht. Auch im Interesse der Nachtruhe muss der Betrieb während der Gültigkeit des vorläufigen Betriebsreglements deshalb auf 300'000 Flugbewegungen begrenzt werden.

Das Betriebsreglement ist entsprechend zu ergänzen und die Lärmkarten sind auf der Grundlage des reduzierten Nachtbetriebs neu zu berechnen und aufzulegen.

10. Optimierung der Flugrouten

a)

Gemäss Art. 11 Abs. 2 USG sind die Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Hinsichtlich der Flugrouten bezieht sich das Vorsorgeprinzip in erster Linie auf die Steilheit und auf die Routenführung. Dabei besteht aus technischen Gründen insbesondere bei den Abflugrouten Spielraum für Optimierungen.

Hinsichtlich der Steilheit der Abflüge hat der Kanton Aargau in der gleichzeitig eingereichten Beschwerde gegen die Verfügung der Luftraumstruktur der Schweiz 2005 beantragt, die Absenkung des kontrollierten Luftraumes über dem Aargau soweit, als dies aus Sicherheitsgründen möglich ist, rückgängig zu machen. Es wird ergänzend auf die Ausführungen in der erwähnten Beschwerdeschrift verwiesen.

Durch die Verschiebung des Warteraumes werden die Abflugrouten Richtung Westen auf der südlichen Achse (früher Route K) gebündelt. Das Gebiet Mutschellen, eine der besten Wohnregionen des Kantons Aargau, wird mehr Überflüge erhalten. Die insgesamt ca. 80'000 Überflüge verursachen eine Lärmbelastung, welche nur knapp unterhalb der Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung liegen. In den wenigen Tagen, an welchen die neue Routenführung bisher angewendet wurde, sind uns bereits mehrere Reklamationen von betroffenen Bewohnern der Regionen Mutschellen und Wohlen eingegangen.

Sämtliche Startrouten, insbesondere aber die Routen über dem Limmattal und dem Gebiet Mutschellen sind in ihrer Lage zu überprüfen und insofern zu optimieren, dass das Siedlungsgebiet der betroffenen Gemeinden nicht direkt überflogen wird. Der Kanton Aargau hat dies bereits in seiner Stellungnahme vom 26. Mai 2004 verlangt. Er hat bei der Festlegung von Flugrouten über sein Kantonsgebiet Anspruch auf Anhörung (Art. 8 Abs. 7 LFG). Die Festlegung der Flugrouten ist deshalb aufzuheben und zur Durchführung eines ordnungsgemässen Verfahrens an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Die Vorinstanz hat allfälligen Beschwerden gegen die publizierten An- und Abflugverfahren die aufschiebende Wirkung entzogen. Gemäss Art. 55 Abs. 1 VwVG hat die Beschwerde

aufschiebende Wirkung; der Entzug muss die Ausnahme bleiben. Im Interesse der Sicherheit verzichtet der Kanton Aargau auf eine sofortige Aufhebung der Flugrouten. Im Sinne einer vorsorglichen Massnahmen ist die Vorinstanz jedoch anzuweisen, die Optimierungsarbeiten umgehend an die Hand zu nehmen und die optimierten Routenführungen bei nächster Gelegenheit in Kraft zu setzen.

b)

Damit die zu optimierenden Routen genauer befolgt werden, sieht Art. 18 des Anhangs 1 des vBR vor, die Flugzeuge in den Nachtstunden bis zur einer Flughöhe von 8'000 ft durch die Flugsicherung geführt werden (Tag bis 5'000 ft). Diese Regelung ist generell auf die Tagesrandstunden (21.00 – 22.00 Uhr, 06.00 – 08.00 Uhr) auszudehnen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips (Art. 11 Abs. 2 USG) ist insbesondere in den frühen Morgenstunden eine strikte Befolgung der – optimierten – Routen zwingend, um das Gebiet, in welchem der Lärmpegel eines Überfluges die Aufwachschwelle überschreitet, möglichst klein zu halten und damit möglichst wenig Personen aufzuwecken. Für Abflüge über empfindliches Gebiet ist eine Ausdehnung auf den ganzen Tag zu prüfen. Art. 18 des Anhangs 1 des vBR ist demnach entsprechend anzupassen.

11. Monitoring

Seit 2001 hat der Aargau ein transparentes Monitoring und ein Controlling unter Einbezug der Nachbarkantone verlangt (vgl. Antrag 6.1 der Stellungnahme vom 26. Mai 2004). Das vorläufige Betriebsreglement sieht in den Art. 20 – 22 im Ansatz ein auf die Aspekte der Luftreinhaltung begrenztes Berichtswesen vor. Die Vorinstanz hat in Ziffer 4.5 der angefochtenen Verfügung weitere Unterlagen bezüglich der Lärmbelastung verlangt. Tatsächlich aber hat die Unique ein auch den Lärmschutz umfassendes Umweltmonitoring aufgebaut, welches den Anforderungen des Kantons Aargau grundsätzlich genügt. Diese Leistung ist beizubehalten und im vorläufigen Betriebsreglement zu verankern (Art. 46 USG).

Gemäss Art. 3b VII führt das BAZL die Aufsicht über den Flughafen Zürich, insbesondere auch bezüglich der Anforderungen des Umweltschutzes. Es verfügt gegebenenfalls die erforderlichen Massnahmen. Der Kanton Aargau wird nötigenfalls beim BAZL intervenieren, wenn der Flugbetrieb die Auflagen des Umweltschutzes missachten sollte.

12. Aufschiebende Wirkung

Der vorliegenden Beschwerde kommt von Gesetzes wegen aufschiebende Wirkung zu (Art. 55 Abs. 1 VwVG). Allerdings hat das BAZL Beschwerden die aufschiebende Wirkung bezüglich zweier Gegenstände entzogen (Flugrouten und wide left turn); der Kanton Aargau ficht dies nicht an. Das BAZL hat jedoch wiederholt betont, dass die aufschiebende Wirkung bezüglich der anderen Gegenstände nicht entzogen werden soll (z.B. S. 25 oben; siehe auch Ziff. 1.2 der Verfügung, S. 41, unter der Tabelle). Darauf ist das BAZL zu behaften.

Demnach darf die Unique während der Dauer des Beschwerdeverfahrens insbesondere von der flexiblen Pistenbenutzung nicht Gebrauch machen. Sollte diesbezüglich ein Antrag auf Entzug der aufschiebenden Wirkung eingereicht werden, so ist dem Kanton Aargau Gelegenheit zu geben, sich hierzu zu äussern.

Gestützt auf diese Begründungen ersuchen wir Sie höflich, die eingangs gestellten Anträge gutzuheissen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Beyeler'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'P'.

Peter C. Beyeler
Regierungsrat

Dreifach