

## **Flughafen Zürich-Kloten**

### **Provisorische Änderung des Betriebsreglements:**

**- VOR/DME-Anflüge auf Piste 34**

**- ILS-Anflüge auf Piste 34**

### **Genehmigung**

#### **A. Sachverhalt**

##### 1. Staatsvertrag

- 1.1 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. Der Staatsvertrag wurde am 19. September 2001 paraphiert und am 18. Oktober 2001 von Vertretern beider Staaten unterzeichnet. Gemäss Art. 16 wurde der Staatsvertrag in diversen Punkten (Nachtflug- sowie Wochenend- und Feiertagsregelung) ab dem 19. Oktober 2001 resp. 27. Oktober 2002 vorläufig angewendet. Auf diese Termine hin wurde das Betriebsreglement jeweils provisorisch geändert.

Am 18. März 2003 lehnte der Ständerat als Zweitrat den Staatsvertrag ab, womit die Ratifikation des Vertrags auf Schweizer Seite endgültig scheiterte. Mit Mitteilung dieses Scheiterns an die deutschen Behörden fiel die vorläufige Anwendung des Vertrags dahin.

- 1.2 Die vorläufig angewendeten Bestimmungen des Staatsvertrags wurden von den deutschen Behörden in aktualisierte Durchführungsverordnungen zur Luftverkehrsordnung (DVO) aufgenommen und entsprechend publiziert. Die letzte Fassung der

213. DVO blieb über den Staatsvertrag hinaus in Kraft; für den An- und Abflug zum und vom Flughafen Zürich bestehen somit weiterhin Einschränkungen.

Diese Einschränkungen wurden durch eine Änderung der 213. DVO am 4. April 2003, welche auf den 17. April 2003 in Kraft trat, weiter verschärft. Einerseits wurde die Zeit, in der die Benützung des deutschen Luftraums eingeschränkt ist, an Werktagen um je eine Stunde morgens (06 bis 07 Uhr) und abends (21 bis 22 Uhr) ausgedehnt, und andererseits wurden die minimalen Überflughöhen in diesen Zeiten erheblich angehoben.

Am 10. Juli soll zudem eine neue Ausnahmeregelung in Kraft treten. Durch diese werden die Ausnahmegründe, nach denen der Flughafen zu den Sperrzeiten von Norden angefliegen werden kann, erheblich eingeschränkt. Insbesondere legt die DVO jetzt verbindlich fest, welche Wetterwerte unterschritten sein müssen, damit die Ausnahmen gewährt werden können.

Diese Bestimmungen stellen geltendes Recht dar und sind daher für alle Luftraumbenützer und insbesondere die Firma Skyguide, welche die Flugsicherung über deutschem Territorium ausübt, verbindlich.

## 2. Wochenend- und Feiertagsregelung

2.1 Zur Umsetzung der zweiten vorgezogenen Massnahme des Staatsvertrags (Wochenend- und Feiertagsregelung) reichte die Flughafen Zürich AG (Unique) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 15. Februar 2002 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 sollten die Bestimmungen über die Pistenbenützung an die anwendbaren Bestimmungen des Staatsvertrags angepasst werden.

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

2.2 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.

2.3 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.

- 2.4 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.

- 2.5 Mit Entscheid vom 15. Oktober 2002 genehmigte das BAZL die Änderung des Betriebsreglements gemäss Gesuch für die Phase I (Anflüge auf Piste 28). Die Phase II (Anflüge auf die Piste 34) wurde nicht genehmigt und die Unique aufgefordert, die fehlenden Angaben zu den Lärmauswirkungen der Anflüge auf die Piste 34 zu den beantragten Zeiten ohne Verzug beim BAZL einzureichen. Dieser Entscheid wurde bei der Rekurskommission UVEK angefochten; die Beschwerden sind zur Zeit hängig. Der vom BAZL verfügte Entzug der aufschiebenden Wirkung wurde von der Reko bestätigt.

- 2.6 Am 19. März 2003 teilte die Unique dem BAZL mit, dass sie auf die Möglichkeit verzichte, die Pisten 28 und 34 gemeinsam zu benutzen (sog. Dual-Landing), weshalb sich die Nachlieferung der entsprechenden Lärmuntersuchung erübrige.

### 3. Instrumenten-Lande-System (ILS) 34

- 3.1 Mit Gesuch vom 16. April 2002 an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) stellte die Flughafen Zürich AG (Unique) das Begehren um Erteilung

einer Plangenehmigung für ein Instrumentenlandesystem (ILS) für die Piste 34. Das Gesuchsdossier umfasste alle Angaben für den Bau einer ILS-Antennenanlage.

Am 21. Mai 2002 forderte das BAZL die Unique auf, das Gesuch für die ILS-Antennenanlage zu ergänzen und ein Plangenehmigungsgesuch für die Anflugbefuerung sowie eine Änderung des Betriebsreglements für ILS-Anflüge auf die Piste 34 einzureichen. Falls notwendig sei zudem der Sicherheitszonenplan für die Piste 34 anzupassen.

Am 30. August 2002 reichte die Unique die verlangten vollständigen Unterlagen für ILS-Anflüge auf die Piste 34 beim BAZL ein. Das Plangenehmigungsverfahren umfasst nun den Bau der Antennenanlagen für das ILS 34 sowie der Anflugbefuerung für diese Piste.

- 3.2 Das BAZL hörte die Kantone St. Gallen, Thurgau und Zürich sowie das BUWAL an und publizierte das Gesuch zusammen mit der Änderung des Betriebsreglements im Bundesblatt vom 12. November 2002. Im Kanton Zürich wurde das Projekt am 15. November 2002 publiziert und während 30 Tagen öffentlich aufgelegt.
- 3.3 Gegen die öffentlich aufgelegten Gesuche gingen beim BAZL über 5500 Einsprachen ein. Davon betrifft eine Mehrzahl die geplanten Anflüge von Süden auf die Piste 34, ein grosser Teil aber auch die gleichzeitig publizierten Gesuche für ein ILS und Instrumentenanflüge auf die Piste 28.
- 3.4 Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich stellte dem BAZL am 31. Januar 2003 die folgenden Stellungnahmen von Fachstellen zu:
- Koordinationsstelle für Umweltschutz vom 23. Dezember 2002 mit Berichten von:
  - Amt für Landschaft und Natur (ALN, Fachstelle Bodenschutz) vom 27. November 2002
  - Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) vom 6. Dezember 2002
  - Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (FALS) vom 12. Dezember 2002
  - Fachstelle Flughafen und Luftverkehr (FFL) vom 17. Dezember 2002
  - ALN, Fachstelle Naturschutz vom 18. Dezember 2002
  - Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom 18. Dezember 2002
  - Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA, Arbeitnehmerschutz) vom 18. Dezember 2002

- Stadt Kloten vom 17. Dezember 2002
- AWA vom 15. Januar 2003
- Tiefbauamt, Staatsstrassen vom 18. Dezember 2002
- Zollinspektorat Zürich Flughafen vom 18. Dezember 2002
- Eidg. Rohrleitungsinspektorat vom 27. November 2002

Am 18. Februar 2003 nahm der Regierungsrat des Kantons St. Gallen und am 20. Februar der Chef des Departements für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau Stellung zum Vorhaben.

3.5 Das BAZL überwies die kantonalen Stellungnahmen am 10. März 2003 ans BUWAL. Dieses nahm mit Schreiben vom 20. Juni 2003 ausführlich Stellung sowohl zum Plan-genehmigungsgesuch wie zur Änderung des Betriebsreglements.

#### 4. Änderung der 213. DVO

4.1 Auf Grund der am 4. April verschärften 213. DVO reichte die Unique am 8. April 2003 dem BAZL ein weiteres Gesuch um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglements ein. Demgemäss sollen in einer ersten Phase sämtliche Anflüge zwischen 06.00 und 07.08 Uhr und zwischen 21.00 und 22.00 Uhr auf die Piste 28 erfolgen, soweit es die meteorologischen Bedingungen zulassen. Andernfalls wird in Anwendung der vom Staatsvertrag in die DVO übernommenen 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 07.00 Uhr auf der Piste 34 erfolgen, ab 21 Uhr in erster Linie auf die Piste 28, ausnahmsweise 34. Starts erfolgen in beiden Phasen auf den Pisten 28, 32 und 34.

4.2 Mit Verfügung vom 16. April 2003 ordnete das BAZL die für die Phase 1 notwendigen Reglementsänderungen an.

4.3 Für die ebenfalls am 4. April 2003 erlassene und ab 10. Juli 2003 geltende neue Ausnahmeregelung reichte die Unique dem BAZL am 13. Mai 2003 ein Gesuch zur Genehmigung von VOR/DME-Anflügen auf die Piste 34 ein. Die ebenfalls beantragten Sichtanflugverfahren (Visual Circling) wurden von der Unique wieder zurück gezogen.

Für die VOR/DME-Anflüge 34 kann auf die bereits hängigen Gesuche vom 15. Februar 2002 abgestellt werden.

## **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.
  
3. Die Einführung eines ILS bedingt bauliche Änderungen des Flughafens. Diese bilden Gegenstand einer Plangenehmigung. Gemäss Art. 36c Abs. 4 LFG ist das Plangenehmigungsverfahren mit der Änderung des Betriebsreglements zu koordinieren. Die beiden Verfahren wurden durch das BAZL gemeinsam durchgeführt und insbesondere gemeinsam publiziert und öffentlich aufgelegt. Durch den gleichentags fallenden Entscheid über die Plangenehmigung durch das UVEK ist diese Koordination sicher gestellt.
  
4. Die im Verfahren der Wochenend- und Feiertagsregelung 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 Mindestdauer von 30 Tagen.

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

5. Angesichts der ungewöhnlich grossen Zahl eingegangener Einsprachen war es keinesfalls möglich, Einigungsverhandlungen oder Augenscheine durch zu führen. Ebenso konnte auch keine den Ansprüchen rechtsgleicher Behandlung entsprechende Auswahl von Verhandlungsparteien vorgenommen werden. Die diesbezüglichen Anträge von Seiten der Einsprechenden sind daher abzuweisen.
6. Gleiches gilt für die einsprecherischen Anträge auf Akteneinsicht resp. Zustellung aller oder ausgewählter Verfahrensakten. Zur Vorbereitung des Genehmigungsentscheids 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 gesamthafter Überprüfung des Betriebsreglements haben die vorliegenden Änderungen per se provisorischen Charakter. Eine weiter gehende Abstimmung mit den bestehenden Planungen, insbesondere den kantonalen 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

3.1 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. Auch nachdem das Eidg. Parlament den Staatsvertrag inzwischen abgelehnt hat, bleiben auf Grund der 213. DVO Einschränkungen bestehen; die Verpflichtung zur Umsetzung der entsprechenden Massnahmen bleibt somit aktuell. Mit den vorliegend beantragten Reglementsänderungen wird dieser Vorgabe entsprochen.

3.2 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 Änderung nicht verändert.

- 3.3 Weitere Vorgaben aus erteilten Baukonzessionen und Plangenehmigungen bestehen nicht. Insbesondere macht die Plangenehmigung zum ILS und der Anflugbefeuerung für die Piste 34 keine Vorgaben für das vorliegende Verfahren.

#### 4. Luftfahrtspezifische Anforderungen

- 4.1 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. Die ausgearbeiteten Instrumentenflugverfahren mit Navigation auf das bestehende VOR/DME (Drehfunkfeuer mit Distanzmessung) Kloten resp. mittels eines Instrumentenlandesystems (ILS) erfüllt alle Anforderungen, insbesondere diejenigen der Flugsicherheit. Vor der operationellen Einführung der neuen Anflugverfahren erfolgt zudem eine zusätzliche Risikoanalyse in einem Risk-Assessment. Dessen Ergebnisse können in den operationellen Bestimmungen für diese Anflüge berücksichtigt werden.

- 4.2 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. Die Gesuchstellerin wurde im Entscheid vom 15. Oktober 2002 verpflichtet, die Arbeiten weiter zu führen und dem BAZL monatlich Bericht zu erstatten. Die Klammerungen sind zum grossen Teil abgeschlossen. Es ist sicher gestellt, dass bis zur Inbetriebnahme der Anflüge auf die Piste 34 die noch fehlenden Dächer geklammert sind.

- 4.3 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 Raumplanung

Wird der Flughafen neu auch von Süden her angeflogen, hat dies erhebliche Auswirkungen auf die Raumplanung. In den neu mit Lärm über den gesetzlichen Grenzwerten belasteten Gebieten ergeben sich Einschränkungen für die Einzonung, Erschliessung und die Erteilung von Baubewilligungen. Diese Einschränkungen sind dann relevant, wenn die Änderungen des An- und Abflugregimes auf Dauer ausgelegt sind.

Gerade dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Die Änderungen des Betriebsreglements, die seit der Erteilung der Betriebskonzession am 31. Mai 2001 vorgenommen wurden, sind per se provisorisch. Sie stellen auch kein Präjudiz dar für die Ausgestaltung des künftigen Betriebs. Dieser muss – der auf Art. 74a Abs. 2 VIL gestützten Auflage in der Konzession zufolge – vollständig überprüft und einer umfassenden UVP unterzogen werden. Für die definitive Festlegung der An- und Abflugrouten sowie der Betriebszeiten des Flughafens wird auch die noch ausstehende Abstimmung im Rahmen des SIL massgebend sein. Diese Arbeiten sind im Gang.

Allerdings kann vor der Genehmigung der vorliegend beantragten Änderungen nicht auf den Abschluss dieser Abstimmung gewartet werden. Die in der 213. DVO enthaltenen Einschränkungen und insbesondere die ab dem 10. Juli 2003 neu geltenden Ausnahmeregeln führen zu einem dringenden Handlungsbedarf. Andernfalls könnte der Flughafen zu gewissen Zeiten (werktags bis 07 und ab 21 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen bis 09 und ab 20 Uhr) ausser in wenigen Ausnahmefällen insbesondere mit Langstreckenflugzeugen nicht mehr angeflogen werden. Diese Flüge müssten somit auf einen andern Flughafen ausweichen. Dies hätte nicht nur massive wirtschaftliche Folgen in Form von hohen Zusatzkosten und Einnahmenausfällen für die Fluggesellschaften – allen voran die Swiss – und den Flughafen. Damit würde deren wirtschaftliche Situation weiter geschwächt wie auch die Funktion des Flughafens als Umsteigeplattform und das Netzwerk der Swiss und damit ihre Existenz stark gefährdet.

### 5.2 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

#### 5.2.1 Lufthygiene

Das AWEL weist darauf hin, dass die Auswirkungen der Luftbelastung durch neue Flugrouten nicht Gegenstand der UVP bildeten. Sie wurden bereits im Ergänzungsbericht zum UVB zur Rahmenkonzession für die 5. Bauetappe und im Entscheid zum

Dock Midfield behandelt und werden im Rahmen des neuen Betriebsreglements gänzlich überarbeitet. Das AWEL vermisst einen entsprechenden Hinweis im UVB, macht aber wie das BUWAL keine materiellen Aussagen.

## 5.2.2 Lärm

a) Das BUWAL gelangt in seiner Beurteilung zu folgenden Aussagen:

### **„Kohärenz zwischen Inhalt UV-Bericht und Projekteingaben**

In Folge der äusserst kurzen Fristen zur Umsetzung der vorgezogenen Massnahmen gemäss dem mittlerweile nicht ratifizierten Staatsvertrag ist die Gesuchstellerin in Absprache mit unserem Amt überein gekommen, dass die Anforderungen an die UV-Berichte für diese provisorischen Betriebsreglementsänderungen nicht dem normalerweise verlangten Standard entsprechen müssen (vgl. unsere Stellungnahmen vom 06. September 2001 und 20. August 2002). Bezüglich den hier eingereichten Gesuchen gab es zwischen der Gesuchstellerin und unserem Amt keine solchen Absprachen.

Die Ausführungen im eingereichten Umweltverträglichkeitsbericht beschränken sich im Wesentlichen auf die Darstellung der Lärmkurven und generelle Aussagen bezüglich der Anflüge mit bzw. ohne den neuen Anflugverfahren. Bezug auf das aktuell gültige Reglement wird nicht genommen und zahlenmässige Aussagen bezüglich der Anzahl betroffener bzw. neu betroffener Personen, insbesondere während der bisher noch nie in einem UV-Bericht ausgewiesenen Lärmbelastung infolge von verfrühten Landungen in der letzten Nachtstunde, werden nicht gemacht.

Trotzdem erachten wir es aufgrund der unten aufgeführten Überlegungen als möglich, die eingereichten Gesuche zu beurteilen. Wir möchten allerdings darauf hinweisen, dass mit den Entscheiden zu den eingereichten Gesuchen keine Anflugverfahren für das definitive Betriebsreglement präjudiziert werden dürfen und das Risiko allfälliger Fehlinvestition zu Lasten der Gesuchstellerin geht.

- Im Lärmbericht der EMPA werden die Auswirkungen, welche mit der Inbetriebnahme des ILS verursacht werden, graphisch ausgewiesen. Die gewählten Betriebszustände (Zt und Zt<sub>+</sub>) erachten wir für die PGV als zweckdienlich, da man die Lärmbelastung mit und ohne ILS aufzeigt und deren Differenzen ausweist. Ein alleiniger Vergleich mit dem Betriebszustand 2000 (vgl. Stellungnahme des Kantons Zürich vom 23. Dezember 2002) würde nicht die Auswirkungen infolge der ILS, sondern die Auswirkungen der verschiedenen Betriebsreglementsänderungen und Plangenehmigungen seit dem Jahr 2000 aufzeigen.
- Obwohl im Bericht der EMPA zahlenmässige Aussagen bezüglich der Anzahl betroffener Personen fehlen, führt auch eine Beurteilung des Sachverhalts beim Vorliegen von entsprechenden Zahlen zu keiner anderen Beurteilung. Eine Überprüfung mit den am 19. Mai 2003 von der Flughafen Zürich AG nachträglich gelieferten Daten hat dies klar bestätigt.
- Für die Beurteilung der (erneut provisorischen) Betriebsreglementsänderung wäre als Referenzzustand der zuletzt genehmigte Zustand heranzuziehen. Als zentrales Element bei der vorliegenden Betriebsreglementsänderung ist der Südanflug in der letzten Nachtstunde zu betrachten. Für diese Stunde kann jedoch als Vergleich der Betrieb 2000 herangezogen werden, da für diese Stunde im Rahmen der provisorischen Betriebsreglementsänderungen infolge des – anschliessend nicht ratifizierten – Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und

der Schweiz bisher noch nie ein anderer Betrieb in einem UV-Bericht ausgewiesen worden ist.

### **Beurteilungsgegenstand**

Unsere Ausführungen beschränken sich – mit Ausnahme der 4 zu einem früheren Zeitpunkt genehmigten Starts auf Piste 28 zwischen 06.30 und 07.00 Uhr – auf die angestrebte Betriebsreglementsänderung in der letzten Nachtstunde. Diese Ausführungen gelten sowohl für die Werktage wie auch das Wochenende.

Der Umstand, dass mit dem vorliegenden Dossier erstmals im Rahmen der Betriebsreglementsanpassungen zur Umsetzung von Staatsvertrag oder DVO Umweltauswirkungen verfrühter Landungen in einem UV-Bericht thematisiert und ausgewiesen werden, veranlasst uns, diese nicht nur isoliert in Bezug zu Piste 34, sondern auch in Bezug zu Piste 28 zu beurteilen.

Die Auswirkungen der Südanflüge am Tag während den süddeutschen Feiertagen und Wochenenden brauchen an dieser Stelle nicht behandelt werden, da wir uns zu diesen bereits im letzten Jahr im Verfahren zur Wochenendregelung geäußert haben (vgl. unsere Stellungnahmen vom 20. August 2002 und 3. Oktober 2002). Insbesondere wird die Nachlieferung von Angaben zu den Auswirkungen infolge des ursprünglich beantragten Dual-Landings in den Morgenstunden hinfällig, da dieses Anflugverfahren gemäss Begleitschreiben der Volkswirtschaftsdirektion vom 31. Januar 2003 nicht mehr Bestandteil des vorliegenden Gesuchs ist.

Ebenso sind die Auswirkungen infolge der Umsetzung der einseitigen deutschen Durchführungsverordnung zur Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich (DVO) vom 4. April 2003 mit Süd- oder Ostanflügen an allen Wochentagen nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens, weil diese in einem anderen, nachfolgenden Verfahren ausgewiesen werden.

### **Verfrühte Landungen Piste 28 und 34**

Wie wir bereits mehrmals betont haben (z.B. SIL-Koordinationsgespräche zum Flughafen Zürich und Sitzung betr. provisorischen Betriebsreglementsänderungen vom 7. März 2003) erachten wir verfrühte Landungen in der Zeit von 5.30 Uhr bis 6.00 Uhr insbesondere auf die Piste 34, aber auch auf die Piste 28, aus Umweltsicht als höchst problematisch. Zudem soll der Flughafen Zürich in Zukunft generell bis 06.00 Uhr geschlossen bleiben (vgl. SIL-Koordinationsgespräche, Entwurf SIL-Objektdatenblatt vom Dezember 2002, etc.). Auch wenn im UV-Bericht zahlenmässige Angaben zu den in der letzten Nachtstunde von Fluglärm betroffenen Personen fehlen, so geht aus den eingereichten Unterlagen klar hervor, dass die Verlagerung der Anflüge von Norden nach Süden (bzw. nach Osten) zu einer massiven Erhöhung der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Personen führen würde. Dies bestätigen die von der Flughafen Zürich AG nachgelieferten Daten: Die Anzahl Personen, welche von Immissionsgrenzwert-Überschreitungen betroffen wären, würden in der letzten Nachtstunde – durch verfrühte Landungen – etwa um einen Faktor 10 von ca. 3000 (Nordanflüge, Betrieb 2000) auf ca. 30'000 zunehmen.

Gemäss Art. 8 Lärmschutz-Verordnung (LSV) sind Lärmemissionen bei einer geänderten Anlage so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Wird die Anlage wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Gemäss Art. 10 LSV/Art. 25 USG

können für öffentliche oder konzessionierte Anlagen Erleichterungen erteilt werden, wenn die Fenster lärmempfindlicher Räume bei Überschreiten der IGW gegen Schall gedämmt werden.

Die Erteilung der Erleichterungen kann aber nicht ohne eine Interessenabwägung erfolgen, bei welcher Nutzen und Schaden sorgfältig gegeneinander abzuwägen sind. Diese Interessenabwägung fehlt in den eingereichten Unterlagen jedoch vollständig, und auch der Umweltverträglichkeitsbericht gibt keinen Aufschluss über mögliche Massnahmen für eine weitere Verminderung der Umweltbelastung.

Infolge mehrerer provisorischen Betriebsreglementsänderungen in den letzten paar Jahren hat die Belastung der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich zum Teil sehr stark zugenommen. In unseren Stellungnahmen haben wir wiederholt darauf hingewiesen, dass wir den beantragten Änderungen des Betriebsreglementes nur aufgrund der zwingenden Notwendigkeit infolge des deutsch-schweizerischen Staatsvertrags und wegen deren provisorischen Charakters zustimmen konnten.

Aufgrund der Tatsache, dass die verfrühten Landungen auf die Pisten 28 und 34 zu einer viel grösseren Zahl von betroffenen Personen (ca. 30'000 im Vergleich zu zuvor ca. 3000 Personen über IGW in der letzten Nachtstunde) führen würden, kommen wir zum Schluss, dass die Bedingungen zur Gewährung von Erleichterungen für verfrühte Landungen vor 06.00 Uhr im Rahmen der beantragten Betriebsreglementsänderung nicht gegeben sind. Andere, den Schutz einer derart grossen Bevölkerungszahl überwiegenden Interessen sind uns nicht ersichtlich.

Dies entspricht auch der wiederholt von der Flughafen Zürich AG kommunizierten Tatsache, dass der Flughafen zukünftig im Rahmen des definitiven Betriebsreglements keine Öffnung des Flughafens vor 06.00 Uhr mehr vorsieht. Dies entspricht weiter auch der von der Flughafen Zürich AG betriebenen Praxis nachfolgend an den Entscheid zur Nachtflugregelung vom 18. Oktober 2001 zur Nachtflugregelung: Während ca. einem Jahr wurden keine verfrühten Landungen vor 06.00 Uhr zugelassen (verfrühte Landungen aus Norden waren infolge der damals bestehenden Ausnahmeregelung im Staatsvertrag möglich).

Wir weisen zudem noch darauf hin, dass es wohl kaum verstanden würde, wenn bei einem allenfalls in Betracht gezogenen Verbot von verfrühten Landungen auf Piste 34 die Flugzeuge bei günstigen meteorologischen Bedingungen den Flughafen in der letzten Nachtstunde von Osten her auf Piste 28 anfliegen und die Leute dort aufwecken würden, während danach wieder Ruhe einkehren und die Landungen, z.B. an Wochenenden bis 09.08 Uhr, von Süden her erfolgen würden.

### **Starts Piste 28 zwischen 06.30 und 07.00 Uhr**

Bei der Beurteilung des Gesuchs zur Nachtflugregelung wurde davon ausgegangen, dass der Flughafen de facto bis 06.08 Uhr geschlossen ist und bis dann keine Landungen möglich sind. Dies ist uns damals sowohl von der Flughafen Zürich AG wie auch vom BAZL bestätigt worden mit der Begründung, dass Grossraumflugzeuge nicht auf Piste 28 landen können. Der UV-Bericht zur Nachtflugregelung vom 8. Juni 2001 stimmte mit diesen Aussagen überein und es wurden keine Flüge vor 06.08 Uhr ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang wurde damals von Seiten der Flughafen Zürich AG vorgebracht, dass dem Flughafen mit dem "Verlust" der 8 Minuten zwischen 06.00 und 06.08 Uhr auch 4 Slots verloren gehen, und dass die Betreiberin des Flughafens zur Aufrechterhaltung des geordneten Flugbetriebs und als Kompensation dieser "verlorenen" 8 Minuten zwingend auf 4 Starts von Jetflugzeugen auf Piste 28 in der Zeit

von 06.30 bis 07.00 Uhr angewiesen sei. In der Annahme, dass der Flughafen effektiv bis 06.08 Uhr geschlossen ist, sind mit der damaligen Betriebsreglementsänderung diese max. 4 Starts bewilligt worden.

Mittlerweile sind aber bereits wieder diverse Betriebs- oder Betriebsreglementsanpassungen geschehen und diese vier Starts sind unserer Meinung nach nicht mehr oder zumindest nicht mehr an allen Tagen gerechtfertigt. Deshalb erachten wir es als notwendig, dass man im Rahmen des vorliegenden Gesuchs auch auf diesen Teil des Art. 39 des Betriebsreglements zurückkommt und ihn entsprechend anpasst.

Wir sind der Meinung, dass die erwähnten 4 Starts an den Tagen, wo der Flughafen bereits ab 06.00 Uhr benutzt werden kann, nicht mehr gerechtfertigt sind. Dies gilt insbesondere ab dem Zeitpunkt, zu dem Südanflüge ab 06.00 Uhr auf Piste 34 stattfinden werden. Allerdings kann der Flughafen bereits heute ab 06.00 Uhr benutzt werden, wenn Langstreckenflugzeuge bei günstigen meteorologischen Bedingungen auf Piste 28 landen oder wenn der Flughafen von der Ausnahmeregelung im ehemaligen Staatsvertrag Gebrauch macht und Flugzeuge aus Norden auf Piste 16 landen lässt.“

b) Gestützt darauf unterbreitet das BUWAL folgende Anträge:

1. Änderungen des Betriebsreglements sind bis zum Vorliegen des definitiven Betriebsreglements weiterhin nur provisorisch zu genehmigen.
2. Das Gesuch zur Betriebsreglementsänderung bezüglich verfrühter Landungen auf die Pisten 28 und 34 während der letzten Nachtstunde erachten wir als nicht genehmigungsfähig.
3. Spätestens ab dem Zeitpunkt, zu dem Landungen auf Piste 34 erfolgen, sind die 4 Starts auf Piste 28 von 06.30 bis 07.00 Uhr nicht mehr gerechtfertigt.

Bis Landungen auf Piste 34 möglich werden, sind die 4 Starts nur gerechtfertigt, wenn der Flughafen aus meteorologischen Gründen bis 06.08 Uhr nicht betrieben werden kann.

Der diesbezügliche Teil des Art. 39 des Betriebsreglements ist entsprechend anzupassen oder ganz aus dem Betriebsreglement zu streichen.

c) Beurteilung

- aa) Das BAZL schliesst sich der Beurteilung des BUWAL vollumfänglich an. Diese ist umfassend und korrekt, die Anträge nachvollziehbar begründet.
- bb) Antrag 1 bietet keinerlei Probleme. Wie bereits ausgeführt (vgl. oben II.2. und 5.1), sind alle Änderungen des Betriebsreglements bis zu dessen vollständiger Überprüfung provisorisch und stellen kein Präjudiz für den künftigen Betrieb dar. Dem Antrag kann mit einem entsprechenden Hinweis in der Genehmigung entsprochen werden.
- cc) Antrag 2 führt dazu, dass der Flughafen inskünftig vor 6 Uhr nicht mehr angefliegen werden kann. Bereits heute dürfen die Flugpläne keine Landungen vor 6 Uhr vorsehen. In der Praxis erfolgen ab 5.30 Uhr Landungen verfrüht ankommender Langstreckenflüge. Sollen diese Frühankünfte künftig ausgeschlossen bleiben, müssen die

Fluggesellschaften Gelegenheit haben, ihre Flüge entsprechend zu planen. Bis Anflüge auf die Piste 34 effektiv durchgeführt werden können, was gemäss Angaben der Gesuchstellerin und der Skyguide ab Oktober 2003 der Fall ist, besteht nach Ansicht des BAZL genügend Zeit für diese Dispositionen. Dem Antrag ist somit derart zu entsprechen, dass einerseits Anflüge auf die Piste 34 erst ab 6 Uhr erlaubt werden, andererseits ab dem Zeitpunkt der Einführung von Südanflügen auch die Genehmigung von Anflügen auf die Piste 28 vor 6 Uhr aufgehoben wird.

- dd) Antrag 3 des BUWAL nimmt Bezug auf eine Änderung, welche im Zusammenhang mit der Umsetzung der Nachtflugregelung im Oktober 2001 aus Kapazitätsgründen genehmigt wurde. Mit der Freigabe von Südanflügen werden diese Kapazitätsengpässe beseitigt, weshalb es sich rechtfertigt, diese Kompensationsmassnahme, die im Westen des Flughafens eine grosse Zahl von Anwohnern erheblich belastet, auf diesen Zeitpunkt hin aufzuheben.

#### 6. Lärmbelastungskataster

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 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. Sicherheitszonenplan

Die Einführung neuer Anflugverfahren von Süden auf die Piste 34 hat zur Folge, dass die für den Flughafen Zürich bestehenden Sicherheitszonen verändert werden müssen. Die Gesuchstellerin hat dem Gesuchsdossier ILS 34 daher den Entwurf für den geänderten Sicherheitszonenplan beigelegt. Dieser wurde von den Fachstellen des Kantons Zürich und dem BAZL geprüft. Der Plan liegt seit dem 17. Juni 2003 in den betroffenen Gemeinden öffentlich auf, womit er die in Art. 43 Abs. 1 LFG beschriebene Sperrwirkung entfaltet. Der Reglements genehmigung steht daher auch aus dieser Sicht nichts entgegen.



### 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.--.

### 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.

Die Einschränkungen, die der Flughafenbetrieb insbesondere durch die am 10. Juli 2003 in Kraft tretenden Regelungen der 213. DVO erleiden wird, sind dramatisch. Es besteht daher ein dringender Bedarf an Massnahmen zur Kompensation. Eine dieser Massnahmen ist die Einführung von Anflügen auf die Piste 34, für welche die vorliegende Genehmigung unabdingbar ist.

VOR/DME-Anflüge auf Piste 34 sind gemäss Planung der Gesuchstellerin und der Skyguide ab Oktober 2003 möglich. Bis dahin wird ein Beschwerdeverfahren vor der Rekurskommission des UVEK (Reko) nicht abgeschlossen werden können. Diese Anflüge müssen auch während der Dauer allfälliger Beschwerdeverfahren erfolgen können; andernfalls würden die genehmigten Massnahmen ihre Wirkung verfehlen, die Genehmigung würde per se obsolet. Daraus erhellt, dass die Rechtskraft der neuen Regelung – soweit VOR/DME-Anflüge 34 betreffend – während der Dauer allfälliger Beschwerdeverfahren nicht aufgehoben werden darf. Entsprechend und Art. 55 Abs. 2 VwVG folgend, ist allfälligen Beschwerden gegen deren Genehmigung die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

Bezüglich ILS 34 sieht die genannte Planung vor, die Installation des Landekurssenders (Localizer, LOC) und der neuen Distanzmessung (DME) bis im Frühjahr 2004 und den Gleitwegsender (Glide path, GP) bis im Herbst 2004 abzuschliessen. Auf diese Termine hin können die entsprechenden Anflugverfahren eingeführt werden. Bis dahin kann damit gerechnet werden, dass auch ein allfälliges Beschwerdeverfahren durch die Reko erledigt ist, womit sich der Entzug der aufschiebenden Wirkung erübrigt. Sollten sich in diesem Verfahren Verzögerungen ergeben, könnte die Reko gestützt auf Art. 55 Abs. 2 VwVG den Beschwerden die aufschiebende Wirkung 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.

In Anwendung von Art. 36 VwVG und Art. 20 UVPV werden diese Verfügung, die Projektunterlagen inkl. UVB sowie die Stellungnahme des BUWAL am Flughafen Zürich sowie bei den Standortgemeinden Kloten, Oberglatt, Opfikon, Rümlang und Winkel zur Einsichtnahme aufgelegt.

## C. Verfügung

1. Die von der Flughafen Zürich AG am 15. Februar und 30. August 2002 sowie 8. April und 13. Mai 2003 beantragten Änderungen des Betriebsreglements werden wie folgt **genehmigt**:

- **Art. 33 Abs. 1** in folgendem Wortlaut:

„Bei Instrumentenanflügen von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr erfolgt die Landung in der Regel auf die Piste 14 oder auf die Piste 16.“

- Geänderter **Art. 33<sup>bis</sup>** in folgendem Wortlaut:

„Von 21.00 Uhr bis 06.00 Uhr erfolgen Landungen auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. Von 06.00 bis 07.08 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf die Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28. Sind die in der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland genannten Bedingungen erfüllt, erfolgen Landungen auf die Piste 14 oder auf die Piste 16. Vorbehalten bleibt Absatz 2.“

An Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen gemäss der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland erfolgen Landungen in der Zeit von 07.08 bis 09.08 Uhr in der Regel auf die Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28; von 20.00 bis 21.00 Uhr auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. Sind die in der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland genannten Bedingungen erfüllt, erfolgen Landungen auf die Piste 14 oder auf die Piste 16.“

- Geänderter **Art. 39 Abs. 1** in folgendem Wortlaut:

„Abflüge von Strahlflugzeugen erfolgen vor 07.00 Uhr auf den Pisten 32 und 34.“

Der zweite Satz wird gestrichen.

- **Art. 141<sup>ter</sup>** mit folgendem Wortlaut:

„Die geänderten Art. 33, 33bis und 39 in der Fassung vom 23. Juni 2003 treten auf den im Luftfahrthandbuch der Schweiz publizierten Zeitpunkt in Kraft.“

Die Art. 33, 33bis und 39 in der geänderten Fassung vom 23. Juni 2003 sind nicht anwendbar, wenn und solange die in der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland angeordneten Einschränkungen der Benützung des süddeutschen Luftraums keine Anwendbarkeit entfalten.

Die Änderungen der Art. 33, 33bis und 39 vom 18. Oktober 2001, 15. Oktober 2002, 16. April und 23. Juni 2003 fallen dahin, wenn und insoweit die in der aktuellen Fassung der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland angeordneten Einschränkungen der Benützung des süddeutschen Luftraums für die An- und Abflüge zum/vom Flughafen Zürich wegfallen.

Die Änderungen des Betriebsreglements vom 18. Oktober 2001, 15. Oktober 2002, 16. April und 23. Juni 2003 sind solange in Kraft oder werden wieder anwendbar, als Einschränkungen der Benützung des süddeutschen Luftraums aufgrund der 213. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland anwendbar sind oder wieder werden.

Soweit und solange die Änderungen der Art. 33, 33bis und 39 vom 18. Oktober 2001, 15. Oktober 2002, 16. April und 23. Juni 2003 nicht anwendbar sind, gelten die entsprechenden Bestimmungen gemäss dem Betriebsreglement vom 31. Mai 2001.“

2. **Hinweis:** Diese Genehmigung präjudiziert keine künftigen Anflugverfahren. Das Risiko einer allfälligen Fehlinvestition geht zu Lasten der Gesuchstellerin.
3. **Auflagen**
  - 3.1 Ab dem Zeitpunkt, in dem Anflüge auf die Piste 34 möglich sind, sind flugplanmässige Landungen des Linienverkehrs sind auf den Pisten 28 und 34 erst ab 06.00 Uhr zulässig. Die Gesuchstellerin hat für eine entsprechende Bekanntmachung zu sorgen.
  - 3.2 Bis Landungen auf Piste 34 möglich werden, dürfen von 06.30 bis 07.00 Uhr Starts auf der Piste 28 nur erfolgen, wenn der Flughafen aus meteorologischen Gründen bis 06.08 Uhr nicht betrieben werden kann.
  - 3.3 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.
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.-- 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 – soweit VOR/DME-Anflüge 34 betreffend – wird die auf-schiebende Wirkung entzogen.

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Der Direktor

André Auer