



Lutz Rechtsanwälte
lawyerlutz.ch

Einschreiben

Schweizerisches Bundesgericht
Avenue du Tribunal-Fédérale 29
1000 Lausanne 4

Zürich, 6. Juli 2006

Verwaltungsgerichtsbeschwerde-2006-07-06.doc
LRA/CT/am

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Bundesrichter,

In Sachen

1. **Verein Flugschneise Süd – Nein (VFSN) und Mitbeteiligte**, Postfach 299,
8121 Benglen,

Beschwerdeführende 81 (BR 5/ILS-34),

2. **B.**

Beschwerdeführende 82 (BR 5 /ILS-34),

3. **IG Chapf**, 8126 Zumikon

Beschwerdeführende 61 (BR5/ILS-34),

4. **Verein Flugschneise Süd – Nein (VFSN) und Mitbeteiligte**, Postfach 299,
8121 Benglen,

Beschwerdeführende 42 (vBR6),

alle vertreten durch **Rechtsanwalt Christopher Tillman, Forchstrasse 2 / Kreuzplatz, Postfach, 8032 Zürich,**

gegen

Dr. Reinhard Lutz

Dr. Peter Lutz LL.M.

Lic.iur. Romeo Da Rugna

Dr. Stefan H. Schalch LL.M.

Lic.iur. Thomas Reimann

Lic.iur. Irène Biber

Lic.iur. Rolf Kuhn LL.M.

Lic.iur. Sylvia Nafz

Lic.iur.

Christopher Tillman LL.M.

Lic.iur. Julien Veyrassat

Dr. Sabine Kilgus LL.M.

Lic.iur. Michael Bopp

Forchstrasse 2 • Kreuzplatz

Postfach

CH-8032 Zürich

Schweiz

Phone +41-44-560 80 80

Fax +41-44-560 80 90

lawyer@lawyerlutz.ch

Eingetragen
im Anwaltsregister

1. **Flughafen Zürich AG (unique zurich airport)**, Postfach, 8058 Zürich,

vertreten durch Rechtsanwalt [...],

Beschwerdegegnerin,

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

Vorinstanz 1,

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

Vorinstanz 2,

4. **Eidg. Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO/INUM)**, Postfach 336, 3000 Bern 14,

Vorinstanz 3,

betreffend

- **Betriebsreglement für den Flughafen Zürich; Verfügungen des BAZL vom 23. Juni 2003 (BR 5) und vom 29. März 2005 (vBR6);**
- **Plangenehmigung für die Installation eines ILS und einer Anflugbefeuerung für die Piste 34 des Flughafens Zürich; Verfügung des UVEK vom 23. Juni 2003 (ILS-34);**

reiche ich hiermit namens und im Auftrag sowie gehörig bevollmächtigt (vgl. Vorakten) innert 10-tägiger Beschwerdefrist,

VERWALTUNGSGERICHTSBESCHWERDE

ein mit folgenden

ANTRÄGEN

1. *Es sei Ziff. 1 der angefochtenen Verfügung der REKO/INUM vom 26.06.2006 vollständig aufzuheben.*
2. *Es sei festzustellen, dass die REKO/INUM das bei ihr hängige Verfahren Z-2003-65/B-2003-48 (BR5/ILS-34) beförderlich weiterzuführen habe.*

3. *Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdegegnerin oder der Bundeskasse.*

BEGRÜNDUNG

I. FORMELLES

A. Terminologie / Übersicht

1 In der vorliegenden Beschwerde wird folgende Terminologie verwendet:

- **BR:** *Betriebsreglement* (allgemein für alle Arten).
- **BR1:** *provisorisches Betriebsreglement 1 vom 31. Mai 2001*. Materiell rechtskräftig¹. Das BR1 wurde später mit der Einführung von zusätzlichen Ostanflügen und Südanflügen in massgebenden Teilen durch spätere BR ersetzt, wobei heute resp. am 26. Juni 2006 bezüglich Pistenbenützungssreihenfolge sowie Start- und Landezeiten das BR5/ILS-34 massgebend ist.
- **BR2:** *provisorisches Betriebsreglement 2 vom 18. Oktober 2001*. Rechtskräftig abgeschlossen infolge Gegenstandslosigkeit.
- **BR3:** *provisorisches Betriebsreglement 3 vom 15. Oktober 2002*. Rechtskräftig abgeschlossen infolge Gegenstandslosigkeit.
- **BR4:** *(super)provisorisches Betriebsreglement 4 vom 16. April 2003*. Rechtskräftig abgeschlossen infolge Gegenstandslosigkeit.
- **BR5/ILS-34:** *provisorisches Betriebsreglement 5 vom 23. Juni 2003 sowie Plangenehmigung UVEK vom 23. Juni 2003 für das ILS der Piste 34*. Die Beschwerdeverfahren werden von der REKO/INUM unter der Dossier-Nr. Z-2003-65/B-2003-48 geführt. Dieses Verfahren wird von der REKO/INUM als "Südanflugs-Verfahren" bezeichnet. Seit dem 30. Oktober 2003 wird nach dem BR5 geflogen. Seit dem 28. Oktober 2004 wird nach dem Verfahren ILS-34 geflogen.
- **vBR6:** *vorläufiges Betriebsreglement 6 vom 29. März 2005*. Das BAZL hat hier Beschwerden gegen die Genehmigungsverfügung hinsichtlich a) der im *Luftfahrthandbuch AIP publizierten An- und Abflugverfahren* sowie b) hinsichtlich des *wide left turns* ab Piste 16 die aufschiebende Wirkung entzogen. Gegen diese Verfügung des BAZL gingen zahlreiche Verwaltungsbeschwerden ein². Diese werden von der REKO/INUM unter der Dossier-Nr. B-2005-44 geführt. Mit Zwischenentscheid vom 11. Juli 2005 bestätigt die REKO/INUM den Entzug der aufschiebenden Wirkung hinsichtlich der im AIP publizierten An- und Abflugverfahren. Die

¹ Entscheid REKO/INUM Z-2001-58 vom 16. Dezember 2004.

² so auch vom Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) am 28. April 2005 (Beschwerdeführende 42).

REKO/INUM stellte aber die aufschiebende Wirkung der gegen den *wide left turn* gerichteten Beschwerden wieder her. Dieser Entscheid ist rechtskräftig. *Folglich sind heute aus dem vBR6 nur die im AIP publizierten An- und Abflugverfahren in Kraft.* Im übrigen gelten das BR5/ILS-34 und das BR1 kombiniert.

- **CANPA-28/ILS-28:** *provisorisches Betriebsreglement CANPA-28 vom 22. April 2004 sowie Plangenehmigung UVEK vom 22. April 2004 für das ILS der Piste 28.*³ Das ILS-28 wird im Herbst 2006 in Betrieb genommen. Die Benutzung des ILS-28 darf aber kraft Auflagen vorläufig zu keiner erhöhten Verfügbarkeit der Landepiste 28 gegenüber dem bisherigen VOR/DME-Verfahren führen. Das Hauptverfahren zum ILS-28 ist immer noch pendent bei der REKO/INUM. Aufgrund der rechtskräftigen CANPA-28-Regelung darf nun in einem kontinuierlichen Gleitwinkel anstatt wie bisher "treppenartig" gelandet werden. Das darf aber auf-lageweise nicht zu einer erhöhten Landekapazität führen.
- **BR7-GNA:** *Betriebsreglement 7. Ergänzung des vBR6 mit dem beim BAZL pendenten Ge-such der Flughafen Zürich AG vom 31. Dezember 2004 für die **Einführung des gekröpften Nordanfluges (GNA)**.* Mitte Dezember 2005 hat das BAZL bestätigt, dass der GNA technisch sicher fliegbar ist. Der GNA kommt daher als taugliches Anflugverfahren für den Anflug auf den Flughafen Zürich in Frage.⁴
- **defBR8:** *"definitives" Betriebsreglement 8. Vorgesehenes Betriebsreglement nach Abschluss des Prozesses zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und nach Festsetzung des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich durch den Bundesrat. Gemäss Medienmitteilung des BAZL kann der SIL-Prozess *frühestens im Jahre 2009 abgeschlossen* werden.⁵*

B. Beschwerdelegitimation

- 2 Die Beschwerde gegen das BR5/ILS-34 und gegen das vBR6 vereinigt Beschwerdeführer in einem Fächer aus den Süd-Gemeinden von Glattbrugg, Opfikon, Schwamendingen bis Russikon, Rüti ZH, Jona und Männedorf, wobei die unter der direkten Anflugachse auf Piste 34 leidenden Betroffenen den Hauptteil der Beschwerdeführer ausmachen⁶.
- 3 Es ist unbestritten, dass mind. ein Grossteil der Beschwerdeführenden zur Einreichung dieser Verwaltungsgerichtsbeschwerde befugt ist⁷, wie das Bundesgericht bereits am 31. März 2004 zu den beiden Verwaltungsgerichtsbeschwerden vom 1. September 2003 festgestellt hat⁸. Das gilt auch für die Anfechtung des vorliegenden Zwischenentscheids.

³ Das Bundesgericht heisst am 21. September 2004 eine Beschwerde der Flughafen Zürich AG gegen den Zwischenent-scheid der REKO/INUM vom 7. Juli 2004 gut und entzieht den Beschwerden gegen die Plangenehmigung ILS-28 er-neut die aufschiebende Wirkung.

⁴ Medienmitteilung BAZL vom Dezember 2005.

⁵ Verschiedene technisch berechnete Betriebskonzepte sind aber bei der Flughafen Zürich AG und beim BAZL bereits seit dem Jahre 2001 vorhanden. Die Verschleppung des SIL-Objektblattes bis 2009 ist unergründlich.

⁶ Wenige Personen sind auch Beschwerdeführer aus den Ostgemeinden Dietlikon, Kloten und anderen Gemeinden. Diese leiden unter den zusätzlichen Ostanflügen seit dem 19. Oktober 2001 und seit dem 27. Oktober 2002.

⁷ Art. 103 lit. a OG

⁸ BGE 1A.250 und 1A.262/2003 v. 31.03.04 i.S. Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) und Mitbeteiligte. Im Übrigen wird vollumfänglich auf die Begründung der Beschwerdelegitimation in RZ 6 – 23 der Beschwerdeschrift zum BR-

C. Anfechtungsobjekt

1. Zwischenentscheid

4 Angefochten ist der Zwischenentscheid vom 26. Juni 2006 (Beilage 1) über die Vereinigung des Süd-/Ostanflugsverfahren (BR5/ILS-34 = Z-2003-65/B-2003-48) mit dem ebenso bei der REKO/INUM hängigen Verfahren zum vBR6⁹ in ein neu beides zusammenfassendes Verfahren¹⁰. Insbesondere wird auch die damit verbundene Vereinigung des ILS-34-Verfahrens¹¹ mit dem vBR6-Verfahren angefochten. Zwischenentscheide unterstehen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde, wenn auch die nachmalige Endverfügung der Verwaltungsgerichtsbarkeit unterliegt¹². Das trifft hier zu¹³. Weiter muss der Zwischenentscheid einen *nicht wieder gutzumachenden Nachteil* bewirken können¹⁴. Diese *erheblichen Nachteile* werden nachfolgend wie folgt begründet:

2. Nicht wieder gutzumachende Nachteile aus dem Zwischenentscheid

2.1. Aktuelles Rechtsschutzinteresse an der Entscheidung des BR5/ILS-34

5 Die beiden Beschwerden der Beschwerdeführer zum BR5 und ILS-34 datieren je vom 1. September 2003. Südanflüge wurden am 30. Oktober 2003 ohne weitere gerichtliche Prüfung der zahlreichen Beschwerden eingeführt. Bis heute liegt dazu *noch kein materieller Gerichtsentscheid* vor.

6 Von Südanflügen sind weit über 100'000 Menschen betroffen. Staatssekretär Ambühl spricht sogar von über 200'000 Menschen in der Schweiz gegenüber unter 1'000 lärmbeeinträchtigten Menschen in Deutschland (Beilage 2).

7 Mit dem Südanflug auf Piste 34 wird mit dem Zürcher Stadtteil Schwamendingen erstmals in der Schweiz ein *sehr dicht besiedeltes städtisches Gebiet* im Tiefflug auf einer Höhe von ca. 250 m überflogen. Teile von Glattbrugg, welches ein zu verdichtendes Zentrumsgebiet nach gültigem kantonalem Richtplan darstellt, wird in einer Höhe von nur noch 150 – 80 m überflogen. Die ab Dübendorf stark ansteigende Hügelkette des Pfannenstiel verlängert den Tief-

Verfahren vom 10.11.03 sowie in RZ 16 – 27 der Beschwerdeschrift zum ILS-34-Verfahren vom 17.11.03 verwiesen. Zudem wird auf RZ 9 – 12 der Beschwerdeschrift an die REKO/INUM vom 28.04.05 betr. das vBR6 verwiesen, wo die Beschwerdelegitimation der heutigen Beschwerdeführer ebenfalls eingehend begründet ist. Im übrigen wird auf die jüngste Rechtspraxis zur Beschwerdelegitimation und im Zusammenhang mit den Verfahren um den Flughafen Zürich verwiesen: BGE 120 Ib 379, 387; BGE 124 II 293, 304 E. 3c; Bger 1A.115/1998 vom 07.09.1998, publiziert in ZBl 2/200, S. 83 ff. E.2; Entscheid der REKO/INUM B-2003-105 Erw. 2.3 vom 30.11.04.

⁹ B-2005-44.

¹⁰ B-2005-44/Z-2003-65.

¹¹ Z-2003-65.

¹² Art. 101 lit. a OG e contrario.

¹³ Der angefochtene Zwischenentscheid ist im Beschwerdeverfahren betreffend die Genehmigung einer Änderung des BR für den Flughafen Zürich gefällt worden. Ein solcher Zwischenentscheid unterliegt grundsätzlich der Verwaltungsgerichtsbeschwerde.

¹⁴ Art. 97 OG i.V.m. Art. 5 und 45 Abs. 1 VwVG.

flug und diese enorme Belastung weit über das sonst übliche Einzugsgebiet einer Landepiste hinaus Richtung Gockhausen und Zumikon. Wesentlich ist, dass im so *dichtest besiedelten Gebiet* in der Schweiz die Lärmbelastung aus Südanflügen gerade auf die sensibelsten Tagesrandstunden am Morgen, insbesondere von 0600 – 0900 Uhr am Wochenende, sowie teilweise (bei Ostwind und Bise) täglich ab 21 Uhr¹⁵ auf die ersten beiden Nachtstunden fokussiert wird (Beilage 3).

- 8 So ist festzustellen, dass für die lärmbeeinträchtigten Beschwerdeführer gegen das BR5/ILS-34 *im Süden und Osten* des Flughafens mit dem Übergang zum neuen vBR6 *keine Verbesserung ihrer Situation* festzustellen ist. Die *Süd- und zusätzlichen Ostanflüge* und alle anderen neuen Startzeiten Richtung Süden oder Osten finden heute genau gleich im BR5/ILS-34 statt wie im vBR6¹⁶. Die tatsächlichen Verhältnisse sind somit im Bereich des Anfluges auf Piste 34 völlig anders als es im BGE betreffend der Gegenstandslosigkeit des BR2¹⁷ und der dort geltend gemachten Rechtsverzögerung der Fall war. Die Bevölkerung hat daher *im heutigen Zeitpunkt ein gewichtiges und aktuelles Rechtsschutzinteresse an einer baldigen Entscheidung* über das BR5/ILS-34. Die Verfahrensvereinigung ist dem abträglich.

2.2. Verfahrensvereinigung als weitere Rechtsverzögerung

- 9 "Verfahrensvereinigung" bedeutet eine Zusammenfassung mehrerer hängiger Beschwerdeverfahren zu einem einzigen Verfahren¹⁸. Die Verfahrensvereinigung ist aus prozessökonomischen Gründen zulässig, wenn mehrere Begehren *den gleichen Sachverhalt betreffen* und *die selben Rechtsfragen* aufwerfen. Allerdings dürfen den einzelnen Beteiligten dadurch *keine bedeutenden Nachteile* erwachsen. Ein solcher Nachteil wäre insbesondere in einer unzumutbaren Verfahrensverzögerung zu erblicken¹⁹.

2.2.1. Keine prozessökonomischen Vorteile einer Verfahrensvereinigung

- 10 a) Die Fragen der *Rechtmässigkeit und Notwendigkeit der Südanflüge auf Piste 34* ist eine *Vorfrage*, die auch bei einer Verfahrensvereinigung des BR5/ILS-34 mit dem vBR6 in materieller Hinsicht *vorab oder mindestens innerhalb der Gesamtentscheidung unter einem eigenen Titel* behandelt werden muss. Es ist daher nicht ersichtlich, inwiefern ein prozessökonomischer Vorteil bestehen soll, wenn die Frage der Südanflüge mit dem vBR6 vereinigt werden. Sollten *Südanflüge* – basierend auf dem BR5/ILS-34 *oder* basierend auf dem vBR6 (welches mit einer Ausnahme noch gar nicht in Kraft steht) – unzulässig oder unverhältnismässig sein, so müsste das BR in jedem Fall mit einer angemessenen Übergangsfrist zwecks Anordnung eines Ersatz-BR an das BAZL zurückgewiesen werden. Aus der Verfahrensvereinigung mit dem vBR6 ist daher *kein prozessökonomischer Vorteil* ersichtlich.

¹⁵ Am Wochenende ab 20 Uhr.

¹⁶ vBR 6 vom 29. März 2006, Dispositiv, insbesondere Schema Ziff. 1.2. Zwischenentscheid der REKO/INUM B-2005-52 vom 11. Juli 2005. Das dual landing unterliegt der aufschiebenden Wirkung und ist nicht in Kraft. Ebenso gilt dies für den *wide left turn* ab Piste 16.

¹⁷ BGE 1A.128/2005 (E.4) vom 4. Juli 2005 betr. BR2 i.S. Fluglärmopfergemeinschaft Nussberg FLON Nr. 2.

¹⁸ KÖLZ / BOSSHART / RÖHL, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2.A., Zürich 1999, Vorbemerkungen zu §§ 4-31, N 33.

¹⁹ KÖLZ / BOSSHART / RÖHL, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, Zürich 1999, Vorbemerkungen zu §§ 4-31, N 33.

- 11 b) Mit der Fortführung des Verfahrens zum BR5/ILS-34 kann und soll *parallel* auch der Schriftenwechsel und die Einholung von Fachberichten zum Verfahren vBR6 weitergeführt werden. Wie die Erfahrungen beim BR5/ILS-34 gezeigt haben, wird dies *mind. weitere 2 Jahre ab dem heutigen Verfahrensstand* dauern. Eine baldige Entscheidung zum BR5/ILS-34 *hemmt die parallele Fortführung des Verfahrens vBR6 also nicht*.
- 12 c) Weiter ist zu berücksichtigen, dass im Verfahren BR5/ILS-34 grundsätzlich nur *zwei Anflugrichtungen* – Süd- und Ostanflüge – zu beurteilen sind. Im Verfahren vBR6 sind demgegenüber *mehrere Anflugrichtungen und Anflugzeiten* sowie vor allem auch *mehrere Startrichtungen und Startzeiten*²⁰ und *weitere Bereiche* zu beurteilen. Die somit *massiv noch erhöhte Komplexität des vBR6* wird zwangsläufig zu einer noch längeren Verfahrensdauer als jene beim BR5/ILS-34 führen. Unter anderem ist in diesem Verfahren gemäss einem Entscheid der REKO/INUM²¹ auch über die operativen Mindestwartehöhen und Warteverfahren der Warterräume AMIKI²² und GIPOL²³ zu befinden²⁴. Damit liegt *kein gleicher Sachverhalt* in den beiden zu vereinigenden BR-Verfahren vor. Die angefochtene Verfahrensvereinigung ist daher nicht zulässig²⁵. Es ist nämlich praktisch voraussehbar, dass *beim vBR6 wegen der Komplexität gewisse verfahrensrechtliche oder materielle Vor- oder Teilfragen ohnehin vorab entschieden werden müssen*. Zudem wird im Verfahren vBR6 wegen seiner "Vorläufigkeit" mit Sicherheit eine aufwändige öffentliche Anhörung²⁶ nötig²⁷. Dies alles benötigt *ab heute mind. weitere 2 Jahre Zeit*. Bis zum Jahre 2009 wird das SIL-Objektblatt nicht vorhanden sein²⁸. Somit sind aus dem SIL-Prozess keine weiteren den Parteien zugängliche Grundlagen für das vBR6-Verfahren zu erwarten. Die Verfahrensvereinigung hat für das vBR6 daher gegenüber dem BR5/ILS-34-Verfahren *keine prozessökonomischen Vorteile*.
- 13 d) Der im angefochtenen Entscheid skizzierte Ablauf der *Verfahrensvereinigung* führt bei den vorliegenden komplexen Verhältnissen *zu massiven Verzögerungen*. Insofern ist die Sach- und Verfahrenslage beim Flughafen Zürich nicht mit den sonst üblichen Verfahrensvereinigungen mit üblichen Einzelbeschwerden vergleichbar. Das wird wie folgt begründet:
- 14 aa) Wie die REKO/INUM darlegt, will sie zunächst die Rechtskraft der vorliegenden Vereinigungsentscheidung abwarten²⁹. Damit vergehen bereits einige Monate.
- 15 bb) Anschliessend will die REKO/INUM einen vom gesamten Spruchkörper zu fällenden "baldigen Abschreibungsentscheid" zum angeblich gegenstandslosen³⁰ Verfahren BR5/ILS-34 fällen. Dabei ist die ganze REKO/INUM nicht an die Begründung des hier umstrittenen Zwischenentscheides der Instruktionsrichterin gebunden³¹, was zu weiteren Verzögerungen führen

²⁰ vgl. Schema Dispositiv Ziff. 1.2 des vBR6 vom 29. März 2005 und die Anträge diverser Beschwerdeführer.

²¹ Zwischenentscheid B-2005-117 der REKO/INUM vom 11. Juli 2005, Erw. B.2.1.

²² Über dem Kanton Aargau.

²³ Über dem Kanton Thurgau.

²⁴ vgl. Schema Dispositiv Ziff. 1.2 des vBR6 vom 29. März 2005 und die Anträge diverser Beschwerdeführer.

²⁵ KÖLZ/BOSSHART/RÖHL, a.a.O., Vorbemerkungen N 33 zu §§ 4-31.

²⁶ nach Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

²⁷ Diese ist von verschiedenen anderen Beschwerdeführern verlangt.

²⁸ Medienmitteilung des BAZL.

²⁹ Zwischenentscheid B-2005-44/Z-2003-65 vom 26. Juni 2006, S. 22 E.4.

³⁰ Die heutige Gegenstandslosigkeit des BR5/ILS-34-Verfahrens wird bestritten. Siehe hinten Rz 36 bis Rz 43.

³¹ BGE 1A.306/2005 vom 30. Januar 2006 i.S. Stadt Zürich betr. Ablehnung der Sistierung vBR6, E.2.

dürfte. Im Rahmen dieses "baldigen Abschreibungsentscheides" wird der ganze Spruchkörper, wie von der REKO/INUM angekündigt, "*bald*" über die Kosten- und Entschädigungsfolgen dieser Abschreibung zu befinden haben. Zu Recht, denn ein zeitliches Auseinanderklaffen von Verfahrensabschreibung und Kostenbeschluss³² ist nicht zulässig. Die Frage, welche Partei die Gerichtskosten zu tragen und welche Anspruch auf Ersatz ihrer Parteikosten hat, ist *nicht* von der Gegenstandslosigkeit erfasst. Damit hat die REKO/INUM zwingend "*bald*" mit der *Erklärung der Gegenstandslosigkeit* des BR5/ILS-34-Verfahrens über die Kosten- und Entschädigungsfrage zu entscheiden³³. Im Abschreibungsentscheid hat die *Kostenverlegung aufgrund einer summarischen Prüfung und Würdigung der Sachlage vor Eintritt des Erledigungsgrundes zu erfolgen*³⁴. Dabei hat die REKO/INUM zwingend auf die *mutmasslichen Prozessaussichten* abzustellen³⁵. Mit anderen Worten wird die REKO/INUM mit dem Abschreibungsentscheid ohnehin "*bald*" eine vertiefte Entscheidung über die Begründetheit oder Unbegründetheit der Beschwerden gegen das BR5/ILS-34 *vornehmen müssen*³⁶. Selbst wenn dieser aufgrund einer *Summarprüfung* erfolgen sollte, ändert dies nichts daran, dass mit einem erheblichen Zeit- und Ressourcenbedarf im Hinblick auf Kosten und Entschädigung die Rechtmässigkeit von Südanflügen ohnehin von der REKO/INUM geprüft werden muss. Es ist damit nicht einzusehen, wieso die REKO/INUM hierbei nicht gerade den materiellen Entscheid im BR5/ILS-34-Verfahren treffen kann. Der Abschreibungs- und Kostenverteilungsentscheid benötigt mit Summarprüfung praktisch gleich viel oder nur unwesentlich weniger Zeit und Arbeit wie ein Entscheid in der Sache selbst. Beim BR5/ILS-34 ist nämlich der doppelte Schriftenwechsel abgeschlossen. Mehrfach sind Fachberichte von verschiedenen Behörden (BAFU, Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung (EKL), BAZL, ARE, Skyguide) und umfangreiche Fragenbeantwortungen von der Flughafen Zürich AG eingeholt worden. Es spricht auch nichts dagegen, *punktuell* Ergebnisse des UVB-vBR6 oder aus anderen Unterlagen aus dem vBR6-Verfahren zu berücksichtigen, soweit sich die Verhältnisse seit dem 23. Juni 2003 betr. Südanflüge geändert haben. Aus den Akten ist die Umweltsituation zu den Süd- und Ostanflügen von den übrigen Belangen im vBR6 abgrenzbar. Damit ist erstellt, dass eine *Verfahrensvereinigung überhaupt nichts zur Prozessökonomie beiträgt*. Gerade das Gegenteil ist der Fall.

- 16 cc) Nach dem Vorliegen des Entscheides des Bundesgericht zur Verfahrensvereinigung soll die Beschwerdeantwort der Flughafen Zürich AG und die Vernehmlassungen der Vorinstanzen zum vBR6 gemäss REKO/INUM der "grundsätzlich vollen Akteneinsicht" zugänglich gemacht werden³⁷. Dies benötigt eine weitere Zwischenverfügung der REKO/INUM, wie diese selbst festhält³⁸. Die mit abgedeckten Unterlagen konfrontierten Beschwerdeführer oder die mit offenen Unterlagen konfrontierte Flughafen Zürich AG müssen diese dann beim Bundes-

³² So etwa mit einer Verschiebung des Kostenentscheides bis nach rechtskräftiger Entscheidung zum vBR6.

³³ Endentscheid der REKO/INUM Z-2001-58 vom 3. Mai 2006 betr. Erteilung der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich / Verfügung des UVEK vom 31. Mai 2001 (Auflage Ziff. 3.2 Satz 3); FELIX ADDOR, Die Gegenstandslosigkeit des Rechtsstreits, Bern 1997, S. 223 mit Hinweisen.

³⁴ Art. 4 VwVG i.V.m. Art. 72 BZP (SR 273); Zwischenentscheid Z-2001-58 vom 3. Mai 2006, S. 15 E. 4.1; vgl. auch Entscheid REKO/INUM B-2002-68 vom 24. Juni 2004 E. 5.1 mit Hinweisen; vgl. auch BGE 118 Ia 488 E. 4a; VPB 57.16 E. 3.1.

³⁵ Zwischenentscheid der REKO/INUM Z-2001-58 vom 3. Mai 2006, S. 16 E. 4.1.

³⁶ Der Zwischenentscheid zur Abschreibung und Gegenstandslosigkeitserklärung von Ziff. 3.2 Satz 3 der Auflage zur Betriebskonzession umfasst also nur wegen der Kostenverlegungsfrage zu einem einzigen Antrag bereits 26 Seiten (vgl. Entscheid REKO/INUM Z-2001-58 vom 3. Mai 2006 betreffend Abschreibung des Verfahrens zur Betriebskonzession). Die Verhältnisse zum BR5/ILS-34 mit mehreren Beschwerdeführern mit je mehreren Anträgen werden ungleich komplexer sein.

³⁷ Angefochtener Zwischenentscheid B-2005-44/Z-2003-65 der REKO/INUM vom 26. Juni 2006, E.6.

³⁸ E.6.

gericht anfechten. Es dürften sich ähnliche Verfahrensverzögerungen ergeben, wie wir es bereits im Rechtsmittelverfahren zur Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 gesehen haben. Auch hier gab es nur allein schon zur Frage der Abdeckung von Akteneinsichtsunterlagen *mind.* einen sehr ausführlichen REKO/INUM-Entscheid und einen Bundesgerichtsentscheid. Das führte zu massiven Verzögerungen in der Sache³⁹. Dabei ist noch in Betracht zu ziehen, dass es bei der Betriebskonzession in der Schlussphase praktisch nur die Beschwerde der Flughafen Zürich AG mit einem einzigen Antrag (nämlich Ziff. 3.2 Satz 3 der Auflagen zu streichen) zu behandeln gab. Das vereinigte Verfahren beim vBR6 mit dann 70-90 Beschwerdeführern dürfte somit um einiges komplexer werden. Mithin ist erstellt, dass die Verfahrensvereinigung entgegen der Meinung der REKO/INUM *der Prozessökonomie abträglich* ist.

- 17 dd) Bei einer Verfahrensvereinigung ist es *praktisch unmöglich*, die einzelnen Beschwerden noch nach den für sie massgeblichen Grundlagen zu beurteilen. Mit einer Verfahrensvereinigung sind mithin Hunderte von Anträgen zu behandeln aus vier verschiedenen Himmelsrichtungen und naher und ferner Distanz zum Flughafen mit entgegengesetzten Interessen. Ein solches Verfahren ist nicht führbar⁴⁰. Insbesondere werden alle die damit verbundenen häufigen Zwischenverfügungen und Zwischenrechtsmittelverfahren die *personellen Ressourcen der REKO/INUM binden*, was die Entscheidung verzögert. Zudem werden die *finanziellen Ressourcen* der privaten Beschwerdeführer für das Rechtsverfahren *ins Unbezahlbare gesteigert*. Ein solches Verfahren bei einer Verfahrensvereinigung ist *nicht fair* und bedeutet ein *nicht wieder gutzumachenden Nachteil für die Beschwerdeführer*. Ein Vorteil der Verfahrensvereinigung ist nicht ersichtlich.
- 18 e) Pikanterweise hat die Flughafen Zürich AG in ihrer Stellungnahme vom 10. Januar 2005⁴¹ an das BAZL für den Fall der Nichtgenehmigung grundsätzlicher Punkte wie der Flexibilisierung der Pistenbenützung noch mit dem Rückzug des Gesuches zum vBR6 gedroht. Mit Schreiben vom 31. Januar 2005⁴² an das BAZL hat die Flughafen Zürich AG überdies den Antrag gestellt, die Behandlung des Gesuches mit dem vBR6 förmlich zu sistieren und gleichzeitig das Gesuch zum vBR6 als "vorläufig zurückgezogen" erklärt. *Fazit: Die Flughafen Zürich AG hat damit kund gegeben, dass sie bis auf weiteres mit dem BR5/ILS-34 leben kann und auch auf einen (baldigen) Entscheid der REKO/INUM dazu vorbereitet ist.*
- 19 f) *Ergebnis:* Insgesamt ergeben sich entgegen der REKO/INUM *keine prozessökonomischen Vorteile aus der Verfahrensvereinigung*. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall.

2.2.2. Erhebliche Nachteile einer Verfahrensvereinigung

- 20 a) Das BR5/ILS-34 ist nach Durchführung der Schlussbemerkungen⁴³ zum vorliegenden Beweisergebnis *spätestens diesen Herbst 2006 entscheidungsreif*. Der aktuelle Sachverhalt ist aus dem doppelt geführten Schriftenwechsel (noch) aktuell und im übrigen aus den Verfahrensakten zum vBR6 (inkl. Fachbericht der EKLB vom 24. Mai 2006) aktuell bekannt. Die angefochtene Verfahrensvereinigung und die damit weitere Verzögerung um mehrere Jahre bedeutet somit einen *erheblichen nicht wieder gutzumachenden Nachteil* für die lärm-betroffene

³⁹ Entscheid der REKO/INUM Z-2001-58 vom 3. Mai 2006. Die Betriebskonzession ist damit jetzt rechtskräftig.

⁴⁰ Verletzung von Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

⁴¹ Bei den Vorakten.

⁴² Bei den Vorakten.

⁴³ Beim prov. BR5/ILS-34-Verfahren kann die öffentliche Anhörung durchaus wegfallen.

nen Beschwerdeführer. Sie haben heute *ein aktuelles und schutzwürdiges Interesse* daran, dass nach 982 Flugtagen mit Südanflügen⁴⁴ ihre Beschwerden endlich behandelt werden.

- 21 b) Identität oder grosse Ähnlichkeit der Sach- und Rechtsfragen ist für eine Verfahrensvereinigung Voraussetzung⁴⁵. Augenfällig ist die *fehlende Identität* des BR5/ILS-34 mit der im AIP publizierten An- und Abflugverfahren (Warteverfahren) und bei der Frage der vollen Akteneinsicht in die von der Flughafen Zürich AG eingereichten Beschwerdeantworten im Verfahren vBR6. Diese sind nun im vBR6 noch *zusätzlich* zu entscheiden⁴⁶. Diese und viele andere Themen haben sich und werden sich im Verfahren BR5/ILS-34 nicht stellen. Die Verfahrensvereinigung bedeutet ein *nicht wieder gutzumachender Nachteil* für die Beschwerdeführer. Die Voraussetzungen für die Verfahrensvereinigung sind nicht gegeben.
- 22 c) Die *bereits heute kaum mehr überschaubare rechtliche Situation* mit den BR des Flughafen Zürich würde mit einer Verfahrensvereinigung *noch undurchsichtiger*. Das ist ein erheblicher, nicht wieder gutzumachender Nachteil für die Beschwerdeführer. Die weitere Verfolgung von wegen der Komplexität sich häufenden Zwischenverfügungen im vereinigten vBR6-Verfahren wird unnötig *vermehrte finanzielle Mittel der Beschwerdeführer für die Rechtsverfolgung beanspruchen*.
- 23 d) Das fehlende SIL-Objektblatt soll erst im Jahre 2009 vom Bundesrat verabschiedet werden⁴⁷. Erst anschliessend soll das defBR8 vom BAZL genehmigt werden. Demnach wird das Verfahren vBR6 frühestens ab dem Jahre 2009 durch das defBR8 abgelöst werden können. Es ist aber anzunehmen, dass das vBR6 bis *nach dem Jahre 2009* "vorläufig" weiter gelten wird⁴⁸. Es dürfte erst ca. im Jahre 2012 vom defBR8 ersetzt werden, weil anzurechnen ist, dass gegen das defBR8 Rechtsmittel verschiedener Seiten bis ans Bundesgericht eingelegt werden. Damit würde die gerichtliche Beurteilung von Südanflügen mit dem vBR6 weitere Jahre verschleppt werden. Durch die Verfahrensvereinigung würde die durch die *Südanflüge* stark betroffenen Beschwerdeführer ihres verfassungsmässigen *Anspruchs auf gerichtliche Beurteilung innert angemessener Frist*⁴⁹ beraubt. Diese Verschleppung von Entscheidungen der Gerichte über ein Jahrzehnt, wenn gleichzeitig die Flughafen Zürich AG mit ungeschmälerert andauernden Südanflügen und zusätzlichen Ostanflügen zu den sensiblen Morgen- und Abendstunden weiterhin ohne Einschränkungen profitiert, kann selbst bei *komplexeren Verhältnissen* wie beim Flughafen Zürich *nicht toleriert oder gerechtfertigt werden*. Diese mit der angefochtenen Verfahrensvereinigung einhergehende unabwendbare Konsequenz ist zweifellos ein *erheblicher, nicht wieder gutzumachender Nachteil* für die Beschwerdeführer.
- 24 e) Seit der Schaffung der REKO/INUM ist diese intensiv mit Flughafenverfahren konfrontiert. An ihre Stelle tritt Ende 2006 das neue Bundesverwaltungsgericht. Dem Geschäftsbericht 2005 der REKO/INUM ist folgendes zu entnehmen:

⁴⁴ Stand: 7. Juli 2006.

⁴⁵ KÖLZ / BOSSHART / RÖHL, a.a.O., Vorbemerkungen zu §§ 4-31, N 33.

⁴⁶ Entscheid der REKO/INUM B-2005-117 vom 11. Juli 2005 betr. Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz 2005 vom 29. März 2005 i.S. Beschwerden Kanton Aargau und Kanton Thurgau.

⁴⁷ Medienmitteilung des BAZL.

⁴⁸ Denn genau aus den erwarteten Befürchtungen, dass es noch lange bis zu einem rechtskräftigen defBR8 dauern wird, wurde das vBR6 von der Flughafen Zürich AG beantragt. Nach der Auflage Ziff. 3.2 der Betriebskonzession hätte die Flughafen Zürich AG das defBR8 eigentlich innert 1 Jahr einreichen müssen. Der bei der Flughafen Zürich AG entstandene Entwurf des defBR8 wurde schliesslich am 31. Dezember 2003 "umgetauft" und als Gesuch eines vBR6 eingereicht.

⁴⁹ Art. 29 Abs. 1 BV, Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

"Die Schaffung des Bundesverwaltungsgerichts wird im kommenden Jahr [2006] im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen. So werden insbesondere die für dieses Gericht gewählten Richterinnen und Richter neben ihrer Stammaufgabe in der REKO/INUM für das neue Gericht vermehrt Aufbauarbeit leisten. Das übrige Personal der REKO wird früher oder später kündigen müssen, was zu Engpässen bei der Erledigung der Kommissionsarbeit führen könnte."

Selbstredend wird das neue Bundesverwaltungsgericht auch im ersten Geschäftsjahr 2007 organisatorische Aufbauarbeit leisten müssen. Später wird das Bundesverwaltungsgericht vom Kanton Bern nach St. Gallen zügeln. Dadurch werden die personellen Ressourcen der REKO/INUM resp. des Bundesverwaltungsgerichts notgedrungen für die richterlichen Aufgaben eingeschränkt sein und die Entscheidung zum vBR6 resp. zu Südanflügen dürfte sich *weiter verschleppen*. Dadurch entstehen den Beschwerdeführern nicht wieder gutzumachende Nachteile. Es ist daher angezeigt, alles daran zu setzen, dass wenigstens das Verfahren BR5/ILS-34 noch von der REKO/INUM in der bisherigen Konstellation bis Ende 2006 entschieden werden könnte. Objektiv gesehen ist das möglich. Dies ist aber bei einer Verfahrensvereinigung mit dem vBR6 nicht möglich.

- 25 f) Wie das BAZL Mitte Dezember 2005 bekannt gab, ist der gekröpfte Nordanflug (GNA) *technisch ausgereift und sicher*⁵⁰. Dieser könnte beim gegenwärtigen Verkehrsaufkommen und bis zur Rechtskraft des defBR8 *sowohl die Süd- als auch die zusätzlichen Ostanflüge weitgehendst ersetzen*.
- 26 h) Für eine Verfahrensvereinigung mit dem prozessual viel weniger weit fortgeschrittenen Verfahren vBR6 ist umso mehr *kein sachlicher Grund* ersichtlich, als das Bundesgericht festgestellt hat, dass Südanflüge mit dem Umwelt- und Raumplanungsrecht unvereinbar sein könnten⁵¹.

2.2.3. Fazit

- 27 Für die Lärmbetroffenen seit Oktober 2003 im Süden mit dem BR5/ILS-34 oder vBR6 *mit unverändert gleichen Fluglärm* spielt es letztlich keine Rolle, unter welcher Dossier-Nr. der REKO/INUM ihre Beschwerden beurteilt werden. Das einzige was von Bedeutung, ist dass diese gerichtliche Entscheidung nicht in immer spätere Verfahren mit weiteren Zwischenentscheidungen, wie dies seit dem BR1 bis zum vBR6 bisher immer geschehen ist und konkret weiter droht, verlegt wird. Die weitere Entscheidungsverzögerung zu den Süd- und zusätzlichen Ostanflügen wird mit der angefochtenen Verfahrensvereinigung *ad absurdum* fortgeführt und die Beschwerdeführer und die lärmbeeinträchtigte Bevölkerung um eine an sich *im Herbst 2006 spruchreife Entscheidung* gebracht. Damit entsteht den Beschwerdeführern und der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung eine *unzumutbare Verfahrensverzögerung*, absehbar weitere erhebliche Rechtsverfolgungskosten für nur formelle Zwischenschritte (Kostenverlegung, Akteneinsicht, usw.) und ein *nicht hinzunehmender erheblicher und nicht wieder gutzumachender Nachteil* durch die *weiter starke Verminderung der Lebensqualität durch den Fluglärm* zu sensiblen Tagesrandstunden und teilweise in den ersten beiden Nachtstunden. Ein erheblicher und nicht wieder gutzumachender Nachteil entsteht auch mit der *stark erhöhten Gefährdung durch das Absturzrisiko* über dichtest besiedeltem Gebiet und der damit verbundenen erhöhten Angst der Beschwerdeführer. Die Verfahrensvereinigung wird aus den dargelegten Gründen (mehr Zwi-

⁵⁰ Medienmitteilung des BAZL vom Dezember 2005.

⁵¹ BGE vom 21.09.2004 im Verfahren 1A.172/2004, E. 4.3.

schenverfügungen zu bearbeiten über Verfahrens- oder materielle Teilaspekte) zwangsläufig zu noch *erhöhten Rechtsverfolgungskosten* der Beschwerdeführer führen⁵². Es ist daher auf die vorliegende Verwaltungsgerichtsbeschwerde einzutreten.

II. MATERIELLES: BESCHWERDEGRÜNDE

A. Unrichtige / unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes⁵³

- 28 Infolge der am 26. Juni 2003 getroffenen Vereinbarung der deutschen und schweizerischen Verkehrsminister mussten die bisherigen Warteräume SAFFA und EKRIT in die Schweiz verlegt werden. Das führte per 14. April 2005 zur Neufestsetzung der beiden Warteräume GIPOL und AMIKI⁵⁴ in der Schweiz. Dies machte unbestritten eine Neugestaltung der Zu- und Abführung aus den Warteräumen nötig. Nach der Praxis des BAZL werden die Warteverfahren zum Anflug gerechnet, weshalb sie Gegenstand des BR sind⁵⁵. Die Lokalisierung und die Höhe der beiden neuen Warteräume über Boden wurde daher mit dem vBR6 festgelegt. Entsprechend mussten die diesbezüglichen Rügen auch im Verfahren vBR6 und nicht gegen die gleichentags parallel genehmigte TMA-Verfügung des BAZL angebracht werden⁵⁶.
- 29 Das BAZL hat mit dem vBR6 allfälligen Beschwerden die aufschiebende Wirkung gegen die a) *im AIP publizierte Änderung der An- und Abflugverfahren* sowie b) betreffend dem *wide left turn* entzogen. Die REKO/INUM hat darauf entschieden, dass den Beschwerden gegen das vBR6 bezüglich der im AIP publizierten Änderung der An- und Abflugverfahren die aufschiebende Wirkung entzogen bleibt⁵⁷. Sie hob aber den Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden gegen den *wide left turn* auf⁵⁸. Somit steht fest, dass zum Zeitpunkt des hier angefochtenen Zwischenentscheides am 26. Juni 2006 (bis auf einige weitere Zeit) aus dem vBR6 die neuen *im AIP publizierten An- und Abflugverfahren mit den beiden neuen Warteräumen GIPOL und AMIKI* gemäss dem vBR6 in Kraft sind und benützt werden dürfen und müssen. Umgekehrt sind alle übrigen Regelungen gemäss dem Dispositiv des vBR6, insbesondere auch das sog. *Schema*⁵⁹ in Dispositiv-Ziff. 1.2 des vBR6, *vorerst nicht in Kraft*. Das derzeit gültige BR des Flughafens Zürich setzt sich daher zusammen aus dem BR1 mit den Änderungen, welche das BR5 für *Südanflüge und zusätzliche Ostanflüge* brachte und der erwähnten Ergänzung aus dem vBR6, welche aktuell den Entzug der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden geniesst⁶⁰. Über die Pistenreihenfolge, die Pistenbenützungszeiten und die Landezeiten ist aus dem vBR6 noch nichts in Kraft.

⁵² Art. 97 OG i.V.m. Art. 5 und 45 Abs. 1 VwVG.

⁵³ Art. 104 lit. b OG.

⁵⁴ GIPOL über dem Kanton Aargau und AMIKI über dem Kanton Thurgau.

⁵⁵ Zwischenentscheid der REKO INUM B-2005-52 vom 11. Juli 2005, E. B.20 auf S. 16.

⁵⁶ Zwischenentscheid der REKO/INUM B-2005-117 vom 11. Juli 2005, E. B.2.1.

⁵⁷ Zwischenentscheid der REKO/INUM B-2005-52 vom 11. Juli 2005, E. B.10.2 sowie Dispositiv-Ziff. 3.

⁵⁸ Zwischenentscheid der REKO/INUM B-2005-52 vom 11. Juli 2005, E. 11 sowie Dispositiv-Ziff. 2.

⁵⁹ Mit dem sog. Schema ist die in Ziff. 1.2 des Dispositivs des vom BAZL genehmigten vBR6 enthaltene Tabelle mit der Pistenbenutzungspriorität zu jeder Tages- und Nachtstunde gemeint.

⁶⁰ Die im AIP publizierten An- und Abflugverfahren. Vgl. Entscheid REKO/INUM B-2005-52 vom 11. Juli 2005

- 30 Der heutige Flugbetrieb basiert hinsichtlich der *Pistenbenützung resp. der Pistenreihenfolge und hinsichtlich Landezeiten ausschliesslich auf dem BR5 und im übrigen auf dem BR1*⁶¹. Im Klartext bedeutet dies, dass *aktuell im Wesentlichen* auf den Vorgaben des BR5 geflogen wird, wobei heute auf der Piste 34 und ab Herbst 2006 auf der Piste 28 vorläufig bis zum Hauptentscheid über die Beschwerden, das ILS-Landeverfahren zur Anwendung kommt⁶². Das ILS auf der Piste 28 darf aber im Unterschied zum ILS auf die Piste 34 keine Erhöhung der Landekapazität bewirken.
- 31 Die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Gegenstandslosigkeit des BR4 infolge der erfolgten Genehmigung des BR5 führte zur Gegenstandslosigkeitsklärung und analogen Abschreibung des BR3⁶³ und des BR2⁶⁴ durch die REKO/INUM⁶⁵. Somit beruhen *heute die aktuell geflogenen zusätzlichen Ostanflüge und die Südanflüge ausschliesslich auf dem BR5*.
- 32 Die REKO/INUM bezeichnet das BR5/ILS-34-Verfahren in der angefochtenen Zwischenentscheidung *in Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse* ausschliesslich als "Südanflugs-Verfahren". Die REKO/INUM übersieht dabei, dass mit der Genehmigung des BR5 vom 23. Juni 2003 durch das BAZL auch zahlreiche Bestimmungen genehmigt wurden, die zur Weitergeltung oder Abänderung der zusätzlichen Ostanflüge führen. So lautet der mit dem BR5 am 23. Juni 2003 geänderte Wortlaut zum Süd- und Ostanflug in Art. 33^{bis} BR seit der Inkraftsetzung am 30. Oktober 2003 wie folgt:
- "Von 21.00 Uhr bis 06.00 Uhr erfolgen Landungen auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. Von 06.00 bis 07.08 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf die Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28. (...).
 - an Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen gemäss (...) erfolgen Landungen in der Zeit von 07.08 bis 09.08 Uhr in der Regel auf die Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28; von 20.00 bis 21.00 Uhr auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. (...)."
- 33 Dies hat zur Folge, dass tatsächlich das BR5/ILS-34 bis auf weiteres trotz vBR6 bestehen bleiben muss und rechtlich materiell zu beurteilen ist. Eine Vereinigung des aktuellen Betriebsregime mit dem erst erlassenen aber (mit einer Ausnahme) noch nicht in Kraft gesetzten vBR6 ist daher nicht möglich. Wäre dem nicht so, so hätte der Flughafen heute kein gültiges BR. Der Flughafen müsste mit der von der REKO/INUM verfügbaren Verfahrensvereinigung sogar geschlossen werden! Denn die Vereinigung von juristischen Beschwerdeverfahren bedeutet nicht, dass damit auch *tatsächlich* das aktuell im Osten und Süden heute geflogene Flugregime nach BR5/ILS-34 zu einem tatsächlich kombiniert geflogenen BR5/ILS-34 i.V.m. vBR6 gemacht werden kann. Die REKO/INUM betrachtet hier unzulässigerweise nur formal-administrative Aspekte. Das bei der REKO/INUM pendente und weit fortgeschrittene Verfahren zum BR5 muss daher mindestens so lange *beförderlich* weitergeführt werden, als das sog. *Schema* in Dispositiv-Ziff. 1.2 des vBR6 kraft der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden nicht in Kraft gesetzt ist⁶⁶.

⁶¹ Nur kraft Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden bezüglich der im AIP publizierten Anflugverfahren basiert das aktuelle Flugregime auf dem vBR6.

⁶² Vgl. BGE 1A.172/2004 vom 21. September 2004, E. B und E. 4.1

⁶³ Vgl. z.B. BGE 1 A.101/2003 vom 7. Oktober 2003 betr. BR3.

⁶⁴ Vgl. z.B. BGE 1A.128/2005 vom 4. Juli 2005 betr. BR2 i.S. Fluglärmopfergemeinschaft Nussberg FLON Nr. 2.

⁶⁵ Sowohl die Gegenstandslosigkeits-Rechtsprechung des Bundesgerichts wie der REKO/INUM ist immer in einem summarischen Verfahren um die Wiedereinräumung (oder Entzug) der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden oder um vorläufige Massnahmen ergangen. In einem Hauptverfahren ist kein solcher Entscheid ergangen.

⁶⁶ So schon Rz 25 der Beschwerde des VFSN und Mitbeteiligte vom 28. April 2005 gegen das vBR6.

- 34 Das von der REKO/INUM als "Südanflug-Verfahren" bezeichnete Verfahren Z-2003-65/B-2003-48⁶⁷ ist somit beim tatsächlich geflogenen aktuellen Flugregime ein *Verfahren über Südanflüge und die zusätzlichen Ostanflüge*. Die REKO/INUM geht mithin fälschlicherweise von einem Sachverhalt aus, der nur die lärmbedroffene Bevölkerung im Süden des Flughafens betrifft. Das ist falsch.
- 35 Die angefochtene Entscheidung der REKO/INUM basiert somit auf einem *falsch festgestellten Sachverhalt*⁶⁸. Die REKO/INUM verkennt, dass mit dem Verfahren Z-2003-65/B-2003-48⁶⁹ nicht nur über die Beschwerden gegen die Südanflüge zu entscheiden wäre, sondern *von Amtes wegen* auch über die zusätzlichen Ostanflüge, die ihre einzige derzeit aktuelle Rechtsgrundlage im BR5 hat. Diese Verkennung der Sachlage hat zur Folge, dass nach richtiger Auffassung *über die Südanflüge und die zusätzlichen Ostanflüge so oder so gemeinsam vorab zu entscheiden sein wird*. Sei dies im Verfahren BR5/ILS-34 oder im Verfahren vBR6. Wird aber über die spruchreife rechtliche Zulässigkeit der *Südanflüge und der zusätzlichen Ostanflüge* erst im Verfahren vBR6 entschieden, so bedeutet dies – wie dargestellt⁷⁰ – eine unbegründete und nicht mehr akzeptable Rechtsverzögerung über Jahre.

B. Verletzung von Bundesrecht einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens⁷¹

1. Aktuell keine Gegenstandslosigkeit des BR5/ILS-34-Verfahrens

- 36 Die REKO/INUM bezeichnet das schützenswerte Interesse an einer baldigen Entscheidung der Beschwerden zum BR5/ILS-34 als "zwangsläufig abhängig" von der Frage, ob das BR5/ILS-34 nach der Genehmigung des vBR6 überhaupt noch eigenständig vorangetrieben und abgeschlossen werden kann. Ist das nicht der Fall, so erweise sich gemäss der REKO/INUM auch der Vorwurf der unzumutbaren Verfahrenverzögerung als unberechtigt. Wie es sich damit verhält, sei von der REKO/INUM (nur) *summarisch* zu prüfen⁷².
- 37 a) Die bundesgerichtliche Rechtsprechung zur Gegenstandslosigkeit des BR4 hat zur Abschreibung des BR3 und des BR2 durch die REKO/INUM geführt. Das Bundesgericht erwog bei seinen Gegenstandslosigkeits-Entscheidungen, dass das nachträglich seit dem 23. Juni 2003 genehmigte BR5 das BR4 gegenstandslos gemacht habe. Die REKO/INUM benützte diese Rechtsprechung analog für die Abschreibung des BR3 und des BR2, was vom Bundesgericht geschützt wurde⁷³. Allerdings sind diese Entscheidungen allesamt *im summarischen Verfahren über den Entzug oder die Wiedereinräumung der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden oder im Verfahren um vorläufige Massnahmen* gefallen. Vorliegend hat die RE-

⁶⁷ Dispositiv Ziff. 1 im angefochtenen Zwischenentscheid der REKO/INUM B-2005-44/Z-2003-65 vom 26. Juni 2006.

⁶⁸ Art. 104 lit. b OG.

⁶⁹ Identisch hier in der Beschwerde als BR5/ILS-34 bezeichnet.

⁷⁰ Siehe Rz 9 bis Rz 27.

⁷¹ Art. 104 lit. a OG.

⁷² Angefochtener Entscheid der REKO/INUM B-2005-44/Z-2003-65 vom 26. Juni 2006, E. 3.

⁷³ Letztmals im BGE 1A.128/2005 vom 4. Juli 2005 betr. BR2 i.S. Fluglärmopfergemeinschaft Nussberg FLON Nr. 2.

KO/INUM in der angefochtenen Entscheidung demgegenüber die Frage der Gegenstandslosigkeit des BR5/ILS-34 *in praktisch entscheidreifem Zustand nach abgeschlossenem Hauptverfahren* erklärermassen nur "summarisch" geprüft⁷⁴. Im angefochtenen Entscheid auf S. 21 oben kommt die REKO/INUM zum Schluss, dass "*im Sinne der bisherigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung wohl von einer immerhin teilweisen Gegenstandslosigkeit des Südanflugs-Verfahrens ausgegangen werden muss.*"⁷⁵ Zunächst scheint sich die REKO/INUM aufgrund ihrer zitierten Formulierung über die Frage der Gegenstandslosigkeit des BR5/ILS-34 ("des Südanflugs-Verfahren") offenbar nicht sicher zu sein. Aber selbst wenn das BR5 gegenstandslos wäre (was bestritten ist), so ist zweifellos das ILS-34-Verfahren nicht gegenstandslos. Darüber wird im vBR6 nichts Neues oder Anderes verfügt. Insofern die REKO/INUM das BR5 und das ILS-34-Verfahren nicht differenziert betrachtet, wird Bundesrecht verletzt.

- 38 b) Sodann geht es nicht an, über eine Tatsachen- und Rechtsfrage *in einem Hauptverfahren* nur *summarisch* die Sach- und Rechtsfragen zu prüfen, wie dies die REKO/INUM mit dem Verweis auf die bisherige bundesgerichtliche Rechtsprechung tut. Die Beschwerdeführer haben nach Abschluss der Verfahren um die Wiedereinräumung der aufschiebenden Wirkung ihrer Beschwerden und von vorläufigen Massnahmen endlich Anspruch auf eine *ordentliche Prüfung* ihrer Beschwerden. Dazu gehört auch die *ordentliche (nicht nur summarische) Prüfung der Frage der Gegenstandslosigkeit*. Indem die REKO/INUM dies versäumt hat, hat sie Bundesrecht⁷⁶ verletzt.
- 39 c) Wie in Rz 28 bis Rz 35 ausgeführt, beruhen die aktuell geflogenen zusätzlichen Ostanflüge und die Südanflüge *im Wesentlichen* auf dem BR5. Mit dem Übergang zum vBR6 am 14. April 2005 änderte sich denn auch für die Lärmbetroffenen im Süden und Osten nichts. Das bedeutet, dass solange das vBR6 infolge der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden noch nicht in Kraft getreten und entsprechende Wirkung zeigte, das *Verfahren BR5/ILS-34 nicht gegenstandslos werden kann*. Anknüpfungspunkt dafür ist nicht der Genehmigungszeitpunkt sondern der Inkrafttretenszeitpunkt des vBR6. Bei all den vom Bundesgericht bisher beurteilten BR im Zusammenhang mit der Gegenstandslos-Rechtsprechung handelte es sich um Verfahren um die Wiedereinräumung oder den Entzug der aufschiebenden Wirkung oder um vorläufige Massnahmen. Zu diesem Zeitpunkt der Entscheidung über die Gegenstandslosigkeit der BR2-4 war das BR5 infolge des vollständigen Entzugs der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden immer bereits in Kraft. Es wurde tatsächlich nach dem BR5 und später auch mit ILS geflogen⁷⁷. Vorliegend sind aber demgegenüber die Bestimmungen des vBR6 mit einer Ausnahme noch *gar nicht* in Kraft getreten. Das BR5/ILS-34 kann daher heute nicht gegenstandslos sein. Denn ansonsten hätte der Flughafen Zürich derzeit kein gültiges BR und sämtliche Südanflüge und zusätzlichen Ostanflüge seit dem 19. Oktober 2001 müssten sofort oder nach einer Übergangsfrist eingestellt werden! Die Annahme der Gegenstandslosigkeit des BR5/ILS-34 durch die REKO/INUM und die damit gemäss REKO/INUM verbundene Konsequenz der verfügten Verfahrensvereinigung verletzt Bundesrecht⁷⁸.

⁷⁴ Angefochtener Entscheid der REKO/INUM B-2005-44/Z-2003-65 E. B.3.

⁷⁵ Angefochtener Entscheid der REKO/INUM B-2005-44/Z-2003-65 E. B.4 auf S. 21 oben.

⁷⁶ Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK; Art. 29 Abs. 2 BV.

⁷⁷ Vgl. Rz 28 bis Rz 40.

⁷⁸ Art. 29 Abs. 1 BR; Art. 6 Ziff. 1 EMRK; Art. 5 Abs. 1 BV; Art. 9 BV.

- 40 d) Vereinigt werden also nur *zwei Dossier-Nrn. zweier prozessualer Rechtsmittelverfahren*. Unter oder über welchem "Dossier" immer noch aktuell geflogen wird, ist der lärmgeplagten Bevölkerung rund um den Flughafen egal. Durch die Dossier-Vereinigung wird aber das vBR6 *nicht* mit dem aktuell in Kraft stehenden und aktuell tatsächlich seit 2003 geflogenen Teil des BR5/ILS-34 ergänzt oder erweitert.
- 41 e) Im Zeitpunkt der Genehmigung des vBR6 durch das BAZL am 29. März 2005 war dem BAZL die Rechtsprechung des Bundesgericht und der REKO/INUM zur Gegenstandslosigkeit des BR4, BR3 und BR2 bekannt. Hätte mit der Genehmigung des vBR6 durch das BAZL tatsächlich die Meinung bestanden, dass das geltende BR5 damit ganz oder teilweise gegenstandslos werden soll, so hätte dies das BAZL so am 29. März 2005 angeordnet. Das war aber nicht der Fall. Es war somit *erklärtermassen nicht die Meinung der Fachbehörde BAZL*, dass das BR5 mit der Genehmigung des vBR6 am 29. März 2005 oder am 14. April 2005 gegenstandslos werden soll.
- 42 f) Die im AIP publizierten An- und Abflugverfahren gemäss vBR6⁷⁹ betreffen nicht die Frage, welche Reihenfolge der Pistenbenützung zu welchen Landezeiten und aus welcher Himmelsrichtung angefliegen werden muss. So kann etwa aus dem Warteraum AMIKI in der genau gleichen Flugschneise wie vor dem 14. April 2005 (Datum Inkrafttreten vBR6) sowohl auf Piste 28 wie auf Piste 34 gelandet werden. Es trifft daher entgegen der Annahme der REKO/INUM nicht zu, dass die neuen Warteräume mit den "alten Flugverfahren" gemäss dem BR5/ILS-34 kurz- oder mittelfristig nicht mehr zur Verfügung stehen sollen. Die Festlegung der Landepiste 34 oder 28 zu bestimmten Landezeiten (z.B. werktags 0600-0708) hat sich ab dem 14. April 2005 nicht geändert. Die Flugschneise auf den letzten Landekilometern ist dieselbe geblieben.
- 43 f) *Fazit*: Die von der REKO/INUM angenommene "grosse Wahrscheinlichkeit der Gegenstandslosigkeit" des BR5/ILS-34 ist unter Berücksichtigung all dieser Umstände bundesrechtswidrig⁸⁰. Damit entfällt aber auch die von der REKO/INUM dargelegte Voraussetzung für die strittige Verfahrensvereinigung. Das Vorgehen der Flughafen AG und des BAZL mit den gestaffelt fortgesetzten Änderungen mit immer neuen Betriebsreglementen darf ab dem BR5/ILS-34 keinen Rechtsschutz mehr finden. Dies weil die tatsächlichen Umstände und die rechtlichen Rahmenbedingungen wie dargelegt mit der Situation der BR2-4 nicht vergleichbar sind. Ansonsten hätten es die Flughafen Zürich AG und das BAZL in der Hand, mit immer neuen Betriebsreglementen jegliche ordentliche Beurteilung stets zu vereiteln.

2. Verletzung des Gebotes der Verfahrensbeschleunigung⁸¹

2.1. vBR6

- 44 Die Beschwerdeführer haben mit ihrer Verwaltungsbeschwerde an die REKO/INUM vom 28. April 2006 als *Beschwerdeführende 42* mit Antrag 3 die Sistierung des Verfahrens vBR6 verlangt, um den Weg zur baldigen Entscheidung des ältern BR5/ILS-34-Verfahrens zu öff-

⁷⁹ Zwischenentscheid der REKO/INUM B-2005-52 vom 11. Juli 2005, Disp.-Ziff. 3.

⁸⁰ Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK; art. 5 Abs. 1 BV; Art. 89 BV.

⁸¹ Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK; Art. 14 Ziff. 3 lit. c UNO-Pakt II.

nen. Die REKO/INUM hat im Verfahren vBR6 die Sistierung abgelehnt.⁸² Die Beschwerdeführer haben die abgelehnte Sistierung des vBR6 nur daher *nicht* beim Bundesgericht angefochten, um die Einholung der Beschwerdeantworten der Beschwerdegegner und Vorinstanzen im Verfahren vBR6 nicht weiter hinauszuzögern. Diese Unterlagen sind mittlerweile bei der REKO/INUM eingegangen. Unergründlicherweise werden diese umfangreichen Unterlagen aber derzeit den Beschwerdeführern von der REKO/INUM noch nicht zugestellt. Weitere Zeit bis zum Entscheid über das vBR6 geht damit verloren.

2.2. BR5/ILS-34

2.2.1. Chronologie

- 45 Das bisherige schleppende Verfahren im Zusammenhang mit den zusätzlichen Ost- und Süd-anflügen wird in Erw. 3 im BGE vom 11. Juni 2006 zur Rechtsverzögerungsbeschwerde der FLON Nr. 1⁸³ vom Bundesgericht chronologisch vor Augen geführt (Beilage 3). Darauf wird verwiesen.
- 46 Die unglaubliche Chronologie der Behandlung der Beschwerden gegen die Südanflüge im Besonderen ist – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – in Beilage 4 ersichtlich. Darauf wird verwiesen.
- 47 Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich wird vom Bundesrat erst 2009 festgesetzt. Es sind also bis 2009 keine weiteren Rechtsgrundlagen aus dem SIL vorhanden als dies heute der Fall ist. Für die bekannten BR1 und vBR6 war das fehlende SIL-Objektblatt auch kein Hindernis. Das Abwarten auf das SIL-Objektblatt ist daher auch für das BR5/ILS-34 nicht nötig.
- 48 Damit ist die mit der angefochtenen Verfahrensvereinigung einhergehende fortgesetzte Rechtsverzögerung begründet. Die Verfahrensvereinigung verletzt Bundesrecht⁸⁴.

2.2.2. Abstellen auf aktuellen Sachstand

- 49 Entgegen der Meinung der REKO/INUM spricht bei der beförderlichen Entscheidung zum BR5/ILS-34 nichts dagegen, dass auf den *aktuellen Sachstand* zurückgegriffen wird⁸⁵. Insbesondere ist daher nebst dem UVB vom Februar 2002 auch auf den UVB-vBR6 bezüglich der zu beurteilenden Südanflüge und Ostanflüge zurückzugreifen. *Das Gebot der Verfahrensbeschleunigung⁸⁶ wird dabei nicht verletzt.*

⁸² Zwischenentscheid der REKO/INUM B-2005-44 vom 11. November 2005.

⁸³ BGE 1A.56/2004 vom 11. Juni 2004 i.S. Fluglärmopfergemeinschaft Nussberg FLON Nr. 1, Erw. 3.

⁸⁴ Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

⁸⁵ Art. 12 VwVG.

⁸⁶ Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

2.2.3. Erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität in Stadt und Agglomeration

- 50 All die Begründungen zum *nicht wieder gutzumachenden Nachteil für die Beschwerdeführer* durch die angefochtene Verfahrensvereinigung vorn in RZ 5 – RZ 27 begründen auch den *Verstoss gegen das Gebot der Verfahrensbeschleunigung*⁸⁷. Darauf wird verwiesen. Daraus ergibt sich die Verletzung des Bundesrechts.
- 51 Insbesondere wird – um Wiederholungen zu vermeiden – auf die Ausführungen zur erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität vorn unter Rz 6 f. und 27 verwiesen, welche die weitere Verzögerung und Verschleppung der gerichtlichen Beurteilung der Südanflüge nicht länger tolerieren lassen.

2.2.4. Beförderliche Behandlung Pflicht (Antrag 2)

- 52 Das Bundesgericht wurde betr. dem BR2 bereits mit dem *Vorwurf der Rechtsverzögerung und Rechtsverweigerung* angerufen. Es stellte in seiner Entscheidung dazu vom 11. Juni 2004⁸⁸ bezüglich dem Verfahren BR5/ILS-34 fest, dass der *Anspruch der Beschwerdeführer auf beförderliche Behandlung der Beschwerden* betr. dem Flughafen Zürich *in casu nach drei Jahren Verfahrensdauer* gegeben sei. Das Bundesgericht führte in Erw. 4.1 aus: *"Es ist – insbesondere vor dem Hintergrund der verstärkten Lärmbelastung – verständlich, dass die Beschwerdeführer auf Behandlung ihrer [vor drei Jahren] bereits im Jahre 2001 eingereichten Beschwerden drängen."* Und weiter in Erw. 4.2: *"Ein weiteres, derart langes Zuwarten ginge nicht an, zumal die Beschwerdeführer die komplizierten Verfahrensabläufe nicht zu verantworten haben; ihnen steht vielmehr der Anspruch auf Beurteilung ihrer Sache innert angemessener Frist zu. Die Rekurskommission UVEK ist deshalb gehalten, weitere Verzögerungen zu vermeiden und die Beschwerden im Verfahren B-2001-159 nach den gesamten Umständen möglichst beförderlich zu behandeln."* Diese Ausführungen treffen analog auch auf den hier angefochtenen Entscheid zu. Damit ist der Antrag 2 begründet. Die Verfahrensvereinigung mit dem vBR6 ist im Sinne der zitierten Rechtsprechung des Bundesgerichts und nach dem Gesagten ein *nicht wieder gutzumachender erheblicher Nachteil* für die stark lärmbeeinträchtigte Bevölkerung im Süden des Flughafens. Damit ist Bundesrecht verletzt⁸⁹.

3. Verletzung des Verbotes des überspitzten Formalismus⁹⁰

- 53 Die angefochtene Verfahrensvereinigung soll nach Lesart der REKO/INUM keine Rechtsverweigerung beim BR5/ILS-34 darstellen, weil die Rechtswidrigkeit von Südanflügen auch im Verfahren zum vBR6 abgehandelt werden könne. Damit argumentiert die REKO/INUM wider die gemachten und tatsächlichen Erfahrungen *überspitzt formalistisch*. Zunächst haben die Lärmbetroffenen keine Veränderung beim Übergang vom BR5/ILS-34 zum vBR6 seit dem 14. April 2006 gespürt. Die REKO/INUM übersieht zudem, dass die weiter fortgesetzte "Verfahrensschiebung" als *kontinuierliche Missachtung* des Gebotes der Verfahrensbeschleunigung in den Zürcher Flughafenfällen zu einer *schleichenden* Rechtsverweigerung führt und zu

⁸⁷ Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

⁸⁸ BGE 1A.56/2004 vom 11. Juni 2004 betr. Rechtsverzögerung und Rechtsverweigerung i.S. FLON Nr. 1.

⁸⁹ Art. 29 Abs. 1 BV; Art. 6 Ziff. 1 EMRK.

⁹⁰ Art. 29 Abs. 1 BV.

Recht von der betroffenen Bevölkerung als Versagen des Rechtsstaates empfunden wird. Das gilt umso mehr, als sich *bereits heute abzeichnet*, dass zum vBR6 nie rechtskräftige Entscheide ergehen werden, weil dieses durch das nicht anfechtbare SIL-Objektblatt und das darauf basierende defBR8 eingeholt werden wird. Art. 29 Abs. 1 Satz 2 BV und Art. 6 Ziff. 1 EMRK wird somit definitiv *ad absurdum* geführt. Das Gebot, prozessuale Formen und Fristen *vernünftig und fair* zu handhaben, wird verletzt. Die sachliche Berechtigung der formellen Anforderung für prozessökonomische Verfahrensabläufe wird derart in den Hintergrund gerückt, dass diese zum Selbstzweck werden. Das verletzt das Verbot des überspitzten Formalismus⁹¹. Die Verfahrensvereinigung darf daher bei den konkreten Besonderheiten beim BR5/ILS-34 keinen Rechtsschutz finden.

III. KOSTEN UND ENTSCHÄDIGUNG

- 54 Infolge der von der REKO/INUM eröffneten Zwischenentscheidung mit Rechtsmittelfrist sahen sich die Beschwerdeführer zur heutigen Verwaltungsgerichtsbeschwerde gezwungen. Die Beschwerdeführer sahen sich aus den dargelegten verfahrensrechtlichen Gründen und angesichts des bereits mehrjährigen Rechtsmittelverfahrens über die zusätzlichen Ostanflüge seit Herbst 2001 und die seit dem Sommer 2003 eingeführten Südanflüge in guten Treuen zur Beschwerdeführung veranlasst. Im Unterliegensfalle wären daher die Gerichtskosten verhältnismässig zu verlegen⁹², soweit auf die Erhebung nicht überhaupt verzichtet werden kann. Aus dem nämlichen Grunde ist auch eine allfällige Parteientschädigung an die Beschwerdegegner verhältnismässig zu verlegen⁹³, soweit diese nicht wettgeschlagen werden kann.

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

Mit vorzüglicher Hochachtung

RA Christopher Tillman

Einschreiben / Dreifach

⁹¹ Vgl. EHRENZELLER / MASTRONARDI / SCHWEIZER / VALENDER, Die Schweizerische Bundesverfassung, Kommentar, Zürich 2002, N 22 zu Art. 29.

⁹² Art. 156 Abs. 3 OG.

⁹³ Art. 159 Abs. 3 OG. Für den Fall des Obsiegens ersuchen die Beschwerdeführer das Bundesgericht, vor der Festlegung der Parteientschädigung den Beschwerdeführern eine Aufforderung zur Einreichung einer Kostennote zuzustellen (Art. 8 Abs. 2 des Tarifs über die Entschädigung an die Gegenpartei für das Verfahren vor dem Bundesgericht; SR 173.119.1).

Inhaltsverzeichnis

I. FORMELLES	3
A. Terminologie / Übersicht	3
B. Beschwerdelegitimation	4
C. Anfechtungsobjekt	5
1. Zwischenentscheid	5
2. Nicht wieder gutzumachende Nachteile aus dem Zwischenentscheid	5
2.1. Aktuelles Rechtsschutzinteresse an der Entscheidung des BR5/ILS-34	5
2.2. Verfahrensvereinigung als weitere Rechtsverzögerung	6
2.2.1. Keine prozessökonomischen Vorteile einer Verfahrensvereinigung	6
2.2.2. Erhebliche Nachteile einer Verfahrensvereinigung	9
2.2.3. Fazit	11
II. MATERIELLES: BESCHWERDEGRÜNDE	12
A. Unrichtige / unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes	12
B. Verletzung von Bundesrecht einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens	14
1. Aktuell keine Gegenstandslosigkeit des BR5/ILS-34-Verfahrens	14
2. Verletzung des Gebotes der Verfahrensbeschleunigung	16
2.1. vBR6	16
2.2. BR5/ILS-34	17
2.2.1. Chronologie	17
2.2.2. Abstellen auf aktuellen Sachstand	17
2.2.3. Erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität in Stadt und Agglomeration 18	
2.2.4. Beförderliche Behandlung Pflicht (Antrag 2)	18
3. Verletzung des Verbotes des überspitzten Formalismus	18
III. KOSTEN UND ENTSCHÄDIGUNG	19