

Einschreiben (R)

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

BAHNHOFPLATZ 9
POSTFACH 1867
CH-8021 ZÜRICH

18. November 2014 OB/PC/tw

Einsprache

in Sachen

1. **Stadt Dübendorf,**
Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf,
2. **Gemeinde Egg,**
Forchstrasse 145, Postfach 331, 8132 Egg,
3. **Gemeinde Erlenbach,**
Seestrasse 59, 8703 Erlenbach,
4. **Gemeinde Fällanden,**
Schwerzenbachstrasse 10, 8117 Fällanden,
5. **Gemeinde Greifensee,**
Im Städtli 3, Postfach 68, 8606 Greifensee,
6. **Gemeinde Herrliberg,**
Forchstrasse 9, Postfach, 8704 Herrliberg,
7. **Gemeinde Küsnacht,**
Obere Dorfstrasse 32, 8700 Küsnacht,
8. **Gemeinde Männedorf,**
Bahnhofstrasse 10, 8708 Männedorf,

DR. IUR. JÜRGE BAUR
Rechtsanwalt und Notar (5)

DR. IUR. ROLAND HÜRLIMANN
Rechtsanwalt, LL.M. (Berkeley)

DR. IUR. ERICH RÜEGG
Rechtsanwalt und Notar (1)
LL.M., M.B.A. (Chicago)

LIC. IUR. MARTIN IMTHURN
Rechtsanwalt (2, 3)

PROF. DR. IUR. LUKAS HANDSCHIN
Rechtsanwalt

DR. IUR. DANIEL HUNKELER
Rechtsanwalt, LL.M. (Miami)

DR. IUR. THOMAS ENDER
Rechtsanwalt und Notar (1, 4)

DR. IUR. MICHAEL MERKER
Rechtsanwalt

DR. OEC. LIC. IUR. MARTIN WERNER
Rechtsanwalt

LIC. IUR. SALVATORE PETRALIA
Rechtsanwalt

LIC. IUR. JOHANNES ZUPPIGER
Rechtsanwalt und dipl. Bau-Ing. ETH
MConstrLaw (Melbourne) (4)

PD DR. IUR. MARTIN BEYELER
Rechtsanwalt

DR. IUR. OLIVER BUCHER
Rechtsanwalt, LL.M. (Sydney) (4)

M.A. HSG ADRIAN MURER
Rechtsanwalt und dipl. Ing. ETH

DR. IUR. FABIAN WÄGER
Rechtsanwalt, LL.M. (Virginia)

LIC. IUR. SERAINA BAZZANI-TESTA
Rechtsanwältin

DR. IUR. STEFAN WIRZ
Rechtsanwalt

MLAW CHRISTIAN ZIMMERMANN
Rechtsanwalt

LIC. IUR. GEORG J. WOHL
Rechtsanwalt, LL.M. (Budapest)

LIC. IUR. GEORG KLINGLER
Rechtsanwalt und Notar (1)

DR. IUR. PHILIP CONRADIN
Rechtsanwalt, MSc BA

LIC. IUR. ANDREA DOMANIG
Rechtsanwältin

MLAW DOMINIQUE DISLER
Rechtsanwältin

DR. IUR. RETO HÄGGI FURRER
Rechtsanwalt

LIC. IUR. MALOU MIDDENDORP
Rechtsanwältin

MLAW CAROLE SCHENKEL
Rechtsanwältin

1 Urkundsperson des Kantons Aargau
2 Mediator SAV
3 Fachanwalt SAV Erbrecht
4 Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht
5 Nicht im Anwaltsregister eingetragen

BAUR HÜRLIMANN AG
CHE-115.606.778 MWST

Bahnhofplatz 9
Postfach 1867
CH-8021 Zürich
Tel + 41 - 44 218 77 77
Fax + 41 - 44 218 77 70
CHE-115.606.778

Oberstadtstrasse 7
Postfach 2060
CH-5402 Baden
Tel + 41 - 56 200 07 07
Fax + 41 - 56 200 07 00
CHE-481.481.510

www.bhlaw.ch

9. **Gemeinde Maur,**
Zürichstrasse 8, 8124 Maur,
10. **Gemeinde Meilen,**
Dorfstrasse 100, Postfach, 8706 Meilen,
11. **Gemeinde Schwerzenbach,**
Bahnhofstrasse 16, 8603 Schwerzenbach,
12. **Gemeinde Stäfa,**
Goethestrasse 16, Postfach 535, 8712 Stäfa,
13. **Stadt Uster,**
Bahnhofstrasse 17, 8610 Uster,
14. **Gemeinde Volketswil,**
Zentralstrasse 21, 8604 Volketswil,
15. **Gemeinde Wangen-Brüttisellen,**
Stationsstrasse 10, 8306 Brüttisellen,
16. **Gemeinde Zollikon,**
Bergstrasse 20, 8702 Zollikon,
17. **Gemeinde Zumikon,**
Dorfplatz 1, 8126 Zumikon,

Einsprecherinnen,

alle vertreten durch Dr. Oliver Bucher, Rechtsanwalt, BAUR HÜRLIMANN AG, Oberstadtstrasse 7, Postfach 2060, 5402 Baden,

gegen

Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich,

Gesuchstellerin,

betreffend

Gesuch vom 25. Oktober 2013 um Plangenehmigung von Rollwegen.

Sehr geehrte Damen und Herren

Namens und im Auftrag der Einsprecherinnen unterbreite ich Ihnen folgende

Rechtsbegehren

1. Das Gesuch um Plangenehmigung von Rollwegen sei abzuweisen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. MwSt.) zu Lasten der Gesuchstellerin.

Dies mit folgender

Begründung

I. Formelles

A. Vollmacht

1. Der unterzeichnete Anwalt ist gehörig bevollmächtigt und im Anwaltsregister eingetragen.

Beweis: Anwaltsvollmachten Sammelbeilage
Anwaltsvollmachten der Einsprecherinnen 2, 6
und 16 werden nachgereicht

B. Streitobjekt und Zuständigkeit

2. Streitbetroffen ist ein Gesuch um die Plangenehmigung von Abrollwegen.

Beweis: Plangenehmigungsgesuch vom 25. Oktober 2013 bei den Akten

3. Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen (Flugplatzanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert wer-

den. Als solche gelten auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze (Art. 37 Abs. 1 LFG). Die beantragten Abrollwege stellen solche Erschliessungsanlagen (Flugplatzanlagen nach Art. 2 VIL) dar.

4. Gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG ist Plangenehmigungsbehörde bei Flugfeldern (nicht konzessionierte Flugplätze) das BAZL, bei Flughäfen (konzessionierte Flugplätze) das UVEK. Der streitbetroffene Flugplatz ist ein Flughafen, weshalb für die Plangenehmigung das UVEK zuständig ist. Praxisgemäss erfolgt die Verfahrensleitung zu Händen des UVEK durch das BAZL. Mit Verfügung vom 18. Dezember 2013 hat Frau Bundesrätin Leuthard die Direktionsmitglieder des BAZL gestützt auf Art. 49 RVOG ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 Bst. a LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen. Eventualiter ist die Einsprache direkt ans UVEK zu überweisen.
5. Das BAZL zu Händen des UVEK ist damit für die Behandlung dieser Einsprache zuständig.

C. Frist

6. Das angefochtene Gesuch liegt vom 20. Oktober 2014 bis zum 18. November 2014 öffentlich auf. Die Einwendungsfrist ist mit heutiger Eingabe gewahrt.

Beweis: Publikation Gesuch Plangenehmigung Abrollwege, Bundesblatt vom 14. Oktober 2014 bei den Akten
Poststempel auf dem Couvert dieser Eingabe

D. Legitimation

7. Das Gesuch um Plangenehmigung der Abrollwege hat erhebliche raum- und umweltrelevante Auswirkungen auf die Einsprecherinnen und die Bewohnerinnen und Bewohner in deren Hoheitsgebieten.
8. Die Schnellabrollwege erlauben den landenden Flugzeugen, die Piste schneller zu verlassen und für das nächste Flugzeug wieder freizugeben. Schnellabrollwege sind daher stark kapazitätserhöhend (BGE 137 II 58 E. 4.3.1; vgl. auch hinten Rz. 17). Dies wirkt sich auch auf die (Lärm-)Situation in den Hoheitsgebieten der Einsprecherinnen und damit für deren Bewohnerinnen und Bewohner aus.

9. Landungen auf Piste 34 erfolgen im Südanflugkonzept. Die Einsprecherinnen sind von den geplanten zusätzlichen Südlandungen stark betroffen (zum Ausmass vgl. hinten Rz. 17).

Beweis: Südanflugkonzept 2013 bei den Akten, wird auf Verlangen nachgereicht

10. Landungen auf Piste 28 erfolgen im Ostanflugkonzept. Auch im Ostanflugkonzept erfolgen die Landungen zum überwiegenden Teil durch einen Überflug über das Gebiet der bzw. nahe den Einsprecherinnen. Sie sind stark betroffen (zum Ausmass vgl. hinten Rz. 17).

Beweis: Ostanflugkonzept 2013 bei den Akten, wird auf Verlangen nachgereicht

11. Die Schnellabrollwege sind auch gemäss Plangenehmigungsgesuch (S. 2) insbesondere im Rahmen des Ostkonzepts tagsüber bei Westwind sowie in den Tagesrandstunden, wenn auf den Pisten 28 bzw. 34 gelandet wird, von Bedeutung.

12. Die Einsprecherinnen sind durch die geplanten Massnahmen besonders betroffen und somit zur Einsprache legitimiert.

II. Materielles

A. Sachverhalt

13. Wie vorstehend beschrieben erlauben die Schnellabrollwege den landenden Flugzeugen, die Piste schneller zu verlassen und für das nächste Flugzeug wieder freizugeben. Schnellabrollwege sind daher stark kapazitätserhöhend (BGE 137 II 58 E. 4.3.1; vgl. auch hinten Rz. 17).

14. Auch gemäss Gesuchstellerin soll auf den Pisten 28 und 34 soll eine mit der Piste 14 vergleichbare Landekapazität geschaffen werden (Beilage B2, Betriebskonzept, S. 3).

Beweis: Beilage B2 zum Plangenehmigungsgesuch, Betriebskonzept bei den Akten

15. Mindestens zwei zusätzliche Bewegungen pro Stunde werden dadurch gemäss Aussage der Gesuchstellerin möglich (E. 4.3; ebenso Plangenehmigungsgesuch, S. 2), gemäss Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts sogar zwei bis vier zusätzliche Flugbewegungen (E. 4.3.1).

Beweis: Plangenehmigungsgesuch vom 25. Oktober 2013 bei den Akten

16. Gemäss dem beantragten Betriebsreglement 2014 (BR2014, Anhang 1 Art. 22) erfolgen Landungen auf Piste 34 in der Regel von 06.00 Uhr bis 07.08 Uhr sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen, ausnahmsweise auch in der Zeit von 20.00 Uhr bis 06.00 Uhr. Landungen auf die Piste 28 erfolgen hingegen in der Regel zwischen 20.00 Uhr und 06.00 Uhr, ausnahmsweise auch von 06.00 Uhr bis 07.08 Uhr sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen.
17. Zusammengerechnet ist unter der Woche ist täglich ohne Weiteres mit mindestens bis zu 12 zusätzlichen Flugbewegungen zu rechnen, vom Wochenende – stündlich (!) mindestens bis zu 4 zusätzliche Flugbewegungen – ganz zu schweigen. Dies entspricht einem erheblichen und stark beeinträchtigenden Zuwachs. In Zahlen: Rund 150 zusätzliche Flüge pro Woche, davon über 100 am Wochenende. Aufs Jahr hochgerechnet erhöht sich die Kapazität durch die Schnellabrollwege um über 7'800 Flüge, die alle über das Gebiet der bzw. nahe den Einsprecherinnen erfolgen.
18. Die Schnellabrollwege sind gemäss bundesgerichtlicher, für das BAZL verbindlicher Rechtsprechung des Bundesgerichts aus Sicherheitsgründen nicht notwendig, sondern dienen der Kapazitätserhöhung; dies hat das Bundesgericht in BGE 137 II 58 E. 4.3.1 festgehalten.

B. Rechtliches

1. Keine Frage der Sicherheit

19. Wie vorstehend erwähnt, hat das Bundesgericht festgehalten, dass Schnellabrollwege aus Sicherheitsgründen nicht notwendig sind (BGE 137 II 58 E. 4.3.1).
20. Falsch sind die Ausführungen der Gesuchstellerin in Beilage B2, Betriebskonzept, (S. 3), wonach es im Interesse der Sicherheit liegen soll, dass die Piste nach der Landung nicht unnötig lange belegt bleibt.

Beweis: Beilage B2 zum Plangenehmigungsgesuch, Betriebskonzept

bei den Akten

21. Vielmehr geht es einzig um eine Kapazitätserhöhung.

2. Keine Frage der Verkehrszunahme

22. Die Gesuchstellerin begründet ihr Gesuch damit, aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme sei davon auszugehen, dass auf den Pisten 28 und 34 die Anzahl Landungen weiter zunehmen werde (Plangenehmigungsgesuch, S. 1).

Beweis: Plangenehmigungsgesuch vom 25. Oktober 2013 bei den Akten

23. Indes hat die Gesuchstellerin die Steuerung der Verkehrszunahme selbst in der Hand. Sie kann sich nicht auf einen Umstand berufen, den sie selbst zu weiten Teilen verursacht.

3. Unzulässigkeit der Kapazitätserhöhung

a. Erwägungen in BGE 137 II 58

24. Das Bundesgericht hat in BGE 137 II 58 die Frage der Rollwege behandelt.
25. In BGE 137 II 58 E. 4.3.1 hat das Bundesgericht festgehalten, dass die Schnellabrollwege ab Piste 28 nicht nötig sind, um eine DVO-bedingte Kapazitätseinbusse auszugleichen sind. Die mit den neuen Schnellabrollwegen verbundene, noch weiter gehende Kapazitätserhöhung könne aber nicht bewilligt werden, und aus Sicherheitsgründen seien sie nicht notwendig.
26. In E. 4.3.2 schloss das Bundesgericht betreffend Schnellabrollwege ab Piste 34, zwar liege im Vergleich zum Betriebsreglement 2001 eine Kapazitätsreduktion vor. Aber der Ausbau der Piste 34 durch Schnellabrollwege und die damit verbundene Kapazitätserhöhung könne die hängige Sachplanung präjudizieren. Die Südanflüge auf Piste 34 seien ein umstrittener Aspekt der SIL-Planung. Infrastrukturmassnahmen, die nicht absolut notwendig sind, könnten nicht bewilligt werden, bevor das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich vorliege. Im vorliegenden Fall erscheine es für den Flughafen Zürich zumutbar, die Kapazitätseinbusse vorläufig hinzunehmen. Die Einbusse sei beschränkt. Sollte das SIL-Objektblatt die neuen Schnellabrollwege vorsehen, könne noch vor Erlass des definitiven Betriebsreglements ein neues Plangenehmigungsgesuch eingeleitet werden.
27. Da heute kein Vergleich zum Betriebsreglement 2001 ansteht, gilt der Bau von Abrollwegen betreffend beide Pisten als Kapazitätserhöhung.

28. Falsch hält das Plangenehmigungsgesuch (S. 2) fest, die raumplanerische Abstimmung der Abrollwege sei im Koordinationsprozess des SIL-Objektblatts bereits erfolgt. Vielmehr hält das SIL-Objektblatt (Festlegung 7 [Festsetzung]) fest, dass zwar Massnahmen am Rollwegsystem vorzusehen seien, um die Pistenbelegungsdauer zu minimieren, dies aber unter dem Vorbehalt: "Die abschliessende Güterabwägung mit den Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes erfolgt in den jeweiligen Genehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz." Mithin ist die Abwägung erst im vorliegenden Verfahren vorzunehmen.

Beweis: Plangenehmigungsgesuch vom 25. Oktober 2013 bei den Akten
SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 bei den Akten

29. Nach wie vor ist das Gebiet mit Lärmauswirkungen im SIL-Objektblatt nur als Zwischenergebnis festgehalten und stellt keine Festsetzung dar. Es ist in diesem Punkt nicht definitiv. Da Schnellabrollwege aber bis 7'800 zusätzliche Flugbewegungen ermöglichen und damit äusserst lärmrelevant sind, können die "nicht absolut notwendigen" (BGE 137 II 58 E. 4.3.2) Abrollwege nach wie vor nicht bewilligt werden. Es mangelt nach wie vor an einem in diesem Punkt definitiven SIL-Objektblatt.

Beweis: SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 bei den Akten

30. Die Gesuchstellerin ist schliesslich hinsichtlich ihrer Lärmauswirkungen sanierungspflichtig. Sie ist ihrer Sanierungspflicht nach wie vor nicht umfassend nachgekommen; stattdessen verlangt sie – so im Gesuch betreffend BR2014 – erneut Erleichterungen nach Art. 17 USG/Art. 14 LSV. Unter diesen Umständen kann eine Kapazitätserhöhung bzw. der Bau von Rollwegen, der einzig der Kapazitätserhöhung dient, nicht bewilligt werden. Es muss gelten: Zuerst sanieren und erst dann die Kapazität erhöhen.

4. Ungenügender UVB

31. Das Gesuch hat wesentliche Auswirkungen auf die Umwelt. Die Pflicht zur Erstellung eines UVB wurde zu Recht bejaht (UVB, S. 3).

Beweis: Beilage B4 zum Plangenehmigungsgesuch, UVB bei den Akten

32. Der UVB behandelt aber die Auswirkungen des Flugbetriebs durch die Änderungen des Betriebsreglements sowie die Auswirkungen der parallel beantragten Schnellabrollwege für die Pisten 28 und 34 gemeinsam (Plangenehmigungsgesuch, S. 2). Dies ist ein schwerer Mangel. Die Auswirkungen der Schnellabrollwege sind im UVB nicht alle ersichtlich.

Beweis: Plangenehmigungsgesuch vom 25. Oktober 2013 bei den Akten
Beilage B4 zum Plangenehmigungsgesuch, UVB bei den Akten

33. So wurde insbesondere nicht berücksichtigt, dass die beantragten Schnellabrollwege – zufolge Erhöhung der Kapazität um bis zu 7'800 Flugbewegungen jährlich – auch zu mehr Fluglärm führen. Nur der Betriebslärm wurde indes im UVB geprüft. Dies, obwohl im UVB festgehalten wurde, dass die mengenmässige Belegung von Flugrouten für die Lärmbestimmung eine Rolle spielt (S. 30), und dass die Anzahl der Flugbewegungen relevant ist (S. 31 f.). Die Lärmprognose 2020 (vgl. S. 32) wird durch die Erstellung von Schnellabrollwegen erheblich beeinflusst. Es wären Varianten für 2020 mit und ohne Schnellabrollwege zu bilden gewesen. Auch gemäss Anhang LSV ist die Flugbewegungszahl bzw. die entsprechende Prognose, auf welche eine solche Erhöhung der Flugbewegungen Einfluss haben muss, relevant. Falsch hält der UVB auf S. 6 demgegenüber fest, dass die Schnellabrollwege *keinen* Einfluss auf den Fluglärm hätten. Stündlich bis zu vier Südanflüge bzw. 7'800 Flugbewegungen mehr im Jahr fallen aber durchaus ins Gewicht.

Beweis: Beilage B4 zum Plangenehmigungsgesuch, UVB bei den Akten

34. Die Folge dieses mangelhaften UVB ist, dass das er gar keine Aussage dazu macht, für welche neue Lärmbelastung die Schnellabrollwege im Einzelnen kausal sind. Der UVB ist ungenügend, so dass das Gesuch abzuweisen ist.

35. Unbeachtlich ist, dass offenbar der ungenügende UVB in Absprache mit dem BAZL erarbeitet wurde (Plangenehmigungsgesuch, S. 3; UVB, S. 3).

Beweis: Plangenehmigungsgesuch vom 25. Oktober 2013 bei den Akten

Aus den vorstehend genannten Tatsachen und Rechtsgründen ersuche ich Sie, sehr geehrte Damen und Herren, höflich um Gutheissung der eingangs gestellten Begehren.

Freundliche Grüsse


Dr. Oliver Bucher

Im Doppel

Beilage