

442.05/nua

Bern, 15. Oktober 2002

Flughafen Zürich-Kloten

Provisorische Änderung des Betriebsreglements

Genehmigung

A. Sachverhalt

1. Am 23. April 2001 einigten sich die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz auf Eckwerte für eine Regelung der Benützung des süddeutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich-Kloten. Einer dieser Eckwerte beinhaltet die Einführung einer erweiterten Nachtflugsperre über Süddeutschland an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen von 06 bis 09 Uhr und von 20 bis 22 Uhr. Der Staatsvertrag wurde am 19. September 2001 paraphiert und am 18. Oktober 2001 von Vertretern beider Staaten unterzeichnet. Diese Wochenendregelung wurde in Art. 6 des Staatsvertrags ausformuliert. Gemäss Art. 16 wird der Staatsvertrag in diesem Punkt ab dem 27. Oktober 2002 vorläufig angewendet.
2. Mit Schreiben vom 15. Februar 2002 reichte die Flughafen Zürich AG (Unique) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements ein. Demgemäss sollen in einer ersten Phase sämtliche Anflüge zwischen 06.00 und 09.08 Uhr und zwischen 20.00 und 22.00 Uhr auf die Piste 28 erfolgen, soweit es die meteorologischen Bedingungen zulassen. Andernfalls wird in Anwendung der im Staatsvertrag vorgesehenen Ausnahmeregelung weiterhin von Norden auf die Pisten 14 und 16 angefliegen.
In der zweiten Phase sollen die Landungen in der Zeit von 05.30 bis 09.08 Uhr auf den Pisten 28 und 34 erfolgen. Bis zur Zertifizierung eines Dual-Landing, welches koordinierte Anflüge auf beide Pisten gleichzeitig ermöglichen würde, wird praktisch nur auf Piste 34 gelandet. Am Abend von 20.00 bis 0.30 Uhr soll folgende Pistenrangordnung (absteigend) gelten: 28, 34, 14, 16.

Starts erfolgen in beiden Phasen im Wesentlichen auf den Pisten 32 und 34.

Phase 2 kommt zur Anwendung, wenn die Dachziegelklammerung für die Anflüge auf die Piste 34 realisiert ist, was gemäss Gesuch mehrere Jahre dauern kann. In der Zwischenzeit hat die Gesuchstellerin angegeben, die Klammerung könne bis Sommer 2003 realisiert werden.

Mit dieser Änderung sollen die Bestimmungen über die Pistenbenützung an die anwendbaren Bestimmungen des Staatsvertrags angepasst werden.

Zugleich unterbreitet die Unique das Gesuch um Bewilligung der im Anflugbereich der Piste 34 notwendigen Dachziegelklammerungen.

3. Das BAZL publizierte das Gesuch im Bundesblatt vom 12. März 2002 und hörte folgende Stellen direkt an:

- Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL),
- Kantone Aargau, Schaffhausen, Thurgau und Zürich,
- Deutsche Landkreise Konstanz und Waldshut.

Dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) stellte das BAZL das Dossier zur Kenntnis zu, liess ihm indessen eine Stellungnahme offen. Ebenfalls zur Kenntnis gebracht wurde das Gesuch den deutschen Behörden, den Kantonen Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Ausserrhoden, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Glarus, Luzern, Nidwalden, Schwyz, St. Gallen und Zug.

Das Gesuch wurde von den angehörten Kantonen und Landkreisen in ihren Publikationsorganen bekannt gemacht und öffentlich aufgelegt.

4. Während der öffentlichen Auflage des Gesuchs gingen knapp 16'000 Einsprachen ein.

Zum Gesuch Stellung genommen haben die Behörden folgender Körperschaften:

- Baudepartement des Kantons Aargau am 4. April und 5. Juni 2002,
- Standeskommission des Kantons Appenzell-Innerrhoden am 31. Mai 2002,
- Regierungsrat des Kantons Schaffhausen am 4. Juni 2002,
- Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau am 10. Juni 2002,
- Regierungsrat des Kantons Zug am 19. März und 4. Juni 2002,
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich am 6. Juni 2002,

- Landratsamt Konstanz durch RA Chr. Tillman, Zürich am 10. Juni 2002,
- Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg am 5. Juni 2002.

Der Landkreis Waldshut hat am 6. Juni 2002 anstelle einer Stellungnahme eine Einsprache eingereicht.

5. Am 11. Juli 2002 stellte das BAZL der Unique die eingegangenen Stellungnahmen und ausgewählte Einsprachen in Kopie zu und forderte sie auf, sich dazu zu äussern. Gleichentags liess das BAZL dem BUWAL die Berichte der kantonalen Umweltschutzfachstellen zum Umweltverträglichkeitsbericht zukommen. Die Antwort der Unique auf die Einsprachen erfolgte am 31. Juli 2002.

Am 20. August 2002 nahm das BUWAL im Rahmen der Hauptuntersuchung der Umweltverträglichkeit Stellung zu den beantragten betrieblichen Änderungen. Dieser Bericht wurde der Unique durch das BAZL umgehend zugestellt.

In ihrer Stellungnahme vom 18. September 2002 wies die Unique auf einige Punkte hin, welche das BUWAL ihrer Meinung nach unrichtig beurteilt habe. Gestützt darauf nahm das BUWAL am 3. Oktober 2002 ergänzend Stellung zu den beantragten Reglementsänderungen.

6. Am 30. August 2002 reichte die Unique beim BAZL die Gesuchsdossiers für die Installation von Instrumenten-Lande-Systemen (ILS) auf den Pisten 28 und 34 ein.

B. Erwägungen

I. Formelles

1. Nach Art. 36c Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 in der Fassung vom 18. Juni 1999 (LFG; SR 748.0) unterbreitet der Flugplatzhalter das Betriebsreglement dem Bundesamt zur Genehmigung. Änderungen des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, stellt das Bundesamt nach Art. 36d Abs. 1 LFG den betroffenen Kantonen zur Stellungnahme zu. Die Gesuche sind in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die beantragte Änderung des Betriebsreglements führt zu einer wesentlichen Veränderung der Verteilung der Fluglärmbelastung, weshalb sie eine wesentliche Änderung der Anlage darstellt. Es ist somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Angesichts des knappen Terminprogramms wurde die Untersuchung auf die Lärmauswirkungen beschränkt; auf die andern Umweltbereiche hat das Vorhaben keine wesentlichen Auswirkungen.

3. Die von verschiedenen Einsprechenden erhobenen Rügen wegen eines zu knappen Verfahrensprogramms stossen ins Leere. Art. 22a des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) sieht zwar vor, dass „gesetzliche oder behördliche Fristen, die nach Tagen bestimmt sind“, u.a. vom 7. Tag vor Ostern bis und mit dem 7. Tag nach Ostern still stehen. Im vorliegenden Fall geht es zwar um eine von einer Behörde angesetzte Frist, welche aber nicht nach Tagen sondern mit einem fixen Lauf – nämlich vom 4. Juli bis zum 3. August 2001 – bestimmt wurde. Art. 22a VwVG findet nach seinem Wortlaut auf diesen Fall keine Anwendung. Die Bestimmung von Art. 36d Abs. 2 LFG, wonach die Gesuche während 30 Tagen öffentlich aufzulegen seien, begründet nicht eine gesetzliche Frist, sondern enthält allein die Anweisung an die verfahrensleitende Behörde, die Auflagefrist entsprechend anzusetzen. Die Publikation mit einem fixen Endtermin war klar und eindeutig – ein Hinweis auf die Nichtanwendbarkeit von Art. 22a VwVG, wie dies von verschiedenen Einsprechenden moniert wurde, war daher überflüssig. Die von den Kantonen und deutschen Landkreisen durchgeführte öffentliche Auflage dauerte in jedem Fall die gesetzliche Minstdauer von 30 Tagen.

Einsprecherische Anträge, die auf eine Aufhebung und Wiederholung des Auflageverfahrens zielen, sind daher abzuweisen.

4. Angesichts der ungewöhnlich grossen Zahl eingegangener Einsprachen war es keinesfalls möglich, Einigungsverhandlungen oder Augenscheine durch zu führen. Unter Berücksichtigung des knappen Zeitraums, der für das Genehmigungsverfahren zur Verfügung stand, konnte auch keine den Ansprüchen rechtsgleicher Behandlung entsprechende Auswahl von Verhandlungsparteien vorgenommen werden. Die diesbezüglichen Anträge von Seiten der Einsprechenden sind daher abzuweisen.

5. Gleiches gilt für die einsprecherischen Anträge auf Akteneinsicht resp. Zustellung aller oder ausgewählter Verfahrensakten. Zur Vorbereitung des Genehmigement-

scheids war das BAZL darauf angewiesen, die Akten und Unterlagen jederzeit zur Hand zu haben. Das Kopieren der zur Einsicht verlangten Aktenstücke hätte einen unverhältnismässigen Aufwand verursacht, weshalb auch darauf verzichtet werden musste. Auch diese Anträge sind daher abzuweisen.

II. Materielles

1. Gemäss Art. 25 Abs. 1 der Verordnung vom 25. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt in der Fassung vom 2. Februar 2000 (VIL; SR 748.131.1) sind Änderungen des Betriebsreglements zu genehmigen, wenn
 - der Inhalt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht,
 - die Vorgaben der Betriebskonzession und der Plangenehmigung umgesetzt sind,
 - die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind,
 - der Lärmbelastungskataster festgesetzt werden kann,
 - bei Flughäfen die Sicherheitszonenpläne öffentlich aufliegen.

2. Verhältnis zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Am 18. Oktober 2000 hat der Bundesrat den allgemeinen Teil des SIL verabschiedet. Dieser enthält insbesondere die konzeptionellen Ziele und Vorgaben; diese bestehen im wesentlichen aus der Festlegung des Gesamtnetzes und der einzelnen Teilnetze. Demgemäss gehört der Flughafen Zürich zu den drei Landesflughäfen. Der SIL bezeichnet diese als die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems. Der Flughafen Zürich soll dabei seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können. Diese Aussagen machen deutlich, dass dem Flughafen Zürich innerhalb der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur eine herausragende Bedeutung zukommt. Diese Zielsetzung bleibt auch unter dem Einfluss des Staatsvertrags bestehen. Mit einer entsprechenden Änderung des Betriebsreglements wird der weitere Betrieb des Flughafens Zürich ermöglicht, was den bestehenden Zielen und Vorgaben des SIL entspricht.

Vor dem Hintergrund der anstehenden gesamthaften Überprüfung des Betriebsreglements hat die vorliegende Änderung per se provisorischen Charakter. Eine weiter gehende Abstimmung mit den bestehenden Planungen, insbesondere den kanto-

nen Richtplänen, die auf der Basis eines Koordinationsprotokolls mit dem Objektblatt erfolgen wird, ist daher in dieser Phase nicht notwendig.

3. Vorgaben der Betriebskonzession und der Plangenehmigung
 - a) Die vom UVEK am 31. Mai 2001 erteilte Betriebskonzession enthält neben den in Art. 36a LFG genannten keine konkreten Vorgaben für das Betriebsreglement. Allerdings hat das UVEK die Gesuchstellerin verpflichtet, u.a. sämtliche Massnahmen zur Umsetzung des Staatsvertrags zeitgerecht zu treffen. Mit der vorliegend beantragten Reglementsänderung wird dieser Vorgabe entsprochen.
 - b) Die vom UVEK am 5. November 1999 erteilte Baukonzession für das Dock Midfield als Teil der 5. Bauetappe verpflichtete den Flughafenhalter, verschiedene betriebliche Auflagen ins Betriebsreglement zu übernehmen, sobald dieses überarbeitet wird. Diese Auflagen wurden vom Bundesgericht in seinem Entscheid vom 8. Dezember 2000 bestätigt. Die Unique ist dieser Verpflichtung im Reglement nachgekommen; sie werden durch die vorliegende Änderung nicht verändert. Weitere Vorgaben aus erteilten Baukonzessionen und Plangenehmigungen bestehen nicht.
4. Luftfahrtspezifische Anforderungen
 - a) Die vorliegende Reglementsänderung basiert zum einen auf bestehenden An- und Abflugverfahren für die Pisten 28 und 32. Neu ist der Anflug von Süden auf die Piste 34. Die Erarbeitung dieses Anflugverfahrens erfolgte durch Spezialisten der Gesuchstellerin, der für die Flugsicherung verantwortlichen Skyguide sowie des BAZL unter Beizug von Vertretern der Swiss. Das ausgearbeitete Instrumentenflugverfahren mit Navigation auf das bestehende VOR/DME (Drehfunkfeuer mit Distanzmessung) Kloten erfüllt alle Anforderungen; insbesondere diejenigen der Flugsicherheit.
 - b) Die Gesuchstellerin erklärt, dass zum Schutz der Bevölkerung für Landungen auf die Piste 34 Dachziegelklammerungen in der Anflugschneise erforderlich seien. Sie ersucht das BAZL daher, sie mit der Genehmigung der Betriebsreglementsänderung zur Klammerung der Dachziegel zu berechtigen.

Um das Risiko zu minimieren, dass sich wegen der Randwirbelschleppen grösserer Flugzeuge Dachziegel lösen können, müssen diese im von der Gesuchstellerin dargestellten Anflugbereich festgeklammert werden. Das entsprechende Gesuch um Ermächtigung zur Vornahme dieser Arbeiten ist dergestalt zu genehmigen, als die

Gesuchstellerin mittels Auflage dazu zu verpflichten ist. Damit der Fortgang der Arbeiten durch das BAZL beaufsichtigt werden kann, ist die Gesuchstellerin zudem zur regelmässigen Berichterstattung zu verpflichten. Hiefür erscheint ein monatlicher Rhythmus angemessen.

- c) Damit ist sicher gestellt, dass die luftfahrtspezifischen Anforderungen gemäss Art. 3 VIL erfüllt werden.

5. Anforderungen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes

5.1 Das BUWAL kommt in seiner Beurteilung zu folgenden Erkenntnissen:

„Die Änderungen des Flugbetriebs in den sensiblen Tagesrandstunden (20 bis 22 Uhr und 06 bis 09 Uhr) an Wochenenden und Feiertagen werden – im Sinne der LSV und der UVPV – als wesentlich betrachtet und damit als UVP-pflichtig eingestuft. Der Auffassung in der Stellungnahme des Kantons Zürich, wonach Art. 9 lit. b LSV verletzt sei, können wir nicht folgen. Der Betrieb des Flughafens Zürich wird zwar wesentlich geändert, aber es ist nicht ersichtlich, inwiefern dadurch bei einer anderen sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

Aufgrund der politischen Gegebenheiten, der Zeitknappheit und des provisorischen Charakters der Betriebsreglementsänderung kamen die Gesuchstellerin und unser Amt überein, dass die eingereichten Gesuchsunterlagen den gleichen Ansprüchen genügen müssen wie bei der ersten provisorischen Reglementsänderung (Nachtflugregelung) im Zusammenhang mit dem Staatsvertrag.

Wir weisen erneut darauf hin, dass wir nur diejenigen Betriebsreglementsänderungen als genehmigungsfähig erachten, welche aufgrund der Regelung über die An- und Überflüge über deutsches Hoheitsgebiet zwingend notwendig werden.

Aus diesem Grund ergeben sich folgende Vorbehalte zur Genehmigung des vorliegenden Reglementes: Aus den Gesuchsunterlagen der Flughafen Zürich AG ist nicht ersichtlich, weshalb in Art. 33^{bis} Abs. 1 Landungen in der Zeit von 05.30 bis 6.08 Uhr auch auf Piste 34 zugelassen werden sollen, und nicht wie bis anhin lediglich auf Piste 28. Ebenso fehlen diesbezügliche Aussagen und Berechnungen im UV-Bericht. Wir halten nochmals fest, dass mit der letztjährigen Betriebsreglementsänderung und der Möglichkeit von maximal 4 Starts auf Piste 28 in der Zeit von 6.30 bis 7.00 Uhr der Verlust der Möglichkeit, verfrühte Landungen auf Piste 16 leiten zu können, kompensiert worden ist. Aus diesen Gründen ist die zusätzliche Öffnung der Piste 34 für Landungen nicht bewilligungsfähig.

Zudem möchten wir auf einen weiteren Widerspruch zwischen Art. 33^{bis} Abs. 2 und den Ausführungen im UV-Bericht hinweisen. In besagtem Artikel heisst es, dass an arbeitsfreien Tagen "Landungen von 5.30 bis 9.08 Uhr in der Regel auf die Pisten 28 und 34" erfolgen sollen. Im UV-Bericht wird hingegen davon ausgegangen, dass Landungen während dieser Zeit grundsätzlich auf Piste 34 erfolgen werden. Das Betriebsreglement ist entsprechend dem UV-Bericht anzupassen.

Ansonsten entspricht der UV-Bericht weitestgehend den Anforderungen, wie sie im Vorfeld zwischen dem Gesuchsteller und unserem Amt abgesprochen worden sind. Einzig die ausgewiesenen 16h Leq für den Tag entsprechen nicht dem gesetzlich vorgeschriebenen Mittelungspegel im Jahresdurchschnitt, sondern lediglich demjenigen der durchschnittlichen arbeitsfreien Tage (Samstage, Sonntage, Feiertage im nahen Deutschland). Da die untersuchten Betriebsreglementsänderungen aber schon im 16 Stunden Leq der betroffenen 117 arbeitsfreien Tage kaum sichtbar sind, kann man davon ausgehen, dass bei einer Mittelung über das ganze Jahr keine sichtbare Veränderung der Lärmbelastung auftritt.

Die neue Regelung des Flugbetriebs führt an Wochenenden und süddeutschen Feiertagen während zwei Stunden am Abend und drei Stunden am Morgen zu einer räumlichen Umverteilung der Lärmbelastung mit einer entsprechenden Belastung für die betroffene Bevölkerung. Da sich dieser geänderte Flugbetrieb jedoch auf 585 der jährlichen 5'840 Tagesstunden gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV) beschränkt, ergibt sich daraus so gut wie keine sichtbare Veränderung der gesetzlichen Lärmbelastungskurven.

Trotzdem sind die Auswirkungen dieser provisorischen Betriebsreglementsänderung nicht zu unterschätzen. Die periodische Umverteilung der Lärmbelastung in sensiblen Zeiten trifft teilweise stark besiedelte Gebiete, die bis anhin nicht oder nur wenig mit Fluglärm belastet worden sind. Die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Personen steigt an Wochenenden und Feiertagen vor allem in der Phase 2, d.h. nach Klammerung der Dachziegel in der Anflugschneise auf Piste 34 und den daraufhin erfolgenden Südanflügen während der Zeit von 06.00 bis 09.00 Uhr, markant an.

Auch wenn in der Phase 1 mit vermehrten Landungen auf Piste 28 während den von der provisorischen Betriebsänderung betroffenen Stunden gesamthaft gesehen sogar eine leichte Verbesserungen der Lärmsituation eintritt (Anzahl betroffene Personen), so ist es aus Umweltsicht doch bedenklich, wenn in diesen sensiblen Zeiten einzelne Gebiete auf Kosten anderer geschont werden, wenn damit nicht eine deutliche Verbesserung der gesamten Lärmsituation herbeigeführt werden kann.

Eine Verbesserung der Lärmsituation könnte auch die vom Kanton Zürich beantragte Anhebung der Fluglärmgebühren bewirken. Wir anerkennen zwar, dass sich eine auf die Wochenenden und Feiertage beschränkte Gebührenerhöhung wegen der grundsätzlich regelmässigen (von Wochenenden und Feiertagen nicht beeinflussten) Rotation der Flugzeuge in der Praxis schwierig umsetzen lässt, erachten den Antrag aber prüfenswert. Der Einsatz möglichst lärmarmer Flugzeuge würde in diesen sensiblen Tageszeiten zu einer spürbaren Entlastung der neu oder zusätzlich belasteten Gebiete führen.

Aus all diesen Gründen könnten wir dem neuen Flugregime – mit einzelnen Vorbehalten – nur zustimmen, weil übergeordnetes Recht diese Änderungen zwingend notwendig macht.“

Darauf gestützt formuliert das BUWAL folgende Anträge:

- „1. Analog den Auflagen zu der letzten Betriebsreglementsänderung (Nachtflugregelung) dürfen auch weiterhin keine Slots vor 6.00 Uhr vergeben werden.
2. Art. 33^{bis} Abs. 1 des Betriebsreglements ist insoweit zu ändern, als dass Landungen werktags in der Zeit von 5.30 bis 6.08 Uhr grundsätzlich auf Piste 28 zu erfolgen haben.
3. Art. 33^{bis} Abs. 2 des Betriebsreglements ist insoweit zu ändern, als dass Landungen an arbeitsfreien Tagen in der Zeit von 5.30 bis 9.08 Uhr grundsätzlich auf Piste 34 zu erfolgen haben.
4. Da (verfrühte) Landungen nach der Dachziegelklammerung (Phase 2) ab 5.30 Uhr (statt 6.08 Uhr) auf Piste 34 möglich werden (vgl. eingereichtes Betriebsreglement), sind die maximal 4 Starts auf der Piste 28 von 6.30 bis 7.00 Uhr spätestens ab der Möglichkeit verfrühter Landungen auf Piste 34 an Wochenenden oder Feiertagen nicht mehr gerechtfertigt. Dieser Teil des Art. 39 des Betriebsreglements ist entsprechend anzupassen oder ganz aus dem Betriebsreglement zu streichen.
5. Des Weiteren unterstützen wir die Anträge in der Stellungnahme des Kantons Zürich, soweit nicht eine Verletzung von Art. 9 LSV geltend gemacht wird. Insbesondere sei zu prüfen, ob die Fluglärmgebühren an Wochenenden und Feiertagen nicht anzuheben seien.“

- 5.2 In ihrer Stellungnahme vom 18. September 2002 weist die Gesuchstellerin zuerst darauf hin, dass verfrüht ankommende Langstreckenflugzeuge im Moment zwischen 05.30 und 06.08 Uhr nicht landen könnten, obwohl der Flughafen zu dieser Zeit ei-

gentlich offen wäre. Da die Piste 28 für viele Flugzeuge zu kurz sei, müssten diese in den Warteräumen über Süddeutschland kreisen, um danach auf der Piste 16 zu landen. Mit der Umsetzung der Wochenendregelung, welche die Einführung eines Landeverfahrens auf die Piste 34 unumgänglich mache, werde nun auch während der Woche die Möglichkeit geschaffen, bereits ab 5.30 Uhr zu landen. Unstimmigkeiten des UVB in diesem Punkt habe auch Unique fest gestellt und deshalb die Lärmauswirkungen des Anflugverfahrens Piste 34 im Plangenehmigungsgesuch zur Installation eines ILS nochmals ausgewiesen.

Entgegen der Annahme des BUWAL würden im UVB für den Zeitraum zwischen 5.30 und 9.08 Uhr sowohl das Anflugverfahren auf die Piste 28 als auch dasjenige auf die Piste 34 in separaten Lärmkarten dargestellt (Karte K für Anflug 28 und Karte Q für Anflug 34). Diese Lärmkarten wiesen die maximale Lärmbelastung für beide Pisten einzeln aus. Da bei einer gleichzeitigen Benützung beider Pisten (Dual Landing) dieselbe Anzahl Anflüge auf zwei Pisten verteilt werde, müsse sich der effektiv auftretende Lärm zwingend innerhalb der im UVB ausgewiesenen Lärmkurven bewegen. Dementsprechend enthalte der UVB keine Aussage darüber, dass Landungen zwischen 5.30 und 9.08 Uhr grundsätzlich auf die Piste 34 erfolgen würden. Vielmehr weise der UVB sowohl für den Anflug 28 als auch den Anflug 34 grössere Lärmbelastungen aus, als im Betrieb mit dem Dual Landing Verfahren effektiv auftreten würden.

Unique weist zur Forderung nach Erhöhung der Fluglärmgebühren darauf hin, dass weder die Luftfahrt- noch die Umweltschutzgesetzgebung eine Unterscheidung der Umweltverträglichkeit nach Wochentagen bzw. Wochenenden und Feiertagen kenne, weshalb eine gesetzliche Grundlage für eine solche Erhöhung fehle.

5.3 In seiner Replik vom 3. Oktober 2002 hält das BUWAL fest, dass es an seiner Stellungnahme fest halte, sofern es sie nicht ausdrücklich präzisiere oder korrigiere. Zu den einzelnen Punkten von Unique macht es folgende Bemerkungen:

a) „Landungen auf Piste 34 werktags zwischen 05.30 und 06.08 Uhr

Die von der Unique gemachten Ausführungen bezüglich dem Wegfall verfrühter Landungen von Langstreckenflugzeugen auf Piste 28 in der Zeit von 05.30 bis 06.08 Uhr sind grundsätzlich richtig. Einzelne Kompensationsmassnahmen (4 Starts auf Piste 28 in der Zeit von 06.30 bis 07.00 Uhr) sind aber bereits mit der letztjährigen Betriebsreglementsanpassung im Rahmen der Nachtflugregelung bewilligt worden.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass sich der von der Unique eingereichte Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zur Wochenendregelung auf Aussagen bezüglich der

Tagesstunden an arbeitsfreien Tagen (Wochenenden sowie süddeutsche Feiertage) beschränkt. Auf Auswirkungen verfrühter Landungen in der 3. Nachtstunde (05.00 – 06.00 Uhr) wird in keiner Weise eingegangen – weder an Wochenenden und süddeutschen Feiertagen noch an Werktagen.

Somit entspricht die beantragte Betriebsreglementsänderung nicht dem eingereichten UVB. Eine Genehmigung verfrühter Landungen auf Piste 34 erscheint uns aus diesem Grund nicht möglich. Daran vermag auch der Verweis der Unique auf ein anderes, uns nicht vorliegendes Gesuch (PGV ILS) nichts zu ändern.

Unsere Stellungnahme basiert auf den uns zur Zeit zur Verfügung stehenden Unterlagen. Inwiefern ein nachgelieferter verbesserter UVB den von uns geltend gemachten Mangel zu beheben vermag, hat das BAZL als Leitbehörde zu entscheiden.

Im Lichte dieser Überlegungen sehen wir uns veranlasst, den Antrag 3 entsprechend anzupassen. Pro memoria weisen wir darauf hin, dass die Regelung betreffend der Landungen auf Piste 28 in der Zeit von 05.30 bis 06.08 Uhr analog unserem Antrag 2 bereits mit dem letztjährigen Verfahren zur Nachtflugregelung vom BAZL verfügt worden ist.

b) Dual Landing

Wir können uns den Ausführungen der Unique in diesem Punkt nicht anschliessen.

Im Betriebsreglementsentwurf zur Wochenendregelung wird in Art. 33^{bis} der Betriebszustand $Zt+W2/34$ (Betriebszustand nach abgeschlossener Dachziegelklammerung) geregelt. Dabei ist vorgesehen, dass Landungen in der Zeit von 05.30 bis 06.08 Uhr (an Arbeitstagen) bzw. von 05.30 bis 09.08 Uhr (an arbeitsfreien Tagen) in der Regel auf Piste 28 und 34 erfolgen sollen.

In Art. 33^{ter} wird der Betrieb während der Phase $Zt+W1$ bis zum Abschluss der Dachziegelklammerungsarbeiten im Anflugbereich der Piste 34 geregelt. Während dieser Zeit sollen die Landungen prinzipiell auf Piste 28 erfolgen. Wir gehen somit davon aus, dass Art. 33^{ter} lediglich als Übergangsregelung zum Tragen kommt, bis Art. 33^{bis} in Kraft tritt.

Im UVB wird jedoch sowohl in der Tabelle auf Seite 18 als auch bei den von Unique erwähnten Karten K und Q davon ausgegangen, dass in den betreffenden Stunden der Phase $Zt+W2/34$ ausschliesslich auf Piste 34 und in der Phase $Zt+W1$ ausschliesslich auf Piste 28 gelandet wird. Ebensolches geht aus den Grenzwertkarten S bis U für den Zustand $Zt+W2/34$ hervor. Daraus schliessen wir, dass das Dual Landing nicht Gegenstand des vorliegenden Gesuchs bildet.

Unseres Erachtens widersprechen sich somit der eingereichte Betriebsreglements-entwurf und der UVB.

Im Übrigen sind die unter vorstehend Ziffer 2.a gemachten Ausführungen auch in diesem Zusammenhang zu beachten

c) 4 Starts auf der Piste 28 zwischen 06.30 bis 07.00 Uhr

Der erste Abschnitt dieses Punktes entspricht unserem Antrag 4 in der Stellungnahme vom 20. August 2002. Insofern besteht unseres Erachtens kein Widerspruch zum Antrag von Unique. Würden die 4 Landungen auf Piste 28 in der Zeit zwischen 06.30 und 07.00 Uhr auch nach Abschluss der Arbeiten zur Dachziegelklammerung und der damit verbundenen Inbetriebnahme des Betriebszustand $Zt_{+W2/34}$ bewilligt bleiben, so würde dies effektiv einer Kapazitätssteigerung des Flughafens gleich kommen.

Der Argumentation der Unique im zweiten Absatz können wir nicht folgen: Die Einführung der Wochenendregelung wird diesen Herbst stattfinden. Zu diesem Zeitpunkt werden – soweit wir informiert sind – die Ziegel im Anflugbereich der Piste 34 noch nicht vollständig geklammert sein. Somit wird die Einführung der Wochenendregelung und der Beginn der Betriebsphase $Zt_{+W2/34}$ mit dem von uns verlangten Wegfall der besagten vier Starts zeitlich nicht zusammenfallen. Um den Befürchtungen der Unique, dass die Umstellung des Ost- auf den Südanflug betriebliche Probleme bereiten könnte, trotzdem etwas Rechnung zu tragen, schlagen wir eine Anpassung unseres Antrags 4 vor.

d) Erhöhung der Fluglärmgebühren am Wochenende und an Feiertagen

Die Meinung der Unique, dass es zur Festlegung differenzierter Lärmgebühren an unterschiedlichen Wochentagen keine gesetzliche Grundlage gebe, können wir nicht teilen. Die gesetzliche Grundlage bildet Art. 12 Abs. 1 lit. c USG. Verkehrs- oder Betriebsvorschriften können differenziert nach Tagesstunden oder Wochentagen angeordnet werden. Eine weitergehende gesetzliche Grundlage braucht es unseres Erachtens nicht.

Aus diesem Grund halten wir an unserem Antrag, die Anhebung der Fluglärmgebühren an Wochenenden und Feiertagen zu prüfen, fest.

e) Das BUWAL formuliert seine präzisierten Anträge wie folgt:

„3. Die Auswirkungen verfrühter Landungen auf Piste 34 in der Zeit von 05.30 bis 06.00 Uhr (3. Nachtstunde) sind im UVB nicht ausgewiesen worden und daher nicht genehmigungsfähig. Art. 33^{bis} Abs. 2 des Betriebsreglements ist entspre-

chend anzupassen: "An Samstagen und [...] erfolgen Landungen von 05.30 bis 06.00 Uhr und von 20.00 bis 22.00 Uhr auf Piste 28; von 06.00 bis 09.08 Uhr auf Piste 34, in Ausnahmefällen [...]."

4. Die maximal 4 Starts auf der Piste 28 von 06.30 bis 07.00 Uhr sind spätestens einen Monat nach Inbetriebnahme des Betriebszustandes mit Anflügen auf Piste 34 an Wochenenden oder Feiertagen nicht mehr gerechtfertigt. Dieser Teil des Art. 39 des Betriebsreglements ist entsprechend anzupassen oder ganz aus dem Betriebsreglement zu streichen.
- 4a (neu) Sollten entgegen dem eingereichten Gesuch werktags Landungen in der Zeit von 05.30 bis 06.08 Uhr auf die Piste 34 bewilligt werden, so wären die maximal 4 Starts auf der Piste 28 zwischen 06.30 und 07.00 Uhr an den betreffenden Wochentagen, spätestens einen Monat nach Inbetriebnahme dieses Betriebszustands nicht mehr gerechtfertigt."

5.4 Beurteilung

- a) Das BAZL schliesst sich der Beurteilung des BUWAL vollumfänglich an. Angesichts der knappen Zeit, die für die Erarbeitung des Gesuchsdossiers wie für dessen Beurteilung zur Verfügung stand, konnte von der Gesuchstellerin nicht ein UVB verlangt werden, der in allen Teilen den Anforderungen gemäss UVB-Handbuch des BUWAL entspricht. Die für eine Beurteilung der wesentlichen Umweltauswirkungen nötigen Angaben liegen in genügender Qualität vor. Diese Einschränkungen gegenüber dem üblichen Standard für einen UVB kann die Gesuchstellerin aber nur für Massnahmen beanspruchen, welche unmittelbar mit den durch den Staatsvertrag resultierenden Betriebsbeschränkungen zusammen hängen und diese kompensieren. Entsprechend müssten die Umweltauswirkungen von Massnahmen, die über die direkte Kompensation der staatsvertraglichen Beschränkungen hinaus gehen, nach den Anforderungen des UVB-Handbuchs untersucht und dargestellt werden. Solche Massnahmen müssten von einer Genehmigung ausgeschlossen bleiben. Ebenso nicht genehmigt werden können Änderungen, welche im UVB nicht oder ungenügend dokumentiert sind. Dies trifft im vorliegenden Fall auf die beantragten Frühankünfte (vor 06 Uhr) auf die Piste 34 und die Möglichkeit des Dual Landings auf die Pisten 28 und 34 zu. Das BAZL hat keinen Anlass anzunehmen, dass die zuständige Umweltfachstelle die im UVB enthaltenen Fluglärmkarten und kommentierenden Aussagen falsch interpretiert und beurteilt hätte. Der Verweis der Gesuchstellerin auf den UVB zu einem (weiteren) Gesuch, welches zwar beim BAZL eingereicht aber noch nicht behandelt worden ist, ist in diesem Zusammenhang unbehelflich. Demzufolge sind – den Anträgen 2 und 3

(modifiziert) des BUWAL entsprechend – die Frühankünfte auf Piste 34 sowie das Dual Landing auf die Pisten 28 und 34 von der Genehmigung auszunehmen.

- b) Demgegenüber ist es der Gesuchstellerin mit der Gesuchsbegründung und den eingereichten Unterlagen gelungen, den Nachweis für den Bedarf folgender betrieblicher Änderungen zu erbringen:
- An Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg Anflüge von Osten auf die Piste 28 von 06.08 bis 09.08 Uhr und von 20 bis 22 Uhr,
 - vor 07 Uhr Starts ab der Piste 32.
- c) Das Betriebskonzept für die Phase 1, d.h. bis zur Realisierung der Dachziegelklammerung im Anflug 34, ist demnach nach Ansicht des BUWAL genehmigungsfähig. Für das Konzept der Phase 2 ist die Genehmigungsfähigkeit zumindest zum heutigen Zeitpunkt nicht gegeben. Demzufolge müsste diesen Änderungen die Genehmigung verweigert werden. Es bleibt noch zu prüfen, ob den Anträgen des BUWAL mit einer mildernden Massnahme als der Nichtgenehmigung ebenfalls Rechnung getragen werden könnte.
- d) Bis die Dachziegel in der Anflugschneise der Piste 34 geklammert sind, werden nach Angaben der Gesuchstellerin noch mehrere Monate vergehen, sie rechnet mit einer Realisierung bis im Sommer 2003. Die vom BUWAL gegen die Genehmigung der Anflüge auf die Piste 34 vorgebrachten (berechtigten) Einwände beziehen sich allerdings nicht auf diese Anflüge an sich sondern auf die unzureichend dokumentierten Lärmauswirkungen. Die fehlenden Angaben bezüglich Frühankünften (vor 06 Uhr) sollen nach Aussagen der Gesuchstellerin im UVB für das ILS Piste 34 nachgeliefert werden. Die vom BUWAL ebenfalls als fehlend gerügten Darstellungen der Auswirkungen des Dual Landings können von der Gesuchstellerin ohne weiteres einverlangt werden. Damit lassen sich die fehlenden Beurteilungsgrundlagen in kürzerer Zeit beschaffen. Auf der Basis dieser Ergänzungen werden sich demnach die für die Phase II beantragten Anflüge auf die Piste 34 beurteilen lassen.

Wird den dafür nötigen Reglementsänderungen die Genehmigung verweigert, muss die Gesuchstellerin diesen Teil des Gesuchs neu einreichen, worauf das ganze Genehmigungsverfahren durchgeführt werden muss. Dies wäre im vorliegenden Fall und unter den gegebenen Umständen zum einen wohl überspitzt formalistisch und zum andern krass unverhältnismässig. Das BAZL gelangt daher zum Schluss, die Ge-

nehmigung der Änderungen für die Phase 2 zurück zu stellen und die Gesuchstellerin zur Nachreichung der gemäss BUWAL fehlenden Angaben im UVB aufzufordern. In dieser Hinsicht wird auch den Einsprachen, welche ungenügende Darstellungen im UVB rügen und Nachbesserungen fordern, entsprochen.

- e) Dem BUWAL ist ferner dahin gehend beizupflichten, dass die aus den beantragten Betriebsänderungen resultierenden Mehrbelastungen der schweizerischen Bevölkerung nur akzeptiert werden können, weil sie durch die Umsetzung des Staatsvertrags bedingt sind. Die Flugbeschränkungen über deutschem Territorium sind im Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz vereinbart worden. In verbindliches Recht umgesetzt werden die Beschränkungen in Deutschland durch die 204. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung. Die dem Staatsvertrag entsprechende Änderung dieser Verordnung ist von den deutschen Behörden im August 2002 erlassen worden und soll am 27. Oktober 2002 in Kraft treten. Diese Verordnungsänderung ist allerdings von der Fluggesellschaft Swiss und der Gesuchstellerin beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg angefochten worden, wobei gleichzeitig beantragt wurde, die Rechtskraft der Bestimmungen aufzuschieben.

Es wäre nun gegenüber der betroffenen schweizerischen Bevölkerung krass stossend und liefe der Beurteilung des BUWAL zuwider, wenn die deutschen Justizbehörden die Rechtskraft der deutschen Verordnung aufschieben würden, die zur – in diesem Fall nicht mehr nötigen – Kompensation der Einschränkungen vorgenommenen Änderungen des Betriebsreglements jedoch in Kraft treten würden. Die Rechtskraft der Reglementsänderung ist daher an die Gültigkeit der deutschen Einführungsverordnung zu knüpfen. Dazu ist der vorgelegte Art. 141^{ter} zu ergänzen. Dieser Artikel regelt auch den Fall, dass der Staatsvertrag nicht ratifiziert wird und (in der Folge) einseitige Anordnungen deutscher Behörden erfolgen, die die Benützbarkeit des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich einschränken.

- f) Im Hinblick auf den nachzuholenden Entscheid ist bereits heute fest zu stellen, dass die von der Gesuchstellerin geplanten Südanflüge auf die Piste 34 grundsätzlich genehmigungsfähig sind. Durch die verlangte Ergänzung des UVB erfährt die Einführung dieser Anflüge nach der Realisierung der Dachziegelklammerung keine Verzögerung.

Es liegt im Interesse des BAZL, dass die Südanflüge so rasch als möglich benützt werden können, da damit einerseits eine Entlastung der vom Anflug auf die Piste 28 betroffenen Bevölkerung erfolgt und anderseits weniger häufig von der Ausnahmeregelung des Staatsvertrags Gebrauch gemacht werden muss. Dazu muss die Gesuchstellerin die begonnenen Arbeiten für die Dachziegelklammerung ohne Verzögerung weiter führen. Dass dies geschieht, wird durch Auflagen sicher gestellt (vgl. oben B.II.4.b).

- g) Antrag 1 des BUWAL bezieht sich auf die vom BAZL am 19. Oktober 2001 genehmigte Änderung des Betriebsreglements bezüglich der Nachtflugsperrung über Deutschland. Diese Genehmigung ist weiterhin gültig, was auch für die darin verfügbaren Auflagen zutrifft. Eine gleich lautende Auflage in dieser Verfügung erübrigt sich somit.
- h) Die vom BUWAL in seinem Antrag 5 erwähnten Anträge des Kantons Zürich betreffen die Lärmauswirkungen und hauptsächlich deren Darstellung im UVB; sie wurden vom BUWAL beurteilt, und das BAZL folgt dieser Beurteilung. Ausdrücklich unterstützt das BUWAL den Antrag, es sei zu prüfen, ob die Fluglärmgebühren an Wochenenden und Feiertagen nicht zu erhöhen seien.
Die Gesuchstellerin wehrt sich gegen diesen Antrag und beruft sich auf eine fehlende gesetzliche Grundlage. Das BUWAL geht in seiner Replik davon aus, dass das in Art. 9 USG festgehaltene Vorsorgeprinzip eine genügende Grundlage darstelle. Das BAZL kann sich dieser Beurteilung grundsätzlich anschliessen. Eine vertiefte Prüfung der Frage einer genügenden gesetzlichen Grundlage kann an dieser Stelle indes unterbleiben, da der Antrag ja bloss auf Prüfung einer Gebührenerhöhung lautet; unausweichlich verlangt wird sie weder vom Kanton Zürich noch vom BUWAL. Der Antrag des BUWAL ist daher in den Entscheid zu übernehmen.
- i) Aus diesen Erwägungen folgt, dass das BAZL nur jene Änderungen des Flugbetriebs genehmigt, welche für die Kompensation der aus dem Staatsvertrag resultierenden Beschränkungen unmittelbar nötig sind. Das BAZL gesteht der Gesuchstellerin dabei zu, die Kapazität des Flughafens jedenfalls bis zur gesamtheitlichen Überprüfung des Flughafenbetriebs zu erhalten. Daraus folgt, dass die Einsprachen, die sich gegen die jetzt genehmigten Reglementsänderungen richten, abgewiesen werden.

6. Für die Festsetzung des Lärmbelastungskatasters fehlen im heutigen Zeitpunkt wesentliche Grundlagen. Zum einen hat das Bundesgericht in seiner Entscheid vom 8. Dezember 2000 über die 5. Bauetappe die entsprechenden Bestimmungen von Art. 37 der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) faktisch aufgehoben. Dazu hat es verfügt, dass bei der Festsetzung des Katasters das künftige Betriebskonzept zu berücksichtigen sei. Dieses ist, wie bereits dargestellt, zur Zeit noch nicht fest gelegt. Der Lärmbelastungskataster wird somit auf der Basis überarbeiteter Verordnungsbestimmungen und des künftigen Betriebskonzepts festzusetzen sein, wozu die Gesuchstellerin nur schon durch den genannten Bundesgerichtsentscheid verpflichtet ist. Auf eine entsprechende Auflage in diesem Entscheid kann daher verzichtet werden.
7. Nachdem die mit vorliegender Reglementsänderung genehmigten Massnahmen auf den heute publizierten An- und Abflugverfahren basieren, erfahren die für den Flughafen Zürich bestehenden Sicherheitszonen keine Veränderung. Diese wurden bei ihrem Erlass öffentlich aufgelegt und sind seither in Kraft.

III. Verfahrenskosten

Die Kosten für die Behandlung eines Genehmigungsgesuchs richten sich nach Art. 39 Abs. 3 lit. a der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (VGZ; SR 748.112.11). Der Aufwand für die Behandlung des vorliegenden Gesuchs rechtfertigt die Erhebung der Maximalgebühr von Fr. 4'000.--.

Die aussergewöhnlich hohe Zahl an Einsprachen machte es notwendig, dass das BAZL deren Erfassung und Registration in Auftrag geben musste. Die Kosten der Auftragnehmerin in Höhe von Fr. 76'680.-- sind als Auslagen ebenfalls der Gesuchstellerin in Rechnung zu stellen. Dazu kommen Auslagen für die Publikation des Gesuchs in den angehörten Kantonen und Landkreisen in Höhe von insgesamt Fr. 2'159.80, welche ebenfalls durch die Gesuchstellerin zu ersetzen sind.

IV. Entzug der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden

Gemäss Art. 6 Abs. 1 LFG steht gegen Verfügungen, die gestützt auf das LFG und seine Ausführungsbestimmungen ergehen, die Beschwerde an die Rekurskommission UVEK offen. Diese Beschwerde hat gemäss Art. 55 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) aufschiebende Wirkung.

Gemäss Art. 16 wird der Staatsvertrag bezüglich der Wochenendregelung über Deutschland ab dem 27. Oktober 2002 vorläufig angewendet. Ohne die Kompensation, wie sie die vorliegend zu genehmigenden Regelungen des Betriebsreglements vorsehen, erlitt der Flughafen an Wochenenden und deutschen Feiertagen in der Zeit von 6 bis 9 Uhr und von 20 bis 22 Uhr eine erhebliche Kapazitätsbeschränkung. Diese Kompensation muss auch während der Dauer allfälliger Beschwerdeverfahren erfolgen können; andernfalls würden die genehmigten Massnahmen ihre Wirkung völlig verfehlen, die Genehmigung würde per se obsolet. Daraus erhellt, dass die Rechtskraft der neuen Regelung während der Dauer allfälliger Beschwerdeverfahren nicht aufgehoben werden darf. Entsprechend und Art. 55 Abs. 2 VwVG folgend, ist allfälligen Beschwerden gegen diese Verfügung die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

V. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin, den angehörten Kantonen und Landkreisen, den einsprechenden Gemeinden, Organisationen sowie den anwaltlichen Parteivertretern direkt eröffnet. Auf eine direkte Eröffnung an die übrigen Einsprechenden wird in Anwendung von Art. 36 lit. c VwVG verzichtet. Ihnen wird der Entscheid über die Genehmigung durch Publikation im Bundesblatt zur Kenntnis gebracht.

Weiteren interessierten Stellen wird die Verfügung zugestellt.

C. Verfügung

1. Die von der Flughafen Zürich AG beantragten Änderungen des Betriebsreglements werden wie folgt **genehmigt**:

- Geänderter Art. 33^{bis} in folgendem Wortlaut:

„Von 22.00 Uhr bis 06.08 Uhr erfolgen Landungen auf die Piste 28.“

Zweiter und dritter Satz wie beantragt.

„An Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen gemäss Anhang I zum Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland erfolgen Landungen in der Zeit von 05.30 Uhr bis 09.08 Uhr und von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr auf die Piste 28. Steht diese Piste nicht zur Verfügung, erfolgen die Landungen auf die Piste 14 oder auf die Piste 16.“

Nächster Absatz wie beantragt.

- Geänderter Art. 39 wie beantragt.

- Neuer Art. 141^{ter} in folgendem Wortlaut:

Erste drei Absätze wie beantragt.

„Art. 33^{bis} und 33^{ter} sowie die Änderungen von Art. 39, welche am 18. Oktober 2001 und am 15. Oktober 2002 genehmigt wurden, sind nicht anwendbar, wenn und solange die in der 204. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland angeordneten Einschränkungen der Benützung des süd-deutschen Luftraums keine Rechtskraft entfalten.“

2. Die weiteren von der Flughafen Zürich AG beantragten Änderungen des Betriebsreglements werden vorläufig **nicht genehmigt** (Art. 33^{bis}, 33^{ter}, 39).

3. Auflagen

- 3.1 Die Gesuchstellerin hat die fehlenden Angaben zu den Lärmauswirkungen der Anflüge auf die Piste 34 zu den beantragten Zeiten ohne Verzug beim BAZL einzureichen.
- 3.2 Die Gesuchstellerin hat in Gebieten, in welchen neue Alarmwertüberschreitungen nicht nur kurzfristig auftreten und die Notwendigkeit von Schallschutzmassnahmen unbestritten ist, im Sinne der Auflage 3.3 der Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 diese Schallschutzmassnahmen unverzüglich zu vollziehen und umzusetzen.
- 3.3 Die Gesuchstellerin hat die begonnenen Arbeiten zur Dachziegelklammerung im Bereich der Anflugschneise auf die Piste 34 ohne Verzug weiter zu führen. Über den Stand der Arbeiten ist dem BAZL an jedem Monatsende Bericht zu erstatten.

- 3.4 Die Gesuchstellerin hat zu prüfen, ob die Fluglärmgebühren an Wochenenden und Feiertagen gemäss Anhang I zum Staatsvertrag anzuheben seien. Ein entsprechender Bericht ist dem BAZL rechtzeitig vor dem nächst möglichen Einföhrungstermin höherer Gebühren zu unterbreiten.
4. Entgegenstehende Anträge und Begehren aus den Einsprachen und der Anhörung werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
5. Die Gebühren für diese Genehmigung in Höhe von Fr. 4'000.-- zuzüglich Auslagen von Fr. 78'839.80 werden der Gesuchstellerin auferlegt.
6. Rechtsmittelbelehrung
Gegen diese Verfügung oder Teile davon kann innert 30 Tagen Verwaltungsbeschwerde erhoben werden bei der Rekurskommission des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Postfach 336, CH-3000 Bern 14. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.
Die Beschwerde ist im Doppel einzureichen. Sie hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeföhrer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeföhrer sie in den Händen haben. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.

Allfälligen Beschwerden wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Der Direktor

André Auer