



Abteilung I
A-5464/2023

Urteil vom 7. Januar 2025

Besetzung

Richterin Christine Ackermann (Vorsitz),
Richter Alexander Mistic, Richter Jürg Marcel Tiefenthal,
Gerichtsschreiber Benjamin Strässle.

Parteien

1. **Verkehrs-Club der Schweiz VCS**,
vertreten durch
Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Glarus,
2. **A.**_____,
beide vertreten durch
B._____,

3. **B.**_____,
Beschwerdeführende,

gegen

Mollis Airport AG,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL,
Vorinstanz.

Gegenstand

Luftfahrtanlagen; Betriebsreglement Flugfeld Mollis.

Sachverhalt:**A.**

Der Flugplatz Mollis, ein ehemaliger Militärflugplatz, wird gestützt auf das Betriebsreglement vom 3. April 2007 seit dem Jahr 2008 als ziviles Flugfeld genutzt. Am 28. Juni 2017 verabschiedete der Bundesrat das Objektblatt Flugplatz Mollis als Bestandteil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Demnach ist der Flugplatz Mollis ein privates Flugfeld mit Helikopterbasis. Im Objektblatt sind zudem die Rahmenbedingungen zum Betrieb festgelegt. Demgemäss wird der Betrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zudem ist das Betriebsreglement im Rahmen eines Umnutzungsverfahrens nach den Bestimmungen der Luftfahrtgesetzgebung zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

B.

Am 21. November 2017 reichte die Mollis Airport AG (nachfolgend: Gesuchstellerin) als zukünftige Flugplatzhalterin ein entsprechendes Umnutzungsgesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein. Darin ersuchte sie um Erteilung der Betriebsbewilligung sowie der Plangenehmigung für verschiedene bauliche Massnahmen und die Umnutzung vormaliger militärischer Bauten und Anlagen. Überdies unterbreitete sie dem BAZL ein neues Betriebsreglement zur Genehmigung. Dieses legt unter anderem die Betriebsorganisation für die zivile Nutzung des Flugplatzes fest und regelt die Betriebszeiten für die verschiedenen Nutzungen sowie die Benützungseinschränkungen und den Lärmschutz.

Gegen die geplante Umnutzung erhoben unter anderem der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), A._____ und B._____ Einsprache. Sie verlangten die Beschränkung der maximal zulässigen Anzahl Flugbewegungen und die Einschränkung der Betriebszeiten, insbesondere an Sonn- und Feiertagen. Auch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) beantragte, es seien Einschränkungen des Flugbetriebs gestützt auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip zu prüfen. Es wies in seiner Stellungnahme vom 24. Oktober 2018 unter anderem darauf hin, dass der Betrieb im Vergleich zum geltenden Betriebsreglement insbesondere an Sonn- und Feiertagen ausgeweitet werde und zudem mit erheblich mehr Helikopterflügen zu rechnen sei. Aufgrund dessen könne nicht mehr davon ausgegangen werden, dass die Festlegung im Objektblatt – Weiterbetrieb des Flugplatzes im bisherigen Rahmen – noch eingehalten sei. Vielmehr seien weitere Einschränkungen notwendig. Mit Stellungnahme vom 20. Januar 2020 beantragte das BAFU,

es sei von der Gesuchstellerin nachzuweisen, dass das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip eingehalten sei.

Die Gesuchstellerin reichte daraufhin ein überarbeitetes Betriebsreglement ein, das die Betriebszeiten für die verschiedenen Benutzer konkretisiert und einschränkt. Die Überprüfung durch das BAZL ergab, dass die An- und Abflugverfahren für Helikopter aus Sicherheitsgründen modifiziert werden mussten; dies machte eine Neuberechnung der Fluglärmbelastung erforderlich. Das Objektblatt wurde entsprechend angepasst und am 2. September 2020 vom Bundesrat genehmigt.

C.

Mit Verfügung vom 3. September 2020 erteilte das BAZL die nachgesuchte Betriebsbewilligung und die Plangenehmigung (Dispositiv Ziffn. I und III). Zudem genehmigte es das Betriebsreglement (Ausgabe 01.12.2019) unter Auflagen (Dispositiv Ziff. II) und legte die zulässigen Lärmimmissionen fest (Dispositiv Ziff. V). Die Einsprachen wurden abgewiesen, soweit sie im überarbeiteten Betriebsreglement und den Auflagen nicht berücksichtigt worden waren.

Das BAZL ging lärmrechtlich in Übereinstimmung mit dem BAFU von einer wesentlichen Änderung einer bestehenden Anlage aus. Die mit dem Flugbetrieb verbundenen Lärmemissionen seien daher über die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) hinaus so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sei. Diesen Anforderungen genüge der Betrieb, wie er durch das überarbeitete Betriebsreglement abgebildet werde. Eine weitergehende Einschränkung der Betriebszeiten an Sonn- und Feiertagen sowie für Helikopterflüge erachtete das BAZL als unverhältnismässig.

D.

D.a Gegen die Genehmigung des Betriebsreglements erhoben der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), A._____ und B._____ (nachfolgend: Beschwerdeführende) am 5. Oktober 2020 gemeinsam Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (Verfahren A-4968/2020). Sie verlangten, das neue Betriebsreglement (Ausgabe 01.12.2019) sei dahingehend anzupassen, dass Starts von Flächenflugzeugen, Schulflügen und Flügen zu touristischen oder sportlichen Zwecken mit Helikoptern an Sonn- sowie an Feiertagen erst ab 11.00 Uhr (statt ab 10.00 Uhr) zulässig seien. Zudem seien an Sonn- und Feiertagen keine Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern zuzulassen; eventualiter seien solche Flüge unter Beachtung

einer eineinhalbstündigen Mittagsruhe zu erlauben. Schliesslich stellen sie verschiedene Beweisanträge betreffend Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen.

Zur Begründung verwiesen die Beschwerdeführenden im Wesentlichen auf das Objektblatt für den Flugplatz Mollis im SIL. Dieses lege verbindlich fest, dass der zivile Betrieb des Flugplatzes Mollis im bisherigen Rahmen weitergeführt werde. Mit der Genehmigung des neuen Betriebsreglements (Ausgabe 01.12.2019) werde der Betrieb jedoch ausgeweitet; das neue Betriebsreglement erlaube an Sonn- und Feiertagen frühere Starts sowie Arbeitsflüge von Helikoptern.

D.b Das Bundesverwaltungsgericht hiess die Beschwerde mit Urteil A-4968/2020 vom 5. August 2022 im Sinne der Erwägungen gut. Es änderte Ziff. II des Dispositivs der Verfügung des BAZL (nachfolgend: Vorinstanz) vom 3. September 2020 in dem Sinne ab, dass an Sonn- und Feiertagen Starts mit Flächenflugzeugen, für Schulflüge und für Flüge zu touristischen oder sportlichen Zwecken mit Helikoptern wie bisher erst ab 11.00 Uhr (statt 10.00 Uhr) zulässig sind (Ziff. 1.1 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019]). Für Arbeitsflüge von Helikoptern an Sonn- und Feiertagen wurden Starts von 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis HRH* (abendliche Tag-/Nachtgrenze) und maximal bis 19.00 Uhr provisorisch bis zum Abschluss der erforderlichen Sachplanung bewilligt (Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019]).

Das Bundesverwaltungsgericht kam zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die Ausdehnung der Startzeit an Sonn- und Feiertagen von 11:00 Uhr auf 10:00 Uhr nicht den Vorgaben gemäss dem Objektblatt für den Flugplatz Mollis im SIL entspricht; ein Nachweis für den Bedarf an der geplanten Ausweitung des Betriebs sei nicht erbracht worden. Für Starts von Helikoptern für Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen ergebe sich ein erheblicher Abstimmungsbedarf, den die Sachplanbehörde in Missachtung ihrer Planungspflicht nicht aufgenommen habe. Der Genehmigung der entsprechenden Startzeiten fehle es daher an der erforderlichen Grundlage im SIL. Die Genehmigung der Betriebszeiten für Starts von Helikoptern für Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen sei daher zeitlich bis zum Abschluss der erforderlichen Sachplanung zu befristen.

E.

E.a Gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4968/2020 vom 5. August 2022 erhob das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 13. September 2022 Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht. Es beantragte, der angefochtene Entscheid sei betreffend die zeitliche Befristung der Genehmigung von Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement (Ausgabe 01.12.2019) in Bezug auf die betrieblichen Rahmenbedingungen für Starts von Helikoptern an Sonn- und Feiertagen für Arbeitsflüge aufzuheben.

Das UVEK rügte, das Bundesverwaltungsgericht habe zu Unrecht eine Planungspflicht bejaht und dadurch die raumplanungsrechtliche Stufenfolge verletzt. Der Betrieb des Flugplatzes Mollis führe nicht zu übermässigen Lärmimmissionen und auch sonst sei kein Abstimmungsbedarf etwa mit der kantonalen Richt- und Nutzungsplanung oder entgegenstehenden Interessen von erheblicher Bedeutung ersichtlich. Es sei unter diesen Umständen weder sachgerecht noch zulässig, bereits im Rahmen der Sachplanung (für bestimmte Verkehrssegmente) Betriebszeiten festzusetzen. Dies sei vielmehr Aufgabe des an die Sachplanung anschliessenden Verfahrens zur Genehmigung des Betriebsreglements.

E.b Das Bundesgericht hiess die Beschwerde mit Urteil 1C_493/2022 vom 19. September 2023 teilweise gut. Es hob das angefochtene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts auf, soweit dieses Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement des Flugplatzes Mollis (Ausgabe 01.12.2019) betraf, und wies die Angelegenheit an das Bundesverwaltungsgericht zur neuen Entscheidung im Sinne der Erwägungen zurück.

Zur Begründung hielt es zusammengefasst fest, der SIL lege die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt in der Schweiz behördenverbindlich fest. Er bestimme insbesondere den Zweck, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb und stelle zudem die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dar. Dergestalt bilde er die Grundlage unter anderem für die Genehmigung des Betriebsreglements. Dieses konkretisiere die im Sachplan, der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen und regle insbesondere die Betriebszeiten sowie andere Verkehrs- und Betriebsvorschriften zur Begrenzung der Emissionen. In der Regel belasse der Sachplan einen erheblichen Beurteilungs- und Ermessensspielraum für die

nachgeordneten Entscheide; wichtige Ermessensentscheide seien jedoch von der Sachplanbehörde zu treffen.

Aus dem Objektblatt für den Flugplatz Mollis ergebe sich, dass dieser wie bisher unter anderem als zivile Helikopterbasis insbesondere auch für Arbeitsflüge genutzt werden solle. Vorgesehen sei, den Betrieb im bisherigen Rahmen fortzuführen. Das Betriebsreglement solle jedoch im Umnutzungsverfahren überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Der Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb werde – auf der Grundlage der Festlegungen im Objektblatt – durch die Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen begrenzt. Es sei unstreitig, dass der Betrieb des Flugplatzes im Prognosezustand (maximal 18'000 Flugbewegungen im Jahr, davon 5'150 mit Helikoptern) die massgebenden lärmrechtlichen Grenzwerte und mit einer Ausnahme auch die Planungswerte einhalte. Würden Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen vorsorglich weiter beschränkt oder verboten, würde dies die Lärmimmissionen des Flugplatzes an Tagen mit einem erhöhten Ruhebedürfnis vermindern. Es bestehe jedoch kein Abstimmungsbedarf, der eine Regelung auf Sachplanebene erforderlich machen würde, insbesondere, da Arbeitsflüge grundsätzlich an Werktagen durchgeführt würden und sich auch die regionalpolitischen und wirtschaftlichen Auswirkungen in Grenzen hielten. Die im Objektblatt enthaltenen Festlegungen zu den Rahmenbedingungen des Betriebs genügten vielmehr und müssten im Betriebsreglement konkretisiert werden. Es sei daher im Genehmigungsverfahren für das neue Betriebsreglement zu prüfen und festzulegen, ob für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen das bisherige Betriebsreglement fortzuführen sei oder Bedarf für eine Änderung bestehe.

F.

Das Bundesverwaltungsgericht nahm das Verfahren unter der Geschäftsnummer A-5464/2023 wieder auf und gab den Verfahrensbeteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme.

G.

Die Vorinstanz hält mit Stellungnahme vom 9. November 2023 an der angefochtenen Genehmigungsverfügung und an ihrem Antrag auf Abweisung der Beschwerde fest.

H.

Die Gesuchstellerin (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) beantragt mit Stellungnahme vom 13. Dezember 2023 neu, die Beschwerde sei teilweise gutzuheissen; sie verzichtet auf die ursprünglich zur Genehmigung

beantragte Ausweitung der Startzeiten für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen von 11:00 Uhr auf 10:00 Uhr. Im Übrigen sei die Beschwerde abzuweisen.

In ihrer Stellungnahme führt die Beschwerdegegnerin aus, dass Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen gemäss dem geltenden Betriebsreglement erlaubt seien; für entsprechende Starts hätten bisher dieselben Regeln gegolten wie für die übrigen Starts. Ein Bedarf, Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen anders als bisher einzuschränken, bestehe nicht. So würden Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen in der Regel im öffentlichen Interesse liegen; entsprechende Flüge seien etwa im Zusammenhang mit Naturereignissen, der Sprengung von Lawinen, der Rettung von Personen oder Vieh sowie für Reparaturarbeiten an der Infrastruktur zur Stromversorgung erfolgt. Solche Flüge seien nur teilweise von Ziff. 4 Abs. 2 des Anhangs II zum Betriebsreglement (Ausgabe 01.12.2019) erfasst, wonach Starts und Landungen von Such- und Rettungsflügen, Ambulanzflügen, Polizeiflügen und von Flügen zur Katastrophenhilfe oder Gefahrenprävention sowie Flüge zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen würden. Dies gelte etwa für Flüge zur Behebung von Störungen an Strom- oder Transportnetzen oder von Flügen zu Gunsten der Alpwirtschaft. Solche Flüge, die nicht häufig vorkämen, müssten auch weiterhin möglich sein.

I.

Die Beschwerdeführenden halten mit Schlussbemerkungen vom 18. Januar 2024 im Wesentlichen an ihren Rechtsbegehren gemäss der Beschwerde vom 5. Oktober 2020 und an ihren Beweisanträgen fest, soweit darüber noch nicht rechtskräftig entschieden sei; sie verlangen weiterhin, es seien an Sonn- und Feiertagen keine Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern zuzulassen, eventualiter seien solche Flüge nur unter Beachtung einer eineinhalbstündigen Mittagsruhe zu erlauben. Mit einem weiteren Eventualbegehren beantragen sie neu, es seien an Sonn- und Feiertagen Starts von Helikoptern für Arbeitsflüge nur zu erlauben, soweit diese «im öffentlichen Interesse absolut notwendig und unaufschiebbar» seien.

Zur Begründung führen sie (ergänzend) aus, dass bisher an Sonn- und Feiertagen keine Arbeitsflüge mit Helikoptern durchgeführt worden seien. Soweit das neue Betriebsreglement entsprechende Starts zulasse, werde der Betrieb ausgeweitet. Dies sei gemäss dem Objektblatt für den Flugplatz Mollis im SIL nicht (ohne Weiteres) zulässig. Zudem bestehe an Sonn- und Feiertagen ein erhöhtes und aus diesem Grund überwiegendes Ruhe-

bedürfnis der Bevölkerung. Eventualiter seien Arbeitsflüge mit Helikoptern für «echte Notfälle» zu erlauben.

J.

Mit Zwischenverfügung vom 30. Januar 2024 hiess die Instruktionsrichterin den Beweisantrag der Beschwerdeführenden vom 5. Oktober 2020 gut. Sie forderte die Beschwerdegegnerin auf, aufzuzeigen und zu belegen, wie viele Arbeitsflüge mit Helikoptern in den letzten 10 Jahren (seit dem Jahr 2014) vom Flugplatz Mollis aus zu welchem Zweck durchgeführt worden seien.

K.

Die Beschwerdegegnerin reichte am 26. März 2024 auf Aufforderung durch die Instruktionsrichterin hin eine Statistik zu Arbeitsflügen mit Helikoptern ein, wobei sie angab, der konkrete Zweck der Arbeitsflüge sei nicht bekannt.

Mit Schreiben vom 14. Mai 2024 teilte die Beschwerdegegnerin auf Nachfrage der Instruktionsrichterin mit, Grundlage der eingereichten Statistik zu Arbeitsflügen sei die Luftfahrtstatistik für den Flugplatz Mollis. In dieser würden von den Piloten sämtliche Flugbewegungen erfasst, einschliesslich Angaben zum Fluggrund (beispielsweise «Arbeitsflug») und verwendetem Luftfahrzeug (beispielsweise «Helikopter»). Die Beschwerdegegnerin reichte zudem eine von ihr auf der Grundlage der Luftfahrtstatistik erstellte Excel-Tabelle zu den Akten, die als Grundlage für die Statistik verwendet worden sei.

L.

Mit Schreiben vom 31. Mai 2024 erläutert die Vorinstanz, sie stelle den Flugplätzen zur Erstellung der Luftfahrtstatistik den Zugang zur Datenbank sowie Mustertabellen zur Verfügung.

Aus der eingereichten Mustertabelle ergibt sich, dass zusätzlich zu Datum und Zeit einer Flugbewegung unter anderem der Fluggrund und das verwendete Luftfahrzeug erfasst werden müssen. Zur Erfassung des Fluggrundes und des verwendeten Luftfahrzeugs ist in der Tabelle eine Auswahl fest vorgegeben.

M.

Die Beschwerdeführenden reichten am 5. August 2024 ergänzende Schlussbemerkungen ein.

Sie machen geltend, die von der Beschwerdegegnerin beigebrachten Angaben zur Anzahl Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen seien weder nachvollziehbar noch glaubhaft. Die Beschwerdegegnerin stütze sich für ihre Angaben auf von ihr selbst erstellte Tabellen. Jene Angaben, die Grundlage für die Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik seien, würden nicht vorliegen. Selbst diese wären nach Ansicht der Beschwerdeführenden jedoch nur eingeschränkt aussagekräftig, da die Piloten ihre Flugbewegungen selbst erfassen müssten und die hierbei zu verwendenden Begriffe wie «Arbeitsflug» und «Rettungsflug» nicht definiert seien, mithin ein Interpretationsspielraum bestehe. Die Beschwerdeführenden halten aufgrund dessen sowie unter Verweis auf widersprüchliche Angaben der Beschwerdegegnerin an ihrer Auffassung fest, dass an Sonn- und Feiertagen bisher nebst Rettungsflügen kaum Arbeitsflüge mit Helikoptern durchgeführt worden seien.

N.

Auf die weiteren Ausführungen der Verfahrensbeteiligten und die bei den Akten liegenden Unterlagen wird, sofern für den Entscheid erheblich, im Rahmen der nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

Mit Urteil 1C_493/2022 vom 19. September 2023 hat das Bundesgericht das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4968/2020 teilweise aufgehoben und die Angelegenheit in Bezug auf die Festlegung im Betriebsreglement zu den Flugbetriebszeiten für Arbeitsflüge von Helikoptern an Sonn- und Feiertagen zur neuen Entscheidung im Sinne der Erwägungen an das Bundesverwaltungsgericht zurückgewiesen.

Die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts im vorliegenden Verfahren ist aufgrund der Rückweisung durch das Bundesgericht ohne Weiteres gegeben. Dasselbe gilt in Bezug auf die Berechtigung der Beschwerdeführenden zur Erhebung der vorliegenden Beschwerde; es ist weder ersichtlich noch wird vorgebracht, dass die beiden Beschwerde führenden Privatpersonen nicht mehr am selben Ort wohnen würden wie während des ersten Rechtsganges, weshalb kein Anlass besteht, die Beschwerdeberechtigung, die im Urteilszeitpunkt gegeben sein muss, neu zu beurteilen.

2.

Das Bundesverwaltungsgericht überprüft die angefochtenen Verfügungen, wie bereits im Urteil A-4968/2020 ausgeführt, auf Verletzung von Bundesrecht – einschliesslich der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehlern bei der Ausübung des Ermessens – sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). In letzterem Punkt auferlegt es sich eine gewisse Zurückhaltung, wenn technische Fragen zu beurteilen sind oder die Vorinstanz gestützt auf die eigene Fachkompetenz oder die ihr vom Gesetzgeber beigegebenen Fachbehörden entschieden hat. Die Zurückhaltung setzt allerdings voraus, dass im konkreten Fall der Sachverhalt vollständig und richtig abgeklärt worden ist und die Vorinstanz die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen hat (BGE 142 II 451 E. 4.5.1 mit Hinweisen, bestätigt mit Urteil des BGer 2C_645/2018 vom 28. September 2018 E. 3.5; Urteil des BGer 1C_402/2016 vom 31. Januar 2018 E. 8.2). Das Bundesverwaltungsgericht stellt sodann den Sachverhalt unter Vorbehalt der Mitwirkungspflicht der Parteien von Amtes wegen fest (Art. 12 und Art. 13 VwVG) und würdigt die Beweise grundsätzlich frei, ohne Bindung an förmliche Beweisregeln, sowie umfassend und pflichtgemäss (zum Ganzen Urteil des BVGer A-3484/2018 vom 7. September 2021 [Flughafen Zürich] E. 8 mit Hinweisen).

3.

3.1 Dem vorliegenden Beschwerdeverfahren liegt ein Rückweisungsentscheid zu Grunde. Im Folgenden ist daher zunächst auf den Streitgegenstand des Beschwerdeverfahrens einzugehen.

3.2 Weist das Bundesgericht eine Angelegenheit zur Neubeurteilung an die untere Instanz zurück, so ist diese bei ihrer neuen Entscheidung an den Rückweisungsentscheid gebunden. Wie weit diese Bindung reicht, ergibt sich aus der Begründung der Rückweisung, die – abgesehen von zulässigen Noven – den Rahmen sowohl für neue Tatsachenfeststellungen als auch für die neue rechtliche Begründung vorgibt. Neue Tatsachenfeststellungen können grundsätzlich nur zu Streitpunkten berücksichtigt werden, die Gegenstand der Rückweisung waren. Darüber hinaus ist es der unteren Instanz untersagt, der Beurteilung des Rechtsstreits einen anderen Sachverhalt zu Grunde zu legen oder die Sache unter rechtlichen Gesichtspunkten zu würdigen, die im Rückweisungsentscheid ausdrücklich abgelehnt oder überhaupt nicht in Erwägung gezogen worden sind. Die Bindungswirkung gilt für die Parteien gleichermassen; auf Begehren, die über den Gegenstand der Rückweisung hinausgehen, ist nicht einzutreten

und Vorbringen, die das Bundesgericht bereits verworfen hat oder die nicht Gegenstand der Beurteilung durch das Bundesgericht waren, sind im zweiten Rechtsgang nicht mehr zu berücksichtigen (BGE 135 III 334 E. 2 und Urteil des BGer 2C_890/2018 vom 18. September 2019 E. 3.2 f., je mit Hinweisen; Urteil des BVGer A-702/2017 vom 26. März 2019 E. 1.3 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung).

3.3 Das Bundesverwaltungsgericht hatte im ersten Rechtsgang im Wesentlichen zwei Streitfragen zu klären. Zunächst war strittig, ob die Flugbetriebszeiten für Starts von Flächenflugzeugen, Schulflügen und Flügen zu touristischen oder sportlichen Zwecken mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen im neuen Betriebsreglement von 11:00 Uhr auf 10:00 Uhr ausgeweitet werden dürfen. Das Bundesverwaltungsgericht hat dies verneint; die Beschwerdegegnerin habe den Nachweis für den Bedarf an der geplanten Ausweitung des Betriebs nicht erbracht und die Ausweitung sei aus diesem Grund nicht konform mit den Vorgaben gemäss dem Objektblatt im SIL (vgl. vorstehend Sachverhalt Bst. D.b). Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts blieb in diesem Punkt unangefochten. Im vorliegenden zweiten Rechtsgang ist daher auf die Frage der Flugbetriebszeiten für Starts von Flächenflugzeugen, Schulflügen und Flügen zu touristischen oder sportlichen Zwecken nicht mehr einzugehen.

Die zweite Streitfrage war, ob an Sonn- und Feiertagen Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern zulässig sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Frage nicht abschliessend beurteilt. Es ging in seinem Urteil A-4968/2020 vielmehr davon aus, es bestehe diesbezüglich ein Abstimmungsbedarf auf der Ebene der Sachplanung und hat aus diesem Grund die Genehmigung des Betriebsreglements betreffend die Flugbetriebszeiten für Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen bis zum Abschluss der Sachplanung befristet (vgl. vorstehend Sachverhalt Bst. D.b). Die hiergegen erhobene Beschwerde hiess das Bundesgericht teilweise gut. Es hob das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4968/2020 auf, soweit es die Flugbetriebszeiten für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen betraf und wies die Angelegenheit im Sinne der Erwägungen an das Bundesverwaltungsgericht zurück (vgl. vorstehend Sachverhalt Bst. E.b). In seinen Erwägungen hielt das Bundesgericht fest (Urteil des BGer 1C_493/2022 vom 19. September 2023 E. 8):

Es war somit im Genehmigungsverfahren für das neue Betriebsreglement zu prüfen, ob für Arbeitsflüge von Helikoptern an Sonn- und Feiertagen das bisherige Betriebsreglement fortzuführen war, oder ob Bedarf für eine Änderung bestand, sei es durch Ausdehnung der Startzeiten, sei es durch

weitergehende Betriebsbeschränkungen, gestützt auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip (Art. 11 Abs. 2 USG).

[...] Dieses [das Bundesverwaltungsgericht] wird prüfen müssen, ob Ziff. 1.3 Anh. II des neuen Betriebsreglements den Vorgaben des SIL und dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip genügt oder allenfalls abgeändert werden muss. Dem Antrag des UVEK, lediglich die zeitliche Befristung der Genehmigung von Ziff. 1.3 Anh. II des Betriebsreglements aufzuheben, d.h. diese Regelung definitiv zu genehmigen, kann insoweit nicht gefolgt werden.

Der Streitgegenstand im zweiten Rechtsgang ist somit auf die Prüfung der Flugbetriebszeiten für Arbeitsflüge mit Helikoptern (Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019]) an Sonn- und Feiertagen im Sinne der Erwägungen des Bundesgerichts beschränkt.

3.4 Die Beschwerdegegnerin verzichtete mit Stellungnahme vom 13. Dezember 2023 auf die ursprünglich zur Genehmigung beantragte Ausweitung der Startzeiten für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen von 11:00 Uhr auf 10:00 Uhr. Sie schränkt damit den Streitgegenstand in zulässiger Weise auf die Frage ein, ob – im Vergleich zum bisherigen Betriebsreglement – Bedarf besteht für eine Einschränkung der Startzeiten für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen. Die Einschränkung des Streitgegenstands durch die Beschwerdegegnerin (vgl. zur Dispositionsmaxime im Genehmigungsverfahren BVGE 2021 II/1 E. 20.3, insbes. E. 20.3.2) hat sodann zur Folge, dass die Beschwerde insoweit teilweise gutzuheissen ist, als die Beschwerdeführenden verlangt hatten, es sei auf eine Ausdehnung der Startzeiten für Arbeitsflüge mit Helikoptern (Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019]) von 11:00 Uhr auf 10:00 Uhr zu verzichten. Das neue Betriebsreglement ist daher wie folgt anzupassen (Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019; Änderung hervorgehoben durch Unterstreichen]):

«SUN + HOL: 1100 – 1200 LT / 1300 – HRH* (max. 1900 LT)»

Als zulässig erweist sich schliesslich auch das Eventualbegehren der Beschwerdeführenden gemäss deren Schlussbemerkungen vom 18. Januar 2024; sie verlangen neu, es seien an Sonn- und Feiertagen Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern nur zu erlauben, soweit diese «im öffentlichen Interesse absolut notwendig und unaufschiebbar» seien. Das Begehren liegt innerhalb des Streitgegenstandes gemäss dem Rückweisungsentscheid des Bundesgerichts.

4.

4.1 Die Beschwerdeführenden verlangen zur Hauptsache, es seien an Sonn- und Feiertagen keine Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern zuzulassen; das Betriebsreglement sei in dieser Hinsicht zu ändern beziehungsweise zu ergänzen. Eventualiter seien solche Flüge nur dann zu erlauben, soweit sie «im öffentlichen Interesse absolut notwendig und unaufschiebbar seien», und es sei eine eineinhalbstündige Mittagsruhe zu beachten.

Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin sind demgegenüber der Ansicht, das Betriebsreglement sei konform mit den umwelt- und raumplanungsrechtlichen Vorgaben und mit den Festlegungen im Objektblatt zum SIL. Bedarf für eine Änderung der Flugbetriebszeiten für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen bestehe aus diesem Grund nicht.

4.2

4.2.1 Gemäss Art. 36c Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) muss die Halterin eines Flugplatzes ein Betriebsreglement erlassen. Das Betriebsreglement konkretisiert die im Sachplan, in der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung vorgegebenen Rahmenbedingungen (Art. 36c Abs. 2 LFG). Das BAZL genehmigt das Betriebsreglement (Art. 36c Abs. 3 LFG) und legt die zulässigen Lärmimmissionen fest (Art. 37a der Lärmenschutz-Verordnung [LSV; SR 814.41]).

Die Vorgaben des Luftfahrtgesetzes zum Betriebsreglement werden in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) konkretisiert. Demnach regelt das Betriebsreglement insbesondere die Betriebszeiten (Art. 23 Bst. b VIL) sowie andere Verkehrs- und Betriebsvorschriften zur Emissionsbegrenzung nach Art. 12 Abs. 1 Bst. c des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01; Urteil des BGer 1C_493/2022 vom 19. September 2023 E. 6 mit Hinweisen). Die Voraussetzungen der Genehmigung sind in Art. 25 VIL festgehalten. Das Betriebsreglement für einen Flugplatz wie vorliegend den Flugplatz Mollis ist demnach zu genehmigen, wenn der Inhalt den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht (Bst. a), die Vorgaben der Betriebsbewilligung und der Plangenehmigung umgesetzt sind (Bst. b), die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie die Anforderungen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes (Bst. c) und die Voraussetzungen gemäss den Art. 23a, 23b oder 23c (Zertifizierung) erfüllt sind (Bst. f). Gemäss Art. 25 Abs. 2 VIL wird das Betriebsreglement nach seiner Genehmigung verbindlich.

4.2.2 Im Objektblatt für den Flugplatz Mollis im SIL finden sich unter anderem folgende Festlegungen (Objektblatt vom 2. September 2020 für den Flugplatz Mollis im SIL, S. 3, < www.bazl.admin.ch > Infrastruktur > Sachplan Infrastruktur Luftfahrt [SIL] > Objektteil > Objektblätter M – R, abgerufen am 19. Dezember 2024):

Zweckbestimmung:

Der Flugplatz Mollis ist ein privates Flugfeld mit Helikopterbasis. Er dient in erster Linie Geschäftsreiseflügen, Werk- und Arbeitsflügen der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflügen, der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie Sport- und Freizeitflügen mit Motor- und Segelflugzeugen.

Für die Umwandlung in ein ziviles Flugfeld wird ein Umnutzungsverfahren nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes durchgeführt.

Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Das Betriebsreglement wird im Umnutzungsverfahren überprüft und bei Bedarf angepasst.

[...]

Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich notwendigen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.

[...]

Lärmbelastung:

Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung.

Im Umnutzungsverfahren sind die zulässigen Lärmimmissionen festzulegen und anschliessend im Lärmbelastungskataster (LBK) abzubilden.

In den Erläuterungen dazu wird ausgeführt, Ausgangspunkt für die Zweckbestimmung des Flugplatzes Mollis sei die bestehende Nutzung. Der Flugplatz solle auch als ziviles Flugfeld im bisherigen Rahmen weiterbetrieben werden. Im Betriebsreglement seien die An- und Abflugrouten der Flächenflugzeuge und Helikopter anzupassen.

4.3 Das Betriebsreglement setzt nach dem Gesagten auch lärmrechtlich den rechtlich verbindlichen Rahmen für den Betrieb eines Flugplatzes. Der «bisherige Rahmen» und damit Bezugspunkt für die Beurteilung betrieblicher Änderungen ist daher das geltende Betriebsreglement (vgl. [im Ergebnis] der Rückweisungsentscheid des BGer 1C_493/2022 vom 19. September 2023 E. 8 und Urteil des BVGer A-3339/2015 vom 22. August 2016 E. 8.2).

Das bisherige Betriebsreglement enthält keine besonderen Regeln für Starts von Helikoptern (für Arbeitsflüge). Es werden vielmehr generelle Betriebszeiten festgelegt (Tag- und Nachtgrenze) und diese unter anderem für Sonn- und Feiertage eingeschränkt, wobei nicht nach Luftfahrzeug und Fluggrund differenziert wird. An Sonn- und Feiertagen sind Starts generell ab 11:00 Uhr zugelassen und an gewissen Feiertagen gar nicht erlaubt. Zudem sind zwischen 12:00 und 13:00 Uhr nur Landungen gestattet (Ziffn. 3.1–3.4 des Anhangs II zum Betriebsreglement vom 3. April 2007). Die genannten Einschränkungen gelten gemäss Ziff. 3.5 des Anhangs II zum Betriebsreglement vom 3. April 2007 nicht für Such-, Ambulanz- und Polizeiflüge.

4.4 Das neue Betriebsreglement legt je nach Luftfahrzeug und/oder Fluggrund unterschiedliche Flugbetriebszeiten fest. Für Arbeitsflüge mit Helikoptern sieht das neue Betriebsreglement die folgenden Flugbetriebszeiten vor (Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019], wobei die entsprechend der teilweisen Gutheissung der Beschwerde vorzunehmende Änderung [vgl. vorstehend E. 3.4] bereits berücksichtigt ist [hervorgehoben durch Unterstreichen]):

1.3 Startzeiten Helikopter (Homebase LSMF) für Arbeitsflüge

MON – FRI: HRH* (frühestens 0600 – 1200 LT / 1300 – HRH* (max. 2200 LT)

SAT: HRH* (frühestens 0600 – 1200 LT / 1300 – HRH* (max. 2000 LT)

SUN + HOL: 1100 – 1200 LT / 1300 – HRH* (max. 1900 LT)

An Sonn- und Feiertagen sind demnach wie bisher Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern ab 11:00 Uhr erlaubt, wobei – ebenfalls wie bisher – eine einstündige Mittagsruhe zu beachten und der Flugplatz an gewissen Feiertagen geschlossen ist (Ziff. 1.9 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019]). Am Abend schränkt das neue Betriebsreglement die Startzeit an Sonn- und Feiertagen im Vergleich zum bisherigen Betriebsreglement ein; Starts sind längstens bis 19:00 Uhr Ortszeit erlaubt.

4.5

4.5.1 Im Hinblick auf die Prüfung, ob für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen – wie vorgesehen – das bisherige Betriebsreglement im Wesentlichen fortzuführen ist oder Betriebseinschränkungen zu verfügen sind, ist zu klären, was unter dem Begriff «Arbeitsflug» zu verstehen ist. Die Parteien geben dem Begriff keine übereinstimmende Bedeutung

bei und die Beschwerdeführenden stellen zudem die Abgrenzung zum Begriff «Rettungs- oder Einsatzflug» in Frage.

4.5.2 Die Begriffe sind in der Luftfahrtgesetzgebung nicht umfassend definiert; auch die Richtlinien des BAZL zur Datenerhebungs- und Datenlieferungspflicht (Art. 9a VIL), die per 1. Januar 2025 in Kraft getreten sind, enthalten keine Definitionen.

Für den Geltungsbereich der Aussenlandeverordnung (AuLaV, SR 748.132.3) sind «Flüge zu Arbeitszwecken» definiert als gewerbsmässige Flüge unter Ausschluss der Personentransporte zu touristischen und sportlichen Zwecken (Art. 2 Bst. c AuLaV), wobei für den Begriff des gewerbsmässigen Flugs wiederum auf Art. 100 Abs. 1 und 2 der Luftfahrtverordnung (LFV, SR 748.01) verwiesen wird (Art. 2 Bst. a AuLaV). Als Flüge zu Arbeitszwecken geltend mithin Flüge, für die in irgendeiner Form ein Entgelt entrichtet wird und die einem nicht bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind, ausgenommen Personentransporte zu touristischen und sportlichen Zwecken.

Auch der Konzeptteil zum SIL enthält in Anhang 2 einen Katalog mit Definitionen zu den im SIL verwendeten Begriffen. Unter einem Arbeitsflug und einem Rettungs- oder Einsatzflug ist demnach zu verstehen was folgt (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt [SIL], Konzeptteil vom 26. Februar 2020, Version vom 20. November 2024, Anhang II, < www.bazl.admin.ch > Infrastruktur > Sachplan Infrastruktur Luftfahrt [SIL] > Konzeptteil [nachfolgend: Konzeptteil zum SIL], besucht am 19. Dezember 2024):

Arbeitsflug [...]

In der Regel gewerbsmässiger Flug (häufig mit Helikoptern im Berggebiet) für Materialtransporte, die Versorgung unerschlossener Gebiete (Hütten, Baustellen), Montagen, die Verkehrsüberwachung, Vermessungen, Foto- und Filmaufnahmen, die Waldbewirtschaftung, Skipistensicherheit (Lawinensprengungen), Sprüheinsätze in Weinbergen, die Kalibrierung von Messgeräten etc.

Rettungs- oder Einsatzflug [...]

Rettungs- und Einsatzflüge stellen die flächendeckende Not- und Katastrophenhilfe sicher. Dazu gehören die Such- oder Bergungsflüge, Löschflüge oder die Kranken- und Organtransporte. Sie umfassen somit alle SAR-Flüge (search and rescue), AMS-Flüge (air medical services) und HEMS-Flüge (helicopter emergency services).

Die genannten Begriffe finden sich zudem im dritten Kapitel des Konzeptteils zum SIL erläutert. Demnach dienen *Arbeitsflüge* Versorgungs- und Arbeitszwecken. Sie finden vor allem tagsüber an Werktagen statt und konzentrierten sich im Berggebiet. Beispielhaft werden meist gewerbsmässige Flüge im Zusammenhang mit Materialtransporten, der Versorgung unerschlossener Gebiete oder Hütten, der Kontrolle von Infrastrukturanlagen sowie der Skipistensicherheit und von Lawinensprengungen genannt (Konzeptteil zum SIL, S. 61). *Rettungs- und Einsatzflüge* wiederum würden die flächendeckende Not- und Katastrophenhilfe für den Schutz von Leib und Leben sicherstellen und erfolgten mithin in Erfüllung einer staatlichen Aufgabe. Zu diesen gehörten etwa Suchflüge, Bergungsflüge, Kranken- und Organtransporte sowie Löschflüge (Konzeptteil zum SIL, S. 60).

4.5.3 Sachpläne sind für die Behörden verbindlich (Art. 22 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung [RPV, SR 700.1]). Die Bindungswirkung gilt jedoch nicht absolut. Sie erstreckt sich unmittelbar nur auf die Festlegungen und zwar unabhängig vom Stand der Abstimmung. Die Ausgangslage und die Erläuterungen gehören demgegenüber zum informativen Teil, nehmen jedoch als Nachweis der Interessenabwägung mittelbar an der Bindungswirkung der Sachpläne teil (vgl. JEANNERAT/BÜHLMANN, in: Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [Hrsg.], Praxiskommentar RPG: Richt- und Sachplanung, Interessenabwägung, 2019, Art. 13 Rz. 31 und 77 f.).

Werden wie hier Begriffe in den Erläuterungen zum Sachplan definiert, kommt diesen eine der Verwaltungsverordnung vergleichbare Bedeutung zu; mit der Definition der Begriffe soll eine einheitliche und rechtsgleiche Auslegung und Anwendung des Luftfahrtrechts und des Sachplans sichergestellt werden (vgl. zum Zweck und zu den Wirkungen der Verwaltungsverordnung BGE 146 I 105 E. 4.1 und Urteil des BGer 1C_311/2022 vom 15. Januar 2024 E. 5.2, je mit Hinweisen). Die Begriffsdefinitionen in den Erläuterungen zum Konzeptteil des SIL binden daher das Bundesverwaltungsgericht nicht, sie sind jedoch mit Blick auf ihre Zwecksetzung zu beachten, soweit sie im Einzelfall eine sachgerechte Rechtsanwendung ermöglichen.

Die Richtlinien des BAZL zur Datenerhebungs- und Datenlieferungspflicht (Art. 9a VIL) verwenden zwar die genannten Begriffe, enthalten jedoch keine Definitionen. Um eine möglichst einheitliche Begriffsverwendung und damit Datenerfassung zu gewährleisten, wäre es sinnvoll, die Richtlinien um eine Definition der verwendeten Begriffe – etwa im Sinn der Definitionen gemäss dem Konzeptteil zum SIL – zu ergänzen.

4.6

4.6.1 Gemäss dem Rückweisungsentscheid ist zu prüfen, ob für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen – wie vorgesehen – das bisherige Betriebsreglement im Wesentlichen fortzuführen ist, oder gestützt auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip Betriebseinschränkungen zu verfügen sind. In einem nächsten Schritt ist daher zu prüfen, welche Anforderungen sich aus der Anwendung des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips für das Betriebsreglement ergeben, soweit dieses im Streit liegt.

4.6.2 Gemäss Art. 11 Abs. 1 USG sind die Emissionen ortsfester Anlagen wie vorliegend jene aus dem Betrieb des Flugplatzes Mollis in erster Linie durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen. Im Weiteren sieht Art. 11 USG ein zweistufiges Konzept zum Schutz vor Emissionen wie Luftverunreinigungen, Lärm und Erschütterungen vor. Demnach sind Emissionen im Sinne der Vorsorge zunächst unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 11 Abs. 2 USG). Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig werden, sind die Emissionsbegrenzungen zu verschärfen (Art. 11 Abs. 3 USG). Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat Immissionsgrenzwerte fest (Art. 13 Abs. 1 USG). Diese sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG).

Als Massnahmen zur Emissionsbegrenzung fallen die in Art. 12 Abs. 1 USG genannten Vorschriften in Betracht, namentlich also alle Arten von Bau-, Ausrüstungs-, Verkehrs- und Betriebsvorschriften (Art. 12 Abs. 1 Bst. b und c USG). Dazu gehören insbesondere auch zeitliche Nutzungsbeschränkungen, wie sie von den Beschwerdeführenden gefordert werden. Sie werden durch Verordnung oder, soweit diese nichts vorsehen, durch unmittelbar auf das USG abgestützte Verfügungen vorgeschrieben (Art. 12 Abs. 2 USG).

Diese Grundsätze zum Schutz vor übermässigen Einwirkungen sind für Lärmimmissionen in den Art. 19 ff. USG und in der Lärmschutz-Verordnung präzisiert. Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, so müssen die Lärmimmissionen der neuen oder geänderten Anlageteile nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde im Sinne der Vorsorge so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar

ist (Art. 8 Abs. 1 LSV; vgl. Urteil des BGer 1C_99/2023 vom 4. Juni 2024 E. 3.2.2). Wird – wie hier – die Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmimmissionen der gesamten Anlage darüber hinaus mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV). Die umweltrechtlichen Vorschriften sind sodann grundsätzlich während der gesamten Betriebsdauer einzuhalten. Eine Bewilligung für eine lärmige Anlage ergeht aus diesem Grund unter dem ausdrücklichen oder impliziten Vorbehalt einer späteren Ergänzung der Massnahmen zur Emissionsbegrenzung, sofern sich die angeordneten Massnahmen als ungenügend erweisen (vgl. BVGE 2021 II/1 E. 20.2.1 und E. 20.2.3 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Die Genehmigung des Betriebsreglements kann daher bei Bedarf nachträglich angepasst werden.

4.6.3 Vorsorgliche Emissionsbegrenzungen im Sinne von Art. 11 Abs. 2 USG stehen unter dem Vorbehalt ihrer Verhältnismässigkeit (vgl. Urteil des BGer 1C_287/2023 vom 21. August 2024 E. 5.1 mit Hinweis u.a. auf BGE 127 II 306 E. 8; Urteil des BGer 1C_278/2010 vom 31. Januar 2011 E. 4.5; GRIFFEL/RAUSCH, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Aufl., 2011, Art. 11 Rz. 13). Es sind mithin die berührten Interessen gegeneinander abzuwägen.

Im Rahmen einer Interessenabwägung sind in einem ersten Schritt die berührten Interessen zu ermitteln. Anschliessend sind die ermittelten Interessen mithilfe rechtlich ausgewiesener Massstäbe zu beurteilen und es ist schliesslich den Interessen auf der Grundlage ihrer Beurteilung möglichst umfassend Rechnung zu tragen. Der gesamte Vorgang ist in der Begründung darzulegen (vgl. Art. 3 RPV). Soweit das positive Verfassungs- und Gesetzesrecht einzelne Aspekte der Interessenabwägung konkret regelt, ist vorab zu klären, ob das Vorhaben mit diesen Vorschriften zu vereinbaren ist. Erst wenn dies zutrifft, ist die Abwägung aller zu berücksichtigenden Interessen koordiniert durchzuführen (vgl. Urteil des BGer 1C_470/2021 vom 24. April 2023 E. 4.4 mit Hinweis auf BGE 134 II 97 E. 3.1; Urteil des BVGer A-702/2017 vom 26. März 2019 E. 7.2).

In Betracht zu ziehen sind nur die berührten Interessen; als berührt gelten jene Interessen, die für die zu entscheidende Rechtsfrage erheblich sind. Sie müssen rechtlich, sachlich und zeitlich erheblich, also durch Verfassung, Gesetz, Verordnung oder andere Planungen anerkannt und vom zu beurteilenden Projekt aktuell beeinflusst sein. Die berührten Interessen sind sodann zu bewerten. Dabei stehen die Interessen vorerst gleichwertig nebeneinander. Anschliessend ist mittels Folgendiskussion begründet

darzulegen, inwieweit eine Verwirklichung der Interessen wünschenswert erscheint und welches die Folgen sind, wenn eine Verwirklichung unterbleibt. Die Folgendiskussion impliziert eine Vorschau auf die Auswirkungen der in Betracht fallenden Entscheidungsmöglichkeiten beziehungsweise Alternativen. Als Gesichtspunkte bei der Bewertung fallen namentlich die Wertungen des Gesetzgebers sowie Fragen der Wirtschaftlichkeit und des Schadenrisikos sowie die Möglichkeit, unerwünschte Auswirkungen rückgängig zu machen, in Betracht. Schliesslich hat die Behörde die ermittelten Interessen entsprechend ihrer Beurteilung zum Entscheid zu integrieren, so dass sie möglichst umfassend wirksam werden können (vgl. zum Ganzen Urteil des BVGer 2088/2021 vom 27. Mai 2024 E. 7.2.2 und E. 7.4–7.6 mit Hinweisen).

4.7

4.7.1 Im Folgenden ist die geforderte Interessenabwägung vorzunehmen, wobei zur Hauptsache streitig ist, ob Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen weiterhin zulässig sind. In Rahmen von Eventualbegehren verlangen die Beschwerdeführenden sodann verschiedene Betriebsbeschränkungen (Beschränkung auf Arbeitsflüge, die «im öffentlichen Interesse absolut notwendig und unaufschiebbar» sind; Beachtung einer ein- einhalbstündigen statt einer einstündigen Mittagsruhe).

4.7.2 In einem ersten Schritt sind die berührten Interessen zu ermitteln.

Dabei fällt zunächst das wirtschaftliche Interesse der Beschwerdegegnerin als Flugplatzhalterin in Betracht; sie hat ein privates Interesse daran, dass die Betriebszeit für Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen nicht weiter eingeschränkt wird. An Arbeitsflügen mit Helikoptern kann sodann ein öffentliches oder ein privates Interesse Dritter bestehen, etwa wenn Flüge im Zusammenhang mit der Kontrolle der Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur, Lawinensprengungen oder der Versorgung von Berghütten durchgeführt werden (vgl. vorstehend E. 4.5.2). Berührt sind mithin insbesondere die öffentlichen Interessen an einem sicheren und zuverlässigen Betrieb von Verkehrs- und Versorgungsanlagen sowie von touristischen Bauten und Anlagen wie Berghütten und Skipisten. Diesen Interessen gegenüber steht das Interesse der Beschwerdeführenden beziehungsweise der Anwohner an einer vorsorglichen Begrenzung von Lärmemissionen aus dem Betrieb des Flugplatzes Mollis an Sonn- und Feiertagen.

4.7.3 In einem nächsten Schritt sind die berührten Interessen zu bewerten.

Zunächst ist auf das wirtschaftliche Interesse der Beschwerdegegnerin einzugehen. Diesbezüglich fällt in Betracht, dass Arbeitsflüge grundsätzlich an Werktagen durchgeführt werden (vgl. auch im Rückweisungsentscheid des BGer 1C_493/2022 vom 19. September 2023 E. 7). Entsprechend ergibt sich aus der Stellungnahme der Beschwerdegegnerin vom 13. Dezember 2023, dass Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen für die auf dem Flugplatz Mollis tätige X. _____ AG wirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung sind. Die Beschwerdegegnerin gibt sodann an, im Jahr 2022 seien an Sonn- und Feiertagen «lediglich» 42 Arbeitsflüge durchgeführt worden; die X. _____ AG schreibt in ihrer der Stellungnahme der Beschwerdegegnerin beiliegenden Stellungnahme vom 11. Dezember 2023 von «wenigen» Arbeitsflügen an Sonn- und Feiertagen und beziffert diese auf rund 50 im Jahr 2022 und rund 30 im Jahr 2023. Diese Angaben decken sich jedoch nicht mit den von der Beschwerdegegnerin beigebrachten Statistik zu Arbeitsflügen mit Helikoptern, die an Sonn- und Feiertagen für Arbeitsflüge mit Helikoptern eine deutlich grössere Zahl an Flugbewegungen ausweist. Die Beschwerdegegnerin löst diesen Widerspruch, auf den auch die Beschwerdeführenden hinweisen, nicht auf. Hinzu kommt, dass ein erheblicher Teil der von der Beschwerdegegnerin aufgelisteten Arbeitsflüge nicht als Arbeitsflug, sondern als Rettungs- oder Einsatzflug zu qualifizieren ist; gemäss der Definition der Begriffe im Konzeptteil des SIL sind beispielsweise Flüge mit Helikoptern zur Suche von Personen, zur Bergung von Leichen, zur Bekämpfung von Waldbränden und zur Evakuierung von Personen Rettungs- oder Einsatzflüge (vgl. vorstehend E. 4.5). Solche Flüge sind gemäss Ziff. 4 Abs. 2 des Anhangs II zum Betriebsreglement (Ausgabe 01.12.2019) jederzeit zulässig. Für die Interessenabwägung ist somit davon auszugehen, dass dem wirtschaftlichen Interesse der Beschwerdegegnerin daran, dass Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen auch weiterhin durchgeführt werden können, im Vergleich mit der geforderten betrieblichen Einschränkung lediglich geringes Gewicht zukommt.

Als nächstes ist das Interesse an einem sicheren und zuverlässigen Betrieb von Verkehrs- und Versorgungsanlagen sowie von touristischen Bauten und Anlagen wie Berghütten und Skipisten in Betracht zu ziehen. Hierzu ist in den Erläuterungen zum Konzeptteil des SIL ausgeführt, was folgt (Konzeptteil zum SIL, S. 61):

Das öffentliche Interesse an Arbeitsflügen ist direkt von der Bedeutung der betreffenden Arbeiten abhängig. Lawinerverbauungen und -sprengungen, Kontrolle von Gasleitungen, Versorgung von Berghütten etc. kommt eine hohe Bedeutung zu. Am Materialtransport zu privaten (nicht mit der Strasse

erschlossenen) Ferienwohnsitzen besteht dahingegen nur ein sehr beschränktes öffentliches Interesse.

Diese Gewichtung ist sachgerecht. An der Versorgung mit elektrischer Energie, Gas und Wasser und an der verkehrsmässigen Erschliessung von Ortschaften und ganzjährig bewohnten Liegenschaften besteht unstrittig ein gewichtiges öffentliches Interesse. Dasselbe gilt – wenn auch allenfalls in geringerem Mass – für die touristische Infrastruktur, der gerade im Berggebiet eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung zukommt (vgl. hierzu BGE 140 II 46 E. 4 mit Hinweisen). An Arbeitsflügen mit Helikoptern, die im Zusammenhang etwa mit der Kontrolle oder Reparatur der Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur, Lawinensprengungen oder der Versorgung von Berghütten durchgeführt werden, besteht somit ebenfalls ein erhebliches öffentliches Interesse. Zudem liegt nahe, dass entsprechende Flüge regelmässig nicht an einem beliebigen (Werk-)Tag durchgeführt werden können, sondern ein Bedarf anlassbezogen, etwa nach Schneefall, besteht und zudem die Witterungsverhältnisse beachtet werden müssen. Es ist somit entsprechend den Erläuterungen im Konzeptteil des SIL danach zu differenzieren, ob ein Arbeitsflug im Zusammenhang mit einer Baute oder Anlage im öffentlichen Interesse steht. Gegebenenfalls kommt dem Interesse, Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen weiterhin durchführen zu können, im Vergleich zu der geforderten betrieblichen Einschränkung ein grosses Gewicht zu. Andernfalls, wenn an einem Arbeitsflug im Wesentlichen ein privates Interesse besteht, ist diesem im Rahmen der hier vorzunehmenden Interessenabwägung lediglich ein geringes Gewicht beizumessen.

Den bisher bewerteten Interessen gegenüber steht dasjenige der Beschwerdeführenden beziehungsweise der Anwohner an einer vorsorglichen Begrenzung von Lärmemissionen aus dem Betrieb des Flugplatzes Mollis an Sonn- und Feiertagen. Dem Interesse an einer vorsorglichen Begrenzung von Lärmemissionen kommt grundsätzlich ein hohes Gewicht zu; Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, sind frühzeitig zu begrenzen (BGE 124 II 517 E. 4a; zum Zweck des Vorsorgeprinzips vgl. auch die Urteile des BGer 1C_176/2022 vom 18. Juli 2024 E. 4.3.1 und 1C_331/2011 vom 30. November 2011 E. 8.3). Betreffend den Betrieb des Flugplatzes Mollis ist jedoch zu beachten, dass im Prognosezustand (das heisst unter Zugrundelegung von max. 18'000 Flugbewegungen, davon 5'150 mit Helikoptern) überall die massgebenden Immissionsgrenzwerte unterschritten und (mit Ausnahme eines landwirtschaftlichen Gebäudes) sogar die Planungswerte eingehalten werden (Vorakten, act. 74a). Unter diesen Umständen kommen nach der Rechtsprechung zusätzliche

Massnahmen zum Lärmschutz im Sinne der Vorsorge grundsätzlich nur in Betracht, wenn sich dadurch mit relativ geringem Aufwand eine wesentliche zusätzliche Reduktion der Emissionen erreichen lässt (statt vieler Urteile des BGer 1C_58/2023 vom 26. März 2024 E. 5.1 mit Hinweisen auf die Rechtsprechung). Auf der anderen Seite besteht an Sonn- und Feiertagen, wie auch das Bundesgericht in seinem Rückweisungsentscheid festgehalten hat, ein erhöhtes Ruhebedürfnis. Zudem soll der Flugverkehr mit Helikoptern ab dem Flugplatz Mollis erheblich ausgeweitet werden von rund 2'900 Flugbewegungen im Betriebsjahr 2014 auf 4'500 Flugbewegungen im Prognosezustand (Umnutzung Flugplatz Mollis, Umweltverträglichkeitsbericht, November 2017, S. 35 [Genehmigungsdossier, act. 09a]). Dem Interesse an einer weitergehenden vorsorglichen Begrenzung der Lärmemissionen an Sonn- und Feiertagen ist daher im Vergleich zwischen dem genehmigten Betriebsreglement und der von den Beschwerdeführenden zur Hauptsache geforderten betrieblichen Einschränkung mittleres Gewicht beizumessen.

4.7.4 Im Rahmen der eigentlichen Abwägung der berührten Interessen ist schliesslich zu prüfen, ob die Vorinstanz bei ihrer Entscheid, Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen zuzulassen, die berührten Interessen entsprechend ihrer Bewertung möglichst umfassend berücksichtigt hat.

Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich, dass einzig das Interesse an einem sicheren und zuverlässigen Betrieb von Verkehrs- und Versorgungsanlagen sowie von touristischen Bauten und Anlagen wie Berghütten und Skipisten stark ins Gewicht fällt. Das Interesse der Beschwerdeführenden beziehungsweise der Anwohner an einer weitergehenden vorsorglichen Begrenzung der Lärmemissionen vermag daher grundsätzlich nicht zu überwiegen und die Beschwerde ist zur Hauptsache abzuweisen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass dem genannten öffentlichen Interesse nur insoweit ein grosses Gewicht zukommt, als entsprechende Flüge im öffentlichen Interesse liegen und sie beispielsweise anlassbezogen oder witterungsbedingt unaufschiebbar sind (vgl. auch Art. 27 Abs. 2 AuLaV). Können Arbeitsflüge ohne Beeinträchtigung der dahinterstehenden öffentlichen Interessen an einem (vorhergehenden oder) darauffolgenden Werktag (einschliesslich Samstag) durchgeführt werden, kommt dem öffentlichen Interesse kein grosses Gewicht zu und das entgegenstehende Interesse an einer weitergehenden vorsorglichen Emissionsbegrenzung überwiegt. Die Startzeiten für Helikopter für Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen sind aus diesem Grund – teilweise im Sinne des Eventualbegehrens der

Beschwerdeführenden – dahingehend einzuschränken, dass Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen nur zulässig sind, sofern sie im öffentlichen Interesse erfolgen und unaufschiebbar sind. Arbeitsflüge etwa zur Versorgung privater Ferienwohnungen sind demnach an Sonn- und Feiertagen nicht zulässig. Die Beschwerde ist somit betreffend das Eventualbegehren der Beschwerdeführenden vom 18. Januar 2024 teilweise gutzuheissen.

Die Beschwerdeführenden verlangen eventualiter, es seien Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen nur unter Beachtung einer eineinhalbstündigen statt wie vorgesehen einer einstündigen Mittagsruhe zu erlauben. Dem Interesse an einer weitergehenden vorsorglichen Emissionsbegrenzung kommt jedoch, wie vorstehend ausgeführt, kein überwiegendes Gewicht zu, wobei insbesondere darauf hinzuweisen ist, dass die Planungswerte auch im Prognosezustand bis auf eine landwirtschaftlich genutzte Liegenschaft eingehalten werden. Dieses Eventualbegehren ist daher abzuweisen.

4.8 Zusammenfassend ergibt sich, dass die Beschwerde in Bezug auf das Hauptsachenbegehren – es seien an Sonn- und Feiertagen keine Starts für Arbeitsflüge mit Helikoptern zuzulassen – abzuweisen ist. Soweit die Beschwerdeführenden jedoch eventualiter verlangen, es seien Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen nur zuzulassen, soweit diese im öffentlichen Interesse liegen würden und unaufschiebbar seien, ist die Beschwerde im Sinne der Erwägungen teilweise gutzuheissen. Das Betriebsreglement ist daher wie folgt zu ergänzen (Ziff. 1.5 des Anhangs II zum Betriebsreglement [Ausgabe 01.12.2019; Änderung bzw. Ergänzung hervorgehoben durch Unterstreichen]):

«1.5 Einschränkungen

[...]

- Starts mit Helikoptern für Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen (Anhang II, Ziff. 1.3) sind nur zulässig, wenn sie im öffentlichen Interesse liegen und unaufschiebbar sind.»

Das weitere Eventualbegehren der Beschwerdeführenden, es seien Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen nur unter Beachtung einer eineinhalbstündigen Mittagsruhe zuzulassen, ist ebenfalls abzuweisen.

4.9 Das Bundesverwaltungsgericht hat das von der Vorinstanz unter Auflagen genehmigte Betriebsreglement mit Urteil A-4968/2020 vom 5. August 2022 in verschiedener Hinsicht ergänzt beziehungsweise geändert und den neuen Wortlaut des Betriebsreglements im Urteilsdispositiv festgehalten. Das Urteil A-4968/2020 ist in Rechtskraft erwachsen, soweit die Änderung Ziff. 1.1 des Anhangs II zum Betriebsreglement des Flugplatzes Mollis (Ausgabe 01.12.2019) betraf. Soweit das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4968/2020 Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement des Flugplatzes Mollis (Ausgabe 01.12.2019) zum Gegenstand hatte, wurde es vom Bundesgericht aufgehoben (vgl. zum Streitgegenstand vorstehend E. 3). Mit Blick darauf, dass das Urteil A-4968/2020 teilweise in Rechtskraft erwachsen ist, werden im Dispositiv des vorliegenden Urteils nur jene Ergänzungen beziehungsweise Änderungen im Betriebsreglement für den Flugplatz Mollis (Ausgabe 01.12.2019) wiedergegeben, die sich aufgrund des vorliegenden Urteils ergeben.

5.

Gesamthaft ist festzuhalten, dass der Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens durch den Rückweisungsentscheid 1C_493/2022 des Bundesgerichts bestimmt wird. Entsprechend war zu prüfen, ob an Sonn- und Feiertagen keine Arbeitsflüge mit Helikoptern zuzulassen beziehungsweise diese weitergehend einzuschränken sind. Die Frage, ob die Flugbetriebszeiten für Starts von Flächenflugzeugen, Schulflügen und Flügen zu touristischen Zwecken mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen ausgeweitet werden dürfen, hat das Bundesverwaltungsgericht bereits mit Urteil A-4968/2020 entschieden und das Urteil blieb diesbezüglich unangefochten.

Soweit die angefochtene Genehmigungsverfügung nach dem Gesagten noch im Streit lag, ist die Beschwerde im Sinne der Erwägungen teilweise gutzuheissen. Arbeitsflüge mit Helikoptern sind an Sonn- und Feiertagen erst ab 11.00 Uhr und nur dann zuzulassen, wenn an ihnen ein öffentliches Interesse besteht und sie unaufschiebbar sind. Soweit die Beschwerdeführenden darüber hinaus zur Hauptsache verlangt hatten, es seien an Sonn- und Feiertagen keine Starts von Helikoptern für Arbeitsflüge zuzulassen, ist die Beschwerde abzuweisen. Dasselbe gilt in Bezug auf das Eventualbegehren der Beschwerdeführenden, es seien Arbeitsflüge mit Helikoptern an Sonn- und Feiertagen nur unter Beachtung einer eineinhalbstündigen Mittagsruhe zuzulassen.

6.

6.1 Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen für das vorliegende Beschwerdeverfahren zu entscheiden; gemäss dem Rückweisungsentscheid des Bundesgerichts sind auch die Kosten- und Entschädigungen für den ersten Rechtsgang neu zu verlegen.

6.2 Die Beschwerdeführenden machen nicht geltend und es ist auch nicht ersichtlich, dass sie von übermässigen Immissionen betroffen wären und ihnen mithin eine Enteignung droht (vgl. zu den Voraussetzungen einer Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte Urteil des BGer 1C_315/2017 vom 4. September 2018 E. 7). Wie bereits im ersten Rechtsgang festgehalten, finden die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Enteignung (EntG, SR 711) daher keine Anwendung. Die Kosten sind folglich nach den Bestimmungen des VwVG und damit nach Obsiegen und Unterliegen zu verlegen (Art. 63 Abs. 1 VwVG).

Die Kosten für das vorliegende Beschwerdeverfahren sind auf Fr. 2'000.– festzusetzen (Art. 1 ff. des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Diese sind je zur Hälfte den Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftung sowie der Beschwerdegegnerin zur Bezahlung nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils aufzuerlegen. Der Betrag, der den Beschwerdeführenden zur Bezahlung aufzuerlegen ist, ist dem von den Beschwerdeführenden in der Höhe von Fr. 2'000.– geleisteten Kostenvorschuss zu entnehmen. Der Restbetrag in der Höhe von Fr. 1'000.– wird den Beschwerdeführenden nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Die Beschwerdeführenden haben dem Bundesverwaltungsgericht hierzu ihre Kontoverbindung bekannt zu geben.

6.3 Das Bundesverwaltungsgericht kann der ganz oder teilweise obsiegenden Partei von Amtes wegen oder auf Begehren eine Entschädigung für ihr erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten zusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG). Die Parteientschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (Art. 8 Abs. 1 VGKE). Das Bundesverwaltungsgericht legt die Höhe der Parteientschädigung aufgrund einer detaillierten Kostennote oder, wenn keine Kostennote beigebracht wird, aufgrund der Akten fest (Art. 14 VGKE). Die Entschädigung für die anwaltliche Vertretung wird nach dem zeitlichen Aufwand bemessen, wobei bei der Beurteilung des notwendigen und verhältnismässigen Aufwands nebst der Komplexität der Streitsache auch zu berücksichtigen ist, ob der Rechtsvertretung die Sach- und Rechtslage bereits

bekannt war (vgl. Urteile des BGer 2C_730/2017 vom 4. April 2018 E. 3.5.2 und 8C_329/2011 vom 29. Juli 2011 E. 6).

Die zur Hälfte obsiegenden, nicht anwaltlich vertretenen Beschwerdeführenden verlangen, es sei ihnen eine Umtriebsentschädigung zuzusprechen. Es ist jedoch nicht ersichtlich und es wird auch nicht begründet dargelegt, dass ihr Aufwand den Rahmen dessen überstieg, was der Einzelne in zumutbarer Weise zur Besorgung der persönlichen Angelegenheiten auf sich zu nehmen hat. Das Begehren der Beschwerdeführenden, es sei ihnen eine Umtriebsentschädigung in der Höhe von Fr. 1'000.– zuzusprechen, ist daher abzuweisen.

Die ebenfalls zur Hälfte obsiegende Beschwerdegegnerin war im ersten Rechtsgang vor Bundesverwaltungsgericht anwaltlich vertreten. Sie hat daher Anspruch auf eine Parteientschädigung. Da keine Kostennote beigebracht wurde, ist die Parteientschädigung aufgrund der Akten festzulegen. Das Bundesverwaltungsgericht erachtet mit Blick auf den zeitlichen Aufwand im ersten Rechtsgang und das hälftige Obsiegen der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 2'500.– für angemessen. Diese ist ihr nach Rechtskraft des vorliegenden Urteils von den Beschwerdeführenden zu bezahlen.

(Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.

Die Beschwerde wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen. Das Dispositiv der Verfügung des BAZL vom 3. September 2020 (Ziff. II) wird wie folgt geändert:

«Das Betriebsreglement (Ausgabe 1.12.2019, Anhang B) wird unter Berücksichtigung der Auflagen unter Ziff. VIII sowie der nachstehenden Änderungen genehmigt.

Ziff. 1.3 des Anhangs II zum Betriebsreglement (Ausgabe 1.12.2019) lautet neu wie folgt:

'MON – FRI: HRH* (frühestens 0600) – 1200 LT / 1300 – HRH* (max. 2200 LT)

SAT: HRH* (frühestens 0800) – 1200 LT / 1300 – HRH* (max. 2000 LT)

SUN + HOL: 1100 – 1200 LT / 1300 – HRH* (max. 1900 LT)'

Ziff. 1.5 des Anhangs II zum Betriebsreglement (Ausgabe 1.12.2019) ist wie folgt zu ergänzen:

- Starts mit Helikoptern für Arbeitsflüge an Sonn- und Feiertagen (Anhang II, Ziff. 1.3) sind nur zulässig, wenn sie im öffentlichen Interesse liegen und unaufschiebbar sind.»

Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen.

2.

Die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 2'000.– werden in der Höhe von Fr. 1'000.– unter solidarischer Haftung den Beschwerdeführenden und in der Höhe von Fr. 1'000.– der Beschwerdegegnerin zur Bezahlung nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils auferlegt. Der den Beschwerdeführenden zur Bezahlung auferlegte Betrag wird dem von den Beschwerdeführenden in der Höhe von Fr. 2'000.– geleisteten Kostenvorschuss entnommen. Der Restbetrag in der Höhe von Fr. 1'000.– ist den Beschwerdeführenden nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten. Sie haben dem Bundesverwaltungsgericht hierfür ihre Kontoverbindung bekannt zu geben.

3.

3.1 Das Begehren der Beschwerdeführenden, es sei ihnen eine Umtriebsentschädigung zuzusprechen, wird abgewiesen.

3.2 Der Beschwerdegegnerin wird eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 2'500.– zugesprochen. Diese ist ihr von den Beschwerdeführenden nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu bezahlen.

4.

Dieses Urteil geht an die Beschwerdeführenden, die Beschwerdegegnerin, die Vorinstanz, das Generalsekretariat des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, das Bundesamt für Umwelt BAFU und das Bundesamt für Raumentwicklung ARE.

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Die vorsitzende Richterin:

Der Gerichtsschreiber:

Christine Ackermann

Benjamin Strässle

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Frist ist gewahrt, wenn die Beschwerde spätestens am letzten Tag der Frist beim Bundesgericht eingereicht oder zu dessen Händen der Schweizerischen Post oder einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung übergeben worden ist (Art. 48 Abs. 1 BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand:

Zustellung erfolgt an:

- die Beschwerdeführenden (Gerichtsurkunde)
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. [...]; Einschreiben)
- das Generalsekretariat des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (Gerichtsurkunde)
- das Bundesamt für Umwelt BAFU (zur Kenntnis)
- das Bundesamt für Raumentwicklung ARE (zur Kenntnis)