Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
1A.104/2003 /sch

Urteil vom 7. Oktober 2003
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesgerichtspräsident Aemisegger, Präsident,
Bundesrichter Aeschlimann, Catenazzi,
Gerichtsschreiberin Schilling.

Parteien
A.X._____ und B.X._____,
Beschwerdeführer,

gegen

unique zurich airport Flughafen Zürich AG,
Postfach, 8058 Zürich, vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. Roland Gfeller, Postfach 1709, 8032 Zürich,
Beschwerdegegnerin,
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL),
Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern,
Präsident der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Postfach 336, 3000 Bern 14.

Gegenstand
Flughafen Zürich, Provisorische Änderung des Betriebsreglementes vom 15. Oktober 2002, Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung,

Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Verfügung des Präsidenten der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 16. April 2003.
Sachverhalt:

A.
In vorläufiger Anwendung des am 18. Oktober 2001 unterzeichneten Staatsvertrages mit der Bundesrepublik Deutschland, der u.a. die Benützung des süddeutschen Luftraumes für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich-Kloten regeln sollte, wurde das Betriebsreglement vom 31. Mai 2001 für den Flughafen Zürich zunächst am 18. Oktober 2001 und in der Folge am 15. Oktober 2002 provisorisch geändert.
Die Änderungen vom 18. Oktober 2001 waren Folge der ab diesem Zeitpunkt geltenden Nachtflugsperre über Süddeutschland von 22 bis 6 Uhr für Flüge "unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 100". Anstelle der dadurch entfallenden Nordanflüge wurden im neuen Art. 33bis des Betriebsreglementes Landungen von 22 bis 6.08 Uhr von Osten her auf die Piste 28 vorgesehen. In Ausnahmefällen, die im Staatsvertrag umschrieben wurden, durften die Landungen auf die Piste 16 erfolgen. Im geänderten Art. 39 wurde zudem u.a. festgelegt, dass auf der Piste 28 von 6.30 bis 7 Uhr höchstens vier Abflüge von Strahlflugzeugen pro Tag zulässig sind.
Mit der zweiten Änderung des Betriebsreglementes wurde der staatsvertraglichen Regelung Rechnung getragen, wonach der Anflugverkehr auf den Flughafen Zürich ab 27. Oktober 2002 an Samstagen, Sonntagen und baden-württembergischen Feiertagen von 6 bis 9 Uhr und von 20 bis 22 Uhr nicht mehr über deutsches Hoheitsgebiet geführt werden kann. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigte mit Verfügung vom 15. Oktober 2002 die von der Flughafen Zürich AG vorgeschlagene Ersatz-Anflugordnung insoweit, als an den fraglichen Tagen und zu den fraglichen Zeiten die Landungen auf die Piste 28 - ausnahmsweise auf die Pisten

14 oder 16 - erfolgen sollen. Die von der Flughafenhalterin beantragten weiteren Änderungen, durch welche Landungen aus Süden auf die Piste 34 ermöglicht werden sollten, wurden vorläufig nicht genehmigt, da der eingereichte Umweltverträglichkeitsbericht in dieser Hinsicht lückenhaft sei. In seinen Erwägungen erklärte das BAZL die Südanflüge indes als "grundsätzlich genehmigungsfähig". Die Genehmigungsverfügung wurde daher mit den Auflagen verbunden, dass die Gesuchstellerin ohne Verzug die fehlenden Angaben zu den Lärmauswirkungen der Anflüge auf die Piste 34 nachzuliefern und die begonnenen Arbeiten zur Dachziegelklammerung im Bereich der Anflugschneise auf die Piste 34 weiterzuführen habe. Allfälligen Beschwerden wurde die aufschiebende Wirkung entzogen.

B.

Gegen die zweite provisorische Änderung des Betriebsreglementes vom 15. Oktober 2002 (Wochenend- und Feiertagsregelung) erhoben seinerzeit zahlreiche Private, Organisationen und Gemeinwesen bei der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Rekurskommission UVEK) Beschwerde, darunter auch die in Weisslingen wohnhaften A.X._____ und B.X._____. Sie wandten sich gegen die Ausdehnung der Anflugverfahren auf die Piste 28 und insbesondere gegen die "Schonung" der Piste 34, die Anflugverkehr von Süden her aufnehmen könnte. Im Sinne einer vorsorglichen Massnahme verlangten die Beschwerdeführer die sofortige Einstellung der Anflüge auf die Piste 28.

Mit Zwischenverfügung vom 24. Februar 2003 wies der Instruktionsrichter der Rekurskommission UVEK die Gesuche um aufschiebende Wirkung sowie um Erlass anderer vorsorglicher Massnahmen vollständig ab, soweit darauf eingetreten werden konnte. Diese Verfügung wurde vom Bundesgericht mit Urteil vom 4. April 2003 (1A.47-52/ 2003) aufgehoben, weil - wie in BGE 129 II 232 erkannt - nicht der Instruktionsrichter, sondern der Kommissionspräsident oder die Rekurskommission selbst zur Beurteilung der Gesuche um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung zuständig sei. Die Sache wurde zu neuem Entscheid an die Vorinstanz zurückgewiesen.

Mit neuer Verfügung vom 16. April 2003 wies der Präsident der Rekurskommission UVEK die Gesuche um vollständige, teilweise oder befristete Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ab, soweit darauf eingetreten werden konnte. Die Gesuche um Erlass vorsorglicher Massnahmen wurden vollumfänglich abgewiesen, soweit darauf einzutreten war. Der Entscheid über die Verfahrenskosten und allfällige Parteientschädigungen wurde ins Hauptverfahren verwiesen. In der Präsidialverfügung wurde die Frage, ob alle Beschwerdeführenden zu Anträgen um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung oder um Erlass anderer vorsorglicher Massnahmen legitimiert seien, ausdrücklich offen gelassen, da den gestellten Begehren ohnehin kein Erfolg beschieden sein könne. Mit dem Begehren von A.X._____ und B.X._____ um sofortige Einstellung der Anflüge auf die Piste 28 befasste sich der Kommissionspräsident nicht ausdrücklich, doch wurde dieses offenbar gleich wie die Gesuche um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung aufgrund einer Interessenabwägung abgewiesen.

Gegen die Präsidialverfügung vom 16. April 2003 haben u.a. A.X._____ und B.X._____ beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht und erneut "die Einstellung der Überflüge über unser Gebiet" verlangt. Zur Begründung wird in kurzen Worten vorgebracht, die Interessen der Flughafen AG seien überbewertet und jene der betroffenen Bevölkerung vernachlässigt worden. Weiter geben die Beschwerdeführer ihrem Befremden darüber Ausdruck, dass die angefochtene Verfügung wieder nicht durch den Präsidenten der Rekurskommission UVEK, sondern durch den Instruktionsrichter unterzeichnet worden sei. - Die Flughafen Zürich AG beantragt Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde, soweit überhaupt auf diese eingetreten werden könne. Die Beschwerde von A.X._____ und B.X._____ entbehre einer substanziierten Begründung. Das BAZL ersucht um Abweisung der Beschwerde. Die Rekurskommission UVEK hat unter Hinweis auf die Erwägungen der angefochtenen Verfügung auf eine weitere Stellungnahme verzichtet.

C.

Am 18. März 2003 lehnte der Ständerat als Zweitrat den Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland über die Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf deutschem Hoheitsgebiet ab, womit dessen Ratifikation endgültig scheiterte. Die im Vertrag vorgesehenen Einschränkungen für die An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich, die durch Durchführungsverordnungen (DVO) zur Luftverkehrsordnung ins deutsche Recht übernommen worden waren, blieben in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft. Sie wurden durch Änderung der 213. Durchführungsverordnung vom 4. April 2003 derart verschärft, dass ab 17. April 2003 die Nachtflugsperre um je eine Stunde am Morgen (6 bis 7 Uhr) und am Abend (21 bis 22 Uhr) verlängert und die minimale Überflughöhe angehoben wurde. Vorgesehen war ausserdem, die Ausnahmegründe für einen Anflug

von Norden her zu den Sperrzeiten auf den 10. Juli 2003 erheblich einzuschränken. In Gesprächen vom 25. und 26. Juni 2003 kamen die Verkehrsminister der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland überein, dass die verschärfte Ausnahmeregelung erst auf Ende Oktober 2003 in Kraft treten soll.
Um den Auswirkungen dieser weiteren Einschränkungen zu begegnen, wurde das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich am 16. April 2003 und 23. Juni 2003 erneut provisorisch geändert. Mit Verfügung vom 16. April 2003 genehmigte das BAZL im Sinne einer vorsorglichen Massnahme die Ausdehnung der abendlichen und morgendlichen Landeordnung (Piste 28, ausnahmsweise Piste 14 oder Piste 16) auf die von der Bundesrepublik Deutschland verlängerten Flugsperrzeiten (BBl 2003 S. 3256). Am 23. Juni 2003 bewilligte das BAZL auf verschiedene, zum Teil bisher (teilweise) zurückgestellte Gesuche der Flughafen Zürich AG hin Südanflüge auf die Piste 34 in den Morgenstunden, nämlich von 6 bis 7.08 Uhr an den Wochentagen und von 6 bis 9.08 Uhr an Samstagen, Sonntagen und den baden-württembergischen Feiertagen. Gemäss den Übergangsbestimmungen zu dieser Neuregelung sollen die provisorischen Änderungen des Betriebsreglementes vom 18. Oktober 2001, 15. Oktober 2002, 16. April und 23. Juni 2003 nur dann, solange und insoweit gelten, als die Einschränkungen der Benützung des süddeutschen Luftraumes gemäss der 213. DVO zur deutschen Luftverkehrsordnung Wirkung entfalten. In den Auflagen zu dieser Betriebsreglementsänderung legte das BAZL zusätzlich fest,
dass ab dem Zeitpunkt, in dem Anflüge auf die Piste 34 möglich sind, flugplanmässige Landungen des Linienverkehrs auf den Pisten 28 und 34 erst ab 6 Uhr zulässig sind. Bis Landungen auf Piste 34 möglich werden, dürfen von 6.30 Uhr bis 7 Uhr Starts auf der Piste 28 nur erfolgen, wenn der Flughafen aus meteorologischen Gründen bis 6.08 Uhr nicht betrieben werden kann. Allfälligen Beschwerden ist - soweit die VOR/DEM-Anflüge 34 betreffend (Instrumentenanflüge auf das bestehende Drehfunkfeuer mit Distanzmessung) - die aufschiebende Wirkung entzogen worden (vgl. BBl 2003 S. 4877).
D.
Angesichts der neuen Regelungen vom 23. Juni 2003, welche die provisorischen Änderungen des Betriebsreglementes vom 15. Oktober 2002 weitgehend ersetzen, hat der Instruktionsrichter den Parteien mit Verfügung vom 10. Juli 2003 mitgeteilt, das Bundesgericht nehme in Aussicht, die gegen den Präsidialentscheid der Rekurskommission UVEK vom 16. April 2003 gerichteten Beschwerden als gegenstandslos geworden abzuschreiben. Den Parteien ist Gelegenheit gegeben worden, sich zur Abschreibung der Verfahren und zu den Kostenfolgen zu äussern.

A.X._____ und B.X._____ haben sich gegen die Abschreibung des Verfahrens ausgesprochen und eine angemessene Entschädigung für die der betroffenen Bevölkerung durch Fluglärm entstandene Unbill verlangt.

Die Flughafen Zürich AG stellt den Antrag, das Verfahren sei vorläufig zu sistieren, bis das endgültige Betriebsreglement, das dem BAZL nächstens vorgelegt werden soll, rechtskräftig geworden sei. Sollten die Beschwerden gegen die Präsidialverfügung vom 16. April 2003 dennoch abgeschrieben werden, wären alle erforderlichen gerichtlichen Massnahmen anzuordnen, damit die Benützung der Piste 28 für Landungen von Osten her weiterhin gemäss der jeweils geltenden Fassung des Betriebsreglementes sichergestellt sei.

Das BAZL weist in seiner Vernehmlassung vom 20. August 2003 darauf hin, dass die zur Zeit geltenden Regelungen des Betriebsreglementes nicht auf einen Schlag, sondern in verschiedenen Schritten eingeführt worden seien, von denen jeder während einer gewissen Zeit das An- und Abflugregime bestimmt habe. Bei der Prüfung der Auswirkungen der einzelnen Schritte auf die Umwelt sei jeweils auf den vorherigen Stand abgestellt worden. Es sei daher prüfenswert, ob den Beschwerdeführenden nicht zumindest für die Zeit, während der die angefochtene Regelung gültig gewesen sei, ein Rechtsschutzinteresse zuzugestehen sei.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:
1.
Angefochten ist ein Zwischenentscheid über die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung und den Erlass anderer vorsorglicher Massnahmen, der im Beschwerdeverfahren betreffend die Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglementes für den Flughafen Zürich gefällt worden ist. Eine solche Zwischenverfügung unterliegt, wie bereits im Urteil 1A.47-52/2003 vom 4. April 2003 festgehalten worden ist, grundsätzlich der Verwaltungsgerichtsbeschwerde.
2.

Die Beschwerdeführer bemängeln in ihrer Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die angefochtene Verfügung vom 16. April 2003 sei erneut vom Instruktionsrichter statt vom Präsidenten der Rekurskommission UVEK ausgegangen Der fragliche Zwischenentscheid ist jedoch klar als Verfügung des Präsidenten bezeichnet und - in Abwesenheit des Präsidenten - zulässigerweise stellvertretend vom Vizepräsidenten unterzeichnet worden (vgl. Art. 2 Abs. 5 der Verordnung über Organisation und Verfahren eidgenössischer Rekurs- und Schiedskommissionen vom 3. Februar 1993, SR 173.31). Dass dieser zugleich als Instruktionsrichter in der Sache wirkt, ändert an der Natur der Präsidialverfügung nichts. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist insofern abzuweisen.
3.
Soweit sich die Beschwerdeführer ausdrücklich oder sinngemäss darüber beklagen, dass für die morgendlichen und die abendlichen Landungen einzig die Piste 28 benützt und die Piste 34 "geschont" werde, ist ihre Beschwerde gegenstandslos geworden, da nun mit der Änderung des Betriebsreglementes vom 23. Juni 2003 Südanflüge auf die Piste 34 bewilligt worden sind. Insofern kann die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abgeschrieben werden. Soweit auch nach dieser neuesten Änderung des Betriebsreglementes weiterhin Landungen auf die Piste 28 erfolgen (von 21 bzw. 20 Uhr bis 6 Uhr) und das Festhalten der Beschwerdeführer an ihren Begehren so zu verstehen ist, dass auch diese Anflüge im Sinne einer vorsorglichen Massnahme sofort einzustellen seien, ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abzuweisen. Zur Begründung kann auf die Erwägungen des angefochtenen Entscheides verwiesen werden, in dem zu Recht festgestellt worden ist, dass der Betrieb des Flughafens zu den fraglichen Zeiten von der angefochtenen Anflugsregelung abhängt und den Anwohnern die damit verbundene Lärmbelästigung jedenfalls vorübergehend zugemutet werden darf. Dies gilt auch für die Einwohner der Gemeinde Weisslingen, die in einer Entfernung von immerhin rund 15 km vom Flughafen Zürich-Kloten liegt. Das Bundesgericht hat bereits in seinem Urteil 1A.6 und 7/2002 vom 15. Februar 2002 in gleicher Weise entschieden. In der Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird nichts vorgebracht, das eine andere Beurteilung erfordern würde.
4.
Entschädigungsforderungen für übermässige Fluglärm-Immissionen sind nicht im Verfahren zur Genehmigung von Betriebsreglementsänderungen, sondern allenfalls in einem bei der Eidgenössischen Schätzungskommission anzuhebenden enteignungsrechtlichen Entschädigungsverfahren anzumelden. Auf das Entschädigungsbegehren, das die Beschwerdeführer in ihrer Stellungnahme vom 7. August 2003 erhoben haben, ist daher nicht einzutreten.
5.
Die Beschwerdeführer haben in ihrer Stellungnahme vom 7. August 2003 zu bedenken gegeben, dass der Rechtsschutz nicht gewährleistet sein könnte, falls die Beschwerde gegen die früheren Betriebsreglementsänderungen abgeschrieben würde, bevor das Betriebsreglement in seiner neuesten Fassung in Rechtskraft erwachse. Da sich auch die Flughafen Zürich AG und das BAZL mit dieser Frage befasst haben, rechtfertigt es sich, hierzu aus prozessökonomischen Gründen einige Erwägungen anzustellen:
5.1 Die Flughafen Zürich AG führt in ihrer Stellungnahme vom 15. August 2003 aus, es sei beim Erlass der vier verschiedenen provisorischen Betriebsreglementsänderungen in dem Sinne von einem "Kaskadenaufbau" ausgegangen worden, als die zweite provisorische Änderung auf der ersten, die dritte auf der zweiten Änderung und die vierte auf der dritten Änderung aufbaue. Umgekehrt solle damit eine Rückfallposition offen gehalten werden unter anderem für den Fall eines wenigstens teilweisen Obsiegens in den Verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland. Würden z.B. die mit den beiden Verfügungen des BAZL vom 16. April 2003 und vom 23. Juni 2003 umgesetzten deutschen Verschärfungen per Dekret wegfallen, so würden die beiden soeben genannten Verfügungen des BAZL als nicht mehr notwendig automatisch ausser Kraft gesetzt und wären nur noch die ersten beiden Verfügung vom 18. Oktober 2001 und vom 15. Oktober 2002 anwendbar. Das Gleiche gelte, sofern die Südanflüge aus irgendwelchen Gründen nicht wie vom BAZL genehmigt bestätigt würden. Diesfalls müsste es unter Umständen möglich sein, die bisherige Ordnung in Bezug auf die Ostanflüge mit den Landungen am Morgen wieder anzuwenden. Demgemäss sei auch die Übergangsregelung der Betriebsreglementsänderung vom 23. Juni 2003 so formuliert worden, dass die vier provisorischen Änderungen dahinfielen, "wenn und soweit" die im deutschen Recht angeordneten Einschränkungen dahinfallen würden. Ein solcher "kaskadenweiser" Wegfall wäre nicht mehr möglich, wenn die früheren Verfahren als gegenstandslos geworden abgeschrieben würden. - Das BAZL hält in seiner Stellungnahme vom 20. August 2003 fest, jeder (Änderungs-)Schritt, der zu einer Neu- oder Mehrbelastung der Anwohner in den An- und Abflugschneisen geführt habe, habe während einer - wenn auch nur beschränkten - Zeit in Kraft gestanden. Die jeweils

folgenden Änderungen hätten die Auswirkungen verschärft, wobei die früheren weiter bestanden hätten. Es sei daher prüfenswert, ob den Beschwerdeführenden nicht zumindest für den Zeitraum, in dem eine provisorische Regelung gültig gewesen sei, ein Rechtsschutzinteresse an deren Überprüfung zugestanden werden müsse.
5.2 Diesen Auffassungen ist Folgendes entgegenzuhalten:
5.2.1 Es trifft zwar zu, dass mit der ersten provisorischen Änderung des Betriebsreglementes vom 18. Oktober 2001 die Ostanflüge auf die Piste 28 in den Nachtstunden eingeführt und diese Anflugsregelung - zu Lasten stets der gleichen Anwohner - durch die folgenden zwei provisorischen Änderungen vom 15. Oktober 2002 und 16. April 2003 auf die Abend- und Morgenstunden ausgedehnt worden ist. Insoweit sind tatsächlich bausteinartige Anpassungen des Betriebsreglementes an die staatsvertraglichen bzw. ins deutsche Recht aufgenommenen Vorgaben erfolgt. Mit der Genehmigung von Südanflügen auf die Piste 34 und der Aufteilung des Landeverkehrs in den Morgen- und Abend- bzw. Nachtstunden auf die Pisten 28 und 34 wird jedoch eine neue, andersartige Regelung getroffen, die die bisherige Landeordnung nicht (zeitlich) ergänzt, sondern (zumindest grösstenteils) ersetzt. Dies trifft jedenfalls für jene Artikel des Betriebsreglementes zu, die in den Beschwerdeverfahren umstritten sind. Die neue Anflugsordnung vom 23. Juni 2003 berührt denn auch lärmmässig nicht nur die schon bisher belasteten Anwohner, sondern schafft neue Lärmbetroffene, während sie die bis anhin Betroffenen entlastet. Würden daher gewisse Einschränkungen für die Benützung des
süddeutschen Luftraums entfallen, so könnte nicht einfach davon ausgegangen werden, dass sich der Anflugverkehr "automatisch" wieder nach dem Betriebsreglement,
Stand 16. April 2003, richte, sondern wäre neu zu prüfen und zu entscheiden, ob und inwiefern die Aufteilung des Landeverkehrs beizubehalten wäre.
5.2.2 Ein "automatischer Rückfall" auf einen früheren Stand des Betriebsreglementes müsste auch aus Gründen der Rechtssicherheit und des Rechtsschutzes ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass keine einzige der provisorischen Änderungen des Betriebsreglementes vom 31. Mai 2001 und auch dieses selbst (noch) nicht in Rechtskraft erwachsen ist. Die heute bereits kaum mehr überschaubare rechtliche Situation, die wie gesagt auf vier provisorischen, nicht rechtskräftigen Änderungen eines noch nicht rechtskräftigen Betriebsreglementes beruht, würde durch den von den Beschwerdegegnern in Aussicht genommenen Rückfall-Mechanismus noch undurchsichtiger. Unklar ist auch, ob nach Auffassung der Beschwerdegegner eine frühere Regelung gegebenenfalls einfach wieder aufleben soll, ohne dass ein weiteres Verfahren durchzuführen wäre und ohne dass sich die inzwischen vom Fluglärm teilweise Entlasteten gegen den Rückschritt zur Wehr setzen könnten. Es ist jedoch nicht ersichtlich, weshalb weitere provisorische Änderungen des Betriebsreglementes nicht auch im Verfahren nach Art. 36d LFG verfügt werden müssten, selbst wenn diese Änderung nur in der Wiederaufnahme einer früheren Anflugsordnung bestünde. Dies würde
übrigens nicht ausschliessen, dass in den zusätzlichen Verfahren auf Unterlagen und Ergebnisse abgestellt werden könnte, die seinerzeit erarbeitet wurden.
5.2.3 Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die Möglichkeit eines dem schrittweisen Aufbau folgenden Rückbaus der Anflugsordnung bedingen würde, dass die richterliche Überprüfung diesem Auf- bzw. Rückbau folgt. Die Gerichtsbehörden haben jedoch u.a. das Gebot der Prozessökonomie zu befolgen und unnötige Belastungen durch "Prozesskaskaden" zu vermeiden, soweit dies die verfahrensrechtlichen Vorschriften erlauben. Der Richter kann daher auch nicht zur Überprüfung einer bereits überholten Regelung angehalten werden, bloss weil die Aussicht besteht, dass diese möglicherweise später wieder aufleben könnte.
5.3 Nach dem Gesagten vermöchte nach der Genehmigung der neuen provisorischen Anflugregelung vom 23. Juni 2003 der "Kaskadenaufbau" der früheren Änderungen des Betriebsreglementes die Abschreibung der betreffenden Beschwerdeverfahren nicht zu hindern. Ob und inwiefern die bei der Rekurskommission UVEK hängigen Beschwerdeverfahren als gegenstandslos geworden abgeschrieben werden können, hat diese aber selbst zu entscheiden. Soweit übrigens die Befürchtung der Flughafen Zürich AG als begründet erachtet würde, wonach die Ostanflüge auf die Piste 28 bei Gegenstandsloswerden der früheren Verfahren eingestellt werden müssten, weil insofern den Beschwerden gegen die Verfügung vom 23. Juni 2003 die aufschiebende Wirkung nicht entzogen worden ist, so hätte die Beschwerdeinstanz selber die Möglichkeit, diese vorsorgliche Massnahme auf die ganze neue Anflugregelung auszudehnen (vgl. Art. 55 Abs. 2 VwVG). Die Anordnung einstweiliger Vorkehren zur Sicherung der Ostanflüge ist im vorliegenden bundesgerichtlichen Verfahren nicht erforderlich.
6.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist somit abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist und sie nicht gegenstandslos geworden ist.

Die Gerichtsgebühr ist dem Ausgang des Verfahrens entsprechend den Beschwerdeführern aufzuerlegen (Art. 156 Abs. 1 OG). Diese sind zudem zu verpflichten, der Flughafen Zürich AG für das bundesgerichtliche Verfahren eine angemessene Parteientschädigung zu entrichten (Art. 159 Abs. 1 und 2 OG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:
1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird abgewiesen, soweit auf sie einzutreten und sie nicht gegenstandslos geworden ist.
2.
Die Gerichtsgebühr von Fr. 1'000.– wird den Beschwerdeführern auferlegt.
3.
Die Beschwerdeführer haben der Flughafen Zürich AG für das bundesgerichtliche Verfahren eine Parteientschädigung von Fr. 500.– zu bezahlen. Sie haften hiefür solidarisch.
4.
Dieses Urteil wird den Parteien, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und dem Präsidenten der Rekurskommission des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) schriftlich mitgeteilt.
Lausanne, 7. Oktober 2003
Im Namen der I. öffentlichrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts
Der Präsident: Die Gerichtsschreiberin: