

**Einschreiben**

Bundesverwaltungsgericht  
Postfach  
3000 Bern 14

Zürich, 19. Oktober 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren Richter

peter ettler dr. iur.  
ettler@ebsbs.ch

ursula brunner dr. iur.  
brunner@ebsbs.ch

adrian suter lic. iur.  
suter@ebsbs.ch

rahel bächtold lic. iur.  
baechtold@ebsbs.ch

adrian strütt dr. iur.  
struettt@ebsbs.ch

andreas ehrat  
lic. iur., ll.m.  
ehrat@ebsbs.ch

eingetragen  
im anwaltsregister

In Sachen

1. Gemeinde **Altendorf**, 8852 Altendorf
2. Gemeinde **Wangen-Brüttisellen**, Gemeinderat, Stationsstrasse 10, Postfach, 8306 Brüttisellen
3. Stadt **Dübendorf**, Stadtrat, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
4. Gemeinde **Egg**, Gemeinderat, Postfach 331, 8132 Egg
5. Gemeinde **Erlenbach**, Gemeinderat, Seestrasse 59, 8703 Erlenbach
6. Gemeinde **Fällanden**, Gemeinderat, Schwerzenbachstrasse 10, 8117 Fällanden
7. Gemeinde **Feusisberg**, 8853 Feusisberg
8. Gemeinde **Freienbach**, Gemeindehaus Dorf, 8808 Pfäffikon SZ
9. Gemeinde **Herrliberg**, Gemeinderat, Forchstrasse 9, Postfach, 8704 Herrliberg
10. Gemeinde **Hombrechtikon**, Gemeinderat, Feldbachstrasse 12, 8634 Hombrechtikon

11. Gemeinde **Hütten**, Gemeinderat, Dorfstrasse 6, 8825 Hütten
12. Gemeinde **Kappel am Albis**, Rifferswilerstrasse, 8926 Kappel a.A.
13. Gemeinde **Küsnacht**, Gemeinderat, ob. Dorfstrasse 32, 8700 Küsnacht ZH
14. Gemeinde **Männedorf**, Gemeinderat, 8708 Männedorf
15. Gemeinde **Maur**, Gemeinderat, Zürichstrasse 8, 8124 Maur
16. Gemeinde **Meilen**, Gemeinderat, Dorfstrasse 100, 8706 Meilen
17. Gemeinde **Mönchaltorf**, Gemeinderat, Esslingerstrasse 2,  
8617 Mönchaltorf
18. Gemeinde **Oetwil am See**, Gemeinderat, Willikonerstrasse 11,  
8618 Oetwil am See
19. Gemeinde **Pfäffikon**, Gemeinderat, Hochstrasse 1, 8330 Pfäffikon ZH
20. Stadt **Rapperswil-Jona**, Stadtrat, St. Gallerstrasse 40, 8645 Jona
21. Gemeinde **Russikon**, Gemeinderat, Kirchgasse 4, 8332 Russikon
22. Gemeinde **Schwerzenbach**, Gemeinderat, Bahnhofstrasse 16,  
8603 Schwerzenbach
23. Gemeinde **Schönenberg**, 8824 Schönenberg ZH
24. Gemeinde **Stäfa**, Gemeinderat, Postfach 535, 8712 Stäfa
25. Gemeinde **Uetikon am See**, Gemeinderat, Weissenrainstrasse 20,  
Postfach, 8707 Uetikon am See
26. Stadt **Uster**, Stadtrat, Bahnhofstrasse 17, 8610 Uster
27. Gemeinde **Volketswil**, Gemeinderat, Zentralstrasse 5, 8604 Volketswil
28. Stadt **Wädenswil**, Florhofstrasse 6, 8820 Wädenswil
29. Gemeinde **Wollerau**, Erlenhalde 8, 8832 Wollerau
30. Gemeinde **Zumikon**, Gemeinderat, Dorfplatz 1, 8126 Zumikon

Beschwerdeführerinnen

alle vertreten durch RA Dr. Peter Ettler, ettler brunner suter bächtold strütt, Grüngasse 31, Postfach 1138, 8026 Zürich

rechtsanwälte

ettler brunner suter bächtold strütt

gegen

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

Beschwerdegegnerin

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**, 3003 Bern

Vorinstanz

betreffend

peter ettler dr. iur.  
ettler@ebsbs.ch

ursula brunner dr. iur.  
brunner@ebsbs.ch

adrian suter lic. iur.  
suter@ebsbs.ch

rahel bächtold lic. iur.  
baechtold@ebsbs.ch

adrian strütt dr. iur.  
struett@ebsbs.ch

**Projektänderung Rollwege und Vorfeld Midfield: neue Abrollwege ab Piste 28 und Infrastruktur vorläufiges Betriebsreglement**

erhebe ich hiermit gegen die Genehmigungsverfügung des UVEK vom 17. September 2007

## **Beschwerde**

und stelle folgende

andreas ehrat  
lic. iur., ll.m.  
ehrat@ebsbs.ch

### **Anträge:**

1. Die Genehmigungen betreffend Projektänderung Rollwege und Vorfeld Midfield der 5. Bauetappe sowie zweier Schnellabrollwege von der Piste 34 zwischen den beiden bestehenden Rollwegen Echo 3 und Echo 4 seien aufzuheben.
2. Eventualiter seien die Projekte zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen mit der Anweisung, das Verfahren bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids über die Änderungen des Betriebsreglements zu sistieren.
3. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdegegnerin.

eingetragen  
im anwaltsregister

## **Begründung:**

### **I. Formelles**

Die Beschwerdeführerinnen sind Gemeinden und Städte, die im Bereich lärmbelasteter Gebiete wegen des Flugverkehrs des Flughafens Zürich liegen. Von den Auswirkungen der mit dem angefochtenen Entscheid genehmigten Schnellabrollwege sind sie unmittelbar und stärker als die übrigen Gemeinden und Städte in der Grossregion Zürich betroffen. Sie sind daher ohne weiteres zur Erhebung der vorliegenden Beschwerde legitimiert.

Die angefochtene Verfügung ging beim Unterzeichneten am 19. September 2007 ein. Mit heutiger Eingabe ist die Beschwerde frist und formgerecht eingereicht, weshalb ohne weiteres darauf einzutreten ist.

**BO:** Verfügung vom 17. September 2007 mit Eingangsstempel

Beilage 1

### **II. Materielles**

#### **1. Massgeblicher Sachverhalt**

Gleichzeitig mit dem Gesuch um Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements stellte die Beschwerdegegnerin am 31. Dezember 2003 das Begehren um Plangenehmigung für verschiedene Infrastrukturanpassungen des Flughafens und ersuchte dabei u.a. um die Bewilligung zum Neubau von zwei Schnellabrollwegen von der Piste 34.

In der Folge wurden die Gesuche beider Verfahren gemeinsam publiziert und öffentlich aufgelegt, anschliessend jedoch separat weiterbearbeitet.

Über das Gesuch um Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements entschied das BAZL am 29. März 2005. Dagegen wurde in der Folge Beschwerde ans Bundesverwal-

tungsgericht erhoben. Das Rechtsmittelverfahren ist nach wie vor hängig, ein rechtskräftiger Entscheid liegt nicht vor.

Über das Plangenehmigungsgesuch entschied die Vorinstanz mit dem vorliegend angefochtenen Entscheid vom 17. September 2007, mit welchem das UVEK das ebenfalls hängige Plangenehmigungsverfahren – eingeleitet am 10. November 2000 – über zwei Schnellabrollwege ab Piste 28 vereinigte. Grafisch dargestellt ist von folgender Situation auszugehen:

Verfahrenseinleitung	10. Nov. 2000	31. Dez. 2003
Verfahrensinhalt 1		Betriebsreglement
Verfahrensinhalt 2	<b>Plangenehmigung Schnellabrollweg Piste 28</b>	<b>Plangenehmigung Infrastrukturanpassungen</b>

Im Rahmen des vorliegend angefochtenen Entscheids prüfte die Vorinstanz u.a., ob die nachgesuchten Anlageteile eine Kapazitätssteigerung des Flughafens, verglichen mit der Situation vor der deutschen Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO), zur Folge hätten. Da dies verneint wurde (vgl. Ziff. 2.2.4 des Entscheids), wurde die Plangenehmigung mit gewissen Auflagen erteilt.

## 2. Verfahrenskoordination

Nach der gesetzlichen Vorgabe von Art. 36c Abs. 4 LFG (SR 748.9) sind bauliche und betriebliche Änderungen von Flugplatzanlagen aufeinander abzustimmen. Art. 27c Abs. 2 VIL (SR 748.131.1) führt dazu aus, dass Betriebsreglementsverfahren und Plangenehmigungsverfahren zu koordinieren sind, sofern die künftige Nutzung einer Flugplatzanlage, für die ein Plangenehmigungsgesuch vorliegt, nur sinnvoll erfolgen kann,

wenn auch das Betriebsreglement geändert wird.

Dieser Koordinationspflicht wurde im vorliegenden Verfahren keine Rechnung getragen.

Es besteht kein Zweifel darüber, dass die vorgesehenen Schnellabrollwege nur dann Sinn machen, wenn sie von den landenden Flugzeugen auch tatsächlich genutzt werden können. Dies ist in casu aber keineswegs klar. Zwar ist der von den Piloten einzuhaltende Aufsetzpunkt auf der Piste 34 im Moment so gewählt, dass die Maschinen ihre Geschwindigkeit im Normalfall früh genug reduzieren können, um die Piste über die projektierten Schnellabrollwege zu verlassen. Es ist jedoch keineswegs sichergestellt, dass dies auch in Zukunft so bleibt. Als Bestandteil des mit Verwaltungsbeschwerde vom 3. Mai 2005 angefochtenen Betriebsreglements ist über die definitive Festsetzung des Aufsetzpunktes nach wie vor nicht rechtskräftig entschieden.

Es besteht allerdings berechtigter Grund zur Annahme, dass sich die Beschwerdeführerinnen im Betriebsreglementsverfahren mit dem Antrag zur Festsetzung des Aufsetzpunkts 900 m statt 480 m ab Pistenanfang durchsetzen werden. Zur Begründung des Begehrens hielt der Unterzeichnete in der Verwaltungsbeschwerde gegen die Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements, S. 42, nämlich u.a. fest:

„Bei Landungen auf Piste 34 finden über der bisher von Tiefstüberflügen grundsätzlich verschonten (Ausnahmen bei Starts auf Piste 16 mit technischen Problemen gab es selten) Stadt Opfikon-Glattbrugg Überflüge im Bereich von 100 m über Grund statt. In verschiedensten Entscheiden hat das Bundesgericht die verheerende auch psychologische Wirkung solcher Tiefstüberflüge (Silhouette, Luftwirbel, Abgase) anerkannt. Mit einer Verschiebung des Aufsetzpunktes auf die möglichen 900 m ab Pistenende [richtig: -anfang] könnten nochmals 20-30 m Höhe gewonnen werden. Eine solche Verschiebung entspricht damit dem Gebot der Vorsorge (Art. 11 Abs. 2 und 3 USG).“

Zufolge der Verletzung von Bundesrecht durch den Aufsetzpunkt 480 m ab Pistenanfang steht damit an sich fest, dass der Aufsetzpunkt antragsgemäss auf 900 m ab Pistenanfang zu verschieben ist. Letztlich kann diese Frage vorliegend aber offen bleiben. An dieser Stelle ist einzig relevant, dass über den Streitpunkt kein rechtskräftiger Entscheid vorliegt. Vor der Rechtskraft des Entscheids macht es jedoch keinen Sinn, die von der Beschwerdegegnerin beantragten Schnellabrollwege zu genehmigen und baulich umzusetzen.

Sollte nämlich, wovon aus guten Gründen ausgegangen werden darf, das Bundesver-

waltungsgericht oder das Bundesgericht im Interesse des Schutzes der Bevölkerung dem Aufsetzpunkt 900 m ab Pistenanfang zustimmen, wären die nun vorgesehenen Schnellabrollwege vollends nutzlos. Bei Landungen 900 m ab Pistenanfang – d.h. 420 m später als heute – wären Linien- und Charterflugzeuge der gängigen Modelle nicht in der Lage, ihr Tempo rechtzeitig hinreichend zu reduzieren, um die Piste über die neu vorgesehenen Schnellabrollwege verlassen zu können. Vielmehr bliebe diesen Maschinen nichts anderes übrig, als an den projektierten Schnellabrollwegen vorbeizurollen und die bereits heute bestehenden Abrollwege zu benützen.

Damit steht fest, dass die vorliegend angefochtene Verfügung zur Vermeidung von widersprüchlichen Entscheiden nicht vor der rechtskräftigen Festsetzung des Pistenaufsetzpunktes hätte erfolgen dürfen. Dass dies trotzdem geschah, erfolgte in Verletzung der bundesrechtlichen Verfahrensvorschrift zur Koordination von Plangenehmigungs- und Betriebsreglementsänderungsverfahren. Alleine schon aus diesem Grund sind die eingangs gestellten Anträge gutzuheissen.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle noch Folgendes erwähnt: An der festgestellten Bundesrechtswidrigkeit ändert auch die mutmassliche Argumentation der Beschwerdegegnerin nichts, die Verschiebung des Aufsetzpunktes auf 900 m ab Pistenanfang sei aus Gründen der Flugsicherheit von vornherein unmöglich, womit sich der Entscheid über die Schnellabrollwege vor dem Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids über den Aufsetzpunkt rechtfertigte. Wie der Unterzeichnete bereits in der Replik des Verwaltungsbeschwerdeverfahrens betr. Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements festhielt, widerspricht sich die Beschwerdegegnerin mit der Behauptung, der Aufsetzpunkt 900 m ab Pistenanfang verunmögliche die Landung von Grossflugzeugen bei schlechten Pistenverhältnissen. Bereits in der Rechtsschrift vom 18. Januar 2007, S. 49, wurde dazu ausgeführt:

„Von den Dachziegelklammerungsplänen, welche Unique durch einen anerkannten Aviatikexperten hatte anfertigen lassen, gibt es 2 Versionen. Eine mit Aufsetzpunkt am Pistenanfang und eine bei 900 m. Es entbehrt jeder Logik, dass sich die Beschwerdegegnerin für teures Geld Variantenstudien leistete, welche in der Praxis gar nicht umsetzbar wären.“

An diesen Ausführungen wird festgehalten.

### 3. Steigerung der Kapazität möglicher Flugbewegungen

Hinsichtlich der Kapazität des Flughafens hält die Vorinstanz fest, dass (gemäss der Übereinkunft des ARE und des BAFU mit dem BAZL) vor Erstellung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich keine Vorhaben bewilligt werden sollen, welche die Kapazität erhöhen (Ziff. 2.2.5 des angefochtenen Entscheids). Bei der Prüfung dieser Vorgabe kommt das UVEK sodann zum Schluss, dass die neu vorgesehenen Schnellabrollwege keine Kapazitätssteigerung zur Folge hätten, weshalb der nachgesuchten Plangenehmigung nichts im Wege stehe (Ziff. 2.2.4 des angefochtenen Entscheids).

Diese Sachverhaltsfeststellung ist unzutreffend. Richtig ist einzig, dass die Kapazität bei *separater Betrachtung* der Anflüge von Osten auf Piste 28 (gemäss Konzept Ost) und von Süden auf Piste 34 (gemäss Konzept Süd) mit je 32 möglichen Landungen/Stunde geringfügig tiefer ist als beim früheren Konzept Nord mit 38 Landungen/Stunde. Die Vorinstanz übersieht jedoch, dass das BAZL im Rahmen des Verfahrens zum vorläufigen Betriebsreglement das sog. Dual Landing auf die Pisten 28 und 34 am 29. März 2005 genehmigte. Mit diesem Verfahren beabsichtigt die Beschwerdegegnerin, im „Reissverschlussystem“ abwechslungsweise auf die eine und auf die andere Piste anzufliegen.

Zurzeit kann das Dual Landing nur deshalb nicht praktiziert werden, weil gegen den Entscheid des BAZL Beschwerde mit aufschiebender Wirkung erhoben wurde. Das Rechtsmittelverfahren vor Bundesverwaltungsgericht ist nach wie vor hängig. Sollte die Rechtsmittelinstanz den Entscheid des BAZL schützen, hätte dies einschneidende Konsequenzen. Mit dem beabsichtigten Dual Landing würde eine Landekapazität von 36 Landungen/Stunde geschaffen.

Dies ist zwar bei flüchtiger Betrachtung immer noch geringfügig weniger als die Leistungsfähigkeit des früheren Nord-Konzepts, welches vor dem Erlass der DVO praktiziert wurde. Berücksichtigt man jedoch die nun neu geplanten Schnellabrollwege, so ergibt sich ein anderes Bild. Aufgrund der kürzeren Verweildauer der landenden Flugzeuge auf der Piste ergibt sich eine zusätzliche Erhöhung des stündlichen Landepotentials, womit die Schwelle des alten Konzepts Nord von 38 Landungen/Stunde überschritten werden dürfte. Alleine schon deshalb ist davon auszugehen, dass die Sach-



verhaltensfeststellung der Vorinstanz unzutreffend ist.

Überdies ist auf Folgendes hinzuweisen: Die Kapazität des ehemaligen Konzepts Nord von 38 Landungen/Stunde entsprach der theoretischen maximalen Landekapazität. In der Praxis betrug die Leistungsfähigkeit jedoch weit weniger. Wenn die Vorinstanz als Vergleichsmassstab von 38 Landungen/Stunde ausgeht, verfehlt sie daher die Realität. Bereits in der Replik des Verwaltungsbeschwerdeverfahrens betreffend Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements vom 18. Januar 2007, S. 11f., hielt der Unterzeichnete zu dieser Thematik fest:

„[Die Zahl von 38 Landungen/Stunde ist] nicht entscheidend, da bloss Piste 14 für Landungen voll zur Verfügung steht, während Piste 16 auch für Starts zur Verfügung stehen muss und der Verkehr auf Piste 16 zusätzlich durch kreuzenden Verkehr von Starts auf Piste 28 limitiert ist. Die „Landekapazität ausgewogen“ schwankt daher zwischen 34 und 38 Bewegungen pro Stunde im Normalbetrieb. Unter Cat. II/III-Bedingungen sinkt aber die maximale Landekapazität des Konzepts Nord, das dann alleine zur Verfügung steht, auf 20 Bewegungen pro Stunde! Die Vorinstanz [das BAZL] betont die Absicht der politischen Behörden, einen stabilen Betrieb „zu erhalten bzw. wieder herzustellen“. Damit ist nichts anderes als ein robustes, verspätungsresistentes Betriebskonzept gemeint. Ein solches wird nur erreicht, wenn die theoretischen Kapazitäten nicht voll ausgeschöpft werden. Damit ist das Konzept zwar nicht auf Cat. II/III-Bedingungen auszurichten, weil in diesen Fällen gewisse Verspätungen in Kauf genommen werden. Aber die bewilligten 36 Landungen im koordinierten Dual Landing auf Pisten 28 und 34 liegen an der oberen theoretischen Kapazitätsgrenze des alten Nord-Konzepts.“

Damit ergibt sich, dass mit dem Dual Landing bei realistischer Betrachtung bereits ohne die nun vorgesehenen Schnellabrollwege eine Kapazitätssteigerung des Flughafens verglichen mit der Zeit vor der DVO zu verzeichnen wäre. Umso mehr muss dies aber unter Berücksichtigung der zusätzlichen Schnellabrollwege gelten.

Eine derartige Ausweitung der Leistungsfähigkeit vor Erlass des SIL erachtet die Vorinstanz jedoch zu Recht als unzulässig, ist doch auch nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung die Zulässigkeit von Anpassungen der flugbetrieblichen Belange bis zum Abschluss des Sachplanverfahrens auf das Notwendige beschränkt (vgl. Urteil 1A.244/2003, 1A.259/2003 E. 3.2.3; 1A.64-69/2003; s.a. sinngemäss BGE 126 II 522 E. 10b S. 535).

Aus diesem Grund wies der Unterzeichnete denn auch bereits im Verwaltungsbeschwerdeverfahren darauf hin, dass das vom BAZL bewilligte Dual Landing im Wider-

spruch zur Rechtsprechung steht.

Zur Frage der Notwendigkeit führte er in der Replik des Verwaltungsbeschwerdeverfahrens betreffend Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglements vom 18. Januar 2007, S. 12, aus:

„[Die 36 möglichen Landungen des Dual Landing-Konzepts] sind deswegen nicht erforderlich, weil die 32 möglichen Landungen auf Piste 28 allein (und auch auf Piste 34 allein) im Rahmen nicht der theoretischen, sondern der realistischen und robusten Kapazitätslimite des alten Nord-Konzepts liegen. Weil die Abwicklung von 32 Landungen auf eine einzelne Piste weniger Komplikationen verursacht als diejenige von 32 Landungen auf 2 Pisten, d.h. im alten Nord-Konzept auf Piste 14 und teilweise 16, sind für den robusten Betrieb weniger hohe Sicherheitsmargen erforderlich.“

Ergänzend ist zu diesen früheren Ausführungen über die fehlende Notwendigkeit noch hinzuzufügen, dass auch die Entwicklung der Flugbewegungszahlen der vergangenen Jahre belegt, dass eine Kapazitätssteigerung des Flughafens im heutigen Zeitpunkt keineswegs erforderlich ist. Die von der Beschwerdegegnerin selbst geführte Statistik zeigt, dass sich in den vergangenen Jahren nur sehr geringfügige Schwankungen ergaben.

**BO:** Flugbewegungsstatistik der unique von 2003 bis 2007, heruntergeladen von: Beilage 2

<http://www.unique.ch/dokumente/ZRH%20Verkehrszahlen%208.2007.pdf>

Da der Betrieb des Flughafens in den vergangenen Jahren jedoch bestens funktioniert hat und verglichen mit der Situation vor der DVO ohne zusätzliche Verspätungen abgewickelt werden konnte, kann von einer Notwendigkeit zur Kapazitätssteigerung im heutigen Zeitpunkt keine Rede sein.

Es ergibt sich gestützt auf diese Darlegungen zweierlei: Zum einen führen die von der Vorinstanz genehmigten Schnellabrollwege entgegen der Annahme der Vorinstanz zu einer Kapazitätssteigerung. Zum anderen wird die Leistungsfähigkeit des Flughafens verglichen mit der Situation vor der DVO bereits mit dem vorgesehenen Dual Landing überschritten und haben die genehmigten Schnellabrollwege eine zusätzliche Ausweitung des möglichen Flugbetriebs zur Folge. Eine derartige Kapazitätssteigerung vor dem Abschluss des Sachplanverfahrens ist nach der bundesgerichtlichen Rechtspre-

chung unzulässig.

Der angefochtene Entscheid ist damit unhaltbar und die eingangs gestellten Anträge sind gutzuheissen.

#### **4. Rückweisung und Sistierung**

Sollte die Beschwerdeinstanz den angefochtenen Entscheid trotz der Verletzung von Bundesrecht (vgl. Ziff. 2 oben) und der unzutreffenden Sachverhaltsfeststellungen (vgl. Ziff. 3 oben) wider Erwarten nicht im Sinne eines reformatorischen Entscheids aufheben, wäre die Sache zur Neuurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Zur Vermeidung einer erneuten Verletzung der Koordinationspflicht wäre die Rückweisung allerdings mit der Weisung zu versehen, das Verfahren bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids über das vorläufige Betriebsreglement zu sistieren. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass sich die Beschwerdeinstanz mit der Frage der Verfahrenskoordination ein zweites Mal auseinandersetzen müsste – was aus Gründen der Verfahrensökonomie unzweckmässig wäre.

#### **5. Fazit**

Zusammengefasst ist damit festzuhalten, dass der Entscheid gegen die bundesrechtlich geforderte Koordinationspflicht verstösst, auf einem unzutreffenden Sachverhalt beruht und gegen die Rechtsprechung des Bundesgerichts verstösst. Die von der Vorinstanz erteilte Plangenehmigung ist damit aufzuheben oder zumindest sind die Projekte für die neuen Schnellabrollwege an die Vorinstanz zurückzuweisen, mit der Anweisung, das Verfahren bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids über die Änderungen des Betriebsreglements zu sistieren.

Abschliessend ersuche ich Sie gestützt auf alle diese Ausführungen um Gutheissung der gestellten Anträge.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Ettl', written in a cursive style.

Dr. Peter Ettl

Dreifach

Beilagenverzeichnis

A1-A30 Vollmachten

**(Vollmachten A19 Gemeinde Pfäffikon ZH und A23 Gemeinde Schönenberg werden nachgereicht)**

1. Verfügung vom 17. September 2007 mit Eingangsstempel
2. Flugbewegungsstatistik