Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-318/2009
{T 0/2}

Urteil vom 16. Dezember 2009

Besetzung

Richterin Marianne Ryter Sauvant (Vorsitz),
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot,
Richterin Kathrin Dietrich,
Gerichtsschreiberin Yvonne Wampfler Rohrer.

Parteien

A._____ **AG**, Schaffhauserstrasse 104,
8152 Glattbrugg,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Peter Müller,
Mühlebachstrasse 65, 8008 Zürich,
Beschwerdeführerin,

gegen

Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, 8058 Zürich,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Daniel Kunz,
Florastrasse 44, Postfach 1709, 8032 Zürich,
Beschwerdegegnerin,

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Projektierungszone (Gebiet Rächtenwiesen).

Sachverhalt:

A.
Am 18. Februar 2005 reichte die B._____ AG im Auftrag der A._____ AG ein Baugesuch für die Erstellung eines Logistik- und Speditionskomplexes auf dem Grundstück Kat.-Nr. (...) in Kloten ein, welches im Eigentum der A._____ AG steht. Das Grundstück befindet sich innerhalb des Flughafenperimeters des Flughafens Zürich. Mit Beschluss vom 26. März 2007 verweigerte die Baukommission der Stadt Kloten die Baubewilligung. Die Baurekurskommission IV des Kantons Zürich hob den Beschluss vom 26. März 2007 auf Beschwerde der B._____ AG hin auf und wies die Sache zur Weiterführung des Bewilligungsverfahrens und zum Neuentscheid an die Baukommission zurück. In diesem Verfahren wurde die Unique (Flughafen Zürich AG) beigeladen. Gegen diesen Entscheid erhoben das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und die Unique Beschwerde. Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich bestätigte mit Urteil vom 1. Oktober 2008 den Rückweisungsentscheid der Baurekurskommission IV des Kantons Zürich.

B.
Parallel zum kantonalen Verfahren beantragte die Unique am 12. Februar 2008 die Festlegung einer Projektierungszone im Gebiet Rächtenwiesen für eine Frachtentwicklung mit luftseitigem Zugang am Flughafen Zürich. Zur Begründung führte die Unique im Wesentlichen aus, aufgrund verschiedener Einflussfaktoren bestehe ein Mehrbedarf an Frachthandlingsflächen, die in der Nähe der bestehenden Frachtanlage liegen müssten. Im Weiteren sei das für die Erweiterungen vorgesehene Planungsgebiet dafür geeignet und ausreichend.

C.
Das BAZL entsprach am 27. November 2008 dem Ersuchen der Unique und legte die beantragte Projektierungszone fest, nachdem die Unique einen korrigierten Plan eingereicht hatte. Das BAZL begründete seinen Entscheid unter anderem damit, dass die Planungsabsicht hinreichend konkretisiert und die Festlegung der Projektierungszone im öffentlichen Interesse sei. Da es keine mildere Massnahme zur Sicherung eines allfälligen Landbedarfs für zukünftige Flughafenanlagen gebe, sei die Projektierungszone auch verhältnismässig.

D.
Gegen diese Verfügung reichte die A._____ AG (nachfolgend: Beschwerdeführerin) am 16. Januar 2009 beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde ein. Sie beantragt in der Hauptsache deren Aufhebung; eventualiter sei die Gültigkeit der Verfügung auf 14 Monate zu beschränken.

Die Beschwerdeführerin macht im Wesentlichen geltend, die mit der angefochtenen Projektierungszone geschützte Frachthoferweiterung beruhe auf keiner abgesicherten Sachplanung. Sie stehe im Konflikt zu der im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)-Koordinationsprozess in Erwägung gezogenen Betriebsvariante J. Ebenfalls stehe das Objektblatt mit den definitiven, konkreten, die Konfliktsituation lösenden Festlegungen noch aus. Solange diese definitiven Entscheide nicht getroffen seien, fehle die für die Verfügung einer Projektierungszone gesicherte Grundlage. Im Weiteren sei der Konkretisierungsgrad der Planung für eine Projektierungszone mangels einer Überbauungsstudie oder eines generellen Projekts und den für die Ausarbeitung eines Plangenehmigungsgesuchs fehlenden erforderlichen Unterlagen der Detailplanung ungenügend. Im Übrigen seien im vorangegangenen Baubewilligungsverfahren die Grundsätze des fairen Verfahrens sowie von Treu und Glauben verletzt worden.

E.
Das BAZL (nachfolgend: Vorinstanz) beantragt mit Vernehmlassung vom 3. März 2009 die Abweisung der Beschwerde. Die von ihr festgesetzte Projektierungszone entspreche den gesetzlichen Vorgaben. Die verfügte Dauer sei notwendig und aus heutiger Sicht auch ausreichend. Es bestehe kein Anlass, sie um die Dauer des von der Beschwerdeführerin ausgelösten kantonalen Baubewilligungsverfahrens zu verkürzen. Angesichts des nicht nur in finanzieller Hinsicht erheblichen Mehraufwandes, der mit einer Entfernung von Neubauten bei einer Realisierung der geplanten Frachterweiterung verbunden wäre, erweise sich die aus der Projektierungszone fliessende Bausperre von fünf Jahren auch als verhältnismässig.

F.
Die Unique (nachfolgend: Beschwerdegegnerin) beantragt in ihrer Beschwerdeantwort vom 2. April 2009 ebenfalls die Abweisung der Beschwerde. Sie führt unter anderem aus, das noch fehlende SIL-Objektblatt am Flughafen Zürich könne dem Erlass der im vorliegenden Ver-

fahren angefochtenen Projektierungszone nicht entgegenstehen. Das Erfordernis der Frachterweiterung sei beim heutigen Betrieb klar ausgewiesen. Das SIL-Objektblatt würde für die Frachterweiterung keine Konkretisierungen bringen. Sodann würden die von der Projektierungszone erfassten Grundstücke auch nach Abschluss des SIL-Prozesses im Flughafenperimeter liegen. Die gesetzlichen Vorgaben für die Festsetzung einer Projektierungszone seien eingehalten. Im Übrigen könne die Projektierungszone nicht auf 14 Monate befristet werden, weil dafür keine gesetzliche Grundlage bestehe.

G.
Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hält in seiner Stellungnahme vom 15. April 2009 fest, die Voraussetzungen für den Erlass einer Projektierungszone seien erfüllt, da sie den heutigen planerischen Vorgaben und der SIL-Planung entspreche. Es liege eine genügende Planung vor, und die Projektierungszone stelle eine verhältnismässige Massnahme zum Schutze des fraglichen Gebietes vor zweckfremder Überbauung dar.

H.
In der Replik vom 19. Juni 2009 bekräftigt die Beschwerdeführerin ihre Anträge und bisherigen Ausführungen.

I.
In der Duplik vom 20. August 2009 hält die Beschwerdegegnerin mit Hinweis auf das Urteil des Bundesgerichts 1C_442/2008 vom 9. Juli 2009 unter anderem fest, es bestehe keine gesetzliche Grundlage, den Erlass der Projektierungszone von der vorgängigen Erarbeitung des SIL-Objektblatts abhängig zu machen.

J.
Das BAZL bestätigt in der Duplik vom 20. August 2009 ebenfalls seine bisherigen Anträge und Ausführungen und schliesst mit Hinweis auf die neue bundesgerichtliche Rechtsprechung (Bst. I) auf Abweisung der Beschwerde.

K.
In ihren Schlussbemerkungen vom 10. September 2009 hält die Beschwerdeführerin an ihren Anträgen und deren Begründung weiterhin fest. Ergänzend bringt sie vor, im Lichte der oben erwähnten Rechtsprechung des Bundesgerichts (Bst. I) müsse vorliegend geprüft

werden, ob die Projektierungszone auf hinreichend gefestigtem Hintergrund verfügt worden sei.

L.
Auf weitere Vorbringen und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird, soweit entscheidrelevant, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.
Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021), sofern keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt. Als Vorinstanz gelten die in Art. 33 und 34 VGG genannten Behörden. Da im Bereich der Festlegung von Projektierungszonen zwecks Absicherung künftiger Flughafenanlagen keine Ausnahme gemäss Art. 32 VGG auszumachen ist und das BAZL als Behörde im Sinne von Art. 33 VGG gilt, ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig (vgl. auch Art. 6 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 [LFG, SR 748.0]). Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

2.
Zur Beschwerde ist nach Art. 48 Abs. 1 Bst. b und c VwVG berechtigt, wer durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Die Beschwerdeführerin ist als Eigentümerin der von der Projektierungszone erfassten Grundstückparzelle in ihren schutzwürdigen Interessen betroffen und hat ein aktuelles und praktisches Interesse an deren Aufhebung. Sie hat ebenfalls am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen (Art. 48 Abs. 1 Bst. a VwVG) und ist somit zur Beschwerdeführung legitimiert.

3.
Soweit die Beschwerdeführerin rügt, im vorangegangenen Baubewilligungsverfahren vor den kantonalen Behörden seien die Grundsätze des fairen Verfahrens sowie von Treu und Glauben verletzt worden, ist darauf nicht einzutreten. Denn diese Rügen betreffen offensichtlich

nicht das vorliegend streitige Verfahren, welches allein unter die Überprüfungsbefugnis des Bundesverwaltungsgerichts fällt.

4.
Auf die frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden (Art. 50 und 52 VwVG) ist daher einzutreten.

5.
Gemäss Art. 37*n* Abs. 1 LFG kann die Vorinstanz von Amtes wegen oder auf Antrag für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke für künftige Flughafenanlagen freizuhalten. Art. 27*h* Abs. 2 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) hält ergänzend fest, dass Projektierungszonen festgesetzt werden, wenn sie den Zielen und Vorgaben des SIL entsprechen und das Interesse, ein Grundstück für eine Flughafenanlage freizuhalten, allfällige andere Interessen überwiegt. Die Beschwerdegegnerin hat sich des Instruments der Projektierungszone bedient, um einstweilig zu verhindern, dass auf dem für eine Frachtentwicklung mit luftseitigem Zugang am Flughafen Zürich benötigten Gebiet Rächtenwiesen bauliche Massnahmen vorgenommen werden.

5.1 Streitig und zu prüfen ist zunächst, ob die mit der angefochtenen Projektierungszone geschützte Frachthoferweiterung auf einer genügenden Sachplanung beruht.

Nach der kürzlich ergangenen Rechtsprechung des Bundesgerichts genügt ein sich erst im Entwurfsstadium befindlicher SIL den Anforderungen an eine genügende Sachplanung (Urteil 1C_442/2008 vom 9. Juli 2009 E. 2.4.9).

5.2 Gemäss Art. 75 Abs. 1 BV ist die Raumplanung Sache der Kantone; der Bund schafft lediglich eine Rahmengesetzgebung. Während die kantonale Richtplanung für eine umfassende Abstimmung aller raumwirksamen Aufgaben sorgt und die anzustrebende räumliche Entwicklung definiert (Art. 6 und Art. 8 RPG), bestimmt die (in der Regel kommunale) Nutzungsplanung die zulässige Nutzung des Bodens parzellenscharf (Art. 14 RPG). Dem Bund selber kommen nur insoweit Planungsbefugnisse zu, als sie zur Erfüllung einer ihm anderweitig übertragenen Sachaufgabe notwendig sind. Mittels Konzepten und Sachplänen hat er diesfalls aufzuzeigen, wie er seine raumwirksamen Tätigkeiten - in Berücksichtigung der Anliegen der Raumplanung und

der Aufgaben der Kantone - wahrzunehmen gedenkt (vgl. Art. 13 RPG sowie Art. 14 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV, SR 700.01]). Diese sind dann Ausgangspunkt für die Plangenehmigung durch die zuständige Bundesbehörde, welche funktional der kommunalen Baubewilligung entspricht (PIERRE TSCHANNEN, Kommentar zum Bundesgesetz über die Raumplanung, Zürich 1999 [Kommentar RPG], Rz. 26 zu Art. 2 RPG; LUKAS BÜHLMANN, Kommentar RPG, Rz. 2 ff. zu Art. 13 RPG; ALAIN GRIFFEL, Bau und Betrieb eines Flughafens: Raumplanungsrechtliche Aspekte, in: Jaag [Hrsg.], Rechtsfragen rund um den Flughafen, Zürich 2004, S. 99 ff.).

5.3 Sachpläne regeln vorab den Bedarf, die Standortfestlegung, die räumlichen Auswirkungen der konkreten Vorhaben, die räumlichen Zusammenhänge und die Koordination mit anderen Vorhaben, die technischen und betrieblichen Voraussetzungen sowie die Realisierungsmassnahmen (BÜHLMANN, Kommentar RPG, Rz. 28 zu Art. 13 RPG; vgl. auch Art. 14 ff. RPV). Eigentliche Formvorschriften gibt es nicht; je nach Planungsgegenstand ist es jedoch angezeigt, in einem allgemeinen Teil Grundlagen und Grundsätze festzuhalten, um daran anknüpfend in Objektblättern detaillierte Aussagen zur konkreten Umsetzung in Bezug auf bestimmte Anlagen zu machen (BÜHLMANN, a.a.O., Rz. 29 zu Art. 13 RPG; Entscheid der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Z-2001-58 vom 18. Februar 2003 E. 2.5.1; vgl. auch GRIFFEL, a.a.O., S. 102).

5.4 Gemäss Art. 37 LFG bedarf der Bau oder die Abänderung von Flugplatzanlagen einzig einer Plangenehmigung durch die zuständige Bundesbehörde, ohne dass kantonale Bewilligungen und Pläne erforderlich wären. Da der Bund somit für solche Vorhaben von der Projektierung bis zur Ausführung allein zuständig ist, setzt die Plangenehmigung grundsätzlich einen Sachplan voraus (vgl. Art. 37 Abs. 5 LFG i.V.m. Art. 27d Abs. 1 Bst. a VIL). Dieser SIL legt als Sachplan im Sinne von Art. 13 RPG behördenverbindlich die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz fest; hinsichtlich der einzelnen Infrastrukturanlagen bestimmt er insbesondere den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb und stellt die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dar (Art. 2 Bst. o sowie Art. 3a VIL).

5.4.1 Der SIL gliedert sich in drei Teile: Auf eine allgemeine Einleitung (Teil I) folgt Teil II, welcher eine Übersicht über die Infrastruktur der Zivilluftfahrt in der Schweiz und der wichtigsten Anlagen in Europa gibt. Zudem werden Verkehrsprognosen für die Landesflughäfen und Regionalflugplätze sowie die zu erwartenden Entwicklungen bei den übrigen Flugplätzen dargelegt und erläutert. Teil III B (Konzeptteil) ist den allgemeinen Zielen und Vorgaben der schweizerischen Luftfahrtpolitik gewidmet. Er macht allgemeine Aussagen zur generellen Ausrichtung der Zivilluftfahrt (effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur, Einordnung in den Gesamtverkehr, Umweltschutz, räumliche Abstimmung) sowie zum Gesamt- und zu den einzelnen Teilnetzen (Landesflughäfen, Regionalflugplätze, zivil mitbenützte Militärflugplätze, Flugfelder, Heliports, Landestellen und Flugsicherungsanlagen). Dem Flughafen Zürich wird dabei die Rolle einer der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs zugewiesen. Teil III C des SIL (Objektteil) enthält detaillierte Objektblätter für jeden einzelnen Flugplatz. Diese legen in verbindlicher Weise die Rahmenbedingungen für den Betrieb, den Flugplatzperimeter (umfassend die bestehenden Bauten und Anlagen sowie die vorgesehenen baulichen Erweiterungen), die Lärmbelastung, die Hindernisbegrenzung, die Erschliessung und die raumwirksamen Tätigkeiten fest. Die Teile I-III B (und mit ihnen der Konzeptteil) wurden vom Bundesrat im Oktober 2000 verabschiedet; die Objektblätter sind teilweise noch ausstehend (vgl. zum Ganzen auch: Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A- 4654/2009 vom 12. Oktober 2009 E. 5 ff., A-7633/2007 vom 8. August 2008 E. 6.3.1 und Entscheid der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt [REKO INUM] B-2006-36 vom 21. November 2006 E. 8.1.3).

5.4.2 Der Koordinationsprozess zur Erarbeitung eines SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich ist gegenwärtig noch im Gange. Nachdem ursprünglich 19 Betriebsvarianten zur Auswahl standen, hat der Bund anfangs Juli 2008 entschieden, die Betriebsvarianten E optimiert und E DVO auf dem bestehenden Pistensystem sowie die Variante J optimiert mit Pistenverlängerung als Grundlage für die Erarbeitung des SIL-Objektblattes zu verwenden. Der provisorische Schlussbericht des SIL-Prozesses Flughafen Zürich vom 7. August 2009 war noch bis Ende Oktober 2009 in Vernehmlassung. Nach Erarbeitung des definitiven Schlussberichts wird die Vorinstanz einen Entwurf des SIL-Objektblattes erstellen. Über Letzteren wird der Bundesrat – nach erfolgter Anhörung der Kantone und Gemeinden und Mitwirkung der

Bevölkerung – voraussichtlich im Jahre 2012 befinden (provisorischer Schlussbericht des SIL-Prozesses Flughafen Zürich vom 7. August 2009 S. 9 bzw. 55 ff.).

5.5 Das Bundesgericht hat im Urteil 1C_442/2008 vom 9. Juli 2009 E. 2.4.9 festgehalten, dass eine Projektierungszone nicht einfach "ins Blaue hinaus" festgelegt werden darf. Es dürfen nicht beliebige, sondern nur die für künftige Anlagen notwendigen Grundstücke mit der Zone belegt werden (Art. 37*n* LFG). Die Zone muss den Zielen und Vorgaben des sich im Entwurfsstadium befindlichen oder schon beschlossenen SIL entsprechen (Art. 27*h* Abs. 2 VIL), ihnen also nicht zuwiderlaufen, und ihre Gültigkeit ist zeitlich begrenzt (Art. 37*p* Abs. 2 LFG).

5.6 Vorliegend befindet sich das im Eigentum der Beschwerdeführerin stehende Grundstück im Flughafenperimeter. Der Flughafenperimeter bezweckt die Raumsicherung für die Erstellung von Flugplatzanlagen. Flugplatzanlagen sind Bauten und Anlagen, die örtlich und funktionell zum Flughafen gehören und seinen ordnungsgemässen und reibungslosen Betrieb sicherstellen (Art. 2 Bst. c VIL). Dazu gehören auch Bauten und Anlagen, die dem Umschlag oder der Frachtfertigung von Gütern dienen (ADRIAN WALPEN, Bau und Betrieb von zivilen Flughäfen, Unter besonderer Berücksichtigung der Lärmproblematik um den Flughafen Zürich, Zürich 2005, S. 207). Innerhalb des Flughafenperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich, haben sich den Flugplatzanlagen aber unterzuordnen (Nebenanlagen im Sinne von Art. 2 Bst. n VIL). Bei den von der Beschwerdegegnerin heute betriebenen und künftigen Frachtanlagen handelt es sich um Flugplatzanlagen. Hingegen ist das von der Beschwerdeführerin geplante Speditionszentrum als eine Nebenanlage zu qualifizieren, der keine Priorität zukommt. Auch die Projektierungszone befindet sich gemäss der Rahmenkonzession für die 5. Bauetappe grösstenteils innerhalb des Flughafenperimeters.

Zudem hat die Beschwerdegegnerin glaubhaft dargelegt, dass aufgrund der Umsetzung der EU-Verordnung 2320/2002, der Einführung von Schengen, der Liberalisierung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste sowie der möglichen guten Wachstumsprognose für den Luftverkehr ein Mehrbedarf an Frachthandlingsflächen (42'000 bis 75'000 m² bis im Jahr 2020) besteht. Die Erweiterung der Flächen in der Nähe der bestehenden Frachtanlagen im Osten des Flughafens

erscheint damit im heutigen Zeitpunkt notwendig und sinnvoll. Erst mittel- und langfristig plant die Beschwerdegegnerin die Verlegung in den Westen des Flughafens.

Die geplante Frachterweiterung steht ebenfalls im Einklang mit den Zielen und Vorgaben des SIL: Der Flughafen Zürich hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung, stellt eine Schlüsselinfrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsnachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft dar und soll seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können (vgl. Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 vom 10. Dezember 2004 [BBl 2005 II 1781 S. 1837 und S. 1841]; provisorischer Schlussbericht des SIL-Prozesses Flughafen Zürich vom 7. August 2009 S. 11; SIL vom 18. Oktober 2000 Teil III B1). Damit geht einher, dass dem Flughafen Zürich ein gewisses Entwicklungspotential zuzugestehen und ihm die Realisierung kompetitiver Luftverkehrsverbindungen und der zu diesem Zweck benötigten Infrastruktur zu ermöglichen ist. Zu der für den Flugbetrieb am Boden benötigten Infrastruktur gehören auch Frachtgebäude zur Lagerung von Luftfracht (provisorischer Schlussbericht des SIL-Prozesses Flughafen Zürich vom 7. August 2009 S. 45; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4654/2009 vom 12. Oktober 2009 E. 5.1).

5.7 Die Errichtung einer Projektierungszone setzt weiter voraus, dass eine einigermassen verfestigte und begründete Planungsabsicht besteht. An die Bestimmtheit der Planungsabsicht dürfen indes keine zu hohen Anforderungen gestellt werden, da die Planung ja nicht im Verfahren der Festsetzung von Projektierungszonen, sondern erst später verwirklicht wird. Die Planungsabsicht ist folglich wesensgemäss von einer gewissen Unbestimmtheit geprägt und wird oftmals erst im Verlauf der weiteren Planung nach und nach konkretisiert. Ziel ist denn auch, mit der Projektierungszone die Entscheidungsfreiheit der Planungsorgane zu sichern; entsprechend ist auszuschliessen, was immer die Planungsabsicht behindern könnte (vgl. in Bezug auf Planungszonen: Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar zum Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Rz. 13 zu Art. 27, sowie BGE 113 Ia 362 E. 2a; zur Verwandtschaft von Planungs- und Projektierungszone vgl. Urteil des Bundesgerichtes vom 9. Juli 2009 E. 2.4.6 mit Verweis auf Alexander Ruch, Kommentar RPG, Zürich 1999, Rz. 5 ff. zu Art. 27;

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-4654/2009 vom 12. Oktober 2009 E. 5.2).

Vorliegend werden nur die für künftige Anlagen notwendigen Grundstücke mit der Projektierungszone belegt (Art. 37*n* LFG). Weiter sind auch die Anforderungen an die Planungsdichte von Art. 27*h* VIL erfüllt: Die Beschwerdegegnerin hat neben Plänen mit der genauen Beschreibung der Projektierungszone, einen Erläuterungsbericht zur Projektierungszone vorgelegt. Der Bericht enthält eine Begründung, den Zweck und die Zeitdauer für welche das Gebiet Rächtenwiesen freigehalten werden soll. Im Wesentlichen führt sie hierzu ein Anstieg des Luftfrachtaufkommens und den damit verbundenen Bedarf an Frachthandlingsflächen an. Auf die Frage nach der zeitlichen Gültigkeit der Projektzone wird in E. 9 näher eingegangen.

6.
Die Festlegung von Projektierungszonen gemäss Art. 37*n* LFG bewirkt eine öffentlichrechtliche Eigentumsbeschränkung (Art. 26 BV) und muss somit auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (vgl. in Bezug auf Planungszonen: Waldmann/Hänni, a.a.O., Rz. 10 zu Art. 27 RPG; Jörg Paul Müller/Markus Schefer, Grundrechte in der Schweiz: im Rahmen der Bundesverfassung, der EMRK und der UNO-Pakte, 4. Aufl., Bern 2008, S. 1019 f.; Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2. Aufl., Bern 2005, § 63 Rz. 18). Wie in E. 5 festgehalten, beruht die angefochtene Projektierungszone auf einer genügenden gesetzlichen Grundlage, auch vor Ausfertigung des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich (vgl. dazu Urteil 1C_442/2008 vom 9. Juli 2009 E. 2.4.5, 2.4.6 in fine sowie 2.4.9 in fine). Es bleibt daher zu prüfen, ob die beiden weiteren Voraussetzungen für den Erlass einer Projektierungszone gegeben sind.

6.1 Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, das öffentliche Interesse sei wegen nicht genügend konkretisierter Planungsabsicht nicht gegeben. Diese beruhe auf blosser Bedarfsabklärung. Weiter hält sie dafür, ihr Grundstück dürfe nicht für eine unverhältnismässig lange und gesetzwidrige Dauer der privaten Verfügungsmacht entzogen werden. Angesichts der Tatsache, dass ihr Baugesuch unhaltbar und willkürlich blockiert worden sei, sei ihr Rechtschutzinteresse höher als das Interesse an der Projektierungszone zu gewichten.

6.2 Die Vorinstanz und die Beschwerdegegnerin stellen sich dagegen auf den Standpunkt, das öffentliche Interesse an der Festlegung der Projektierungszone überwiege das private Interesse der Beschwerdeführerin an der Erstellung einer Nebenanlage innerhalb des Flughafenperimeters. Im Weiteren sei die Projektierungszone verhältnismässig, da sie nicht weiter gehe als ihr Zweck es erfordere. Die Ausdehnung der Projektierungszone sei nicht grösser als der für die Frachterweiterung notwendige Landbedarf. Eine mildere Massnahme existiere nicht, insbesondere wäre es unverhältnismässig, von der Beschwerdegegnerin eine Verlegung der bestehenden Frachtinfrastruktur in den Westen des Flughafens zu verlangen, was dem Aufbau einer komplett neuen Infrastruktur für die Fracht gleichkäme.

6.3 Aufgrund der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich und der Mobilitätsnachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft ist ein übergeordnetes nationales öffentliches Interesse darin zu erblicken, dass dem Flughafen Zürich ein gewisses Entwicklungspotential zuzugestehen ist (KASPAR PLÜSS, Öffentliche Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen, Zürich 2007, S. 93 ff. und 156; vgl. auch E. 5.6). Dieses umfasst auch die Frachtentwicklung.

Eine Projektierungszone bezweckt gerade, Grundstücke für künftige Flughafenanlagen freizuhalten (vgl. Art. 37*n* Abs. 1 LFG). Vorliegend besteht eine einigermassen verfestigte und begründete Planungsabsicht; das öffentliche Interesse ist daher zu bejahen (vgl. E. 5.6).

7.

Eine Projektierungszone ist verhältnismässig (Art. 5 Abs. 2 BV), wenn sie zur Verwirklichung der im öffentlichen Interesse liegenden Ziele (vgl. hierzu bereits E. 5.6 ff. hiervor) geeignet, erforderlich und zumutbar ist. Geeignet ist sie dann, wenn mit ihr die angestrebten Ziele erreicht werden können oder sie zu deren Erreichung einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag leisten kann (sogenannte Zwecktauglichkeit). Erforderlichkeit liegt vor, wenn mit keiner gleichermassen geeigneten, aber für die Eigentümer weniger einschneidenden Massnahme der angestrebte Erfolg ebenso erreicht werden kann (sachliche Erforderlichkeit), die Projektierungszone von ihrem örtlichen Wirkungsbereich her nicht weiter ausgreift als nötig (räumliche Erforderlichkeit) und nicht länger dauert als zur Zielerreichung notwendig ist (zeitliche Erforderlichkeit [sogenanntes Übermassverbot]). Sie ist schliesslich nur dann gerechtfertigt, wenn eine angemessene Zweck-Mittel-Relation besteht,

d.h. der damit verbundene Eingriff in die Rechtsstellung der betroffenen Eigentümer im Vergleich zur Bedeutung der verfolgten öffentlichen Interessen nicht unvertretbar schwer wiegt (sogenannte Zumutbarkeit; vgl. allgemein zum Verhältnismässigkeitsprinzip: TSCHANNEN/ZIMMERLI, a.a.O., § 21 Rz. 1 ff.; zur Verhältnismässigkeit in Bezug auf Planungszonen vgl. WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., Rz. 14 ff. zu Art. 27).

7.1 Die Beschwerdeführerin spricht der angeordneten Projektierungszone, die Eignung zur Freihaltung von Grundstücken für eine Frachtentwicklung mit luftseitigem Zugang am Flughafen Zürich ab, da, solange das Objektblatt für den Flughafen Zürich noch ausstehend sei, noch nicht behördenverbindlich festgelegt sei, dass der Perimeter der Projektierungszone für eine Erweiterung des bestehenden Frachtzentrums nach Osten verwendet werden könne. Bei Übernahme der Betriebsvariante J bzw. der in dieser vorgesehenen Verlängerung der Piste 10/28 werde die der Projektierungszone zugrunde gelegte Erweiterung ausgeschlossen. Selbst wenn dabei das Grundstück der Beschwerdeführerin nicht unmittelbar in Anspruch genommen würde, vermöchte es allein den Flächenbedarf für die Frachterweiterung nicht zu decken.

Die Beschwerdegegnerin macht demgegenüber geltend, das Objektblatt für den Flughafen Zürich würde keine materiellen Neuerungen bringen. Zudem sei der betriebliche Status quo adäquat zu berücksichtigen. Aufgrund der tatsächlichen Ausgangssituation dränge sich eine Nutzung des Grundstücks der Beschwerdeführerin geradezu auf. In Bezug auf die Betriebsvariante J hält sie fest, dass der genaue Standort der Rollwege im heutigen Zeitpunkt noch nicht feststehe. Eine koordinierte Detailplanung und Realisierung von Rollwegen und Frachterweiterung sei möglich. Im Weiteren bestätigt sie, dass das Grundstück der Beschwerdeführerin für sich alleine den Flächenbedarf für die Frachterweiterung nicht zu decken vermöge. Aus diesem Grund umfasse die Projektierungszone weitere Grundstücke.

Aufgrund der vorliegenden Akten kann festgehalten werden, dass mit der Projektierungszone aus heutiger Sicht die angestrebten Ziele, d.h. die Freihaltung von Grundstücken für die Frachtentwicklung der Beschwerdegegnerin, voraussichtlich erreicht werden können. Angesichts der Tatsache, dass im heutigen Zeitpunkt erst der provisorische Schlussbericht SIL vorliegt und das Objektblatt alle Betriebsvarianten umfassen soll, kann jedenfalls der Projektierungszone nicht die

Eignung abgesprochen werden (vgl. auch provisorischer Schlussbericht des SIL-Prozesses Flughafen Zürich vom 7. August 2009 S. 6 f., 25 und 48; Medienmitteilung des BAZL vom 15. Dezember 2009).

7.2 Die Erforderlichkeit ist ebenfalls zu bejahen. Der voraussichtliche Landbedarf für die Frachtentwicklung von 42'000 bis 75'000 m² bis im Jahre 2020 ist durch das Gesuch der Beschwerdegegnerin, den von ihr eingereichten Plan und den Erläuterungsbericht ausgewiesen. Er greift von seinem Umfang her nicht weiter als notwendig. Für eine zeitlich massvolle Einschränkung der Grundeigentümerbedürfnisse wiederum ist bereits Art. 37*p* LFG besorgt, welcher von Gesetzes wegen die Frist der Projektierungszone auf maximal fünf Jahre (bzw. acht Jahre mit Verlängerung) beschränkt und deren Aufhebung verlangt, wenn die geplante Flughafenanlage nicht gebaut wird (vgl. nachfolgend E. 9).

7.3 Aufgrund des oben Dargelegten und den Akten ist eine mildere Massnahme für die Festsetzung einer Projektierungszone nicht ersichtlich. Dies insbesondere wegen der engen räumlichen Verhältnissen in der "Zone Ost" des Flughafen sowie angesichts der Tatsache, dass im heutigen Zeitpunkt kein anderer Standort für die Frachterweiterung in Frage kommt. Der Aufbau einer komplett neuen Infrastruktur im Westen des Flughafens wäre im heutigen Zeitpunkt unverhältnismässig.

8.
Zu prüfen ist weiter, ob das öffentliche Interesse an der Freihaltung von Grundstücken für eine Frachtentwicklung mit luftseitigem Zugang am Flughafen Zürich allfällige private oder öffentliche Interessen überwiegt (vgl. hierzu auch Art. 27*h* Abs. 2 VIL).

8.1 Die Beschwerdeführerin bringt vor, auf dem Hintergrund des vorausgegangenen vierjährigen Rechtsmittelverfahrens, in welchem die Grundsätze von Treu und Glauben sowie das Willkürverbot verletzt worden seien, seien ihre privaten Interessen höher zu bewerten als das öffentliche Interesse an der Projektierungszone. Ihr Baugesuch sei willkürlich blockiert worden und es würde ihm nun nachträglich die Bewilligungsfähigkeit entzogen. Angesichts dieser Umstände sei ihr Rechtssicherheitsinteresse höher zu gewichten. Im Übrigen wolle sie ja auch ein Frachtzentrum errichten, das den Anliegen der Luftfahrt genauso gut wie ein Betrieb der Beschwerdegegnerin dienen könne.

8.2 Wie bereits ausgeführt (vgl. E. 5.6), besteht aus volkswirtschaftlichen Überlegungen ein grosses öffentliches Interesse daran, dem Flughafen Zürich ein gewisses Entwicklungspotential zuzugestehen. Infolgedessen ist ihm zu diesem Zweck auch die benötigte Infrastruktur zu ermöglichen. Zu der für den Flugbetrieb am Boden benötigten Infrastruktur gehört nicht zuletzt auch die Fracht. Vorliegend besteht ein öffentliches Interesse an der Freihaltung von Grundstücken für die Frachtentwicklung der Beschwerdegegnerin. Diese betreibt schon heute Frachtanlagen im Sinne von Flugplatzanlagen. Das Bauvorhaben der Beschwerdegegnerin wäre zudem als blosse Nebenanlage zu qualifizieren, dem innerhalb des Flughafenperimeters keine Priorität zukommt. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände überwiegt das öffentliche Interesse an der Projektierungszone die privaten Interessen der Beschwerdeführerin; Interessen, die ihre Begründung hauptsächlich in dem nach Ansicht der Beschwerdeführerin willkürlichen kantonalen Bewilligungsverfahren finden, welches indes nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahren ist (vgl. E. 3). Abgesehen davon ist zur Zeit keine andere Realisierung des vorliegenden Projekts möglich.

9.

Abschliessend bleibt zu prüfen, ob die gesetzliche Höchstdauer der Gültigkeit der Projektierungszone von fünf Jahren im vorliegenden Fall herabzusetzen ist, wie dies von der Beschwerdeführerin geltend gemacht wurde.

9.1 Die Beschwerdeführerin stellt den Eventualantrag, die Gültigkeit der Projektierungszone sei von fünf Jahren auf 14 Monate zu beschränken. Sie begründet ihr Begehren damit, dass mangels Festsetzung des Objektblattes für den Flughafen Zürich im SIL-Prozess und wegen der im SIL-Koordinationsverfahren diskutierten Verlängerung der Piste 10/28 nicht einmal feststehe, ob die in Aussicht genommene Frachthoferweiterung nach Osten realisiert werden könne. Insbesondere auch vor dem Hintergrund des Baubewilligungsverfahrens werde ihr Grundstück für eine unverhältnismässig lange und gesetzwidrige Dauer der privaten Verfügungsmacht entzogen. Die in Art. 37*p* LFG vorgesehene Höchstdauer müsse nicht ausgeschöpft werden. Vorliegend wäre mindestens die beantragte Verkürzung der Gültigkeitsdauer aufgrund des Verhältnismässigkeitsprinzips (Art. 36 BV) geboten.

9.2 Die Vorinstanz führt hingegen an, dass die verfügte Dauer der Projektierungszone notwendig und - aus heutiger Sicht – ausreichend sei. Es bestehe kein Anlass, sie um die Dauer des von der Beschwerdeführerin ausgelösten kantonalen Baubewilligungsverfahrens zu verkürzen. Angesichts des erheblichen Mehraufwandes nicht nur in finanzieller Hinsicht, falls für die Realisierung der geplanten Frachterweiterung zwischenzeitlich entstandene Bauten entfernt werden müssten, erweise sich die aus der Projektierungszone fliessende Bausperre von fünf Jahren ohne Weiteres als verhältnismässig.

Nach Ansicht der Beschwerdegegnerin besteht wiederum keine gesetzliche Grundlage, um die Projektierungszone auf 14 Monate zu befristen. Frühere Rechtsmittelverfahren, die das Grundstück der Beschwerdeführerin betroffen haben, hätten Themen zum Gegenstand gehabt, die keinen Zusammenhang mit der geplanten Frachterweiterung hatten. Eine Verkürzung auf 14 Monate würde den Zweck der Projektierungszone zum Vornherein unterlaufen.

9.3 Nach Art. 37*p* Abs. 1 LFG fallen Projektierungszonen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach fünf Jahren dahin; sie können um höchstens drei Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden. Gemäss Abs. 2 muss die Projektierungszone von Amtes wegen oder auf Antrag des Flughafenhalters, des Kantons oder der Gemeinde aufgehoben werden, wenn der mit der Projektierungszone verfolgte Zweck nicht mehr oder nur noch teilweise besteht. Diese gesetzliche Maximalfrist von fünf Jahren (resp. acht Jahren mit Verlängerung) dient der Einhaltung des Verhältnismässigkeitsprinzips. Der betroffene Grundeigentümer soll nicht nach Belieben und auf unbestimmte Zeit mit einem Bauverbot belastet werden können (BBl 1998 2647; Urteil des Bundesgerichts 1C_442/2008 vom 9. Juli 2009 E. 2.5.2; WALPEN, a.a.O., S. 230; WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., zu Art. 27 RZ. 22).

Daraus folgt, dass die gesetzliche Ordnung von Art. 37*p* LFG bereits grundsätzlich das Verhältnismässigkeitsprinzip verwirklicht, indem die Dauer von Projektierungszonen grundsätzlich auf 5 Jahre bzw. mit Verlängerung auf maximal 8 Jahre beschränkt wird. Diese Fristen gelten jedoch nicht absolut, sondern müssen im konkreten Fall überprüft werden: Die Projektierungszone muss nämlich nach Art. 37*p* Abs. 2 LFG aufgehoben werden, wenn der mit der Projektierungszone

verfolgte Zweck nicht mehr oder nur noch teilweise besteht. Die Prüfung der verhältnismässigen Dauer einer Projektierungszone im konkreten Fall ergibt sich auch mit Blick auf ein ähnliches Instrument, die Planungszone (zur Vergleichbarkeit von Projektierungs- und Planungszone vgl. Urteil des Bundesgerichts vom 9. Juli 2009 E. 2.4.6 m.w.H.).

Planungszonen gehören zu den Planungssicherungsmassnahmen: Sie sollen verhindern, dass vor Erlass der grundeigentümerverbindlichen Nutzungspläne Baubewilligungen erteilt oder andere Entscheide gefällt werden, welche die Planungsziele vereiteln könnten. Davon zu unterscheiden sind die Landsicherungsmassnahmen, wozu auch die Projektierungszonen gehören: Sie dienen dazu, das für konkrete Projekte benötigte Land während einer bestimmten Zeit von Überbauungen freizuhalten. Planungszonen dienen der Nutzungsplanung, Projektierungszonen der Sachplanung (PETER HÄNNI, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. Aufl., Bern 2008, S. 235). Die Wirkungen der Projektierungszonen und Planungszonen sind jedoch weitgehend dieselben (WALTER HALLER/PETER KARLEN, Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht, Band I, Grundlagen Raumplanungsrecht Baurecht, 3. Aufl., Zürich 1999, Rz. 326 und 342).

Planungszonen im Sinne von Art. 27 Abs. 2 RPG dürfen für längstens fünf Jahre bestimmt werden. Das kantonale Recht kann eine Verlängerung vorsehen. Die zulässige Dauer einer Planungszone misst sich im konkreten Fall anhand des Verhältnismässigkeitsprinzips (Art. 26 i.V.m. Art. 36 Abs. 3 BV). In diesem Sinne darf bzw. muss die Planungszone im Einzelfall zum Vornherein auf eine kürzere Dauer befristet werden, wenn dies zur Wahrnehmung des Sicherungszwecks ausreicht. Erst recht muss eine Planungszone vor Ablauf von fünf Jahren aufgehoben werden, wenn sie im Hinblick auf den Sicherungszweck nicht mehr erforderlich erscheint (WALDMANN/HÄNNI, a.a.O., zu Art. 27 RZ. 22).

9.4 Die Beschwerdeführerin beantragt die Kürzung der gesetzlichen Maximaldauer von 5 Jahren wegen der langen Dauer des kantonalen Baubewilligungsverfahrens. Dies kann jedoch kein Grund für die Kürzung der Geltungsdauer sein, da allein der Sicherungszweck massgeblich ist. Dieser ist vorliegend nach wie vor gegeben (vgl. E. 5.6 in fine, E. 6 ff.). Es würde auch gegen Sinn und Zweck von Projektierungszonen verstossen, wenn deren Geltungsdauer durch Beschwerdeverfahren verkürzt würde. Dadurch könnte die Freihaltung

von benötigtem Land für konkrete Projekte und deren Realisierung innert nützlicher Frist vereitelt werden. Im Weiteren kommt der gegen die Festlegung einer Projektierungszone erhobenen Beschwerde auch keine aufschiebende Wirkung zu.

Vorliegend wurde das kantonale Beschwerdeverfahren vom 21. November 2005 bis 8. Januar 2007 sistiert, weil das betroffene Grundstück in der Projektierungszone betreffend Hindernisbegrenzung im Anflug Piste 28 lag. Da der Gegenstand des kantonalen Beschwerdeverfahrens nichts mit dem vorliegenden Verfahrensgegenstand zu tun hat sowie aufgrund der Tatsache, dass das Verfahren nicht übermässig lange sistiert wurde, besteht vorliegt kein hinreichender Grund, welcher es rechtfertigen würde, vom Grundsatz, dass die Dauer der Projektierungszone nicht wegen eines Beschwerdeverfahrens gekürzt werden kann, abzuweichen.

9.5 Zusammenfassend ergibt sich, dass vorliegend kein Grund für eine Kürzung der gesetzlichen Maximaldauer der Projektierungszone von fünf Jahren besteht.

10.
Gestützt auf vorstehende Erwägungen kann somit festgehalten werden, dass sich die verfügte Projektierungszone als rechtmässig erweist. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

11.
Die Verfahrenskosten werden in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt (Art. 63 Abs. 1 VwVG). Vorliegend wird die unterliegende Beschwerdeführerin kostenpflichtig und hat die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 2'000.- zu tragen (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Da die Beschwerdegegnerin obsiegt, sind ihr keine Verfahrenskosten aufzuerlegen (Art. 63 Abs. 3 VwVG).

12.
Der ganz oder teilweise obsiegenden Partei ist von Amtes wegen oder auf Begehren eine Entschädigung für ihr erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Der Rechtsvertreter der Beschwerdegegnerin hat

keine Kostennote eingereicht, weshalb die Entschädigung auf Grund der Akten zu bestimmen ist (Art. 14 Abs. 2 VGKE). Unter Berücksichtigung von Umfang und Schwierigkeit der Sache und dem damit verbundenen notwendigen Zeitaufwand für den Vertreter ist die Entschädigung auf Fr. 4'500.- festzusetzen. Auferlegt wird die Parteientschädigung in erster Linie der unterliegenden Gegenpartei im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit, wenn sich diese mit selbständigen Begehren am Verfahren beteiligt hat (Art. 64 Abs. 2 und Abs. 3 VwVG). Die Beschwerdeführerin ist folglich zu verpflichten, der Beschwerdegegnerin eine Parteientschädigung in der Höhe von Fr. 4'500.- zu bezahlen.

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 2'000.- werden der Beschwerdeführerin auferlegt. Sie werden mit dem geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 2000.- verrechnet.

3.
Der Beschwerdegegnerin wird eine Parteientschädigung von Fr. 4'500.- zugesprochen. Dieser Betrag ist von der Beschwerdeführerin nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu bezahlen.

4.
Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde; Beilage: Einzahlungsschein)
- die Beschwerdegegnerin (Gerichtsurkunde)
- die Vorinstanz (Einschreiben)
- das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Die vorsitzende Richterin:	Die Gerichtsschreiberin:
Marianne Ryter Sauvant	Yvonne Wampfler Rohrer

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

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 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Die Frist steht vom 18. Dezember 2009 bis und mit dem 2. Januar 2010 still (Art. 46 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 (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: >