

Einschreiben (R)

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

BAHNHOFPLATZ 9
POSTFACH 1867
CH-8021 ZÜRICH

18. November 2014 OB/PC/tw

Stellungnahme

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. JÜRGEN 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,

Antragstellerinnen,

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 Anpassung des Sachplans Infrastruktur und Luftfahrt (SIL), Objektblatt für den Flughafen Zürich.

Sehr geehrte Damen und Herren

Namens und im Auftrag der Antragstellerinnen unterbreite ich Ihnen folgende

Rechtsbegehren

1. Das Gesuch um Änderung des SIL-Objektblatts sei abzuweisen.
 - a. Insbesondere sei das Gebiet mit Lärmauswirkungen nicht anzupassen.
 - b. Insbesondere seien die Zwischenergebnisse nicht in Festsetzungen zu überführen.
 - c. Insbesondere seien keine Erleichterungen zu gewähren.
 - d. Insbesondere sei das vorläufige Betriebsreglement (vBR) weiterhin als vorläufiges zu bezeichnen.
 - e. Insbesondere sei der Zeitraum der zweiten Etappe noch nicht festzulegen.
 - f. Insbesondere sei die Nutzung des Flugplatzes Dübendorf nicht zu präjudizieren.
 - g. Insbesondere sei die Frage der Entflechtung der Ostanflüge im SIL-Objektblatt nicht zu thematisieren,
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 1
Anwaltsvollmachten der Einsprecherinnen 2, 6
und 16 werden nachgereicht

B. Streitobjekt und Zuständigkeit

2. Streitbetroffen ist ein Gesuch um eine Anpassung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt für den Flughafen Zürich. Es handelt sich um einen Sachplan im Sinn von Art. 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700). Der Sachplan ist vom Bundesrat auf Antrag des in der Sache zuständigen Departements zu verabschieden (Art. 21 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.1]). Nur wenn Anpassungen geltender Sachpläne weder zu neuen Konflikten führen noch erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, können sie vom zuständigen Departement verabschiedet werden (Art. 21 Abs. 4 RPV). Letzteres ist vorliegend nicht der Fall.
3. Steht die Anpassung eines Sachplans zur Diskussion, ist der Sachplan öffentlich aufzulegen (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 RPV in Verbindung mit Art. 4 RPG). Die kantonale Fachstelle für Raumplanung hört die interessierten Stellen an und sorgt dafür, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 19 Abs. 2 RPV); die zuständige Bundesstelle trägt (nur) die Kosten für die Anzeigen in den amtlichen Publikationsorganen (Art. 19 Abs. 3 RPV).
4. Gemäss den Erläuterungen zur Raumplanungsverordnung (S. 22 zu Art. 19 RPV)

"wurden mit Bezug auf die Zusammenarbeit mit den Kantonen, aber auch hinsichtlich der Information und Mitwirkung der Bevölkerung,

zum Teil unterschiedliche Vorgehensmodelle angewendet. Diese Vielfalt macht keinen Sinn. Für die Durchführung des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens sollen daher bei allen Bundesplanungen die gleichen Regeln gelten. Die Federführung soll künftig bei den Kantonen – konkret bei der kantonalen Fachstelle für Raumplanung – liegen. [...] Der Kanton nimmt im Sinne eines partnerschaftlichen Zusammenwirkens somit gewisse, im Rahmen des gesamten Planungsablaufs wichtige Aufgaben stellvertretend für die an sich hierfür zuständige Bundesstelle wahr. [...] Im hier in Frage stehenden Verfahrensstadium wendet sich die zuständige Bundesstelle ausschliesslich an die kantonale Fachstelle für Raumplanung, die als Anlauf- und Koordinationsstelle fungieren soll. Ihr stellt sie – zuhanden der interessierten kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen – die für das Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren benötigte Anzahl Konzept- bzw. Sachplanentwürfe zu und teilt ihr überdies mit, auf welche Weise die Bevölkerung am sachgerechtesten informiert und wie ihre Möglichkeit, bei der Planung mitzuwirken, in den amtlichen Publikationsorganen angezeigt werden könnte; zu diesem Zweck übermittelt sie der kantonalen Fachstelle für Raumplanung einen entsprechenden Publikationstext."

5. Sollte sich aufgrund des Vorgesagten ergeben, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Zustelladressatin der vorliegenden Stellungnahme unzuständig wäre, müsste die Publikation mit Richtigstellung wiederholt werden.

Beweis: Publikation Gesuch Anpassung SIL-Objektblatt,
Bundesblatt vom 14. Oktober 2014 bei den Akten

Publikation Gesuch Anpassung SIL-Objektblatt,
Amtsblatt vom 17. Oktober 2014 bei den Akten

C. Frist

6. Der Sachplan ist mindestens 20 Tage öffentlich aufzulegen (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 RPV). Die streitbetreffene Anpassung liegt vom 20. Oktober 2014 bis zum 18. November 2014 öffentlich auf und Stellungnahmen sind gemäss amtlicher Publikation bis zum 18. November 2014 schriftlich einzureichen. Diese Frist ist mit heutiger Eingabe gewahrt.

Beweis: Publikation Gesuch Anpassung SIL-Objektblatt,
Bundesblatt vom 14. Oktober 2014 bei den Akten

Publikation Gesuch Anpassung SIL-Objektblatt,
Amtsblatt vom 17. Oktober 2014 bei den Akten

Poststempel auf dem Couvert dieser Eingabe

II. Materielles

A. Sachverhalt

1. Gesuch vom 25. Oktober 2013

7. Am 25. Oktober 2013 reichte die Gesuchstellerin beim BAZL ein Gesuch betreffend Betriebsreglementsänderung 2014 ein. Einer von mehreren Anträgen betrifft das SIL-Objektblatt selbst und nicht das Betriebsreglement. Der betreffende Antrag Nr. 4 lautet:

"Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 26. Juni 2013 ist dahin gehend abzuändern, dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss den beiliegenden Fluglärmberichten angepasst und vom Zwischenergebnis in eine Festlegung überführt wird".

Beweis: Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014 bei den Akten,
wird auf Verlangen nachgereicht

8. Das SIL-Objektblatt soll somit in zwei wesentlichen Punkten geändert werden. Einerseits sollen Zwischenergebnisse in Festlegungen überführt werden (dazu hinten Rz. 30 ff.), andererseits soll das Gebiet mit Lärmauswirkungen angepasst werden (dazu hinten Rz. 16 ff.).
9. Das SIL-Objektblatt ist auch durch Antrag Nr. 5 des Gesuchs für die Betriebsreglementsänderungen 2014 betroffen, wonach die zulässigen Lärmimmissionen gestützt auf die Fluglärmrechnungen festzulegen sind, soweit sie die Immissionen gemäss vorläufigem Betriebsreglement (vBR) überschreiten. Zudem seien dem Flughafen gegenüber den neu von Immissionsgrenzwert- und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Gebieten Erleichterungen zu gewähren (dazu hinten Rz. 37).

Beweis: Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014 bei den Akten,
wird auf Verlangen nachgereicht

2. Erläuterungsbericht des BAZL vom 9. Oktober 2014

10. Der Erläuterungsbericht vom 9. Oktober 2014 hält – unter der Kopfzeile des BAZL selbst – zu den beantragten Anpassungen fest, das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" sei im SIL-Objektblatt heute erst "als Zwischenergebnis festgelegt, weil dazu die Bereinigung mit den Richtplänen der betroffenen Kantone Zürich und Aargau noch nicht abgeschlossen werden konnte." Die Lärmbelastungskurven des neu beantragten BR2014

wichen zudem "an verschiedenen Stellen von dem im Objektblatt festgelegten [sic!] 'Gebiet mit Lärmauswirkungen' ab", und zwar auch im Süden, bedingt durch die Anflüge im Tagbetrieb. Das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" solle daher erweitert werden. Dabei bleibe das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" im Zwischenergebnis, denn eine Festsetzung mit abschliessender Bereinigung mit den Richtplänen der Kantone sei erst angezeigt, wenn der definitive, langfristige Flughafenbetrieb bekannt sei.

Beweis: Erläuterungsbericht des BAZL zur Anpassung
des SIL-Objektblatts bei den Akten

3. Bericht der Gesuchstellerin

11. Die Gesuchstellerin legt in ihrem Gesuch dar, dass die Lärmberechnungen zu den Änderungen BR2014 von jenen abwichen, die dem SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 (SIL2013) zugrunde lägen, und zwar in sechs Gebieten. Beim Gebiet im Süden handelt es sich um eine Abweichung des Gebiets mit Überschreitungen des IGW während der Nachtzeit; "betroffen" sind gemäss Gesuchstellerin in Opfikon und Wallisellen 2'110 Personen. Dies, weil gemäss neuen Berechnungen nicht von einer maximalen Rückenwindkomponente von 5Kt ausgegangen werden kann, sondern nur von 2Kt.
12. Bedeutend weiter in den Süden reicht die Kurve des Planungswerts für die Nachtzeit. "Betroffen" sind gemäss Gesuchstellerin 15'397 Personen. Offenbar auch dies gemäss Darstellung der Gesuchstellerin aufgrund einer tieferen Rückenwindkomponente von 5Kt. Dies trifft nicht zu (dazu hinten Rz. 21).

Beweis: Flughafen Zürich, Abweichungen Lärmkurven
BR2014 zum Zwischenergebnis SIL vom
26. Juni 2013 bei den Akten

4. Änderungen des SIL-Objektblatts im Einzelnen (soweit gekennzeichnet)

13. Folgende Änderungen sind im SIL, Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich, Entwurf für die Anhörung der Behörden und die Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober 2014, als solche gekennzeichnet worden und damit Gegenstand der Änderung:
 - S. 12: Anpassung betreffend aktueller Stand Staatsvertrag und dadurch bedingte (auch auf S. 16) Neuterminierung der späteren Anpassungen des SIL-Objektblatts zufolge Staatsvertrags (dazu hinten Rz. 42 f.).
 - S. 13 ff.: Ersatz des Begriffs vorläufiges Betriebsreglement (vBR) durch Betriebsreglement (BR; dazu hinten Rz. 38 ff.).

- S. 16: Anpassung betreffend aktueller Stand Flugplatz Dübendorf, wonach die neusten Entwicklungen noch nicht berücksichtigt werden, jedoch betreffend "Gebiet mit Lärmauswirkungen" je ein Szenario mit wie auch ohne militärische Nutzung des Luftraums über dem Militärflugplatz erarbeitet werden sollen (dazu hinten Rz. 44 ff.).
- S. 28: Neu wird im SIL explizit vorgesehen, dass die An- und Abflugrouten im Osten des Flughafens entflochten werden sollen, dies angeblich als Massnahme zur Sicherheit (dazu hinten Rz. 48 ff.).
- S. 28: Starts nach Süden geradeaus sollen nicht mehr mit den Flügen der Luftwaffe, sondern generell mit den Flügen ab Dübendorf koordiniert werden (dazu hinten Rz. 44 ff.).
- S. 31: Das Gebiet mit Lärmauswirkungen soll neu auch auf den Lärmberechnungen zur Anpassung des Betriebsreglements (Gesuch vom 25. Oktober 2013) basieren. Ferner soll es Abflugrouten des Flugplatzes Dübendorf umfassen und auch die beantragte Anpassung des Betriebs. Ergänzend sind die Gemeinden Fällanden, Zollikon und Zumikon sowie bestimmte Gemeinden im Kanton Aargau vom "Gebiet mit Lärmauswirkungen" zusätzlich betroffen (dazu hinten Rz. 25 ff.).
- S. 34: Neu nicht nur denkbar, sondern Vorgesehen ist der Einbau eines Bremssystems, nicht aber mehr die Verlängerung der Pistenend-Sicherheitsfläche. Zudem wird die Vorzugslösung für die RESA ohne Überdeckung/Verlegung der Glatt gestrichen (hierzu keine Bemerkungen).
- S. 42: Bisher war vorgesehen, dass die Abstimmung von Richtplänen und Festsetzung des "Gebiets mit Lärmauswirkungen" nebst anderen Möglichkeiten parallel zum nächsten Betriebsreglements- oder Plangenehmigungsverfahren, das eine UVP mit einer Lärmberechnung erfordert, erfolgt. Neu hat die Abstimmung entweder zusammen mit einer Anpassung des Objektsblatts (entweder betreffend Staatsvertrag oder betreffend weitergehender Sicherheitsmassnahmen) zu erfolgen (dazu hinten Rz. 35 f.).
- Karte "Gebiet mit Lärmauswirkungen": Diese Karte soll wie vorstehend beschrieben geändert werden (dazu hinten Rz. 16 ff.).
- S. 57 (ohne Kennzeichnung einer Änderung): Die Grundsätze G sollen nicht mehr definiert werden (hierzu keine weiteren Bemerkungen).

Beweis: SIL, Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014

bei den Akten

14. Nach Ansicht des BAZL soll es sich einzig bei den in der Karte 1 (Planungswerte und Immissionsgrenzwerte ES II) festgelegten Lärmbelastungskurven und dem dazu gehörenden Erläuterungstext in den Kapiteln 2, 5 und 12 um Änderung des SIL-Objektblatts handeln. Die anderen wenigen Textanpassungen sollen lediglich Fortschreibungen sein – diese Differenzierung ist nicht nachvollziehbar und lässt sich auch sachlich nicht begründen. Solche "Fortschreibungen" lassen sich nicht auf eine hinreichende Rechtsgrundlage abstützen und sind daher unzulässig.

B. Rechtliches

1. Voraussetzungen

15. Mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt soll sichergestellt werden, dass wichtige Ermessensentscheide von der Sachplanbehörde getroffen werden, die über die erforderliche Distanz verfügt und befähigt ist, auf übergeordneter Stufe in einer Gesamtschau die betroffenen Interessen abzuwägen, ohne die Gefahr der Verengung des Blickwinkels auf bestimmte fachspezifische Interessen. Durch das Erfordernis der Sachplanung, die auf einem *umfassenden Koordinationsprozess* beruht, soll sichergestellt werden, dass die gebotene Abstimmung mit der Richt- und Raumplanung der betroffenen Kantone erfolgt (BGE 137 II 58 E. 3.3). Bei den Anpassungen eines SIL hat entsprechend eine Gesamtschau der betroffenen Interessen zu erfolgen.

2. Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen (S. 31, 42 und Karte 1)

16. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen (Karte 1) begrenzt die Entwicklung des Flugbetriebs (SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013, Festlegung 5 [Zwischenergebnis]).
17. Die zulässigen Lärmimmissionen und die damit verknüpften Rechtsfolgen der Lärmschutzverordnung (LSV) werden hingegen erst mit der Genehmigung des Betriebsreglements festgelegt. Diese "zulässigen Lärmimmissionen" gemäss Betriebsreglement müssen innerhalb des Gebiets mit Lärmauswirkungen liegen, wobei die Vorgaben für den Tag- und den Nachtbetrieb separat einzuhalten sind (SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013, Festlegung 5 [Festsetzung]).

18. Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Lärmimmissionen die zulässige Belastung auf Dauer (3 Jahre oder mehr) wesentlich (1 dB(A) oder mehr) überschreiten, treffen die zuständigen Bundesstellen die zur Verminderung der Lärmbelastung notwendigen Massnahmen. Als Grundlage dazu unterbreitet die Flughafenhalterin den Bundesstellen innerhalb von 9 Monaten nach Abschluss der Lärmerhebungsperiode eine Situationsanalyse und einen Massnahmenvorschlag. Sind technisch oder betrieblich keine solchen Massnahmen möglich, ist eine Anpassung der zulässigen Lärmbelastung im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens nach Luftfahrtgesetz zu prüfen. Die Vorgaben zum Gebiet mit Lärmauswirkungen sind dabei einzuhalten (SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013, Festlegung 6 [Festsetzung]).
19. Das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" wird begrenzt durch die Abgrenzungslinie, welche gleichzeitig auch für die Festlegungen in den kantonalen Richtplänen einen verbindlichen Rahmen setzt. Ausserhalb der Abgrenzungslinie darf der im Betriebsreglement festgelegte Flugbetrieb auch langfristig keine Lärmbelastung verursachen, welche den Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II (IGW ES II) nach Lärmschutzverordnung (LSV) überschreitet. Innerhalb der Abgrenzungslinie legen die Kantone die Vorgaben für die Raumentwicklung in ihrem Richtplan fest (SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013, Festlegung 4 [Festsetzung]).
20. In der Sache sind die Erläuterungen der Gesuchstellerin teils unklar bzw. selektiv. Mehrere der beantragten Änderungen des Gebiets mit Lärmauswirkungen führen aber offenbar auch zu einer notwendigen Anpassung der Abgrenzungslinie – die Gesuchstellerin erwähnt jeweils prominent, wo *keine* Anpassung der Abgrenzungslinie notwendig ist. Die Anpassungen verlangen eine entsprechende Abstimmung mit den Richtplänen. Bezeichnenderweise stammt aber das Gesuch der Gesuchstellerin vom 25. Oktober 2013 und hat man den uferlosen Diskussionen im Kantonsrat Zürich und in den Medien betreffend Abgrenzungslinie im Frühling 2014 zugesehen, statt zeitig zu kommunizieren, dass erneut eine Änderung erfolgen soll. So hat der Kantonsrat mit Teilrevision vom 24. März 2014 die Abgrenzungslinie Flughafen beschlossen. Die behördenverbindlichen Richtpläne sind nach Art. 9 RPG in der Regel nur alle zehn Jahre zu überarbeiten. Richtpläne sind nur anzupassen, sobald sich die Verhältnisse ändern, neue Aufgaben auftreten oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich erscheint (BERNHARD WALDMANN/PETER HÄNNI, Raunplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 9 Rz. 24).
21. Diese Voraussetzungen sind vorliegend klarerweise nicht erfüllt: Die Gesuchstellerin begründet dabei auch den neuen Lärmkurvenverlauf im Süden nicht nachvollziehbar. Ihre Begründung hinterlässt zunächst den Eindruck, der neue Verlauf beruhe einzig auf der Zugrundelegung einer neuen tieferen Rückenwindkomponente. – Die Pläne sagen indes anderes: So stellt die "Differenzfläche ausserhalb Zwischenergebnis SIL-

Objektblatt" auf der Karte Planungswert (PW ES II) die Differenz zwischen "SIL: Gebiet mit Lärmauswirkung (Nachtbetrieb)" und "BR2014: Zt+/ZTsv+ (Nachtbetrieb)" dar, also den Unterschied zwischen SIL heute und BR2014. BR2014 aber enthält keine Änderung betreffend die Rückenwindkomponente; ohnehin hätte man alle Varianten inkl. oder ohne Änderung der Rückenwindkomponenten darzustellen. Analoges gilt für die Karte Immissionsgrenzwert (IGW ES II).

Beweis: Flughafen Zürich, Abweichungen Lärmkurven
BR2014 zum Zwischenergebnis SIL vom
26. Juni 2013 bei den Akten

22. Nur schon mangels einer hinreichenden Begründung ist das Gesuch um Anpassung des Kurvenverlaufs abzuweisen, jedenfalls was den Süden betrifft.

23. Materiell ist die Anpassung offenbar in der beantragten Änderung des Betriebsreglements begründet. Gemäss Änderung des Texts des SIL-Objektblatts soll nämlich das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" sogar Auswirkungen der erst beantragten Anpassung des Betriebs umfassen (Entwurf vom 9. Oktober 2014, S. 31). Es zeigt sich, dass es offenbar nicht nur um die Rückenwindkomponente geht. Eine Begründung für die Anpassung des Betriebs fehlt indes; die erforderlichen Voraussetzungen an eine ordentliche Begründung sind nicht erfüllt.

Beweis: SIL, Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014 bei den Akten

24. Die Änderung des Betriebsreglements soll sodann zur Erhöhung der Kapazität erfolgen, also aus wirtschaftlichen Gründen. Ferner basiert der Antrag betreffend Änderung des Betriebsreglements auf einem ungenügenden UVB, fehlt für die Änderungen ein Schallschutzkonzept und liegt darin ein Verstoss gegen das Prinzip der geeigneten Standortwahl (vgl. Einsprache betreffend das Gesuch vom 25. Oktober 2013 um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements 2014). Die Anpassung ist daher zu verweigern.

Beweis: Einsprache betreffend das Gesuch vom 25. Oktober
2013 um Genehmigung einer Änderung des
Betriebsreglements 2014 Beilage 2

25. Wie gemäss Karte 1 sollen auch gemäss den beantragten Änderungen im Text (Entwurf vom 9. Oktober 2014, S. 31) neu die Gemeinden Fällanden, Zollikon und Zumikon sowie einige Aargauer Gemeinden vom "Gebiet mit Lärmauswirkungen" zusätzlich betroffen sein. Dies ist aus den genannten Gründen ebenfalls abzulehnen.

- Beweis:** SIL, Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014 bei den Akten
26. Gemäss den beantragten Änderungen im Text (Entwurf vom 9. Oktober 2014, S. 31) soll das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" ferner auch die Auswirkungen des Flugplatzes Dübendorf umfassen. Dies ist abzulehnen. Es wird nach hinten (Rz. 44 ff.) verwiesen.
- Beweis:** SIL, Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014 bei den Akten
27. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen soll sodann neu auch auf den Lärmberechnungen zur Anpassung des Betriebsreglements (Gesuch vom 25. Oktober 2013) basieren. Diese Lärmberechnungen sind wie auch der UVB unhaltbar und nicht auf die einzelnen Betriebsreglementsänderungen zurückführbar und damit schlechterdings nicht nachvollziehbar. Das Lärmgutachten und der UVB machen gar keine Aussage dazu, für welche neue Lärmbelastung im Einzelnen die jeweils beantragten Änderungen kausal sind.
- Beweis:** SIL, Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014 bei den Akten
28. Es kann nicht sein, dass das SIL-Objektblatt angepasst werden soll, (offenbar) weil das Betriebsreglement geändert werden soll, und die entsprechende Begründung nur betreffend Betriebsreglement geliefert wird – und dies noch ungenügend. Die Frage der Änderung des Betriebsreglements erfolgt in einem separaten Einspracheverfahren. Soll das SIL-Objektblatt vor dem Betriebsreglement angepasst werden, so müsste man die entsprechenden Fragen aufgrund der zur Diskussion stehenden Änderungen nun schon im Mitwirkungsverfahren – also im falschen Verfahren – behandeln. Es besteht allerdings keine Garantie, dass das Einspracheverfahren nach erfolgter Änderung des SIL-Objektblatts reibungslos über die Bühne geht.
29. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" nicht antragsgemäss festgelegt werden kann, da es die Abgrenzungslinie gemäss Richtplan nicht einhält. Vor einer Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen müsste die Abgrenzungslinie in der kantonalen Richtplanung angepasst werden. Solange dies nicht erfolgt ist, ist die Änderung des SIL-Objektblatts nicht zulässig; denn die Anpassungen müssen koordiniert erfolgen. Wie vorstehend ausgeführt, wird das "Gebiet mit

Lärmauswirkungen" durch die Abgrenzungslinie begrenzt (SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013, Festlegung 4 [Festsetzung]). Eine Ausdehnung des "Gebiets mit Lärmauswirkungen" ohne vorgängige Anpassung der Richtpläne ist daher unzulässig.

3. Überführung von Zwischenergebnis zu Festsetzung

30. Die Gesuchstellerin beantragt die Überführung der Zwischenergebnisse zu Festsetzungen.
31. Zwischenergebnisse zeigen gemäss SIL-Objektblatt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Festsetzungen zeigen demgegenüber, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Festsetzungen sind dann möglich, wenn eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind. Gemäss Art. 15 RPV darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.
32. Bei der Verabschiedung des Sachplans stellt der Bundesrat sicher, dass er mit den Anforderungen des Raumplanungsrechts und des Spezialrechts übereinstimmt (Art. 21 Abs. 2 lit. a RPV).
33. Das BAZL hält selbst fest, das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" bleibe im Zwischenergebnis, denn eine Festsetzung mit abschliessender Bereinigung mit den Richtplänen der Kantone sei erst angezeigt, wenn der definitive, langfristige Flughafenbetrieb bekannt sei. Dies ist vorliegend nicht der Fall, weshalb die beantragte Festsetzung zu verweigern ist.

Beweis: Erläuterungsbericht des BAZL zur Anpassung
des SIL-Objektblatts

bei den Akten

34. Zudem ist der Flughafen Zürich hinsichtlich seiner Lärmauswirkungen sanierungspflichtig. Das Bundesgericht hat verlangt, dass eine umfassende Evaluation alternativer lärmoptimierter Betriebsvarianten im Rahmen des SIL-Verfahrens und beim Erlass des definitiven Betriebsreglements vorzunehmen ist (BGE 137 II 58 E. 5.1 ff., E. 6.10). In diesem Rahmen können Erleichterungen nach Art. 17 USG eingeschränkt oder aufgehoben werden. Die von Gesetzes wegen bestehende und vom Bundesgericht verlangte Sanierungspflicht wird im Objektblatt nach wie vor nicht thematisiert oder gar umgesetzt. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat schon im Jahr 2013 (Ver-

nehmlassung vom 12. Juni 2013, S. 3) gefordert, dass spätestens bei der Überarbeitung des Objektblatts bzw. beim Erlass des nächsten Betriebsreglements die Sanierungspflicht umzusetzen sei. Auch unter diesem Aspekt ist die beantragte Überführung zu einer Festsetzung abzulehnen.

35. Im SIL-Objektblatt (S. 42) war *bisher* vorgesehen, dass die Abstimmung von Richtplänen und Festsetzung des "Gebiets mit Lärmauswirkungen" (nebst anderen Möglichkeiten) parallel zum nächsten Betriebsreglements- oder Plangenehmigungsverfahren, das eine UVP mit einer Lärmberechnung erfordert, erfolgen *kann*. Diese Bestimmung ist gemäss dem Entwurf vom 9. Oktober 2014 aufzuheben. – Neu hat die Abstimmung nur noch zusammen mit einer Anpassung des Objektsblatts (entweder betreffend Staatsvertrag oder betreffend weitergehender Sicherheitsmassnahmen) zu erfolgen.

Beweis: SIL, Teil III C Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014

bei den Akten

36. Zum heutigen Zeitpunkt hat die Gesuchstellerin ohnehin keinen Anspruch auf Überführung der Zwischenergebnisse zu Festsetzungen. Die Änderung gemäss dem Entwurf vom 9. Oktober 2014 ist richtig. Einzig wegen der beantragten Betriebsreglementsänderungen die Festsetzung des Gebiets mit Lärmauswirkungen anzupassen, wäre sachlich nicht zu begründen; zumal eine Prüfung von alternativen Flugrouten nicht stattgefunden hat (jedenfalls finden sich in den Auflageakten keine Anhaltspunkte) und auch keine "Luftraumgebundenheit" im Sinne eines Fehlens möglicher Alternativen dargetan wird.

4. Erleichterungen

37. In Antrag 5 ersucht die Gesuchstellerin um Erleichterungen; es ist unklar, ob sich dieser Antrag ebenfalls aufs SIL-Objektblatt beziehen soll. Die Voraussetzungen für die Gewährung von weiteren Erleichterungen nach Art. 17 USG bzw. Art. 14 LSV sind jedenfalls nicht gegeben und Entsprechendes ist von der Gesuchstellerin auch nicht ansatzweise dargelegt worden. Die notwendigen Sanierungsmassnahmen sind endlich umzusetzen.

5. vBR (S. 13 ff.)

38. Das vBR soll neu als Betriebsreglement bezeichnet werden.

39. Nach BGE 137 II 58 E. 3.3.2 ist das vBR vorläufig, weil das SIL-Verfahren noch hängig ist.
40. Die Änderung von vBR zu Betriebsreglement ist indes nicht berechtigt. Die Lärmkurven im SIL-Objektblatt sind nur Zwischenergebnisse und noch nicht Festsetzungen. Eine Koordination mit den kantonalen Richtplanungen fehlt und die in den kantonalen Richtplänen festgelegten Abgrenzungslinien decken sich nicht mit den Lärmkurven im beantragten SIL-Objektblatt. Solange die Anpassung dieser Abgrenzungslinie nicht koordiniert und zeitgleich mit der Anpassung des SIL-Objektblatts erfolgt, darf das Objektblatt nicht angepasst werden. Das SIL-Verfahren ist immer noch hängig und das Betriebsreglement in wichtigen Teil daher nur vorläufig – zumal der Staatsvertrag immer noch nicht genehmigt ist und nun erneut ein Verfahren auf Anpassung des SIL-Objektblatts hängig ist. Sogar gemäss Objektblatt, S.12, sollen noch Festlegungen zweiter Etappe erfolgen, und zwar geplant ab 2014 bzw. neu 2015.
41. Zu Recht hat der Regierungsrat Aargau festgehalten, es handle sich um ein "Rumpf-Objektblatt" (Stellungnahme des aargauischen Regierungsrats vom 12. Juni 2013, S. 2).

6. Festlegungen zweite Etappe (S. 12 und 16)

42. Zuzolge der ausstehenden Ratifikation des Staatsvertrags soll die zweite Etappe nicht 2014, sondern 2015 erfolgen (Entwurf vom 9. Oktober 2014, S. 12 und 16).

Beweis: SIL, Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014

bei den Akten

43. Es erscheint uns äusserst fraglich, inwiefern das BAZL die Ratifikation in Deutschland per 2015 planen kann. Für die Jahreszahl 2015 besteht keine nachvollziehbare Begründung. Es kann nicht sein, dass nun jedes Jahr diese Jahreszahl im SIL-Objektblatt angepasst werden soll.

7. Flugplatz Dübendorf (S. 16) und Starts nach Süden geradeaus (S. 28)

44. Zu Recht soll die weitere Entwicklung betreffend Flugplatz Dübendorf abgewartet und damit auf Festlegungen verzichtet werden (Entwurf vom 9. Oktober 2014, S. 16). Falsch aber soll das "Gebiet mit Lärmauswirkungen" je ein Szenario mit militärischer Nutzung und ein Szenario ohne militärische Nutzung enthalten. Die militärische Nut-

zung steht nicht mehr zur Diskussion, so dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen Lärm des Flugplatzes Dübendorf nicht erlauben bzw. umfassen darf.

Beweis: SIL, Teil III C Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014

bei den Akten

45. Mit RRB 690/2013 vom 12. Juli 2013 hat sich der Regierungsrat Zürich (S. 5) gegen die aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf durch Flächenflugzeuge ausgesprochen und hielt auch an den entsprechenden Richtplanänderungen fest.

46. Ebenfalls hat der Regierungsrat des Kantons Aargau (Vernehmlassung vom 12. Juni 2013, S. 5) festgehalten, der Flugbetrieb in Dübendorf beeinträchtigt die Flugsicherheit des Landesflughafens und führt zu ökologisch wenig sinnvollen Umwegflügen.

47. Vor diesem Hintergrund ist auf S. 28 des Entwurfs vom 9. Oktober 2014 des Änderungsentwurfs des SIL-Objektblatts auch nicht vorzusehen, dass bei Starts nach Süden geradeaus eine Koordination mit dem Flugplatz Dübendorf zu erfolgen habe. Vielmehr ist der Flugplatz Dübendorf zu streichen, um nicht dessen Nutzung zu präjudizieren. Auch auf S. 16 des Entwurfs vom 9. Oktober 2014 ist die Darstellung zu korrigieren: Es ist heute nicht absehbar, dass der Flugplatz Dübendorf kommt. Es handelt sich entgegen dem Anpassungsvorschlag nicht nur um eine Frage der Zeit. Die Anpassung suggeriert, dass allfällige Einsprachen ohnehin erfolglos wären und nur eine Zeitverzögerung bezwecken würden. Diese Sichtweise ist einseitig, voreingenommen und unzutreffend.

Beweis: SIL, Teil III C Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014

bei den Akten

8. Entflechtung (S. 28)

48. Neu soll im SIL explizit vorgesehen werden, dass die An- und Abflugrouten im Osten des Flughafens entflochten werden sollen, dies angeblich als Massnahme zur Sicherheit (S. 28 des Entwurfs vom 9. Oktober 2014).

Beweis: SIL, Teil III C Objektblatt Flughafen Zürich,
Entwurf für die Anhörung der Behörden und die
Mitwirkung der Bevölkerung vom 9. Oktober
2014

bei den Akten

49. Diese Aussage ist zu streichen. Die angeblichen Sicherheitsinteressen lassen sich letztlich auf wirtschaftliche Interessen der Gesuchstellerin reduzieren. Möglichen Risiken lässt sich im Rahmen der Kapazitätsplanung begegnen, ohne dass zu Lasten der Anwohner die Flugrouten geändert werden müssten, nämlich indem Landungen und Starts weiter auseinander gelegt werden. Wo die Gesuchstellerin argumentiert, die Sicherheit erhöhen zu wollen, geht es letztlich darum, die Kapazität zu erhöhen. Die Entflechtung zielt insbesondere auf eine Kapazitätserhöhung bzw. auf die Vermeidung einer Kapazitätsverringerung ab. Auch hier erweist sich die Formulierung gemäss Anpassungsvorschlag als einseitig und voreingenommen.
50. Insbesondere stellt die Frage der Entflechtung ein Thema des Betriebsreglements dar und nicht des SIL-Objektblatts. Sie ist im Wesentlichen auch Inhalt des Gesuchs um Anpassung des Betriebsreglements. Es ist nicht korrekt, kommentarlos und nebenbei eine entsprechende Passage in das SIL-Objektblatt zu schmuggeln, um daraufhin in Berufung auf das SIL-Objektblatt die entsprechende Reglementsänderung zu genehmigen.

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

Beilagen

Anwaltsvollmachten

Sammelbeilage 1

Einsprache betreffend das Gesuch vom 25. Oktober 2013 um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements 2014

Beilage 2