Tribunale federale
Tribunal federal

{T 1/2}
1A.99/2003 /sch

Urteil vom 7. Oktober 2003
I. Öffentlichrechtliche Abteilung

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

Parteien
Stadt Zürich, vertreten durch den Stadtrat,
Postfach, 8022 Zürich,
Beschwerdeführerin,

gegen

unique zurich airport Flughafen Zürich AG,
Postfach, 8058 Zürich,
Beschwerdegegnerin, vertreten durch Rechtsanwalt lic.iur. Roland Gfeller, Postfach 1709, 8032 Zürich,
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 Dachziegelklamme-

rung 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 Stadt Zürich. Sie wandte sich gegen die zwar nicht im Dispositiv der Genehmigungsverfügung, aber in den Erwägungen enthaltene Feststellung, dass Südanflüge grundsätzlich genehmigungsfähig seien; mit dieser Feststellung werde eine Grundsatzfrage beantwortet, die später allenfalls nicht mehr aufgeworfen werden könne. Im Übrigen ersuchte die Stadt Zürich wie andere Beschwerdeführer um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung, wobei sie rügte, die für diese Anordnung erforderliche Interessenabwägung sei unterblieben.

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. Soweit einzelne Beschwerdeführer verlangt hatten, die Dachziegelklammerungen seien unverzüglich einzustellen bzw. rascher als vorgesehen vorzunehmen, erklärte sich der Präsident der Rekurskommission UVEK zur Beurteilung dieser Anträge, die den Rahmen eines luftfahrtrechtlichen Verfahrens sprengten, als nicht zuständig.

Gegen die Präsidialverfügung vom 16. April 2003 hat u.a. die Stadt Zürich beim Bundesgericht erneut Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht und die Wiederherstellung der am 15. Oktober 2002 vom BAZL entzogenen aufschiebenden Wirkung verlangt. Eventuell sei die Sache zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. - Die Flughafen Zürich AG beantragt Abweisung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde, soweit überhaupt auf diese eingetreten werden könne. Nach ihren Darlegungen ist mit der Genehmigungsverfügung des BAZL vom 15. Oktober 2002 kein Entscheid - und auch kein Vorentscheid - über die Südanflüge gefällt worden und ist die Stadt Zürich daher in ihren Interessen nicht betroffen. 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 folgende provisorische Änderungen des Betriebsreglementes (vgl. BBl 2003 S. 4877):
- 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. 33bis 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. 141ter 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."
In den Auflagen zu diesen Betriebsreglementsänderungen legte das BAZL zusätzlich fest, dass ab dem Zeit-

punkt, 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.
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.

Die Stadt Zürich hat in ihrer Stellungnahme vom 20. August 2003 um Fortsetzung des Verfahrens ersucht. Sie macht geltend, dass im gegenwärtigen Zeitpunkt noch völlig offen sei, ob die von ihr ebenfalls angefochtene Verfügung vom 23. Juni 2003 jemals in Rechtskraft erwachsen werde. Zudem kritisiert sie das Vorgehen des BAZL, welches den aufeinanderfolgenden provisorischen Änderungen des Betriebsreglementes stets die aufschiebende Wirkung entziehe und dadurch neue Anflugsverfahren einführe, ohne dass die einzelnen Änderungen in Rechtskraft erwachsen wären. Da die Rechtsmittelinstanzen daher nie die Möglichkeit hätten, die Rechtmässigkeit des Entzuges der aufschiebenden Wirkung zu überprüfen, müsse im vorliegenden Fall unabhängig vom aktuellen Interesse über die eingereichte Beschwerde entschieden werden.

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.
Umstritten ist vorweg, ob die Stadt Zürich überhaupt befugt sei, Beschwerde gegen die provisorische Änderung des Betriebsreglementes für den Flughafen Zürich vom 15. Oktober 2002 und die damit zusammenhängenden vorsorglichen Massnahmen zu erheben. Die Flughafen Zürich AG verneint die Beschwerdelegitimation der Stadt, weil diese nur von allfälligen Südanflügen betroffen würde und solche mit der Verfügung des BAZL vom 15. Oktober 2002 gerade nicht genehmigt worden seien. Die Beschwerdeführerin betont dagegen vor Bundesgericht erneut, dass die Südanflüge nur "vorläufig" nicht genehmigt und in den Erwägungen des BAZL als "grundsätzlich genehmigungsfähig" bezeichnet worden sind; darin liege ein Vorentscheid, der auch die Stadt Zürich berühre. Im angefochtenen Entscheid ist die Frage des Beschwerderechts sämtlicher Beschwerdeführenden angesichts des Verfahrenausgangs in der Sache selbst offen gelassen worden. Sie braucht auch

im bundesgerichtlichen Verfahren gegenüber der Stadt Zürich nicht näher geprüft zu werden, da deren Verwaltungsgerichtsbeschwerde - falls und soweit die Stadt überhaupt zur Beschwerde zugelassen werden könnte - gegenstandslos geworden ist.

2.1 Wie erwähnt unterstreicht die Beschwerdeführerin selbst, dass sie sich insofern gegen die Genehmigungsverfügung des BAZL vom 15. Oktober 2002 zur Wehr gesetzt hat, als mit dieser ein Vorentscheid über die Genehmigung der Südanflüge auf die Piste 34 getroffen worden sei. Ob der von ihr ebenfalls angefochtene Entzug der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden in dieser Hinsicht irgendwelche Wirkung zeitigen konnte, ist fraglich, kann hier aber ebenfalls offen bleiben. Jedenfalls hat das BAZL - wie in der Sachverhaltsdarstellung (lit. C) aufgezeigt - im Rahmen einer weiteren provisorischen Änderung des Betriebsreglementes am 23. Juni 2003 die Südanflüge auf die Piste 34 in den Morgenstunden nunmehr genehmigt und allfälligen Beschwerden gegen die Genehmigung die aufschiebende Wirkung entzogen. Diese Verfügung ist an die Stelle des - nach Sicht der Beschwerdeführerin - am 15. Oktober 2002 getroffenen Vorentscheides über die Südanflüge getreten. Da auch den Beschwerden gegen die Verfügung vom 23. Juni 2003 die aufschiebende Wirkung entzogen worden ist, soweit sie sich gegen die Anflüge auf die Piste 34 richten, steht der Beschwerdeführerin offensichtlich kein schutzwürdiges Interesse an der Überprüfung der am 15. Oktober 2002
angeordneten vorsorglichen Massnahme bzw. des betreffenden Beschwerdeentscheides vom 16. April 2003 mehr zu. Daran ändert nichts, dass zur Zeit offen ist, ob die Verfügung vom 23. Juni 2003 je in Rechtskraft erwachsen wird. Sie ersetzt so oder so den - ebenso wenig rechtskräftigen - "Vorentscheid" über die Südanflüge vom 15. Oktober 2002; würde sie im Rechtsmittelverfahren aufgehoben, würde dies nicht zum Wiederaufleben des "Vorentscheides" führen, sondern müsste eine neue Anflugsregelung getroffen werden.

2.2 Soweit die Beschwerdeführerin geltend macht, das von der Flughafen Zürich AG bzw. vom BAZL eingeschlagene schrittweise Vorgehen schliesse eine richterliche Überprüfung der einzelnen Verfügungen und des jeweiligen Entzuges der aufschiebenden Wirkung praktisch aus, so übersieht sie, dass die Rekurskommission UVEK schon verschiedentlich über die bei der Genehmigung und Änderung des Betriebsreglementes angeordneten vorsorglichen Massnahmen befunden hat (Verfügungen vom 19. Juli 2001, 23. November 2001, 17. Dezember 2001, 10. Januar 2002, 24. Februar 2003, 13. März 2003 sowie - hier angefochten - vom 16. April 2003). Auch das Bundesgericht hat im Entscheid 1A.6/2002 und 7/2002 vom 15. Februar 2002 die Rechtmässigkeit vorsorglicher Massnahmen für den An- und Abflugverkehr am Flughafen Zürich bereits beurteilt. Es besteht daher kein Anlass, die vorliegende Beschwerde ungeachtet des Dahinfallens eines aktuellen schutzwürdigen Interesses der Beschwerdeführerin zu behandeln. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Stadt Zürich ist somit als gegenstandslos geworden abzuschreiben.

3.

Die Abschreibung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Südanflüge bzw. die diese betreffenden vorsorglichen Massnahmen hat keinen Einfluss auf die am 15. Oktober 2002 geänderte Regelung der Anflüge auf die Piste 28. Vorkehren zur Sicherstellung der Ostanflüge, wie sie die Flughafen Zürich AG verlangt, sind schon aus diesem Grunde nicht zu ergreifen.

4.

Wird ein Rechtsstreit gegenstandslos oder fällt er mangels rechtlichen Interesses dahin, so hat das Gericht nach Art. 72 BZP i. V. m. Art. 40 OG mit summarischer Begründung über die Prozesskosten auf Grund der Sachlage vor Eintritt des Erledigungsgrundes zu entscheiden. Diese Entscheidung fällt zum Nachteil der Beschwerdeführerin aus. Einerseits kann die Verfügung des BAZL vom 15. Oktober 2002 hinsichtlich der Südanflüge kaum als anfechtbarer Akt betrachtet werden, umso weniger als in diesem ausdrücklich noch ein entsprechender Entscheid in Aussicht gestellt wird. Selbst wenn aber die Stadt Zürich zur Beschwerde und Verwaltungsgerichtsbeschwerde hätte zugelassen werden müssen, hätten ihre Einwendungen gegen den Beschwerdeentscheid über den Entzug der aufschiebenden Wirkung abgewiesen werden müssen. Konnte der Vorwurf der unvollständigen Interessenabwägung hinsichtlich der vorsorglichen Massnahmen allenfalls noch gegenüber dem BAZL erhoben werden, so geht er gegenüber dem Entscheid des Präsidenten der Rekurskommission UVEK fehl. In diesem werden die Interessen aller von der geänderten An- und Abflugregelung Betroffenen in Betracht gezogen und angemessen gewürdigt. Die Behauptung der Beschwerdeführerin, dass in diese
Interessenabwägung noch andere Gesichtspunkte, insbesondere das Nichtzustandekommen des Staatsvertrags, hätten einbezogen werden müssen, trägt der prozessualen Natur der vorsorglichen Massnahmen und des betreffenden Rechtsmittelverfahrens keine Rechnung. Da die Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Stadt Zürich somit erfolglos geblieben wäre, wenn die Streitsache nicht gegenstandslos geworden wäre, ist die Beschwer-

deführerin zu verpflichten, der Flughafen Zürich AG für das bundesgerichtliche Verfahren eine angemessene Parteientschädigung auszurichten (Art. 159 Abs. 1 und 2 OG). Auf die Erhebung einer Gerichtsgebühr ist aufgrund von Art. 156 Abs. 2 OG zu verzichten.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird als gegenstandslos geworden abgeschrieben.
2.
Es werden keine Kosten erhoben.
3.
Die Beschwerdeführerin hat der Flughafen Zürich AG für das bundesgerichtliche Verfahren eine Parteientschädigung von Fr. 1'000.– zu bezahlen.
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: