

Einschreiben
Bundesgericht
1000 Lausanne 14

Zürich, 1. Februar 2010
Beschwerde Bundesgericht-def-2010-02-01-MJ-CT
CT/MJ/ast

Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren,

In Sachen

Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) und Mitbeteiligte

1. Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN), Postfach 299, 8121 Benglen,
2. [REDACTED],
3. [REDACTED],
4. [REDACTED],
5. [REDACTED],
6. [REDACTED],
7. [REDACTED],
8. [REDACTED],

Beschwerdeführende

alle vertreten durch Rechtsanwalt lic. iur. Christopher Tillman LL.M., Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht, c/o Lutz Rechtsanwälte, Forchstrasse 2 / Kreuzplatz, Postfach 1467, 8032 Zürich

gegen

Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, 8058 Zürich,

Beschwerdegegnerin

vertreten durch Rechtsanwalt [REDACTED]

und

1. **Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)**, 3003 Bern,

Vorinstanz

2. **Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**, Bundeshaus Nord, 3003 Bern,

Vorinstanz

3. **Bundesverwaltungsgericht**, Postfach, 3000 Bern 14,

Vorinstanz

sowie

1. **Skyguide**, case postale 796, 1215 Genève 15 Aéroport,

Beigeladene

2. **Swiss International Air Lines AG (SWISS)**, Postfach, 4056 Basel,

Beigeladene

vertreten durch [REDACTED]
[REDACTED]

betreffend

Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006)

bezüglich

- **Betriebsreglement für den Flughafen Zürich; Verfügungen des BAZL vom 23. Juni 2003 und vom 29. März 2005**
- **Plangenehmigung für die Installation eines Instrumenten-Lande-Systems (ILS) und einer Anflugbefeuerung für die Piste 34 des Flughafens Zürich; Verfügung des UVEK vom 23. Juni 2003**

- **Plangenehmigung Projektänderung Rollwege und Vorfeld Midfield: neue Abrollwege ab Piste 28 und Infrastruktur vorläufiges Betriebsreglement (vBR); Verfügung des UVEK vom 17. September 2007**

reichen wir namens und im Auftrag der Beschwerdeführenden und innert Frist die

BESCHWERDE IN ÖFFENTLICH-RECHTLICHEN ANGELEGENHEITEN

ein mit den

ANTRÄGEN

1. Aufhebungsantrag: *Es sei das angefochtene beiliegende Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) bezüglich Dispositiv-Ziff. 8, 8.8 und 10, sowie 11 und 12 aufzuheben. Insbesondere seien das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 und die Verfügung des BAZL vom 29. März 2005 betr. vorläufiges Betriebsreglement 6 (vBR6) in folgendem Punkt aufzuheben resp. abzuändern:*
 - 1.1 Hauptantrag: *Es sei im vBR6 die Dispositiv-Ziffer 1.2 in der Tabelle in der ersten Zeile bei 06 – 07 Uhr ("alle Tage: bei Einschränkungen durch DVO") und in der vierten Zeile bei 07 – 09 Uhr ("Wochenende, Feiertag: bei Einschränkungen durch DVO") in Berücksichtigung der Dispositiv-Ziff. 8.8 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 (neu in der Spalte Landungen: "Piste 34, evtl. Piste 28") die zuletzt genannte Bezeichnung in der Spalte Landungen mit dem neuem Text "Piste 28, evtl. Piste 34⁴" vollständig zu ersetzen und die ergänzte Fussnote "4" mit folgendem Text hinzuzufügen: "Prioritär ist Piste 28 zu benützen".*
 - 1.2 Eventualiter sei das angefochtene vorläufige Betriebsreglement 6 in Dispositiv-Ziff. 1.2 in allen

Punkten betr. Südanflüge auf Piste 34 aufzuheben und das BAZL anzuweisen, eine Regelung zu treffen, wonach Landeanflüge lediglich ausnahmsweise bei schlechten Pistenbedingungen (Schnee auf Piste, Aquaplaning, Eisregen) oder zur Abwehr einer Situation, welche Landungen aus zwingenden rein technischen oder ausgewiesenen Sicherheitsgründen nicht erlaubt, auf einer der bestehenden (in der Richtplanung des Kantons Zürich von 1995) festgelegten Luftstrassen auf dem Flughafen Zürich-Kloten landen können.

1.3 Subeventualiter sei das angefochtene beiliegende Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) bezüglich Dispositiv-Ziff. 2 aufzuheben und die Vorinstanz anzuweisen, für die verschiedenen Beweisanträge des VFSN und Mitbeteiligte im vereinigten Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht (A-1936/2006) bezüglich der Piste 34 resp. 28 die nötigen Beweisanordnungen zu verfügen und von Amtes wegen die Sachlage unabhängig abzuklären, insbesondere den Beizug eines partei- und beigeladenen unabhängigen anerkannten Experten anzuordnen, sowie die entsprechenden angebotenen und erhobenen Beweise abzunehmen und das Beweisergebnis bei der Neuentscheidung der Frage der Südanflüge zu würdigen.

Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zusätzlich Mehrwertsteuerzusatz zulasten der Beschwerdeführerin und Vorinstanzen.

BEGRÜNDUNG

I. FORMELLES

A. Inhaltsverzeichnis

- 1* Einen Überblick zu dieser Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gibt das Inhaltsverzeichnis am Schluss dieser Beschwerdeschrift.

B. Vertretung

- 2 Der Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden ist gehörig bevollmächtigt. Der unterzeichnende Rechtsanwalt ist im Anwaltsregister des Kantons Zürich eingetragen.

BO: - Vollmachten der Beschwerdeführenden **bei den Vorakten**

C. Anfechtungsobjekt

- 3 Angefochten ist das beiliegende Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006). Beigelegt ist das Dispositiv dieses Urteils, welches die Beschwerdeführenden vom Bundesverwaltungsgericht erhalten haben. Die 436-seitige Begründung des Urteils ist dem Bundesgericht mit separater Post mit heutiger Postaufgabe zugestellt worden.

BO: - Dispositiv des Urteiles des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 1**

- Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

- 4 Dieses angefochtene Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes urteilt über vier angefochtene Verfügungen. Mit der vorliegenden Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten wird nur die Verfügung des BAZL vom 29. März 2005 betr. vBR6 angefochten, da die Verfügung des BAZL vom 23. Juni 2003 betr. prov. BR5 gemäss dem Urteil der Vorinstanz gegenstandslos geworden ist, was insofern von den Beschwerdeführenden heute im Ergebnis akzeptiert wird.

- 5 Mitangefochten ist ebenso die Verfügung des UVEK über die Plangenehmigung Infrastruktur vorläufiges Betriebsreglement 6 vom 17. September 2007.

- 6 Nicht angefochten ist die Verfügung des UVEK über die Plangenehmigung ILS-34 vom 23. Juni 2003. Sowohl das ILS-34 und das ILS-28 ist heute gebaut und in Betrieb.

D. Fristwahrung

- 7 Der vorinstanzliche Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 ging als Dispositiv (ohne Begründung) am 21. Dezember 2009 beim Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden ein. Die Begründung dieses Urteils ging beim Rechtsvertreter der Beschwerdeführenden am 22. Dezember 2009 ein. Mit vorliegender heutiger Postaufgabe dieser Eingabe ist die 30-tägige Beschwerdefrist (Art. 100 Abs. 1 BGG) in Berücksichtigung des Fristenstillstandes während den Gerichtsferien vom 18. Dezember bis und mit 2. Januar (Art. 46 Abs. 1 BGG) gewahrt. Der 2. Januar

2010 ist ein Samstag. Die 30-tägige Frist begann somit am Sonntag, 3. Januar 2010 zu laufen und endet daher am Montag, 1. Februar 2010. Mit der heutigen Postaufgabe dieser Beschwerde inklusive Beilagen ist daher die Beschwerdefrist gewahrt.

E. Beschwerdelegitimation

8 Die Beschwerdelegitimation der Beschwerdeführenden ist vorliegend aufgrund den in jeder Hinsicht zutreffenden tatsächlichen Darlegungen im angefochtenen Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 (E.3 ff., E. 3.5, E. 3.5.1) in rechtlicher Hinsicht gegeben (Art. 89 Abs. 1 BGG). Diesbezüglich bedarf es keiner weiteren Ausführungen.

9 Während die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht vom 28. April 2005 des Vereines Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) mit weiteren 5'813 Beschwerdeführern geführt wurde, wird die vorliegende Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten am Bundesgericht rein aus Gründen der Einfachheit von 8 Beschwerdeführenden geführt, welche im Rubrum erwähnt sind.

10 Im Übrigen wird auf die ausführlichen tatsächlichen und rechtlichen Darlegungen bezüglich der Beschwerdelegitimation in Rz 9 bis 12 der Beschwerdeschrift an das Bundesverwaltungsgericht vom 28. April 2005 sowie in Rz 6 bis 153 der Beschwerdeschrift an das heutige Bundesverwaltungsgericht (damals: REKO/INUM) vom 1. September 2003 verwiesen, deren Tatsachendarlegungen unverändert auch vor Bundesgericht Geltung haben.

BO: - Beschwerdeschrift VFSN an das Bundesverwaltungsgericht (REKO/INUM) vom 28. April 2005 mitsamt Beilagen

Aktenbeizug

- Beschwerdeschrift VFSN an das Bundesverwaltungsgericht (REKO/INUM) vom 1. September 2003 mitsamt Beilagen

Aktenbeizug

F. Endentscheid

11 Beim angefochtenen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes handelt es sich um einen Endentscheid im Sinne von Art. 90 BGG. Ein weiteres Rechtsmittel steht nicht zur Verfügung. Die Beschwerde erweist sich somit als zulässig.

G. Entscheid in Angelegenheiten des öffentlichen Rechts

12 Das Bundesgericht beurteilt Beschwerden gegen Entscheide in Angelegenheiten des öffentlichen Rechts (Art. 82 lit. a BGG). Der angefochtene Entscheid des Bundesver-

waltungsgerichts und die mitangefochtenen Verfügungen des BAZL und des UVEK stützen sich gemäss den Erwägungen des BAZL, des UVEK sowie des Bundesverwaltungsgerichtes auf das LFG und die VIL. Die angefochtenen Betriebsreglemente und Plangenehmigungen haben ihre Rechtsgrundlage im LFG und der VIL. Die angefochtenen vorinstanzlichen Entscheidungen beschlagen somit eine Angelegenheit des öffentlichen Rechts. Die Voraussetzungen von Art. 82 lit. a BGG sind somit erfüllt. Auf die vorliegende Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ist daher einzutreten.

H. Verletzung von Bundesrecht

- 13 Vorliegend wird eine Verletzung von Bestimmungen der Bundesverfassung (BV) und des Schweizerischen Rechts im Sinne von Art. 95 BGG, insbesondere des LFG und der VIL, des VwVG sowie der EMRK, geltend gemacht. Das angefochtene vorläufige Betriebsreglement 6 (nachfolgend: vBR6) vom 29. März 2005 (und das damit gegenstandslos gewordene provisorische Betriebsreglement 5 (nachfolgend: BR5) vom 23. Juni 2003) ist direkte Folge weiterer Verschärfungen der deutschen Durchführungsverordnungen (nachfolgend: DVO).
- 14 Mit dieser Beschwerde wird daher, wie nachfolgend im Einzelnen gezeigt wird, a) die Verletzung von Schweizerischem Recht (Art. 95 BGG) sowie b) eine offensichtlich unrichtige (und geradezu willkürliche) Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanzen gerügt (Art. 97 Abs. 1 BGG). Auf die Beschwerde ist mithin einzutreten.

II. MATERIELLES

A. Vorbemerkungen

- 15 Wie dem angefochtenen Bundesverwaltungsgerichtsurteil aus diversen Erwägungen zu entnehmen ist, wären die gegen die BAZL-Verfügung vom 23. Juni 2003 (BR5) und die gegen die UVEK-Verfügung vom 23. Juni 2003 (ILS-34) gerichteten Beschwerden gegen Südanflüge gutgeheissen worden, wären die damaligen tatsächlichen Unterlassungen und Rechtsfehler des BAZL, des UVEK und der Beschwerdegegnerin durch das Inkrafttreten des vBR6 und die mit dem angefochtenen Bundesverwaltungsgerichtsurteil als gegenstandslos erklärten Verfügungen vom 23. Juni 2003 im Nachhinein nicht "geheilt" worden.
- 16 Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Verfügung vom 19. Februar 2009 (bei den Vorakten) für 5-6 Tage eine öffentliche Parteiverhandlung in Bern angesetzt. Beantragt haben eine solche lediglich die beiden deutschen Gemeinden Klettgau und Hohentengen. Die Beschwerdeführenden haben sich unmittelbar darauf mit einer substantiiert begründeten Eingabe vom 9. März 2009 (bei den Vorakten) gegen die Durchführung

dieser öffentlichen Parteiverhandlung gewährt. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Einwände der Beschwerdeführenden gegen diese öffentliche Parteiverhandlung kurz darauf mit Zwischenverfügung vom 13. März 2009 (bei den Vorakten) abgelehnt. In der Folge haben sich die Beschwerdeführenden gemäss dem gross angelegten Verfahrensprogramm auf diese Verhandlungen intensiv vorbereitet und sind an allen 5 Verhandlungstagen (23.-25. und 30. November sowie 1. Dezember 2009) in Bern erschienen. Dort wurde den Parteien überraschenderweise mitgeteilt, dass kein Wortprotokoll der gesamten Verhandlung erstellt werde. Das haben die Beschwerdeführenden in der Einleitungsdebatte und die Rechtsvertreterin der Swiss, Frau Prof. Dr. iur. Regula Dettling-Ott, bei ihrem Plädoyer als Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör zu Protokoll gerügt. Das Bundesverwaltungsgericht behandelt diesen Einwand im angefochtenen Urteil aber zu Unrecht nicht. Zu rügen ist daher unter anderem auch diesbezüglich eine Verletzung des rechtlichen Gehörs (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG).

- BO:** - Verfügung des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Februar 2009 **Aktenbeizug**
- Eingabe der Beschwerdeführenden an das Bundesverwaltungsgericht vom 9. März 2009 **Aktenbeizug**
- Zwischenverfügung des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2009 **Aktenbeizug**

17 Umso seltsamer mutet es an, dass nur 7 Arbeitstage später nachdem am Montag, 7. Dezember, die letzten Kostennoten der Parteivertreter eingegangen sind, am 10. Dezember 2009 das Bundesverwaltungsgericht seinen Entscheid getroffen hat. Offenbar ist das Urteil im Umfang von 436 Seiten bereits gefällt worden, bevor die Plädoyers und die Repliken/Dupliken von den 5 Richtern vor Bundesverwaltungsgericht angehört wurden. Im Urteil vom 10. Dezember 2009 wurden die Plädoyers und die Repliken/Dupliken weder behandelt noch beachtet. Während in "normalen Fällen" aus der richterlichen Sitzung die Anpassungen, sofern nötig, gleichentags oder am nächsten Tag vorgenommen werden, dürfte dies mit Anpassungen aus einer 5-tägigen öffentlichen Anhörung zu völlig verschiedenen Themenbereichen bei einem vorliegenden Exposé der Instruktionsrichterin von 436 Seiten, welches nun auch die Meinungen der vier anderen Richter beinhaltet, kaum möglich sein. Sollte diese Art der öffentlichen Parteiverhandlung vom Bundesgericht geschützt werden, so müsste der Schluss gezogen werden, dass künftige öffentliche Parteiverhandlungen nur eine Farce sind und diese daher – nicht zuletzt infolge der grossen Parteikosten (Vorbereitung, Reise, Sitzungszeit) – am besten in Abwesenheit der Parteien stattfinden. Das ist wohl kaum das, was sich der Gesetzgeber von einer öffentlichen Parteiverhandlung gemäss Art. 40 Abs. 1 VGG vorgestellt hat. Zu rügen ist daher diesbezüglich eine Verletzung von Art. 40 Abs. 1 VGG sowie eine Verletzung des Anspruches der Parteien auf rechtliches Gehör (Art. 29 Abs. 1 und Abs. 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG) sowie des Anspruchs auf Behandlung nach Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV).

B. Ausgangslage

1. Sachverhalt heute

18 Seit dem 30. Oktober 2003 finden Südanflüge auf die Piste 34 praktisch ausnahmslos 7 Tage die Woche und 365 Tage im Jahr ab 6.00 Uhr über dicht besiedeltes Gebiet statt. Seit dem 28. Oktober 2004 finden zudem wegen der Inbetriebnahme des ILS-34 vermehrt Abendlandungen ab 21.00 resp. 20.00 Uhr auf Piste 34 statt. Die Nachtruhe beträgt in diesem Fall noch minimal 5 ½ Stunden (00.30 bis 06.00 Uhr). Die seit dem 30. Oktober 2003 für die lärm betroffenen Menschen im Süden anhaltende Situation, hat sich somit seit dem 28. Oktober 2004 mit Einführung des ILS-Anflugs nochmals drastisch verschärft. Die Beschwerdegegerin hat nun über 6 Jahre davon profitiert.

2. Bevölkerungsdichte und Vorsorgeprinzip

19 In den vier Flugschneisen der vier Himmelsrichtungen im Umkreis von 20 km vom Flughafen leben rund 450'000 Personen. Dabei ist der Süden mit 210'144 Einwohnern und damit 46.8% aller Bewohner und einer Bevölkerungsdichte von 1090 E/km² das mit Abstand dichtest besiedelte Gebiet. Es folgt der Osten mit deutlich weniger, nämlich nur 89'089 Einwohnern und damit nur 567 E/km².

BO: - Foliendarstellung Bevölkerungsdichte

Beilage 3

- Foliendarstellung Anzahl Einwohner kumuliert
und Überflughöhe über Grund

Beilage 4

20 Daraus folgt, dass bei Südanflügen deutlich mehr Personen dem Sicherheitsrisiko ausgesetzt und lärm betroffen sind als bei Ostanflügen oder bei Nordanflügen.

21 Daran anknüpfend hat das Bundesgericht in BGE 1A.172/2004, E. 4.2, vom 21. September 2004 im Beschwerdeverfahren gegen das ILS auf der Piste 28 klar mit Bezug auf Südanflüge festgehalten: "Indessen steht ausser Frage, dass gemäss den umweltschutzrechtlichen Prinzipien danach zu trachten ist, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen werden, möglichst klein zu halten. In diesem Lichte steht das Bestreben, neben den regelmässigen morgendlichen Landungen vermehrt auch abendliche Anflüge über den dicht besiedelten Süden des Flughafens zu leiten, mit dem öffentlichen Interesse in Widerspruch."

22 Pro Bewohner im Norden, der durch die Änderung der Anflugwege entlastet wird, werden im Osten 8 Menschen oder im Süden 18 Menschen neu belastet.

23 Im Süden des Flughafens werden die dicht besiedelten Wohngebiete Glattbrugg / Opfikon, Wallisellen, Zürich-Schwamendingen, Gockhausen, Stadt Dübendorf und Zürich Witikon in einer Höhe von weniger als 500 m über Grund überflogen. Davon betroffen sind in diesen Gebieten rund 90'000 Menschen. Auch die Swiss und der

Flughafen haben im Rahmen des Rechtsmittelverfahrens Südanflüge immer wieder als ungeeignet oder als schlechteste aller rein denkbaren Möglichkeiten bezeichnet (so die Swiss an den Plädoyers vor Bundesverwaltungsgericht. Gemäss Feststellung des Bundesverwaltungsgerichts (E. 49.2.2, S. 367) ist eine Verteilung des Lärms nach Ansicht des ARE ohnehin nicht sinnvoll. Zu bevorzugen sei vielmehr eine Kanalisation auf Gebiete, die möglichst wenig dicht besiedelt seien.

BO: - Foliendarstellung Bevölkerungsdichte **Beilage 3**

- Foliendarstellung Anzahl Einwohner kumuliert
und Überflughöhe über Grund **Beilage 4**

- Foliendarstellung mit Fotos bzgl. Bevölkerungsdichte der verschiedenen Anflugschneisen, Nord, West, Ost und Süd **Beilage 5**

3. Sicherheit und Vorsorgeprinzip

24 Die grösste Absturzwahrscheinlichkeit besteht bei der Landung. Namentlich erfolgen 60% aller Abstürze während der Landephase (z.B. Flugzeugabsturz vom 14. November 1990 in Stadlerberg und Flugzeugabsturz vom 24. November 2001 in Bassersdorf).

25 Entsprechend sind auch die Einwohner in Gebieten, die sich im Anflugkorridor des Flughafens befinden, am meisten gefährdet. Die zwei vorgenannten Flugzeugabstürze brachten denn auch keine Opfer unter den Einwohnern, da sich die Absturzstellen in relativ unbesiedeltem resp. wenig besiedeltem Gebiet befanden.

26 Wie im Vorangehenden dargestellt (Rz 19 ff.), führt die Flugschneise für Piste 34 über dichtest besiedeltes Gebiet. Aus diesem Grunde wäre bei Flugzeugabstürzen auch eine weitaus grössere Anzahl von Menschen am Boden betroffen, als wenn über das viel weniger besiedelte Gebiet auf die Piste 28 angefliegen würde. Es widerspricht folglich dem Vorsorgeprinzip, wenn das dichtest besiedelte Gebiet als Flugschneise für Piste 34 verwendet wird und damit eine weitaus grössere Anzahl Menschen einer Gefahr ausgesetzt werden.

BO: - Vergleich der An- und Abflugvarianten auf dem Flughafen Unique anhand der Absturzrisiken für die Bevölkerung vom 30. August 2002 von Bienz, Kummer & Partner AG **Beilage 6**

- Foliendarstellung Sicherheit, Risikoanalyse **Beilage 7**

- Foliendarstellung mit Fotos bzgl. Bevölkerungsdichte der verschiedenen Anflugschneisen, Nord, West, Ost und Süd

Beilage 5

4. 60 Jahre Zürcher Planung sowie Zürcher Richtplan 1995/ Grundsatz von Treu und Glauben

27 Auch vor der Festsetzung des geltenden Richtplanes nach RPG gingen alle behördenverbindlichen Planungsgrundlagen und alle Entscheidungs- und Abstimmungsweisungen nie von Südanflügen aus. Die betroffene Bevölkerung im Süden des Kantons Zürich musste daher nie mit Südanflügen rechnen.

28 Im Richtplan des Kantons Zürich von 1995 – Bereich Verkehr – sind die Landerouten von Norden und Osten eindeutig und klar ersichtlich. Das gleiche gilt auch für die Starts Richtung Süd mit Linkskurve Richtung Osten und die Weststartrouten. Südanflüge sind im rechtsgültigen Richtplan nicht eingezeichnet und gemäss Richtplan nicht existent. Der Richtplan des Kantons Zürich hat einen Planungshorizont von 25 Jahren.

- BO:** - Foliendarstellung des Richtplans des Kantons Zürich aus dem Jahre 1995

Beilage 8

29 An den über Jahrzehnte hinweg gemäss den gültigen Planungen entstandenen Bebauung und des Siedlungsbereiches im Kanton Zürich vermag auch das immer noch ausstehende SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich nichts zu ändern.

5. Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreites

30 Die Südanflüge wurden durch das BAZL bewilligt, weil der Vorsteher des UVEK gegenüber Deutschland die Südanflüge mit dem Staatsvertrag versprochen hat. Aus diesem Grunde musste die Beschwerdegegnerin gemäss Konzessions-Verpflichtung bereits im Jahr 2002 das Gesuch für die Einführung der Südanflüge stellen. Der Staatsvertrag wurde am 18. März 2003 durch den Ständerat als Zweitrat abgelehnt. Trotzdem haben am 26. Juni 2003 der Vorsteher des UVEK, Bundesrat Moritz Leuenberger, und der deutsche Verkehrsminister Manfred Stolpe protokollarisch festgehalten: "Die Schweizerische Eidgenossenschaft stellt sicher, dass für den Flughafen Zürich Instrumentenanflugverfahren auf die Piste 34 in folgenden Schritten in Betrieb genommen werden können." Erster Termin war der 30. Oktober 2003. Dieses Protokoll hat keine verfassungsrechtliche oder gesetzliche Grundlage und verletzt Schweizerisches Recht (Art. 95 BGG).

- BO:** - Protokoll vom 26. Juni 2003 zwischen Bundesrat Moritz Leuenberger und Bundesminister Manfred Stolpe

Beilage 9

31 Durch die Genehmigung der Südanflüge durch das BAZL, welches dem UVEK unterstellt ist, wurde diese Einführung des Instrumentenanflugverfahrens (ILS) auf die Piste

34 sichergestellt. Als vorgeschobene Begründung wurde im Jahre 2003 und 2005 vom BAZL noch vorgebracht, dass die Piste 28 angeblich zu kurz sei. Heute relativiert selbst das BAZL diese Argumentation. Das BAZL spricht von einer Verfügbarkeit der Piste 28 zu den "Südanflugszeiten" von mind. 75%.

32 Auch der Flughafen stellte sich stets auf das Argument ein, dass die Piste 28 nicht für alle Flugzeugtypen benutzbar sei, mit der Folgebegründung, dass die Südanflüge die einzige Alternative zu Ostanflügen seien. Der Flughafen erwähnte jedoch nie, dass diese nur in seltenen Ausnahmefällen tatsächlich notwendig sind.

33 Das Bundesverwaltungsgericht (Vorinstanz) begründete in E. 31.2.6 ihres Entscheids vom 10. Dezember 2009 die Zulässigkeit von ILS-Anflügen auf den Pisten 28 und 34 und insbesondere die Zulässigkeit von Südanflügen wie folgt, was mit der vorliegenden Beschwerde im Kern der Sache angefochten wird:

"Schliesslich ist (...) noch festzuhalten, dass die Piste 28 für Landungen von schweren Langstreckenflugzeugen unter erschwerten Wetterbedingungen (Regen, Schneefall), die zugleich aber noch keinen ausnahmsweisen Nordanflug über Süddeutschland erlauben, sicherheitstechnisch zu kurz ist. Die Piste 10/28 ist die deutlich kürzeste Landepiste am Flughafen Zürich, ihre Länge beträgt bloss 2'500 m, während dem die Pisten 14/32 und 16/34 3'300 m bzw. 3'700 m lang sind. Es ist den wenigen Beschwerdeführenden (insbes. dem VFSN), die behaupten, die Anflüge auf Piste 28 würden die Anflüge auf Piste 34 vollumfänglich und bereits ohne Pistenverlängerung ersetzen können, nicht gelungen, dies überzeugend zu begründen und (soweit möglich) zu belegen. Vielmehr darf das Bundesverwaltungsgericht sich (auch) hier und ohne zusätzliche Gutachten auf die übereinstimmenden, klaren und schlüssigen Aussagen und Unterlagen der Vorinstanzen, der Beschwerdegegnerin (...), der Swiss und vor allem der Skyguide als Flugsicherungsorganisation abstützen. (...) So ist es ausgeschlossen, hier entgegen diesen Fachmeinungen anzuordnen, dass nichtsdestotrotz alle Landungen während den Sperrzeiten für die Nordanflüge auf die Piste 28 erfolgen müssen, falls dadurch auch nur das geringste zusätzliche Sicherheitsrisiko entstehen würde (...). Die Möglichkeit von Anflügen auf Piste 34 hat deshalb schon aus Sicherheitsgründen zu den DVO-Zeitspannen (insbes. in der Zeit von 06.00 bis 07.00 Uhr [bzw. bis 09.00 Uhr am Wochenende]), in denen viele Landungen von schweren Langstreckenflugzeugen erfolgen, als notwendig zu gelten. Die Notwendigkeit ist weiter (auch am Abend) gegeben, wenn die Piste 34 benötigt wird, weil wegen schwierigen Wetterbedingungen einerseits die Piste 28 überhaupt nicht zur Verfügung steht und andererseits trotzdem noch keine Nordanflüge über süddeutsches Gebiet als DVO-Ausnahmen erlaubt sind."

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

C. Rüge der unrichtigen Feststellung des Sachverhalts (Art. 97 Abs. 1 BGG)

1. Argumentation des Bundesverwaltungsgerichts

34 Die Vorinstanz bringt in E. 31.2.6 des Dispositivs vor, dass es insbesondere den Beschwerdeführenden (VFSN) nicht gelungen sei, überzeugend zu begründen und zu belegen, dass die Anflüge auf Piste 28 die Anflüge auf Piste 34 vollumfänglich und bereits ohne Pistenverlängerung ersetzen können. Die Vorinstanz bringt weiter vor, dass sie sich daher ohne Gutachten auf die übereinstimmenden, klaren und schlüssigen Aussagen und Unterlagen der Vorinstanzen (BAZL und UVEK), der Beschwerdegegnerin, der Swiss und vor allem der Skyguide stützen könne.

"Es ist den wenigen Beschwerdeführenden (insbes. dem VFSN), die behaupten, die Anflüge auf Piste 28 würden die Anflüge auf Piste 34 vollumfänglich und bereits ohne Pistenverlängerung ersetzen können, nicht gelungen, dies überzeugend zu begründen und (soweit möglich) zu belegen. Vielmehr **darf das Bundesverwaltungsgericht** sich (auch) hier und **ohne zusätzliche Gutachten auf die übereinstimmenden, klaren und schlüssigen Aussagen und Unterlagen der Vorinstanzen, der Beschwerdegegnerin (...), der Swiss und vor allem der Skyguide als Flugsicherungsorganisation abstützen.**"

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

35 Die Vorinstanz hat sich gemäss eigenen Aussagen *nicht* mit den Beweisanträgen sowie den eingereichten Beweisen der Beschwerdeführenden auseinandergesetzt! Dies wird wegen der dadurch hervorgerufenen Verletzung des rechtlichen Gehörs unter Rz 95 bis Rz 103 dieser Beschwerde gerügt.

36 Immerhin waren der VFSN entgegen dem Bundesverwaltungsgericht nicht wenige Beschwerdeführende. Es waren immerhin 5'813 Beschwerdeführende.

2. Argumentation der Beschwerdeführenden im Verfahren

37 Seit Einreichung der Beschwerden vom 1. September 2003 bei der ersten Rechtsmittelinstanz, haben die Beschwerdeführenden demgegenüber während der über 6 Jahre dauernden Verfahrensdauer substantiiert belegt und mit Beweismitteln den nachfolgenden, hier aus Gründen des Rügeprinzips vor Bundesgericht, erneut wiedergegebenen Sachverhalt (ohne Noven im Sinne von Art. 99 Abs. 1 BGG) ins Verfahren gebracht. Das alles wurde vom Bundesverwaltungsgericht im angefochtenen Hauptsachenverfahren schlicht ignoriert, was eine klare offensichtlich unrichtige Feststellung des Sachverhalts darstellt, und folglich Art. 97 Abs. 1 BGG verletzt. Zudem wird auch

der Anspruch der Beschwerdeführenden auf das rechtliche Gehör verletzt (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG, Art. 35 Abst. 1 VwVG)

38 Nachfolgend werden die zahlreichen Eingaben mit substantiierten Begründungen und Beweismitteln an das Bundesverwaltungsgericht im vereinigten Verfahren A-1936/2006 zusammenfassend wieder gegeben und dementsprechend deren Nichtbeachtung durch das Bundesverwaltungsgericht gerügt. Neue Tatsachen und Beweismittel im Sinne von Art. 99 Abs. 1 BGG werden nicht genannt. Aus Gründen der Einfachheit möge das Bundesgericht allenfalls auch zuerst die Ausführungen in Rz 118 bis Schluss dieser Beschwerdeschrift lesen.

2.1. Vernehmlassung der Flughafen Zürich AG vom 18. Dezember 2003

39 Daraus kann jedoch nicht wie in der Vernehmlassung der Flughafen Zürich AG (vgl. dort Ziff. 14 ff.) festgehalten, abgeleitet werden, dass Grossraumflugzeuge häufig nicht auf der Piste 28 landen könnten und deshalb diese Flüge generell gestrichen werden müssten. Aus den unten stehenden, näher analysierten Punkten ergibt sich, dass Grossraumflugzeuge praktisch immer ausser bei extremen Pistenbedingungen (Aquaplaning, Eisregen, Schnee) auf der Piste 28 landen können. Es besteht demnach überhaupt keine existenzbedrohende Situation für die Swiss und die Flughafen Zürich AG. Genau dies war aber die ungerechtfertigte Begründung, weshalb Südanflüge bewilligt und eingeführt wurden.

BO: - Vernehmlassung der Flughafen Zürich AG vom
18. Dezember 2003

Aktenbeizug

2.2. Beweiseingabe der Beschwerdeführenden vom 15. Januar 2004

40 Die durchgeführten Süd- und Ostanflüge beweisen durch das praktische Fliegen, dass das von der Flughafen Zürich AG vorgetragene Argument, die Piste 28 sei bei Nässe und Rückenwind zu kurz (vgl. u.a. Vernehmlassung der Flughafen Zürich AG zum Betriebsreglement vom 18.12.2003 auf den Seiten 14 bis 16; Vernehmlassung BAZL vom 5.1.2004 Ziff. 2), falsch ist.

BO: - Vernehmlassung der Flughafen Zürich AG vom
18. Dezember 2003

Aktenbeizug

41 **Tatsache ist**, das Grossraumjets selbst mit Rückenwind und nasser Piste auf der Piste 28 landen können, wie die letzten Tage gezeigt haben. Es gibt fast keine Wettersituationen, bei denen nicht auf die Piste 28 gelandet werden kann, was Folgendes in der Beweismittelleingabe der Beschwerdeführenden vom 15. Januar 2004 beweist.

BO: - Beweismittleingabe vom 15. Januar 2004 an das
Bundesverwaltungsgericht und das Bundesgericht

Aktenbeizug

2.2.1. Landungen auf Piste 28 trotz nasser Piste + Rückenwind

42 Trotz nasser Piste und einem Rückenwind von 3-4 Knoten landeten beispielsweise am Sonntag 11. Januar 2004 von 06.08 Uhr bis 09.08 Uhr alle Maschinen (ausser eine), inkl. Grossraumjets der Typen Boing 747-400 (B744), MD-11 und Airbus A-340-300, auf der Piste 28. Die Anflüge am Morgen auf die Piste 28 erfolgten, weil der Rückenwind auf die Piste 34 mit 5-7 Knoten zu stark war. Der Wind aus Süden ergab ebenso eine Rückenwindkomponente beim Anflug auf der Piste 28, nämlich 3-4 Knoten. Zudem war die Piste 28 am frühen Morgen des 11. Januar 2004 feucht, weil es noch um 02.20 Uhr geregnet hatte (RA) und die Temperatur sowie der Taupunkt (ungleich Gefrierpunkt) sehr nahe beieinander lagen (05/03), d.h. eine hohe Luftfeuchtigkeit herrschte.

BO: - Diverse Unterlagen zum 11. Januar 2004

Beilage 10

43 Fazit: Trotz einem Rückenwind von 3-4 Knoten und nasser Piste sind Landungen für Grossraumflugzeuge auf der Piste 28 möglich. Dies selbst von Grossraumflugzeugen des Typs Boing 747-400 (B744), MD-11 und Airbus A 340-300. Die Behauptung der Beschwerdegegner, wonach eine nasse Piste 28 oder Rückenwind eine Landung auf derselben für die meisten Grossraumflugzeuge verunmöglichen, ist somit erwiesenermassen widerlegt. Widerlegt ist daher auch die Behauptung, dass der Flughafen Zürich AG bei fehlenden Südanflügen ein Schaden erwachsen würde. Ebenso kann auch die Swiss keine wirtschaftliche Einbussen erleiden, da sie in Kürze nur noch über Langstreckenflugzeuge des Typus Airbus A 340-300 verfügen wird, welche praktisch bei jedem Wetter auf Piste 28 landen können.

2.2.2. Landepistenwechsel 28-34-28 ohne Kapazitätsverlust

44 Ein Pilot entschied sich am 11. Januar 2004 trotz des starken Rückenwindes von Süden her zu landen. Diese Maschine wurde ohne zusätzliche Verzögerung auf der Piste 34 "eingefädelt": Es landete zuerst ein Airbus A 340-300 um 06.32 Uhr auf der Piste 28. Unmittelbar darauf landete ein Jumbo-Jet (Boing 747-400 = B744) der Singapore Airlines im Südanflug - nach dem Überflug von Gockhausen um ca. 06.34 Uhr (vgl. Lärmgrafik der Messstelle Gockhausen) – um 06.36 Uhr auf der Piste 34. Unmittelbar darauf landete wieder auf der Piste 28 eine Saab 2000 um 06.40 Uhr.

45 Diese Einfädeltung von Grossraumjets wurde bereits am Sonntag 14. Dezember 2003 erfolgreich mit zwei Maschinen praktiziert. Wegen zu starkem Rückenwind auf die Piste 34, erfolgte der Anflug auf die Piste 28. Um 06.41 Uhr landete eine Swiss-Maschine aus Dubai und um 06.45 Uhr der Jumbo-Jet der Singapore Airlines aus Singapur auf der Piste 34, weil deren Piloten "unable Rwy28" erklärten, d.h. der Pilot verlangte einen Anflug auf Piste 34 (grosse Fluggeräte, nasse Piste). Die nachfolgenden

Flugzeuge landeten wieder ohne Zeit- und Kapazitätsverlust auf der Piste 28. Um 07.10 Uhr wurden die Anflüge von der Piste 28. Auf Seite 4 des nachstehend erwähnten E-Mails ist eine Tabelle mit den genauen Landezeiten und Flugnummern beigefügt, die übrigen Angaben entnehmen Sie auf Seite 1 des E-Mails, worin die Flughafen Zürich AG obige Angaben bestätigt.

BO: - Antwort-E-Mail von Dr. sc. nat. Martin Bissegger,
Leiter Lärmmanagement und Anwohnerschutz,
vom 15. Dezember 2003, 08.22 Uhr, auf eine E-
Mailanfrage vom 14. Dezember 2003, 15.32 Uhr

Beilage 11

46 Fazit: Durch den Wechsel der Landungen von der Piste 28 auf die Piste 34 und wieder zurück auf Piste 28 gab es effektiv keine Verzögerung und damit keinen Kapazitätsverlust. Eine schwere Maschine kann von Süden her landen, auch wenn alle übrigen Flugzeuge von Osten her kommen. Diese kann ohne Kapazitätsverlust auf die Piste 34 "eingefädelt" werden und es kann nachher sofort wieder auf der Piste 28 gelandet werden. Das Dual Landing wurde insofern bereits praktiziert. Die Behauptung der Beschwerdegegnerin, wonach bei einem Landepistenwechsel ein Landeunterbruch von 10 – 15 Minuten nötig ist, ist somit widerlegt und ein Kapazitätsverlust nicht zu befürchten. Dies leuchtet ohne weiteres ein, da Anflüge auf die Pisten 28 und 34 in keiner Art und Weise gegenläufig sind und sich ausser auf dem Pistenkreuz auch die Durchstarträume (Piste 28: Richtung Rümlang nach Westen; Piste 34: Richtung Höri nach Norden) nicht in die Quere kommen.

2.2.3. Zusammenfassung

47 Zusammenfassend haben die Beschwerdeführenden in ihrer Beweismittleingabe vom 15. Januar 2004 festgehalten:

- Sowohl bei Rückenwind und nasser Piste können praktisch alle Flugzeugtypen auf der Piste 28 landen. Nur ganz vereinzelt Piloten verweigerten die Landung. Diese Flugzeuge können ohne jegliche Kapazitätseinbusse im Sinne einer Ausnahmeregelung von Süden her "einfädeln", was durch praktisches Fliegen bewiesen wurde.
- Mittels der nachgewiesenen falschen Behauptungen, dass für viele Grossraumflugzeuge die Piste 28 bei Nässe oder Rückenwind zu kurz sei und deshalb nicht mehr landen könnten, wird mit oberster Priorität das ILS für die Piste 34 erstellt.
- Dadurch konstruierte die Flughafen Zürich AG künstlich das Problem, dass wegen dem nun fehlenden ILS auf der Piste 28 bei gewissen Wetterbedingungen / Sichtverhältnissen und wegen der ab April und Oktober weiter verschärften Deutschen Vorschriften sämtliche Flugzeuge während den Sperrzeiten nicht mehr landen können.
- Mit einer rechtzeitigen Installation des ILS auf die Piste 28 hätten die Südanflüge durch die Flughafen Zürich AG vermieden werden können. Die heutige Situation hat

die Flughafen Zürich AG also wider besseres Wissen ausschliesslich selbst aktiv herbeigeführt.

BO: - Diverse Unterlagen zum 11. Januar 2004 **Beilage 10**

- Antwort-Email von Dr. sc. Nat. Martin Bissegger,
Leiter Lärmmanagement und Anwohnerschutz,
vom 15. Dezember 2003, 08.22 Uhr, auf eine
Email-Anfrage vom 14. Dezember 2003, 15.32
Uhr **Beilage 11**

2.3. Beweiseingabe der Beschwerdeführenden vom 9. Februar 2004

2.3.1. Aquaplaning

48 Die Landung von schweren Langstreckenflugzeugen erfolgt grösstenteils morgens in der Zeit von 06.00 – 07.00 Uhr, sodass auf die Wetterauswertung am Abend im vorliegenden Zusammenhang verzichtet werden kann.

49 Aquaplaningbedingungen herrschen nur dann, wenn mehr als 3 mm Wasser auf der Piste liegt (vgl. Beilage 1 Vernehmlassung Flughafen Zürich AG unter "Umweltbedingungen"). Dies ist nur bei sehr heftigen Regenfällen wie bei Gewittern der Fall.

BO: - Beilage 1 der Flughafen Zürich AG zur Vernehmlassung der Flughafen Zürich AG vom 18. Dezember 2003 **Aktenbeizug**

50 Eine aktenkundige Analyse der Wetterdaten in Kloten des Jahres 2003/2004 (02.02.2003 – 03.02.2004) hat ergeben, dass zwischen 06:00 – 07:00 werktags und 06:00 – 09:00 am Wochenende nur ein Gewitterregen am Mittwoch, 23. Juli 2003, niederging (TS = thundershowers, TSRA = thundershowers of rain, + = heavy).

Gewitter	Wochentag	Morgen	metartime	zurichtime	winddir	windspeed	windgust	visibility	metarwx1
	Mittwoch,	23. Juli	2003	04:50:00	06:50:00	999	2	NULL	9999 TSRA

BO: - Auszug I aus Analyse der Wetterdaten in Kloten zwischen 2. Februar 2003 bis 3. Februar 2004 **Beilage 12**

51 Fazit: Die Angaben von Swiss gemäss der Beilage 1 der Flughafen Zürich AG bezüglich Aquaplaning sind nicht relevant, denn es gab im analysierten Zeitraum 2003/2004 während den deutschen Sperrzeiten nur einen einzigen Morgen mit Gewitterregen und die Regendauer war kürzer als eine halbe Stunde. Diese Wetterbedingungen sind derart selten und damit nicht von Bedeutung.

52 Diese äusserst seltenen Wetterbedingungen können somit nicht als Begründung für 365 Tage Südanflüge generell jeden Morgen verwendet werden.

2.3.2. Anzahl Regentage / Schneetage

- 53 Aus den in Rz 48 ff. erwähnten Gründen wird auch hier auf die Wetterauswertung am Abend verzichtet.
- 54 Regen wird in der METAR Meldung wie folgt angegeben (- = light, + = heavy, RA = rain, RADZ = rain and drizzle, RASN = rain and snow).
- 55 Im Jahre 2003/2004 (2. Februar 2003 – 3. März 2004) gab es während den Deutschen Sperrzeiten folgende Regentage:

Regen:

Werktags 06:00 – 07:00 8 Tage
 Wochenende 06:00 – 09:00 12 Tage

Schnee:

Werktags 06:00 – 07:00 9 Tage
 Wochenende 06:00 – 09:00 0 Tage

Regen und Schnee während den deutschen Sperrzeiten: An 29 von 365 Tagen

Regen Werktag Morgen	metartime	zurichtime	winddir	windspeed	windgust	visibility	metarwx1
Mittwoch, 30. April 2003	04:50:00	06:50:00	999	2	NULL	9999	-RA
Donnerstag, 31. Juli 2003	04:20:00	06:20:00	150	6	NULL	9999	-RA
Donnerstag, 31. Juli 2003	04:50:00	06:50:00	210	2	NULL	9999	-RA
Montag, 8. September 2003	04:20:00	06:20:00	200	3	NULL	7000	-RA
Donnerstag, 9. Oktober 2003	04:20:00	06:20:00	240	10	22	9000	-RA
Montag, 20. Oktober 2003	04:20:00	06:20:00	999	2	NULL	2500	-RA
Montag, 20. Oktober 2003	04:50:00	06:50:00	999	2	NULL	3000	-RA
Donnerstag, 13. November 2003	05:20:00	06:20:00	999	1	NULL	5000	RA
Donnerstag, 13. November 2003	05:50:00	06:50:00	260	3	NULL	5000	RA
Dienstag, 18. November 2003	05:20:00	06:20:00	190	3	NULL	6000	-RA
Dienstag, 13. Januar 2004	05:20:00	06:20:00	190	4	NULL	7000	RA

BO: - Auszug II aus Analyse der Wetterdaten in Kloten
 zwischen 2. Februar 2003 bis 3. Februar 2004

Beilage 13

- 56 Fazit: Im Jahr 2003/2004 (2. Februar 2003 bis 3. Februar 2004) regnete oder schneite es während den Deutschen Sperrzeiten am Morgen gerade mal an 29 Tagen. Von diesen 29 Tagen regnete es aber an 16 Tagen oder es schneite an 5 Tagen jeweils nur leicht!
- 57 Die Piste 28 ist so angelegt, dass das Wasser schnell ablaufen kann. Zudem ist die Pistenoberfläche der Piste 28 gerillt, was zusätzlich den Abfluss fördert, die Reibwerte erhöht und dadurch die Bremswerte verbessert. Gemäss internationalem Standard wird eine gerillte Piste, die feucht ist, als trocken betrachtet.
- 58 Mit anderen Worten: In 92% aller Fälle regnete es während der Deutschen Sperrzeiten nicht und **sämtliche Grossraumjets konnten auf der faktisch trockenen Piste 28 landen.**

2.3.3. Zu den von der Swiss angegebenen Pistenlängen

a. Benötigte Pistenlänge für Landungen gemäss Swiss

59 Die Länge der Piste 28 für Landungen von Osten beträgt 2'500 m. Auf die von der Swiss angegebenen benötigten Pistenlängen bei Aquaplaningbedingungen kann hier aufgrund der Ausführungen unter obigem Punkt 2.1.1 verzichtet werden. Wie unter obigem Punkt 2.1.2 bewiesen, waren die Wetterbedingungen für die "Rundway condition WET" nur an 29 von 365 Tagen gegeben.

REQUIRED RUNWAY LENGTH				
Runway condition	DRY	DRY	WET	WET
Wind conditions	5KT TAILWIND	WINDSTILL	5KT TAILWIND	WINDSTILL
A330-223	2050m	1870m	2400m	2136m
A340-313	2320m	2130m	2660m	2440m
MD 11	2730m	2520m	3030m	2820m

60 Die Swiss hat in ihrer Flotte keine MD11 mehr. Somit beweist die Swiss mit eigenen Angaben, dass ihre Langstreckenflugzeuge bei regulären Bedingungen auf die Piste 28 sicher landen können.

61 Bemerkenswert sind die Angaben zur MD11. Diese belegen, dass die Swiss dem Gericht die grösstmögliche notwendige Pistenlänge angegeben hat. Die MD11 hätte gemäss diesen Angaben auch bei bestem Wetter nicht von Osten landen können, **obwohl die Praxis das Gegenteil bewiesen hat**. Anzufügen bleibt auch noch, dass am 7. Januar 2007 der letzte Jumbo-Jet Boeing 747 am Flughafen Zürich flugplanmässig gelandet und gestartet ist. Landungen von MD11-Flugzeugen und Jumbo Jets sind folglich kein Argument mehr gegen Ostanflüge auf Piste 28 bei gewissen schlechten Wetterbedingungen.

b. Vergleich benötigte Pistenlänge für Landungen gemäss Swiss und Hersteller Airbus

62 Die Herstellerangaben weichen deutlich von den Angaben von Swiss/Flughafen Zürich AG zur benötigten Pistenlänge zum Airbus A340 und der MD11 ab. Hier der Vergleich mit den Herstellerangaben für die Bedingungen "Dry & Windstill."

REQUIRED RUNWAY LENGTH		
Flugzeugtyp	Angaben Swiss	Angaben Hersteller
A330-223	1870m	1800m
A340-313	2130m	2050m
MD-11	2520m	2200m
A340-500	keine	2250m
A380-800	keine	1950m
Boeing 777-300	keine	1950m
Boeing 747-400	keine	2300m

- BO:** - Herstellerangaben Airbus zu A330 **Beilage 14**
- Herstellerangaben Airbus zu A340-200/-300 **Beilage 15**
- Herstellerangaben Airbus zu A340-500/600 **Beilage 16**
- Herstellerangaben Airbus zu A380 **Beilage 17**
- Herstellerangaben Airbus zu 777-300 **Beilage 18**
- Herstellerangaben Airbus zu 747-400 **Beilage 19**
- Darstellung "Benötigte Pistenlänge für Landungen bei maximal zulässigem Gewicht" **Beilage 20**

63 Auch hier zeigt sich klar, dass alle Langstrecken-Flugzeugtypen bei regulären Bedingungen auf der Piste 28 landen können. Sogar das grösste Verkehrsflugzeug der Welt, der neue A380, wird problemlos auf der Piste 28 landen können.

c. Landegewicht

64 Eine nicht zu unterschätzende Randbedingung ist das Landegewicht. Die Beilage 1 der Flughafen Zürich AG zur Vernehmlassung (Tabelle) basiert darauf, dass das Flugzeug mit maximalem Landegewicht auf die Piste 28 aufsetzt. Es ist demgegenüber nicht die Regel, dass die Flugzeuge mit maximalem Landegewicht landen. Bereits 10 t weniger Landegewicht führen zu ca. 100 – 150 m kürzeren benötigten Pistenlängen.

BO: - Beilage 1 der Flughafen Zürich AG zur Vernehmung der Flughafen Zürich AG vom 18. Dezember 2003

Aktenbeizug

d. Schlussfolgerungen

65 Die Angaben von Swiss bezüglich Aquaplaning sind nicht relevant, denn es gab im Jahr 2003/2004 während den Deutschen Sperrzeiten am Morgen nur einen einzigen Tag mit Gewitterregen und die Regendauer war zudem kürzer als eine halbe Stunde.

66 Die Analyse der Wetterdaten des Jahres 2003/2004 ergibt, dass während der Deutschen Sperrzeiten am Morgen an über 90% aller Tage im Jahr auf einer flugtechnisch trockenen Piste 28 gelandet werden kann.

67 Die durch Swiss angegebenen benötigten Pistenlängen sind länger als die Flugzeugherstellerangaben. Es scheint daher, dass die Angaben von Swiss nicht der Praxis entsprechen. Berücksichtigt man, dass das maximale Landegewicht kaum ausgeschöpft wird, wird klar, **weshalb durch die Praxis bewiesen wurde, dass auch auf der nasen Piste 28 sogar mit Rückenwind bis auf vereinzelt Ausnahmen bisher alle Flugzeuge landen konnten** (siehe auch Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1.A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht und das heutige Bundesverwaltungsgericht (A-1936/2006) vom 15. Januar 2004).

BO: - Bemerkungen der Beschwerdeführenden zu den Verfahren 1.A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht und das heutige Bundesverwaltungsgericht vom 15. Januar 2004 samt Beilagen

Aktenbeizug

68 **Das Argument der Beschwerdegegnerin, dass Grossraumflugzeuge auf der Piste 28 bei gewissen Wetterbedingungen nicht landen könnten und deshalb 6-8 Langstreckenflüge täglich verloren gingen, ist aufgrund obiger Analyse nicht haltbar.** Deshalb ergibt sich auch keine Zwangssituation, nebst dem ILS weitere Pisteninfrastrukturen für die Piste 34 zu erstellen resp. zu genehmigen (Schnellabrollwege, multiple entries Piste 34). **Weder die Flughafen Zürich AG noch die Swiss erleiden einen wirtschaftlichen Schaden. Eine Notsituation ist nachweislich nicht gegeben,** weshalb die Einführung von Südanflügen ohne Einhaltung der dafür vorgesehenen rechtlichen Rahmenbedingungen und Verfahren unzulässig ist.

2.4. Problemlose Landung auf Piste 28 für nahezu alle Flugzeugtypen bei regulären Wetterverhältnissen

69 Für alle Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge ist eine Landung auf der Piste 28 problemlos möglich, was seit dem 30. Oktober 2002 (Betriebsreglement 3 vom 15. Oktober 2002) und seit dem 31. Oktober 2003 (Südanflugs-Betriebsreglement 5 vom 23. Juni 2003) **sowie seit dem 29. März 2005 (Südanflugs-Betriebsreglement vBR6) von**

vielen in Zürich landenden Flugzeugtypen schon viele Male bewiesen wurde. Technisch sind auch sämtliche aktuellen Flugzeuge der Swiss (Stand: 11. Januar 2007 wie auch heute) in der Lage, bei regulären Wetterverhältnissen auf der Piste 28 zu landen. Ostanflüge sind für alle Zürich anfliegenden Flugzeugtypen möglich. Die Piste 28 hat – entgegen den Behauptungen der Beschwerdegegnerin, der Swiss und der Skyguide – eine ausreichende Länge für Landungen aller heutigen auf dem Flughafen Zürich landenden Flugzeugtypen bei regulären Wetterverhältnissen (also auch bei Regen). Die Pistenlänge der Piste 28 ist auch für grosse und schwere Flugzeuge bei regulären trockenen oder regnerischen Verhältnissen nicht zu kurz.

70 Eine Übersicht über die Pistenlängen ergibt sich aus der nachfolgenden Beilage.

BO: - Darstellung "Benötigte Pistenlänge für Landungen
bei maximal zulässigem Gewicht"

Beilage 20

71 Aufgrund einer Verschärfung der DVO landeten vom 17. April 2003 bis zum 29. Oktober 2003 von 06.00 – 07.00 Uhr und an Wochenenden/Feiertagen von 06.00 bis 09.00 Uhr die schweren Langstreckenflugzeuge generell von Osten auf Piste 28. Für die wenigen Fälle, in denen die Piste 28 nicht verfügbar war, konnte ausnahmsweise von Norden gelandet werden. Im Juni 2003 bewilligte das BAZL die Südanflüge wegen der angeblich zu kurzen Piste 28. Die beiliegenden Angaben der Beschwerdegegnerin (Beilage 17 bzgl. Juni 2003) belegen jedoch die Verfügbarkeit der Piste 28 wie folgt:

- 20 Tage = sämtliche Landungen erfolgten auf Piste 28
- 8 Tage = 1-2 Landungen erfolgten von Norden, alle übrigen auf Piste 28
- 2 Tage = Alle Landungen von Norden, da Piste 28 nicht verfügbar war

Die Swiss und die übrigen Fluggesellschaften sind somit im Juni 2003 an 28 von 30 Tagen morgens auf der Piste 28 sicher gelandet. **Somit ist der Beweis erbracht, dass die Piste 28 tatsächlich bei regulären oder üblichen Wetterverhältnissen nicht zu kurz ist.** Wäre Piste 28 wie von der Beschwerdegegnerin und der Swiss behauptet, zu kurz, so hätte die Swiss oder andere Fluggesellschaften für ihre grossen und schweren Flugzeuge keine Landeerlaubnis für Piste 28 erhalten oder man hätte ein Sicherheitsproblem, **was aber von niemandem geltend gemacht wurde.**

BO: - Zusammenfassung der Ausnahmen gemäss 213.
Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung
der Beschwerdegegnerin vom Juni 2003

Beilage 21

- Folie "Angeblicher Grund für Südanflüge: Piste 28
sei zu kurz für grosse Flugzeuge"

Beilage 22

- Folie "Südanflüge sind nicht notwendig"

Beilage 23

72 Diese Ausführungen, welche das Bundesverwaltungsgericht völlig ignoriert hat, finden sich in der Replik der Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65, Rz 91 sowie der Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige Rekurskommission für Infrastruktur / Umwelt vom 28. April 2005, Rz 66 und der Replik der Beschwerdeführenden an die Rekurskommission für Infrastruktur vom 30. November 2004 in B-2003/48 und Z-2003-65) und ergeben sich aus dem Plädoyer und der Replik an der öffentlichen Parteiverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vom November/Dezember 2009. Diese Beweise wurden anlässlich der öffentlichen Anhörung im November/Dezember 2009 dem Bundesverwaltungsgericht explizit mündlich erläutert und in schriftlicher Form mit allen notwendigen Angaben abgegeben. Auch dies wurde durch das Bundesverwaltungsgericht total ignoriert. Nicht ein Wort des Plädoyers fand Eingang in das schriftliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes.

- BO:** - Plädoyernotizen der Beschwerdeführenden der öffentlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vom November / Dezember 2009

Beilage 24

- Replik-Plädoyernotizen der Beschwerdeführenden der öffentlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vom November / Dezember 2009

Beilage 25

- Replik der Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65

Aktenbeizug

- Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige Rekurskommission für Infrastruktur / Umwelt vom 28. April 2005

Aktenbeizug

- Replik der Beschwerdeführenden an die Rekurskommission für Infrastruktur vom 30. November 2004 in B-2003/48 und Z-2003-65

Aktenbeizug

2.5. Gewisse schlechte Wetterbedingungen während den Deutschen Sperrzeiten herrschen nur an ganz wenigen vereinzelt Tagen oder Stunden im Jahr, bei welchen Flugzeuge des Typs A340 nicht auf Piste 28 landen können

73 Gewisse schlechte Pistenbedingungen während den Deutschen Sperrzeiten herrschen nur an ganz wenigen vereinzelt Tagen oder Stunden im Jahr. Demnach ist daher festzustellen, dass kein Grund ersichtlich ist, weshalb Südanflüge generell jeden Tag und 365 Tage im Jahr genehmigt und zulässig sein sollen.

74 Fazit: Nur in dieser beschränkten Zeit bei gewissen schlechten Pistenbedingungen wären somit Südanflüge notwendig (vgl. dazu auch die Ausführungen in der Replik der

Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65, Rz 95).

BO: - Replik der Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65

Aktenbeizug

- Duplik der Beschwerdegegnerin vom 18. Februar 2005 in Z-2003-65/B-2003-48

Aktenbeizug

75 Auch all diese Ausführungen hat das Bundesverwaltungsgericht im angefochtenen Entscheid ignoriert. Es ist in diesem Zusammenhang auch darauf hinzuweisen, dass die Vorinstanz in ihrem Entscheid keinen Unterschied bzgl. der Flugzeugtypen vornimmt, sondern generell davon spricht, dass die Piste 28 "für Landungen von schweren Langstreckenflugzeugen unter erschwerten Wetterbedingungen (Regen , Schneefall)" zu kurz sei (vgl. E. 31.2.6 des vorinstanzlichen angefochtenen Entscheids).

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

76 Die Vorinstanz hätte jedoch bei der Beurteilung zwingend eine Unterscheidung a) nach Flugzeugtypen und b) nach Pistenbedingungen (Wettersituationen) vornehmen müssen. Hätte sie sich detailliert mit den im Verfahren vor dem Bundesgericht von den Beschwerdeführern gestellten Beweisanträgen auseinandergesetzt, wäre auch eine differenzierte Beurteilung erfolgt. Daran fehlt es. Südanflüge generell täglich sind nicht erforderlich.

77 Die Beweiseingaben der Beschwerdeführer vom 15. Januar 2004, 9. Februar 2004 und vom 21. Februar 2004 zeigen klar auf, dass die Inbetriebnahme des ILS auf der Piste 28 per Frühling 2004 - obwohl ursprünglich so geplant - bewusst verzögert wurde, um die von der Beschwerdegegnerin (und der Swiss) behaupteten Notlage zu konstruieren. Dies alles um damit die Einführung von Südanflügen und damit mittelfristig die grösstmögliche Flexibilisierung (dual landing 28/34, Starts in alle Richtungen bereits ab 06.00 Uhr usw.) zu rechtfertigen resp. bereits "provisorisch" oder "vorläufig" unter dem Schutzschild der einseitigen deutschen Rechtsverordnung und unter Umgehung resp. Missachtung der Verfahrensrecht der lärm betroffenen Bevölkerung, einzuführen. Dieses Vorgehen darf bei den Gerichten keinen Rechtsschutz finden.

BO: - Stellungnahme der Flughafen Zürich AG

Aktenbeizug

- Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1.A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht vom 15. Januar 2004 samt Beilagen

Aktenbeizug

-
- Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1.A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht vom 9. Februar 2004 samt Beilagen **Aktenbeizug**
 - Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht vom 21. Februar 2004 samt Beilagen **Aktenbeizug**
- 78 Die Ausführungen der Beschwerdegegnerin in deren Stellungnahme vom 11. Februar 2004 in Rz 3 auf Seite 5, wonach unter der Woche bis zu 20 und an Wochenenden bis zu 70 Flügen bei den von der Beschwerdegegnerin (zu Unrecht) behaupteten Schlechtwettersituationen betroffen wären, ist von den Beschwerdeführenden somit mit den hier erneut erwähnten diversen Eingaben an die erste Rechtsmittelinstanz (REKO / Bundesverwaltungsgericht), die in Kopie auch alle gemachten Eingaben an das Bundesgericht vom Januar/Februar 2004 erhielt, widerlegt worden.
- 79 Die Beschwerdegegnerin weist in Ziff. 7 auf Seite 8 ihrer Stellungnahme vom 11. Februar 2004 auf Folgendes hin: Es ist "in der ersten Phase der Südanflüge wohl theoretisch möglich, während der morgendlichen Sperrzeiten nur die Grossraumflugzeuge, welche eine lange Piste benötigen, auf der Piste 34 landen zu lassen und die kleineren Flugzeuge - wie bis anhin - auf die Piste 28 zu führen." Damit anerkennt die Flughafen Zürich AG, dass der Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden im damals angefochtenen Entscheid der REKO UVEK vom 24. Oktober 2003 unverhältnismässig war.
- BO:** - Stellungnahme der Flughafen Zürich AG vom 11. Februar 2004 **Aktenbeizug**
- 80 Es gibt bis heute keinen Grund anzunehmen, dass Ostanflüge auf Piste 28 bei regulären Pistenbedingungen (trocken, Regen) nicht für alle schweren und grossen Flugzeuge genügen würde.
- 81 Vgl. zu den gesamten unter diesem Kapitel gemachten Ausführungen die Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige REKO/INUM vom 28. April 2005, Rz 68 mit Verweis auf die Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1.A.250/2003 und 1.A.262/2003 an das Schweizerische Bundesgericht und das heutige Bundesverwaltungsgericht (RKO/INUM) vom 15. Januar 2004, vom 9. Februar 2004 sowie vom 21. Februar 2004.
- BO:** - Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige Rekurskommission für Infrastruktur / Umwelt vom 28. April 2005 **Aktenbeizug**
- Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1.A.250/2003 und 1.A.262/2003 an das Schweizerische Bundesgericht vom 9. Februar 2004 samt Beilagen **Aktenbeizug**

- Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1.A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht vom 15. Januar 2004 samt Beilagen **Aktenbeizug**

- Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1.A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht vom 9. Februar 2004 samt Beilagen **Aktenbeizug**

- Bemerkungen der Beschwerdeführer zu den Verfahren 1A.250.2003 und 1.A.262.2003 an das Schweizerische Bundesgericht vom 21. Februar 2004 samt Beilagen **Aktenbeizug**

2.6. Verletzung von Art. 97 Abs. 1 BGG und Verletzung des rechtlichen Gehörs

- 82 Die Beschwerdeführenden haben folglich im Verfahren A-1936/2006 bewiesen, dass die **ILS-Piste 28 in 90% der Fälle als Landepiste voll verfügbar ist**. Demnach kann von einer Existenzgefährdung der Beschwerdegegnerin bei Wegfall von Südanflügen auf die Piste 34 keine Rede sein.
- 83 Hätte das Bundesverwaltungsgericht die im Verfahren vorgetragene obgenannten Tatsachengründe richtig mitsamt Beilagen gelesen, analysiert, die von den Beschwerdeführern beantragten unabhängigen Luftfahrtsachverständigen beigezogen oder eigene unabhängige Piloten-Sachverständige beigezogen und von Amtes wegen Untersuchungen angestellt, so hätte die Vorinstanz Südanflüge nur in wirklichen Ausnahmesituationen (Schneebedeckte Pisten, Eisregen, Aquaplaning) Landungen auf der Piste 34 erlauben dürfen. Dementsprechend hätte bei richtiger Feststellung des Sachverhaltes der Hauptantrag 5 oder der Eventualantrag 6 der VFSN-Beschwerde vom 28. April 2005 ans Bundesverwaltungsgericht betr. vBR6 von diesem gutgeheissen werden müssen. Dementsprechend ist vorliegende Beschwerde aus Gründen von Art. 97 Abs. 1 BGG gutzuheissen.
- 84 Wie im Vorangehenden in Rz 37 – 83 dargelegt, hat die Vorinstanz gemäss E. 31.2.6 des Urteilsdispositivs den Sachverhalt nicht richtig festgestellt und ihren Entscheid ausdrücklich nur auf die Aussagen und Unterlagen des BAZL und UVEK, der Beschwerdegegnerin, der Swiss und der Skyguide abgestützt.

"Es ist den wenigen Beschwerdeführenden (insbes. dem VFSN), die behaupten, die Anflüge auf Piste 28 würden die Anflüge auf Piste 34 vollumfänglich und bereits ohne Pistenverlängerung ersetzen können, nicht gelungen, dies überzeugend zu begründen und (soweit möglich) zu belegen. Vielmehr darf das Bundesverwaltungsgericht sich (auch) hier und ohne zusätzliche Gutachten auf die übereinstimmenden, klaren und schlüssigen Aussagen und Unterlagen der Vorinstanzen, der Beschwerdegegnerin (...), der Swiss und vor allem der Skyguide als Flugsicherungsorganisation abstützen."

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

85 Wie die Beschwerdeführenden dargestellt haben, hat die richtige und vollständige Abklärung des Sachverhalts einen entscheidenden Einfluss auf den Entscheid in der vorliegenden Sache. Die Piste 28 ist gemäss Beschwerdegegnerin zu mind. 75% für schwere und grosse Flugzeuge benutzbar, was selbst das BAZL bestätigt hat. Nach der von der Beschwerdeführenden bewiesenen Sachlage ist dies in 90% der Fälle der Fall. Das hätte zur Gutheissung des Eventualantrages D.2.1 zur Beschwerde vom 1. September gegen das BR5 und des Antrages 6 der Beschwerde vom 29. April 2005 gegen das vBR6 führen müssen. Die Vorinstanz hat den Sachverhalt offensichtlich unrichtig festgestellt, was zur Gutheissung der vorliegenden Beschwerde führen muss (Art. 97 Abs. 1 BGG).

86 Die Beschwerdegegnerin hat in ihrer Duplik vom 6. Juni 2007 auf S. 73 (Ziff. 3a) bestätigt, dass die Piste 28 in 75% der Fälle als Landepiste voll und sicher verfügbar ist. Die Beschwerdeführenden haben zudem bewiesen, dass die Piste 28 in 90% der Fälle als Landepiste voll verfügbar ist.

BO: - Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige Rekurskommission für Infrastruktur / Umwelt vom 28. April 2005

Aktenbeizug

- Redetext Duplik UVEK und BAZL der Öffentlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht 23.-25. und 30. November / 1. Dezember 2009

Beilage 26

- Duplik der Beschwerdegegnerin vom 6. Juni 2007, S. 73 (Ziff. 3a)

Aktenbeizug

87 Auch die Vorinstanz hält im Dispositiv des Entscheids explizit fest, dass „die Piste 28 für Landungen von schweren Langstreckenflugzeugen unter erschwerten Wetterbedingungen (Regen, Schneefall), die zugleich aber noch keinen ausnahmsweisen Nordanflug über Süddeutschland erlauben, sicherheitstechnisch zu kurz ist“. Folglich wären auch gemäss den Ausführungen der Vorinstanz die Landungen auf Piste 34 nur bei schweren Langstreckenflugzeugen und bei erschwerten Wetterbedingungen erforderlich. Liegen diese zwei kumulativen Voraussetzungen nicht vor, so ist keine Landung auf Piste 34 und folglich auch kein Südanflug notwendig. Unter "erschwerten Wetterbedingungen" versteht das Bundesverwaltungsgericht offenbar einerseits Regen und andererseits Schneefall. Aber selbst das BAZL hat klar bestätigt, dass bei landesüblichem Regen keine Aquaplaning-Situation vorliegt. Bei landesüblichem Regen kann selbst gemäss BAZL problemlos auf der Piste 28 gelandet werden. Auch hier hat das Bundesverwaltungsgericht den Sachverhalt selbst nach der Darstellung des BAZL offensichtlich unrichtig festgestellt, was zur Gutheissung dieser Beschwerde führen muss (Art. 97 Abs. BGG).

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

88 Da die Vorinstanz weder der ihr aufgrund der Officialmaxime obliegenden Pflicht der Sachverhaltsabklärung nachgekommen ist, noch die eingebrachten Beweise und Beweisanträge der Beschwerdeführenden berücksichtigt und gewürdigt und die differenzierten Begründungen und die Beweismitteleingaben der Beschwerdeführenden nicht beachtet hat, wurde auch das rechtliche Gehör der Beschwerdeführenden verletzt (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG, Art. 35 Abs. 1 VwVG).

D. Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs durch Nichtbeachtung der gestellten Eventualanträge

89 Mit der Beschwerde vom 1. September 2003 haben die Beschwerdeführenden als materiellen Antrag folgenden Eventualantrag gestellt:

"2. Eventualiter sei eine provisorische Änderung des Betriebsreglements betreffend VOR/DME-Anflüge und ILS-Anflüge auf Piste 34 mit folgenden Einschränkungen zu genehmigen:

2.1 Landeanflüge auf Piste 34 sind lediglich ausnahmsweise zur Abwehr einer nachweislich bestehenden Notwehr für flugplanmässige Linienflüge gestattet, welche aus rechtlichen oder zwingenden technischen Gründen nicht unter Benutzung einer der bestehenden (in der Richtplanung des Kantons Zürich von 1995 festgelegten) Luftverkehrsstrassen auf dem Flughafen Zürich-Kloten landen könnten."

90 Mit der Beschwerde vom 28. April 2005 haben die Beschwerdeführenden folgenden Eventualantrag gestellt:

"Eventualiter sei die Dispositiv-Ziffer 1.2 in der Tabelle in der ersten Zeile bei 06.00 – 07.00 Uhr ("alle Tage: bei Einschränkungen durch DVO") und in der vierten Zeile bei 07-09 Uhr ("Wochenende, Feiertag: bei Einschränkungen durch DVO") die Pistenbezeichnung "28" mit der Fussnotenbezeichnung "4" und dem zugehörigen Text "4 Prioritär ist Piste 28 zu benützen, sofern vom Piloten nicht "unable 28" erklärt wird", zu ergänzen."

91 Somit haben die Beschwerdeführenden damals mit der jeweiligen Beschwerdeerhebung anerkannt und dargelegt, dass in wenigen Fällen (möglicherweise) mit gewissen Flugzeugen bei gewissen stark erschwerten Wetterbedingungen nicht auf Piste 28 gelandet werden konnte und daher die beiden erwähnten Eventualanträge gestellt.

92 Nach der von den Beschwerdeführenden bewiesenen Sachlage ist die Piste 28 in 90% aller Fälle der DVO-Sperrzeiten verfügbar. Selbst die Beschwerdegegnerin hat in ihrer Duplik vom 6. Juni 2007 (S. 73 zu 3a) bestätigt, dass die Piste 28 in mind. 75% aller Fälle verfügbar ist.

BO: - Duplik der Beschwerdegegnerin vom 6. Juni 2007,
S. 73 (Ziff. 3a)

Aktenbeizug

93 Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht den "Eventualantrag" des VFSN sinngemäss und ohne Bezug auf den VFSN zu nehmen einmal erwähnt (E. 44 auf S. 331), aber in der Folge klarerweise nicht behandelt und auch keine entsprechenden Erwägungen gemacht. Indem das Bundesverwaltungsgericht diese beiden Eventualanträge gar nicht behandelt und auch sonst keine Differenzierung nach normalen Wetterbedingungen (trocken, Regen) einerseits und stark erschwerten Wetterbedingungen (Schnee, Eisregen, Aquaplaning) andererseits vornimmt, verletzt es das Recht auf rechtliches Gehör der Beschwerdeführenden sowie den Anspruch auf ein faires Verfahren (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG) sowie die gesetzliche Begründungspflicht (Art. 35 Abs. 1 VwVG).

94 Die Erwägung des Bundesverwaltungsgerichts in E. 20.5.2 (S. 154), wonach im vorliegenden Verfahren A-1936/2006 an die Begründungspflicht nicht die gleichen Massstäbe wie in anderen Bundesverwaltungsgerichtsfällen anzusetzen sind, kann nicht gehört werden, da dies krass rechtswidrig ist (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG, Art. 35 Abs. 1 VwVG). Letztlich hat sich das Bundesverwaltungsgericht durch die (u.E. nicht berechnete) wiederholten Verfahrensvereinigungen und Abwarten von Zeitpunkten, bis angefochtene BAZL-Verfügungen erneut gegenstandslos geworden sind, das damit entstandene immer unübersichtlicher werdende "Mammut-Verfahren" (A-1936/2006) selbst zuzuschreiben. Jedenfalls haben sich die Beschwerdeführenden gegen jeden weiteren Schritt in diese Richtung mit entsprechenden Eingaben und Rechtsmitteln gegen ein solches "Mammut-Verfahren" gewehrt, was aktenkundig ist. Dieser Zustand darf daher jetzt nicht als Vorwand dienen, um Anträge und Begründungen als nicht rechtskonform und tatsachenkonform zu erklären und entsprechend zu behandeln.

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

E. Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs durch Abweisung der Beweisanträge (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG)

95 Der Anspruch auf rechtliches Gehör nach Art. 29 Abs. 1 und 2 BV verwirklicht sich nur, wenn die Behörde die Vorbringen der Betroffenen auch wirklich hört, sorgfältig und ernsthaft prüft und in der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Das rechtliche Gehör ist verletzt, wenn einem anbotenen Beweismittel "ohne sachliche Gründe (...) im vornherein jede Erheblichkeit abgesprochen wird" (vgl. JÖRG PAUL MÜLLER / MARKUS SCHEFER, Grundrechte in der Schweiz, 4. Aufl., Bern 2008, S. 868 m.w.H.).

96 Gerade das ist hier aber der Fall. Vorliegend behandelte die Vorinstanz die von den Beschwerdeführenden erhobenen Beweise in ihrem Entscheid in keinsten Weise resp.

ging nicht darauf ein, was Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG sowie Art. 35 Abs. 1 VwVG verletzt. Die Vorinstanz brachte denn auch ausdrücklich vor, dass es angeblich insbesondere den Beschwerdeführenden (VFSN) nicht gelungen sei, überzeugend zu begründen und soweit möglich darzulegen, dass die Anflüge auf Piste 28 die Anflüge auf Piste 34 vollumgänglich und ohne Pistenverlängerung ersetzen können:

"Es ist den wenigen **Beschwerdeführenden** (insbes. dem VFSN), die behaupten, die **Anflüge auf Piste 28 würden die Anflüge auf Piste 34 vollumfänglich und bereits ohne Pistenverlängerung ersetzen können, nicht gelungen**, dies **überzeugend zu begründen** und (soweit möglich) **zu belegen**. Vielmehr darf das Bundesverwaltungsgericht sich (auch) hier und ohne zusätzliche Gutachten auf die übereinstimmenden, klaren und schlüssigen Aussagen und Unterlagen der Vorinstanzen, der Beschwerdegegnerin (...), der Swiss und vor allem der Skyguide als Flugsicherungsorganisation abstützen."

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

- 97 Die vom VFSN eingereichten Beweise hat das Bundesverwaltungsgericht nicht gewürdigt und insbesondere auch keine konkreten Gegenargumente dargelegt. Der Entscheidung der Vorinstanz befassete sich denn auch nur mit den Beweisofferten der Vorinstanzen, der Beschwerdegegnerin resp. den Beigezogenen, nicht aber mit jenen der Beschwerdeführenden (VFSN).
- 98 Gemäss Art. 12 und 33 VwVG hätte die Vorinstanz den Sachverhalt abklären und Beweismittel wie Sachverständigengutachten und Augenscheine beiziehen oder von Flugzeugherstellern und unabhängigen, nicht im Verfahren involvierten technischen Sachverständigen, entsprechende Beurteilungen einholen müssen. Aufgrund der im hier strittigen Verwaltungsverfahren geltenden *Offizialmaxime* ist die Vorinstanz auch verpflichtet, den Sachverhalt vollständig selber von Amtes wegen abzuklären und sich nicht einseitig auf Parteibehauptungen zu stützen. Das gilt grundsätzlich auch bei technischen Fragestellungen. Die Vorinstanz hat dies aber nicht gemacht. Im Gegenteil, hat sie lediglich immer auf die sog. Fachberichte von BAFU und Skyguide sowie auf die Aussagen der Gegenparteien BAZL, UVEK und der Beschwerdegegnerin (Flughafen Zürich AG) abgestellt (vgl. dazu E. 31.2.6 des Urteilsdispositiv der Vorinstanz). Damit hat die Vorinstanz genau das unterlassen, wozu das Gericht ins Leben gerufen wurde, nämlich eine dem Bundesgericht vorgelagerte erstinstanzliche umfassende Tatsachenkontrolle. Mit anderen Worten, sollte eigentlich mit dem Bundesverwaltungsgericht die Allmacht der Verwaltung (BAZL, UVEK, im weiteren Sinne auch Skyguide und Beschwerdegegnerin) durch eine unabhängige gerichtliche Instanz überprüft werden, was hier offensichtlich gerade nicht geschehen ist. Die Swiss mag zwar die formelle Stellung als "Beigeladene" haben, faktisch von der Interessenlage her ist diese aber klar auch auf Seite der Beschwerdegegnerin. Die Swiss und die Beschwerdegegnerin sprechen sich ab.

- 99 Vor allem wurden – entgegen den diversen Beweisanträgen der Beschwerdeführer vor Bundesverwaltungsgericht – *keine fachkundigen externen und unabhängige Luftfahrtexperten*, die über das für das vorliegende Verfahren notwendige Know-How verfügen, beigezogen.
- 100 Wie im Vorangehenden ausführlich dargestellt wurde, stimmen die vom BAZL, der Beschwerdegegnerin sowie der Swiss und der Skyguide vorgebrachten Begründungen für die Südanflüge anstelle zusätzlicher Ostanflüge nicht. Entsprechend wäre es in der Pflicht der Vorinstanz gelegen, auch die Beweise und Beweisanträge der Beschwerdeführenden zu würdigen und zwingend in die Beurteilung mit einzubeziehen und diese Überlegungen des Bundesverwaltungsgerichtes nachvollziehbar zu begründen.
- 101 Noch an der öffentlichen Parteiverhandlung haben die Beschwerdeführenden allen fünf Richtern in prägnanter Kurzfassung mit Verweis auf die allerwichtigsten Beweismittel ihre Ansicht bezüglich der tatsachenwidrigen Behauptung der Beschwerdegegnerin und Vorinstanzen dargelegt. **Die Piste 28 ist bei regulären Wetterverhältnissen (trocken, Regen) nicht zu kurz.** Wie bereits Unique in der Duplik vom 6. Juni 2007 (S. 73 zu 3a) schriftlich bestätigte, erklärte dann selbst das BAZL an der öffentlichen Parteiverhandlung, dass die Piste 28 in jedem Fall eine Verfügbarkeit von 75% auch für schwere und grosse Flugzeuge habe.
- BO:** - Duplik der Beschwerdegegnerin vom 6. Juni 2007,
S. 73 (Ziff. 3a) **Aktenbeizug**
- 102 Die Ignorierung der von den Beschwerdeführenden substantiiert und aufwändig dargelegten Beweise, erstaunt vor allem darum, da es sich bei der Vorinstanz resp. deren I. Kammer um kein Fachgericht handelt, wie das beispielsweise in Bausachen im Kanton Zürich bei der Baurekurskommission der Fall ist. Im Gegenteil, die Vorinstanz ist ein sehr junges Gericht (in Betrieb seit dem 1. Januar 2007), welches kein über Jahre hinweg entwickeltes luftfahrttechnisches Wissen gewisser Richter oder gewisser juristischer Sekretäre besitzt. Es ist ein reines "Juristen-Gericht", welches weder im Bereich der Luftfahrt fachkundige Experten hat, noch durch solche beraten wird. Die derzeitigen Juristen und Richter des Bundesverwaltungsgerichtes haben auch nie beim BAZL gearbeitet.
- 103 Gerade aufgrund des mangelnden Fachwissen und der entsprechenden fehlenden Einschätzung des Sachverhalts, hätte der von den Beschwerdeführern beantragte unabhängige Expertenbeizug zur Beurteilung des vorliegend umstrittenen Sachverhalts geprüft werden sollen. Ist die Vorinstanz aber wie vorliegend zum Schluss gekommen, dass ein solcher Expertenzug nicht notwendig sei, so hätte sie sich mit dem ablehnenden Entscheid auseinandersetzen und diesen schlussendlich auch mit den sich stellenden technischen Fragestellungen begründen und den Beschwerdeführenden damit Gelegenheit geben müssen, sich mit diesen Erwägungen auseinandersetzen. In dem die Vorinstanz aber in keinsten Weise Bezug auf den Beweisantrag der Beschwerdeführenden bzgl. Beizug eines Experten genommen und sich überhaupt nicht mit den zahlreichen erwähnten Beweiseingaben der Beschwerdeführenden auseinandergesetzt

hat, wurde das rechtliche Gehör der Beschwerdeführenden (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG) sowie die Begründungspflicht (Art. 35 Abs. 1 VwVG) krass und auf willkürliche Weise verletzt, was den Beschwerdegrund von Art. 95 BGG begründet. Die Beschwerde und deren Anträge, insbesondere der Subeventualantrag 1.3, sind daher gutzuheissen.

F. Rüge der Verletzung des Willkürverbots (Art. 9 BV)

104 Willkür liegt dabei insbesondere daher vor, da die Vorinstanz sich lediglich – trotz all der erwähnten Eingaben und Beweisdarlegungen der Beschwerdeführenden im über 6 Jahre dauernden Rechtsmittelverfahren – damit begnügte, lediglich festzustellen, dass es angeblich keinen Grund gebe, an der Sachdarstellung vom BAZL, der Swiss und der Beschwerdegegnerin zu zweifeln (die Skyguide hat sich entgegen der Darstellung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Frage der angeblich zu kurzen Piste 28 gar nie geäußert). Damit übernimmt die Vorinstanz unbesehen die Behauptungen der Beschwerdegegnerin, des BAZL und der Swiss und verkennt völlig, dass die Vorinstanz von Gesetz wegen **als verwaltungsunabhängiges Gericht mit voller Überprüfungsbefugnis und Kognition** verstanden werden will, welches die Verfügungen und Begründungen der Vorinstanzen, des BAZL/UVEK sowie der Beschwerdegegnerin unabhängig auch in technisch anmutenden Fragen zu prüfen hat. Willkürlich ist der Entscheid der allein aus Verwaltungsjuristen der typischen Juristenlaufbahn zusammengesetzten Vorinstanz gerade daher, weil kein unabhängiger luftfahrtsachverständiger Experte beigezogen wurde und weil keine dokumentierte Amtsuntersuchung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Frage der Verfügbarkeit der Piste 28 und der angeblich bedrohten Schliessung des Flughafens erfolgte, wofür in diesem lang dauernden Verfahren mehr als genügend Zeit bestanden hätte, ohne, dass es zu einer weiteren Verzögerung gekommen wäre. Die Beschwerde und deren Anträge, insbesondere der Subeventualantrag 1.3, ist daher wegen Verletzung von Art. 9 BV gutzuheissen, was ein zulässiger Beschwerdegrund ist (Art. 95 BGG).

G. Rüge der Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit

1. Allgemeines

105 Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gemäss Art. 36 Abs. 3 und Art. 5 Abs. 2 BV fordert, dass die Verwaltungsmassnahmen zur Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und notwendig sind. Ausserdem muss der angestrebte Zweck in einem vernünftigen Verhältnis zu den Belastungen stehen, die dem Privaten auferlegt werden (vgl. dazu: ULRICH HÄFELIN / GEORG MÜLLER / FELIX UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 5. Aufl., Zürich 2006, N 581 m.w.H.). So muss denn auch eine Verwaltungsmassnahme im Hinblick auf das im öffentliche Interesse angestrebte Ziel erforderlich sein; das heisst, die Verwaltungsmassnahme hat zu unterblei-

ben, wenn eine gleich geeignete, aber mildere Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde (vgl. HÄFELIN / MÜLLER / UHLMANN, a.a.O., N 591).

2. Generelle Südanflüge nicht erforderlich, fehlende Differenzierung

106 Das Bundesverwaltungsgericht behauptet nach dem Gesagten offensichtlich zu Unrecht, dass die Piste 28 für bestimmte Grossraumjets bei bestimmter Wetterlage zu kurz sei und **in der Folge viele Interkontinentalflüge nicht landen können und daher verloren gegangen wären**. Der Flughafen müsste sogar bei bestimmten Wetterlagen gänzlich geschlossen werden, wie die Beschwerdegegnerin und das BAZL/UVEK zu Unrecht behaupten. Die Beschwerdegegnerin und die Swiss seien dadurch in der Existenz gefährdet. Deshalb sei die Beschwerdegegnerin gezwungen, die Piste 34 für Südanflüge zu öffnen und mit einem ILS auszustatten.

107 Selbst wenn – wie die Beschwerdegegnerin in der Duplik vom 18. Februar 2005 (Verfahren BR5 = Verfahren Z-2003-65/B-2003-48) auf S. 37 unter Rz 20 und die Vorinstanz in E. 31.2.6 ihres Urteils behaupten – die Piste 28 für Landungen bei Extremverhältnissen wie Platzregen (Aquaplaning-Verhältnisse) und bei schneebedeckter bzw. vereister Piste und Rückenwind ausnahmsweise zu kurz sein sollte, so ist es **nicht erforderlich** und **absolut unverhältnismässig**, Südanflüge ungeachtet der Wettersituation **generell 365 Tage im Jahr** jeden Morgen durchzuführen. Landungen auf der Piste 34 sind für grosse und schwere Flugzeuge nur in höchst wenigen Ausnahmefällen allenfalls notwendig. Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen vorstehend und in der Replik der Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65, Rz 96 sowie Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige Rekurskommission für Infrastruktur / Umwelt vom 28. April 2005, Rz 71 verwiesen.

BO: - Duplik der Beschwerdegegnerin vom 18. Februar 2005 in Z-2003-65/B-2003-48

Aktenbeizug

- Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

- - Replik der Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65

Aktenbeizug

- Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige Rekurskommission für Infrastruktur / Umwelt vom 28. April 2005

Aktenbeizug

108 Mit der aktenkundigen Verfügbarkeit der Piste 28 kann der Flughafen Zürich auch in den deutschen Sperrzeiten regulär angefliegen werden. Für ganz wenige Flüge an wenigen Tagen wäre eine Ausnahmeregelung mit Deutschland notwendig geworden oder andernfalls hätte in diesen Fällen, die Landung auf Piste 34 erlaubt werden können.

Von einer Existenzgefährdung des Flughafens oder der Swiss kann nicht im Entferntesten die Rede sein. Die tägliche Inanspruchnahme der Piste 34 von 06.00 – 07.00 Uhr und an Wochenenden/Feiertagen von 06.00 – 09.00 Uhr ist bestimmt nicht erforderlich.

109 Wie in Rz 87 detailliert erläutert, hält die Vorinstanz im Dispositiv des Entscheids fest, dass die Piste 28 für Landungen schwerer Flugzeuge unter erschwerten Wetterbedingungen zu kurz sei. Folglich wären auch gemäss den Ausführungen der Vorinstanz, die Landungen auf Piste 34 nur bei schweren Langstreckenflugzeugen und bei erschweren Pistenbedingungen erforderlich. Liegen diese zwei kumulativen Voraussetzungen nicht vor, so ist auch keine Landung auf Piste 34 und folglich auch kein Südanflug notwendig. Unter "erschweren Wetterbedingungen" versteht das Bundesverwaltungsgericht offenbar einerseits Regen und andererseits Schneefall. Aber selbst das BAZL hat klar im vorinstanzlichen Verfahren bestätigt, dass bei landesüblichem Regen keine Aquaplaning-Situation vorliegt. Es widerspricht daher dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, wenn generell Landungen auf Piste 34 über dichtest besiedeltes Gebiet unabhängig vom Wetter zulässig sein sollen.

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

110 Meteorologische Extremverhältnisse während den Deutschen Sperrzeiten herrschten bisher nur an ganz wenigen Tagen im Jahr. Aquaplaning-Verhältnisse treten nur kurz während eines Gewitterregens auf, welcher in der Regel maximal 30 Minuten dauert. Auch in diesen Situationen müsste der Flughafen nicht geschlossen werden. Es gäbe im allerschlimmsten Fall für vereinzelt Flugzeuge nur eine kurze, aber tragbare Verspätung (vgl. auch Ausführungen in Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige REKO/INUM vom 28. April 2005, Rz 72).

BO: - Verwaltungsbeschwerde der Beschwerdeführenden an die damalige Rekurskommission für Infrastruktur / Umwelt vom 28. April 2005

Aktenbeizug

111 Bei solchen extremen Pistenbedingungen resp. Wettersituationen ist aber auch die Ausnahmeregelung gemäss DVO anwendbar. Die Ausnahmeregelung gemäss DVO erlaubt bei Unterschreiten von gewissen Sichtminima während den deutschen Sperrzeiten ausnahmsweise ein Überfliegen deutschen Hoheitsgebietes. Diese Sichtminima gemäss DVO hat die Beschwerdegegnerin in der Duplik vom 18. Februar 2005 auf S. 36 unter Rz 19 aufgeführt. Ein Teil der für Extremverhältnisse erwähnten Südanflüge dürfte somit unter die Ausnahmeregelung gemäss DVO fallen. Daher dürften weitere Südanflüge bei Extremverhältnissen wegfallen. Diese substantiierten Begründungen und Beweise der Beschwerdeführenden hat die Vorinstanz nicht geprüft und gewürdigt, was erneut eine Verletzung des rechtlichen Gehörs darstellt (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG) und zur Gutheissung der Beschwerde führen muss.

BO: - Duplik der Beschwerdegegnerin vom 18. Februar
2005 in Z-2003-65/B-2003-48

Aktenbeizug

112 Die Beschwerdegegnerin bestätigt die Verfügbarkeit des ILS-28 in der Duplik vom 6. Juni 2007 (S. 73) wie folgt:

"Die Beschwerdegegnerin ging bei der Einreichung des Gesuchs um Genehmigung des vBr davon aus, dass ein ILS-Anflug auf die Piste 28 ausser bei Ostwind und Nebel in allen Wetterlagen durchgeführt werden kann. **Dies entspräche einer wetterstatistischen Verfügbarkeit der Piste 28 von rund 90%**. Solange jedoch die bundesgerichtliche Auflage gilt, wonach die für den VOR-Anflug geltenden Sichtminima auch beim ILS-Anflug auf Piste 28 nicht herabgesetzt werden dürfen, ist die wetterstatische Verfügbarkeit der Piste 28 verglichen mit der ursprünglichen Erwartung noch bedeutend herabgesetzt, **nämlich auf 75% reduziert.**"

BO: - Duplik der Beschwerdegegnerin vom 6. Juni 2007,
S. 73

Aktenbeizug

113 Die Beschwerdegegnerin hat in ihrer Duplik vom 6. Juni 2007 auf S. 73 bestätigt, dass die Piste 28 in 75% der Fälle als Landepiste voll und sicher verfügbar ist. Die Beschwerdeführer haben zudem bewiesen, dass die Piste 28 auch in 90% der Fälle als Landepiste voll verfügbar ist.

114 Aus den vorgenannten Gründen gibt es daher nur wenige Ausnahmefälle, in denen Langstreckenflugzeuge nicht von Osten her anfliegen können. Damit gibt es auch bei Wegfall der Piste 34 keine Existenzbedrohung für den Flughafen Zürich, sofern der Flughafen nicht mehr von Süden her angefliegen werden könnte. **Da das ILS heute auch auf Piste 28 funktionstüchtig ist, kann die DVO auch ohne die Südanflüge zu 90% eingehalten werden.** Eine zwingende Notwendigkeit für Südanflüge bestand nie. Das ILS-28 wurde im Herbst 2005 in Betrieb genommen. Spätestens ab diesem Zeitpunkt bestand daher **keine Erforderlichkeit mehr für generelle Südanflüge.**

115 Gemäss einer Statistik der Beschwerdegegnerin konnten im Juni 2003 an den meisten Tagen alle Langstreckenflugzeuge auf der Piste 28 landen. **Damit ist das Gesagte auch durch die Flugpraxis bewiesen.** Aus diesem Grunde besteht keine Existenzbedrohung des Flughafens Zürich.

BO: - Zusammenfassung der Ausnahmen gemäss 213.
Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Beschwerdegegnerin vom Juni 2003

Beilage 21

116 Fazit: Nur in Extremfällen, welche auch nicht unter die DVO-Ausnahmeregelung aus wetterbedingten Gründen fallen, wären somit Südanflüge notwendig (vgl. Ausführungen in Replik der Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65, Rz 97). Das ist selbst gemäss der Beschwerdegegnerin nur in höchstens 10% der Gesamtlandungen der Fall.

BO: - Replik der Beschwerdeführenden ans Bundesverwaltungsgericht vom 12. Januar 2007 in B-2005-44/Z-2003-65

Aktenbeizug

- Duplik der Beschwerdegegnerin vom 6. Juni 2007, S. 73 (Ziff. 3a)

Aktenbeizug

3. Generelle Südanflüge über dichtest besiedeltes Gebiet unangemessen

117 Das ARE hat gemäss Feststellung des Bundesverwaltungsgerichts (E. 39.7 auf S. 278) immer verlangt, **nur das Notwendigste** beim vBR6 zu genehmigen, d.h. nur die Elemente, die **aufgrund der DVO und aus Sicherheitsgründen absolut notwendig** seien. Das ARE hat gemäss Feststellung der Vorinstanz in E. 32.9 (S. 226) auch mehrfach betont, dass unter Berücksichtigung der stark einschränkenden Faktoren das noch am wenigsten belastende Flugregime zu evaluieren ist. Beim DVO-bedingten Wegfall von Nordanflügen sind das allseits unbestritten einzig die Ostanflüge auf Piste 28. Die Vorinstanz hat daher den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verletzt, indem sie nicht die aus den Anträgen, Begründungen und Beweiseingaben der Beschwerdeführenden mögliche Differenzierung geprüft und auch entsprechend gewürdigt hat. Hätte sie dies getan, so wäre die Vorinstanz zweifellos zum Schluss gekommen, dass Südanflüge generell nicht erforderlich sind, ja der Anflug auf Piste 34 nur unter wenigen Ausnahmebedingungen (Schnee, Eisregen, Aquaplaning) nötig werden könnte und daher ausschliesslich unter diesen Bedingungen zuzulassen wäre.

118 Das Bundesverwaltungsgericht hat in E. 30.7.1 (auf S. 195) folgendes betont: "Ohne das Objektblatt zum Flughafen Zürich besteht in raumplanungsrechtlicher und spezifische sachplanerischer Hinsicht mit Bezug auf die vorliegenden (und allfällige neue) Betriebs- und Plange-nehmungsverfahren ein rechtswidriger Zustand." Mit anderen Worten: **Südanflüge auf Piste 34 sind auch nach dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 (weiterhin) illegal.** Südanflüge sind, soweit nicht erforderlich, auch daher in keinen vernünftigen Zusammenhang zu bringen und daher unangemessen und unverhältnismässig.

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

4. Ausblick

119 Nach verbindlicher Feststellung der Vorinstanz in E. 47.4 (S. 361) steht fest, dass selbst im Jahr des Betriebszustandes Zt+, also im jetzigen Jahr 2010, die gemäss UVB vBR6 prognostizierte Anzahl von 350'000 Flugbewegungen bei weitem nicht abgewickelt werden wird. Selbst die von (anderen) Beschwerdeführenden geforderten Limiten (Plafonds) von 300'000 oder 320'000 Gesamtbewegungen werden mehr oder weniger deutlich nicht erreicht werden. Südanflüge sind daher bis auf weiteres auch unter

diesem Aspekt – nebst der wie dargestellt grösstmöglichen Verfügbarkeit der Piste 28 - nicht erforderlich und daher unverhältnismässig.

5. Fazit

120 Gemäss der angefochtenen Genehmigung des BAZL und dem angefochtenen Urteil der Vorinstanz sind Südanflüge somit **nicht an 365 Tagen im Jahr erforderlich und sind folglich unangemessen** und daher **unverhältnismässig**, was Art. 36 Abs. 3 und Art. 5 Abs. 2 BV und damit Art. 95 BGG verletzt. Die vorliegende Beschwerde, insbesondere der Antrag 1.1, eventualiter der Antrag 1.2, subeventualiter der Antrag 1.3, ist daher gutzuheissen und das angefochtene Urteil aufzuheben.

H. Rüge der Verletzung des Grundsatzes von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV)

121 Der Grundsatz von Treu und Glauben gebietet ein loyales und vertrauenswürdiges Verhalten im Rechtsverkehr. In der Form des Vertrauensschutzes verleiht der Grundsatz von Treu und Glauben den Privaten einen Anspruch auf Schutz ihres berechtigten Vertrauens in das bestimmte Erwartungen begründete Verhalten der Behörden (Art. 5 Abs. 3 BV). Die Privaten sollen Anspruch darauf haben, in ihrem berechtigten Vertrauen in behördliche Zusicherungen oder in anderes, bestimmte Erwartungen begründendes Verhalten der Behörden, geschützt zu werden (HÄFELIN / MÜLLER / UHLMANN, a.a.O., N 623 und 627).

122 Bei Änderungen von Raumplänen, worunter auch Richtpläne fallen, ist das Gebot der Rechtssicherheit zu beachten. Dieses verlangt, dass Zonenpläne eine gewisse Beständigkeit aufweisen. Das gilt es bei einer Abwägung zwischen dem Interesse an einer Änderung des Plans und demjenigen am Vertrauen in dessen Bestand, mit zu berücksichtigen. Je neuer ein Plan ist, umso eher darf mit seiner Beständigkeit gerechnet werden und umso gewichtiger müssen die Gründe für eine Änderung sein (HÄFELIN / MÜLLER / UHLMANN, a.a.O., 647 f.).

123 Der Richtplan des Kantons Zürich ist für 20-25 Jahre behördenverbindlich (§ 21 Abs. 2 PBG) und setzt grundsätzlich nicht direkt Rechte und Pflichten für den Bürger fest. Der aktuell geltende Zürcher Richtplan sieht keine Südanflüge auf Piste 34 vor. Der Bürger soll sich jedoch bezüglich dem Siedlungsplan und dem Verkehrsplan auf die Grundausrichtung des Richtplans verlassen können und sich nicht einer ständigen Veränderung ausgesetzt sehen. Das Interesse des Bürgers an der Rechtssicherheit und an der Planbeständigkeit überwiegt daher das Interesse an einer kurzfristigen und unkoordinierten Änderung des Richtplans. Vor einer Überprüfung des kantonalen Richtplans muss zuerst das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich festgesetzt sein. Das SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich fehlt noch immer.

124 Auch für die Gerichte sind die Richtpläne verbindlich, jedenfalls dann, wenn es nicht gerichtlich gerade um diese Richtpläne selbst geht (Art. 9 Abs. 1 RPG). Dies gilt insbesondere dann, wenn es um ein "normales Betriebsreglement" geht, wie die Vorinstanz gemäss ihren Erwägungen in E. 29.2 (S. 186) das vBR6 hier verstanden haben will.

BO: - Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006) **Beilage 2 (separat verschickt als Paket)**

125 Ein Richtplan kann mit der handstreichartigen Einführung von Südanflügen auf Piste 34 nicht einfach um "180°" umgekrempelt werden. Im Gegenteil, ein Richtplan muss mit den gesetzlichen und tatsächlichen raumplanerischen und umweltrechtlichen Vorgaben koordiniert und abgestimmt werden und hat den Grundsatz der Planbeständigkeit und damit den Grundsatz von Treu und Glauben zu beachten.

126 Wenn für fast 60 Jahre die Raumplanung rechtlich und faktisch im Einvernehmen mit allen Himmelsrichtungen rund um den Flughafen oder mindestens mit jeder politischen Mehrheit im Kanton (Volksabstimmung), im Kantonsrat, im Regierungsrat und bei den politischen Gemeinden so arrangiert wurde, dass im Norden und Osten ein Anflugs-Korridor freigehalten wurde und im Süden die Stadt Zürich und die Agglomeration im Einklang mit dem kantonalen Richtplan (mit einem Planungshorizont von 25 Jahren) und den kommunalen Nutzungsplänen (Planungshorizont von 15 Jahren; vgl. Art. 15 RPG) gebaut wurde, so kann diese Situation nicht einfach übergangen werden. Dies auch nicht mit dem noch immer ausstehenden SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich. Im Süden des Kantons Zürich musste seit 60 Jahren, nach den Statements von allen politischen und staatlichen Organen zu schliessen, unbestritten bis Ende Februar 2002 (Datum Beantragung von Südanflügen durch die Beschwerdegegnerin vom 15. Februar 2002) niemand mit Südanflügen und damit der Änderung des Richtplans rechnen.

127 Der angefochtene Entscheid der Vorinstanz, der das vBR6 als "ganz normales Betriebsreglement" bezeichnet und damit auch besagt, dass keine "Erleichterungen" für das vorläufige Betriebsreglement 6 gelten, muss daher die geltende Planung und Siedlungsentwicklung der letzten 60 Jahre im Kanton Zürich sowie der geltende Richtplan des Kantons Zürich respektieren. Das gilt in jedem Fall solange, als das Objektblatt zum SIL für den Flughafen Zürich noch nicht beschlossen und in Kraft ist, was heute so der Fall ist. Demnach haben Südanflüge grundsätzlich ausser Betracht zu fallen, da diese geltendes Schweizerisches Recht verletzen (Art. 95 BGG). Die Beschwerde, insbesondere der Hauptantrag 1.1, eventualiter der Eventualantrag 1.2, ist daher gutzuheissen und das angefochtene Urteil der Vorinstanz diesbezüglich aufzuheben.

I. Schlussfolgerung / Zusammenfassung

128 Die Vorinstanz argumentierte in ihrem Urteil vom 10. Dezember 2009, dass es den Beschwerdeführenden nicht gelungen sei, überzeugend zu begründen und zu belegen,

dass die Anflüge auf Piste 28 die Anflüge auf Piste 34 vollumfänglich und bereits ohne Pistenverlängerung ersetzen können.

- 129 Die Beschwerdeführenden machen vorliegend erneut geltend und belegen unter Vorlage ihrer früheren Eingaben im Verfahren A-1936/2006, dass weder die selten vorkommende Aquaplaning-Situation, noch die jährlich äusserst seltenen Schnee- und Regentage oder Eisregen 365 Tage Südanflüge im Jahr rechtfertigen. Des Weiteren wurde auch bereits vor der Vorinstanz belegt, dass die Piste 28 für die am Flughafen Zürich landenden Flugzeuge nicht zu kurz ist um bei regulären Pistenbedingungen (trocken, Regen) zu landen. Diese Beweise liegen nicht nur in Zahlen vor. Sie wurden durch Fliegen während mehreren Monaten im Jahr 2003 in der Realität umgesetzt und damit eindeutig und unumstösslich bewiesen. Tägliche generelle Südanflüge sind daher **nicht erforderlich**.
- 130 Gewisse schlechte Wettersituationen während den Deutschen Sperrzeiten herrschen nur an ganz wenigen vereinzelt Tagen oder Stunden im Jahr. Nur in Extremfällen von Aquaplaning, Schnee oder Eisregen auf der Piste, **welche auch nicht unter die ohnehin geltenden DVO-Ausnahmeregelung aus wetterbedingten Gründen fallen**, sind somit Südanflüge notwendig und nur dann soll notfalls auf Piste 34 gelandet werden.
- 131 Aus Sicherheitsgründen sind Abweichungen vom vBR6 immer möglich (Dispositiv-Ziff. 8.13 des angefochtenen Urteils).
- 132 Dadurch, dass die Vorinstanz den Sachverhalt dementsprechend nicht richtig festgestellt und ihren Entscheid ausdrücklich nur auf die Aussagen und Unterlagen des BAZL und UVEK, der Beschwerdegegnerin, der Swiss und der Skyguide stützte und die von den Beschwerdeführenden erhobenen Beweise in keinsten Weise würdigte, wurde zum einen der Sachverhalt unrichtig festgestellt (Art. 97 BGG) und zum anderen das rechtliche Gehör der Beschwerdeführenden (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG, Art. 35 Abs. 1 VwVG), das Willkürverbot (Art. 9 BV) sowie der Grundsatz der Verhältnissmässigkeit (Art. 36 Abs. 3 BV, Art. 5 Abs 2 BV) verletzt.
- 133 Die fehlende Berücksichtigung der geltenden Planung und faktischen und legalen Siedlungsentwicklung der letzten 60 Jahre im Kanton Zürich sowie des geltenden Richtplans des Kantons Zürich, führt zudem zur Verletzung des Grundsatzes von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV, Art. 9 RPG).
- 134 Demzufolge ist die vorliegende Beschwerde mit ihren Anträgen gutzuheissen.

III. BEFÖRDERLICHE BEHANDLUNG

- 135 Das Bundesverwaltungsbericht hat in E.11.2 (S. 126) erwogen, dass bis zum Abschluss des sog. definitiven Betriebsreglementes wohl wiederum umfangreiche Ge- suchsverfahren mit einer entsprechenden Verfügung des BAZL erwirkt werden müss-

ten und – nach den bisherigen Erfahrungen beim Flughafen Zürich – viel Zeit verstreichen werde. Bei einer Gutheissung der vorliegenden Beschwerde und der Beschwerdeanträge 1.2 und 1.3 mit der entsprechender Aufhebung des vorinstanzlichen Entscheides ist daher zwingend eine beförderliche Weiterbehandlung angezeigt. Der Beschwerdeantrag 1.1 ist per sofort oder spätestens auf den nächsten Flugplanwechsel umsetzbar. Das Bundesgericht möge das Nötige anordnen, damit keine weitere Verzögerung durch die Vorinstanzen erfolgt.

IV. KOSTEN- UND ENTSCHÄDIGUNGSFOLGEN GEMÄSS URTEIL DER VORINSTANZ

- 136 Gemäss Ansicht der Beschwerdeführenden ist zudem der Entscheid der Vorinstanz bezüglich Kosten- und Entschädigungsfolgen falsch und repräsentiert nicht den Ausgang des Verfahrens unter Berücksichtigung aller von der Beschwerdegegnerin beantragten Betriebsreglemente und Plangenehmigungen.
- 137 Beispielsweise wurden sämtliche beantragten kapazitätserhöhenden oder nicht DVO-bedingten Massnahmen gemäss prov. BR5 oder vBR6 abgewiesen. Zudem wurde beispielsweise das Dual Landing von der Beschwerdegegnerin zurückgezogen, Starts ab 06.30 Uhr auf der Piste 28 sowie Post- und Messeflüge und weitere Kapazitätserhöhungen aus dem vBRG wurden abgelehnt. Abgelehnt wurden auch weitere Starts ab Piste 16 nach 21.00 Uhr und hier nicht aufgezählte weitere Regelungen des vBR6. Selbst Anpassungen mussten etwa mit Dispositiv-Ziff. 8.8 erfolgen.
- 138 Es ist diesbezüglich allerdings darauf hinzuweisen, dass es den Beschwerdeführern nicht um die Kosten- und Entschädigungsfolgen geht, sondern darum, dass rasch ein Urteil gefällt wird, ohne Zeit mit der Kostennote zu verlieren. Die Beschwerdeführenden haben Vertrauen in die Bundesrichter, diese Frage zu würdigen.

V. KOSTEN UND ENTSCHÄDIGUNG

- 139 Die Gerichtskosten richten sich nach Art. 65 ff. BGG. Die vorliegenden Umstände mit den von der Flughafen Zürich AG beantragten mehreren Versionen von Betriebsreglementen, die mit immer der gleichen Zielsetzung (Verbot von Südanflügen) angefochten werden mussten, und der Tatsache, dass ohne die Gegenstandslosigkeit infolge der Genehmigung des vBR6 vom 29. März 2005 das BR5 vom 23. Juni 2003 gemäss dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 10. Dezember 2009 schon aus formellen Gründen hätte aufgehoben und daher Südanflüge hätten aufgehoben werden müssen, rechtfertigen es, die Gerichtskosten selbst im Unterliegensfalle nicht den Beschwerdeführenden aufzuerlegen (Art. 66 Abs. 1 BGG).
- 140 Die Parteientschädigung richtet sich nach Art. 68 BGG. Die Flughafen Zürich AG ist eine mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben betraute Organisation (sie hat u.a. das Ent-

eignungsrecht nach LFG). Sie hat zudem von den über 6 Jahren dauernden Südanflügen infolge der DVO und dem möglich gewordenen Bau de ILS 34 profitiert. Dementsprechend ist ihr selbst im Obsiegensfalle keine Parteientschädigung zuzusprechen.

Aus den vorgenannten Gründen ersuche ich Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Bundesrichter, die eingangs gestellten Anträge gutzuheissen.

Hochachtungsvoll

RA Christopher Tillman

Einschreiben / 7-fach

Beilagen gemäss separatem Verzeichnis

Kopie an:

- Klientschaft

Inhaltsverzeichnis

I.	FORMELLES	4
A.	Inhaltsverzeichnis	4
B.	Vertretung.....	5
C.	Anfechtungsobjekt	5
D.	Fristwahrung.....	5
E.	Beschwerdelegitimation	6
F.	Endentscheid	6
G.	Entscheid in Angelegenheiten des öffentlichen Rechts	6
H.	Verletzung von Bundesrecht	7
II.	MATERIELLES	7
A.	Vorbemerkungen	7
B.	Ausgangslage	9
1.	Sachverhalt heute	9
2.	Bevölkerungsdichte und Vorsorgeprinzip.....	9
3.	Sicherheit und Vorsorgeprinzip	10
4.	60 Jahre Zürcher Planung sowie Zürcher Richtplan 1995/ Grundsatz von Treu und Glauben	11
5.	Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreites.....	11
C.	Rüge der unrichtigen Feststellung des Sachverhalts (Art. 97 Abs. 1 BGG) 13	
1.	Argumentation des Bundesverwaltungsgerichts	13
2.	Argumentation der Beschwerdeführenden im Verfahren	13
2.1.	Vernehmlassung der Flughafen Zürich AG vom 18. Dezember 2003.....	14
2.2.	Beweiseingabe der Beschwerdeführenden vom 15. Januar 2004	14
2.2.1.	Landungen auf Piste 28 trotz nasser Piste + Rückenwind	15
2.2.2.	Landepistenwechsel 28-34-28 ohne Kapazitätsverlust	15
2.2.3.	Zusammenfassung.....	16
2.3.	Beweiseingabe der Beschwerdeführenden vom 9. Februar 2004	17
2.3.1.	Aquaplaning	17
2.3.2.	Anzahl Regentage / Schneetage	18
2.3.3.	Zu den von der Swiss angegebenen Pistenlängen	19
a.	Benötigte Pistenlänge für Landungen gemäss Swiss	19
b.	Vergleich benötigte Pistenlänge für Landungen gemäss Swiss und Hersteller Airbus.....	19
c.	Landegewicht.....	20
d.	Schlussfolgerungen	21
2.4.	Problemlose Landung auf Piste 28 für nahezu alle Flugzeugtypen bei regulären Wetterverhältnissen.....	21
2.5.	Gewisse schlechte Wetterbedingungen während den Deutschen Sperrzeiten herrschen nur an ganz wenigen vereinzelt Tagen oder Stunden im Jahr, bei welchen Flugzeuge des Typs A340 nicht auf Piste 28 landen können	23
2.6.	Verletzung von Art. 97 Abs. 1 BGG und Verletzung des rechtlichen Gehörs	26

D.	Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs durch Nichtbeachtung der gestellten Eventualanträge.....	28
E.	Rüge der Verletzung des rechtlichen Gehörs durch Abweisung der Beweisanträge (Art. 29 Abs. 1 und 2 BV, Art. 6 EMRK, Art. 29 VwVG).....	29
F.	Rüge der Verletzung des Willkürverbots (Art. 9 BV)	32
G.	Rüge der Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit.....	32
1.	Allgemeines.....	32
2.	Generelle Südanflüge nicht erforderlich, fehlende Differenzierung	33
3.	Generelle Südanflüge über dichtest besiedeltes Gebiet unangemessen	36
4.	Ausblick	36
5.	Fazit.....	37
H.	Rüge der Verletzung des Grundsatzes von Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV)	37
I.	Schlussfolgerung / Zusammenfassung	38
III.	BEFÖRDERLICHE BEHANDLUNG	39
IV.	KOSTEN- UND ENTSCHÄDIGUNGSFOLGEN GEMÄSS URTEIL DER VORINSTANZ.....	40
V.	KOSTEN UND ENTSCHÄDIGUNG.....	40

BEILAGENVERZEICHNIS

zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten in Sachen Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) und Mitbeteiligte gegen Flughafen Zürich AG und weitere vom 1. Februar 2010.

1. Dispositiv des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006)
2. Begründung des Urteiles des Bundesverwaltungsgericht vom 10. Dezember 2009 (A-1936/2006); **separat verschickt als Paket**
3. Foliendarstellung Bevölkerungsdichte
4. Foliendarstellung Anzahl Einwohner kumuliert und Überflughöhe über Grund
5. Foliendarstellung mit Fotos bzgl. Bevölkerungsdichte der verschiedenen Anflugschneisen, Nord, West, Ost und Süd
6. Vergleich der An- und Abflugvarianten auf dem Flughafen Unique anhand der Absturzrisiken für die Bevölkerung vom 30. August 2002 von Bienz, Kummer & Partner AG
7. Foliendarstellung Sicherheit, Risikoanalyse
8. Foliendarstellung des Richtplans des Kantons Zürich aus dem Jahre 1995
9. Protokoll vom 26. Juni 2003 zwischen Bundesrat Moritz Leuenberger und Bundesminister Manfred Stolpe
10. Diverse Unterlagen zum 11. Januar 2004
11. Antwort-Email von Dr. sc. Nat. Martin Bissegger, Leiter Lärmmanagement und Anwohnerschutz, vom 15. Dezember 2003, 08.22 Uhr, auf eine Email-Anfrage vom 14. Dezember 2003, 15.32 Uhr
12. Auszug I aus Analyse der Wetterdaten in Kloten zwischen 2. Februar 2003 bis 3. Februar 2004
13. Auszug II aus Analyse der Wetterdaten in Kloten zwischen 2. Februar 2003 bis 3. Februar 2004
14. Herstellerangaben Airbus zu A330
15. Herstellerangaben Airbus zu A340-200/-300

16. Darstellung "Benötigte Pistenlänge für Landungen bei maximal zulässigem Gewicht
17. Zusammenfassung der Ausnahmen gemäss 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Beschwerdegegnerin vom Juni 2003
18. Folie "Angeblicher Grund für Südanflüge: Piste 28 sei zu kurz für grosse Flugzeuge"
19. Folie "Südanflüge sind nicht notwendig"
20. Plädoyernotizen der Beschwerdeführenden der öffentlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vom November / Dezember 2009
21. Replik-Plädoyernotizen der Beschwerdeführenden der öffentlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vom November / Dezember 2009
22. Redetext Duplik UVEK und BAZL der Öffentlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht 23.-25. und 30. November / 1. Dezember 2009
