

442.05/nua

Bern, 18. Oktober 2001

Flughafen Zürich-Kloten

Provisorische Aenderung 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 Nachtflugsperrung über Süddeutschland von 22 bis 06 Uhr, welche sofort nach Abschluss des Staatsvertrags zwischen den beiden Staaten in Kraft treten soll. Der Staatsvertrag wurde am 19. September 2001 paraphiert und am 18. Oktober 2001 von Vertretern beider Staaten unterzeichnet. Gemäss Art. 16 wird der Staatsvertrag bezüglich der Nachtflugsperrung über Deutschland ab dem 19. Oktober 2001 vorläufig angewendet.
2. Mit Schreiben vom 12. Juni 2001 reichte die Flughafen Zürich AG (Unique) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Gesuch um Genehmigung einer Aenderung des Betriebsreglements ein. Mit dieser Aenderung sollten die Bestimmungen über die Pistenbenützung an die sofort anwendbaren Bestimmungen des Staatsvertrags angepasst werden. Darüber hinaus sieht das Gesuch eine generelle Verlängerung der Nachtflugsperrung am Flughafen vor.

Zusammen mit dem Genehmigungsgesuch reichte die Unique beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch um Plangenehmigung für die Ausrüstung der Piste 28 mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) ein.

3. Das BAZL publizierte die Gesuche zusammen mit dem bereits früher eingereichten Gesuch um Plangenehmigung für Anpassungen an den Rollwegen und Servicestrassen im Bereich der Piste 10-28 im Bundesblatt vom 3. Juli 2001 und hörte folgende Stellen direkt an:

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

Das Gesuch wurde von den angehörten Kantonen in ihren Publikationsorganen bekannt gemacht.

Die deutschen Landkreise Waldshut und Schwarzwald-Baar verlangten mit Schreiben vom 20. bzw. 23. Juli 2001 eine Beteiligung am Verfahren.

4. Die folgenden Körperschaften haben zum Gesuch Stellung genommen:

- Baudepartement des Kantons Aargau am 6. August 2001,
- Regierungsrat des Kantons Schaffhausen am 31. Juli 2001,
- Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau am 7. August 2001,
- Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich am 30. Juli 2001.

Während der öffentlichen Auflage der Gesuche gingen über 4'500 Einsprachen ein, die sich mehrheitlich gegen die Aenderung des Betriebsreglements richten. Unter den Einsprechern befinden sich die Landkreise Konstanz und Waldshut, 69 schweizerische und sieben deutsche Gemeinden sowie 24 Organisationen.

5. Mit Schreiben vom 17. August 2001 stellte das BAZL der Unique die eingegangenen Stellungnahmen und Einsprachen in Kopie zu und forderte sie auf, sich dazu und zur Frage einer bloss teilweisen Genehmigung der beantragten Reglementsänderung zu äussern.

Am 6. September 2001 nahm das BUWAL im Rahmen der Hauptuntersuchung der Umweltverträglichkeit Stellung zu den beantragten betrieblichen Aenderungen. Dieser Bericht wurde der Unique durch das BAZL umgehend zugestellt.

In ihrer Stellungnahme vom 7. September 2001 zeigte die Unique auf, welche Konsequenzen eine von ihrem Antrag abweichende Regelung der Pistenbenützung auf den Flughafenbetrieb hätte. Anfang Oktober 2001 reichte die Unique tabellarische und graphische Darstellungen der Auswirkungen der beabsichtigten Regelungen auf

die Zeitfenster für Starts und Landungen (Slots) und damit auf die Kapazität des Flughafens ein. Gestützt darauf nahm das BUWAL am 17. Oktober 2001 abschliessend Stellung zu den beantragten Reglementsänderungen.

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 Aenderung des Betriebsreglements führt zu einer wesentlichen Veränderung der Verteilung der Fluglärmbelastung, weshalb sie eine wesentliche Aenderung 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 VwVG sieht zwar vor, dass „gesetzliche oder behördliche Fristen, die nach Tagen bestimmt sind“, u.a. vom 15. Juli bis und mit 15. August 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 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 durchgeführte öffentliche Auflage dauerte in jedem Fall die gesetzliche Mindestdauer von 30 Tagen.

Nach der Vereinbarung der beiden Verkehrsminister vom 23. April 2001 über die Eckwerte zum künftigen Staatsvertrag stehen sämtliche Beteiligten unter einem er-

heblichen Zeitdruck. Insbesondere die Umsetzung der Nachtflugsperrung über Deutschland auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses (Ende August 2001) hin erfordert ein sehr straffes Verfahrensprogramm. Dass dabei die öffentliche Auflage auf die Sommerferien fiel, war unter den gegebenen Umständen unvermeidlich. Um den Abschluss des Staatsvertrags nicht zu gefährden, mussten die Arbeiten zur Umsetzung der Nachtflugsperrung auf den vereinbarten Termin hin abgeschlossen werden. Die zuletzt eingetretene Verzögerung war zum Zeitpunkt der Einleitung der Anhörung und des Auflageverfahrens nicht absehbar.

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

4. In dem ungewöhnlich knappen Zeitraum, der für die Umsetzung der am 23. April vereinbarten Nachtflugsperrung zur Verfügung stand, war die Durchführung von Einigungsverhandlungen oder Augenscheinen keinesfalls möglich. Entsprechende Anträge von Seiten der Einsprechenden sind daher abzuweisen.

II. Materielles

1. Gemäss Art. 25 Abs. 1 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) ist das Betriebsreglement 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 Aenderung des Betriebsreglements wird der weitere Betrieb des Flughafens Zürich ermöglicht, was den bestehenden Zielen und Vorgaben des SIL entspricht.

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 seiner Entscheid vom 8. Dezember 2000 bestätigt. Die Unique ist dieser Verpflichtung im Reglement nachgekommen; sie werden durch die vorliegende Aenderung nicht verändert. Weitere Vorgaben aus erteilten Baukonzessionen und Plangenehmigungen bestehen nicht.
4. Luftfahrtspezifische Anforderungen
 - a) Die vorliegende Reglementsänderung basiert auf bestehenden, publizierten An- und Abflugverfahren, womit die luftfahrtspezifischen Anforderungen gemäss Art. 3 VIL erfüllt werden.
 - b) In ihrer Stellungnahme vom 7. September 2001 erwähnt die Gesuchstellerin, dass zum Schutz der Bevölkerung für Landungen auf die Piste 28 voraussichtlich weitere Dachziegelklammerungen in der Anflugschneise erforderlich seien. Die Genehmigung der Betriebsreglementsänderung sollte diesem Umstand Rechnung tragen und eine Auflage der umgehenden Klammerung der Dachziegel enthalten.

Eine Prüfung der Situation durch das BAZL ergab, dass der Anflug auf die Piste 28 auch für Grossflugzeuge grundsätzlich möglich ist. Um das Risiko zu minimieren, dass sich entgegen der gemachten Erfahrungen trotzdem wegen der Randwirbel-

schleppen grösserer Flugzeuge Dachziegel lösen können, ist die Gesuchstellerin mittels Auflage in dieser Verfügung anzuweisen, nähere Untersuchungen über den Bedarf an Dachziegelklammerungen anzustellen und diese ohne Verzug vorzunehmen. Ein entsprechendes Konzept ist dem BAZL einzureichen, wofür eine Frist von drei Monaten angemessen erscheint.

Damit wird auch der Forderung des Kantons Zürich, die er in seiner Stellungnahme vom 30. Juli 2001 vorgebracht hat, Rechnung getragen.

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

5.1 Das BUWAL kommt in seiner Beurteilung zu folgendem Fazit:

„Das neue Flugregime während der Nacht führt zu deutlich mehr Betroffenen und wäre demzufolge abzulehnen, würde nicht übergeordnetes Recht (Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz) diese Änderungen kurzfristig nötig machen.“

Darauf gestützt formuliert es folgende Anträge:

- „1. Dem vorläufigen Betriebsreglement darf keine präjudizierende Wirkung zukommen, weshalb im Entscheid sicherzustellen ist, dass Betroffene ihre Rechtsansprüche nicht verlieren, auch wenn sie zum jetzigen Zeitpunkt keine Einsprache erheben.
2. Der Gesuchsteller hat in Gebieten, in welchen neue Alarmwertüberschreitungen nicht nur kurzfristig auftreten und die Notwendigkeit von Schallschutzmassnahmen unbestritten sind [recte: ist], im Sinne der Auflage 3.3 der Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 diese Schallschutzmassnahmen unverzüglich zu vollziehen und umzusetzen.
3. In der Anflugschneise auf Piste 28 ist eine weitere Lärmmessstelle zu installieren.“

Daneben stellt das BUWAL fest, dass die in einer Ergänzung des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) dargestellten Untersuchungen der Auswirkungen einer generellen Verlängerung der Nachtflugsperrung (bzw. der damit verbundenen betrieblichen Erleichterungen) unzureichend sind und für eine Beurteilung nicht genügen.

5.2 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 Beur-

teilung 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. Daraus folgt, dass die vorliegend von der Unique beantragten weiter gehenden Massnahmen (generelle Verlängerung der Nachtflugsperrre auf 23 bis 06 Uhr mit erweiterten Benützungzeiten der Pisten 16 und 28) schon wegen ungenügender Darstellung ihrer Umweltauswirkungen nicht beurteilt und demnach nicht genehmigt werden können.

- b) Demgegenüber ist es der Gesuchstellerin mit der Gesuchsbegründung und den nachgereichten Unterlagen gelungen, den Nachweis für den Bedarf folgender betrieblicher Aenderungen zu erbringen:
- Anflüge von Osten auf die Piste 28 ab 22 Uhr bis Betriebsschluss (24.00 resp. für Verspätungen 00.30 Uhr) und von 05.30 bis 06.08 Uhr,
 - Abflüge ab der Piste 28 Richtung Westen ab 06.30 Uhr, wobei deren Zahl auf 4 beschränkt wird (für Strahlflugzeuge, bis 7 Uhr).

Die Gesuchstellerin hat auf die ursprünglich ebenfalls beantragte verlängerte Benützung der Piste 16 für Starts von 21 bis 22 Uhr verzichtet.

- c) Angesichts der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit für die Umsetzung der am 23. April 2001 vereinbarten Nachtflugsperrre über Deutschland war die Gesuchstellerin bei der Suche nach alternativen Anflugrouten stark eingeschränkt. So war es ausgeschlossen, ein oder gar mehrere neue An- und Abflugverfahren zu entwickeln. In Frage kam nur ein existierendes, publiziertes und daher für die Benutzer bekanntes Verfahren, das zudem die Vorgaben des Staatsvertrags einhielt (keine Flüge unter Flughöhe 10'000 Fuss über Deutschland zwischen 22 und 6 Uhr). Das einzige Verfahren, das diese Anforderungen erfüllt, ist der heute bei starkem Westwind praktizierte Anflug von Osten auf die Piste 28.

Der von mehreren Einsprechenden angeführte Südanflug auf die Piste 32 wurde während der Sperrung der Piste 10-28 im Sommer 2000 tatsächlich publiziert und benützt. Allerdings wurde dieses Verfahren auf die Dauer der Pistensperrung beschränkt und entsprechend befristet publiziert. Es konnte und kann demnach nicht kurzfristig reaktiviert werden. Daneben wäre für die Einführung einer solchen Anflugroute eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig, wozu die kurze, zur Verfügung stehende Zeit nicht reicht. Aus Sicht des BAZL ist daher in genügender Weise belegt, dass für die Kompensation der durch den Staatsvertrag gesperrten Anflüge von Norden einzig das bisherige Westwindverfahren auf die Piste 28 angewendet werden kann.

- d) In seinem Entscheid über die Erteilung einer Betriebskonzession für den Flughafen Zürich vom 31. Mai 2001 hat das UVEK die Unique angewiesen, innert Jahresfrist seit Unterzeichnung des Staatsvertrags das überprüfte und allenfalls angepasste Betriebsreglement samt Umweltverträglichkeitsbericht beim BAZL einzureichen. Unter Hinweis auf diese Auflage hat das BAZL am 31. Mai 2001 das von der Unique eingereichte Betriebsreglement, das den bisherigen Flugbetrieb mit wenigen Ausnahmen unverändert weiter führt, genehmigt. Die vollumfängliche Ueberprüfung des Flughafenbetriebs innerhalb eines Jahres führt dazu, dass auch zwischenzeitlich vorgenommene Aenderungen des Betriebs(reglements) dannzumal überprüft werden. Solche Aenderungen sind demnach naturgemäss provisorisch. Die vom UVEK angeordnete vollständige Ueberprüfung führt weiter dazu, dass diese zwischenzeitlichen Aenderungen keine Präjudizien für den künftigen Betrieb enthalten oder darstellen können. Dem Antrag 1 des BUWAL wird daher schon mit der Auflage des UVEK im Konzessionsentscheid vom 31. Mai 2001, welche vom vorliegenden Verfahren nicht berührt wird, Rechnung getragen.
- e) Die beiden andern Anträge des BUWAL sind unbestritten und werden in den Entscheid übernommen.
- f) Aus diesen Erwägungen folgt, dass das BAZL nur jene Aenderungen des Flugbetriebs genehmigt, welche für die Kompensation der aus dem Staatsvertrag resultierenden Beschränkungen unbedingt nötig sind. Das BAZL gesteht der Gesuchstellerin dabei zu, die Kapazität des Flughafens jedenfalls bis zur gesamtheitlichen Ueberprüfung des Flughafenbetriebs gemäss Auflage des UVEK zu erhalten. Daraus folgt, dass die Einsprachen, die sich gegen die jetzt genehmigten

Reglementsänderungen richten, abgewiesen werden. Soweit sich die Einsprachen gegen weiter gehende Änderungen richten, werden sie gutgeheissen.

6. Für die Festsetzung des Lärmbelastungskatasters fehlen im heutigen Zeitpunkt wesentliche Grundlagen. Zum einen hat das Bundesgericht in seiner Entscheidung 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 nicht bekannt. 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 dieser Entscheidung kann daher verzichtet werden.
7. Nachdem das vorliegende Reglement auf den heute publizierten An- und Abflugverfahren basiert, 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). Die Umstände, die das vorliegende Gesuch nötig machten und der Aufwand für dessen Behandlung rechtfertigen die Erhebung der Minimalgebühr von Fr. 1'500.--.

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 Nachtflugsperrung über Deutschland ab dem 19. Oktober 2001 vorläufig angewendet. Ohne die Kompensation, wie sie die vorliegenden zu genehmigenden Regelungen des

Betriebsreglements vorsehen, erlitte der Flughafen in der Zeit von 22 bis 6 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, den einsprechenden Gemeinden, Organisationen sowie den bezeichneten Vertretern von Privaten 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 und in den kantonalen Publikationsorganen zur Kenntnis gebracht.

Weiteren interessierten Stellen wird die Verfügung zugestellt.

C. Verfügung

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

- Neue Art. 8^{bis} und 21^{bis}

- Geänderter Art. 21

- Geänderter Art. 33 in folgendem Wortlaut:

„Bei Instrumentenanflügen von 06.08 Uhr bis 22.00 Uhr erfolgt die Landung in der Regel auf Piste 14 oder auf Piste 16.“

Rest wie beantragt

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

„Von 22.00 Uhr bis 06.08 Uhr erfolgen Landungen auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 16.“

- Geänderter Art. 39 in folgendem Wortlaut:

„Abflüge von Strahlflugzeugen erfolgen vor 07.00 Uhr auf der Piste 34.

Auf der Piste 28 sind von 06.30 Uhr bis 07.00 Uhr höchstens 4 Abflüge von Strahlflugzeugen pro Tag zulässig.“

Nächster Absatz wie beantragt

„Abflüge von Strahlflugzeugen erfolgen zwischen 21.00 Uhr und 24.00 Uhr bzw. 00.30 Uhr auf den Pisten 32 und 34.

Abweichungen aus Sicherheitsgründen sind zulässig.“

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

„Die neuen Art. 8bis, 21bis, 33bis und geänderten Art. 21, 33 und 39 treten auf den 19. Oktober 2001 in Kraft.“

2. Die weiteren von der Flughafen Zürich AG beantragten Änderungen des Betriebsreglements werden **nicht genehmigt** (Art. 8^{ter}, 8^{quater}, 9, 10, 14, 15, 16). Entsprechend werden gleich lautende Anträge aus den Einsprachen gutgeheissen.
3. **Auflagen**
 - 3.1 Es dürfen keine Landrechte (Slots) für flugplanmässige Landungen vor 06.00 Uhr erteilt werden.
 - 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 In der Anflugschneise auf die Piste 28 ist eine weitere Lärmmessstelle zu installieren.
 - 3.4 Die Gesuchstellerin hat dem BAZL innert drei Monaten ein Konzept einzureichen, welches aufzeigt, in welchen Gebieten weitere Dachziegelklammerungen erforderlich sind und in welcher Zeit diese Klammerungen ausgeführt werden sollen. Bei dringendem Bedarf sind die Dachziegelklammerungen ohne Verzug an die Hand zu nehmen.
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. 1'500.-- 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 Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer 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