



Schwarztorstrasse 53, Postfach 336, CH-3000 Bern 14, Tel. 031 325 00 40, Fax 031 323 94 82, www.reko-infra.admin.ch

0 6 s b s

06. März 2006

FRIST: 16. MÄRZ 06

FRIST ERFASST

Unser Zeichen: Z-2003-65/B-2003-48/dik/kic

Bern, 3. März 2006

In der Beschwerdesache

Stadt I

Beschwerdeführerin 1

M.

Beschwerdeführende 2

D.

Beschwerdeführer 3

W

Beschwerdeführende 4

A

Ü

F

Beschwerdeführende 5

S

Beschwerdeführerin 6

u

Beschwerdeführerin 7

k

Beschwerdeführende 8

G

Beschwerdeführerin 9

F

K

K

Beschwerdeführende 10

S

G

G

Beschwerdeführende 11

H

Beschwerdeführende 12

Gemeinde Maur und Mitbeteiligte, Zürichstrasse 8, 8124 Maur

alle vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Peter Ettler, Grüngasse 31, Postfach 1138,
8026 Zürich

Beschwerdeführende 13

V.

Beschwerdeführer 14

B.

Beschwerdeführende 15

D

D

Beschwerdeführende 16

D

Beschwerdeführer 17

Vc

Beschwerdeführende 18

D.

Beschwerdeführende 19

H.

Beschwerdeführer 20

W.

Beschwerdeführer 21

C

Beschwerdeführer 22

G

Beschwerdeführende 23

J

Beschwerdeführer 24

L

Beschwerdeführer 25

S

Beschwerdeführerin 26

G

Beschwerdeführende 27

F

Beschwerdeführende 28

G

Beschwerdeführende 29

G

T

Beschwerdeführer 30

gegen

unique zurich airport Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich Flughafen
vertreten durch Rechtsanwalt Roland Gfeller, Florastrasse 44, Postfach 1709, 8032 Zürich

Beschwerdegegnerin

und

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),
Bundeshaus Nord, 3003 Bern

Vorinstanz

sowie

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

Vorinstanz

betreffend

Plangenehmigung für die Installation eines ILS und einer Anflugbefeuerung für die Piste 34 des Flughafens Zürich; Verfügung des UVEK vom 23. Juni 2003

und

Änderung des Betriebsreglements betr. Einführung von Südanflügen auf die Piste 34; Verfügung des BAZL vom 23. Juni 2003

wird Folgendes in Erwägung gezogen:

1. Mit Verfügung vom 23. Juni 2003 genehmigte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Änderung des Betriebsreglements des Flughafens Zürich zur Einführung von Südanflügen auf die Piste 34. Das BAZL legte für die Zeiten der Flugverkehrsbeschränkungen über Süddeutschland fest, dass Landungen von 21.00 bis 06.00 Uhr auf die Piste 28, hingegen von 06.00 bis 07.08 Uhr auf die Piste 34, in Ausnahmefällen zudem auf die jeweils andere Piste erfolgen. An Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen wurden zusätzlich Landungen von 07.08 bis 09.08 Uhr auf die Piste 34 und von 20.00 bis 21.00 Uhr auf die Piste 28 verfügt, ausnahmsweise auf die jeweils andere Piste. Gleichentags erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Plangenehmigung zur Instal-

lation eines Instrumenten-Lande-Systems (ILS) und einer Anflugbefeuerung für die Piste 34.

Gegen diese beiden Verfügungen erhoben zahlreiche Beschwerdeführende Verwaltungsbeschwerde bei der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO/INUM). Die REKO/INUM hat die verschiedenen Beschwerdeverfahren unter der Dossiernummer Z-2003-65/B-2003-48 (Südanflug-Verfahren) vereinigt.

2. In der Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 war die Flughafen Zürich AG verpflichtet worden, ein überprüftes und angepasstes Betriebsreglement mitsamt Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) einzureichen. Sie reichte das Gesuch um Genehmigung dieses neuen, so genannt vorläufigen Betriebsreglements (vBR) am 31. Dezember 2003 beim BAZL ein, welches das vBR am 29. März 2005 teilweise und mit diversen Auflagen genehmigte. In der Genehmigungsverfügung wird ausgeführt, das vBR fasse die verschiedenen seit dem Jahre 2001 vorgenommenen (provisorischen) Änderungen zusammen und sei das Ergebnis einer umfassenden Prüfung des bisherigen Betriebs. Im Verfügungsdispositiv wird unter anderem ein Schema für die Darstellung der zur jeweiligen Zeit benützbaren Pisten vorgelegt, welches insbesondere Südanflüge auf Piste 34 und Ostanflüge auf Piste 28 u.a. während der bereits mit Verfügung des BAZL vom 23. Juni 2003 (vgl. vorne Ziff. 1) festgelegten Zeiten beinhaltet.

Gegen diese Verfügung des BAZL haben wiederum zahlreiche Beschwerdeführende bei der REKO/INUM Verwaltungsbeschwerde eingereicht. Die verschiedenen Verfahren sind unter der Dossiernummer B-2005-44 zusammengefasst worden. Das Verfahren zum vBR und das Südanflug-Verfahren werden zurzeit noch getrennt geführt, die REKO/INUM hat den Verfahrensbeteiligten die Möglichkeit einer zukünftigen Vereinigung aber bereits in Aussicht gestellt.

3. Auf entsprechende Frage der REKO/INUM hin hielt das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL; seit dem 1. Januar 2006: Bundesamt für Umwelt [BAFU]) mit Fachbericht vom 16. Dezember 2005 fest, im Rahmen des Verfahrens zur Genehmigung des vBR seien die Umweltauswirkungen einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen worden. Der im Verfahren zum vBR eingereichte UVB (UVB vBR) ersetze deshalb die vorherigen Abklärungen zur Umweltverträglichkeit.

Es erscheint deshalb notwendig, den UVB vBR grundsätzlich auch im vorliegenden Südanflug-Verfahren miteinzubeziehen, wobei sich die hier Beteiligten zu einem späteren Zeitpunkt zu diesem UVB werden äussern können.

Aus dem UVB vBR ergibt sich, dass der entsprechende Immissionsgrenzwert (IGW) gemäss Anhang 5 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV;

SR 814.41) in der Region unter der Südanflugschneise nur in einem relativ kleinen Gebiet überschritten wird. Dies obwohl gemäss Fachbericht Fluglärm aufgrund der Umverteilung der Flugbewegungen in teilweise dicht besiedelten Gebieten (auch) im Süden des Flughafens in den Tagesrandstunden eine deutlich wahrnehmbare Erhöhung der Lärmbelastung auftritt. Da die Umverteilung nur einen Fünftel der Betriebszeiten während des Tages betreffe, seien die eintretenden Veränderungen in den Belastungskurven kaum sichtbar (UVB vBR, Fachbericht Fluglärm vom 15. Dezember 2003, Zusammenfassung S. 2; vgl. auch dazugehörige Lärmbelastungskarten, etwa Karte 25 zum Vergleich Gesamtverkehr Tag oder Karte 35 zu den Gebieten über den Belastungsgrenzwerten im Betriebszustand).

4. Verschiedene Beschwerdeführende bringen im vorliegenden Verfahren vor, der erwähnte Anhang 5 der LSV sei gesetzeswidrig oder zumindest lückenhaft, weil der für den Tagesflugbetrieb von 06 bis 22 Uhr verwendete 16-Stunden-Leq als Mittelungspegel nur die Störwirkung einer Dauerbelastung mit Fluglärm adäquat abbilde, nicht jedoch die Störwirkung einer hohen Intervallbelastung während des Tages. Um die Belastungen von Beurteilungsperioden während des Tagesbetriebs, die sich auf wenige Stunden beschränken, korrekt erfassen und bewerten zu können, ist nach Ansicht dieser Beschwerdeführenden die Einführung neuer Beurteilungsmethoden (wie ein 1-Stunden-Leq, der Einbezug maximaler Lärmpegel L_{max} oder andere ähnliche Lärmbelastungsmasse) und die entsprechende Neuermittlung des sie betreffenden Fluglärms sowie (gegebenenfalls) eine Anpassung der Belastungsgrenzwerte erforderlich.
5. Weiter hat die Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) Zürich am 3. Oktober 2005 der Öffentlichkeit die Lärmstudie 2000 (*Mark Brink / Katja Wirth / Regula Rometsch / Christoph Schierz, Lärmstudie 2000, Zusammenfassung [2005], ETH Zürich, Zentrum für Organisations- und Arbeitswissenschaften*) präsentiert. Diese Studie umfasst einen Teil 1 betreffend die Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Flughafens Zürich (Bevölkerungsbefragungen der Jahre 2001 und 2003) sowie einen Teil 2 betreffend den Einfluss von abendlichem und morgendlichem Fluglärm auf Belästigung, Befindlichkeit und Schlafqualität von Flughafenwohnern (Feldstudie).
6. In seinen im vorliegenden Verfahren eingereichten Fachberichten vom 3. Juni und 16. Dezember 2005 hält das BAFU zusammenfassend fest, es sei nach wie vor der Auffassung, dass die geltenden Ermittlungsverfahren und Belastungsgrenzwerte von Anhang 5 LSV dem Stand der Wissenschaft und der Erfahrung für die Beurteilung von Fluglärm entsprächen. Insbesondere gebe es zurzeit keine neuen wissenschaftlichen Befunde, die eine Änderung der bestehenden Lärmbelastungsgrenzwerte rechtfertigen würden. Die Erkenntnisse, welche aus der Lärmstudie 2000 hervorgingen

und besagten, dass sich Personen bei gleichem Schallpegel nicht zu allen Tageszeiten gleich gestört fühlten, rechtfertigten noch keine Änderung der Beurteilungsmethode. So gebe es (auch) für den Lmax weder sozio-psychologische noch andere wissenschaftliche Untersuchungen, die für die Anwendung dieses Masses zur Beurteilung von Flächenflugzeugen sprächen. Im Übrigen gehörten Beurteilungsmethode und Belastungsgrenzwerte zwingend zusammen und könnten nicht ohne weiteres einseitig abgeändert werden.

7. Diesen Aussagen des BAFU treten verschiedene Beschwerdeführende im Rahmen der zu den entsprechenden Fachberichten eingeholten Stellungnahmen mit teilweise ausführlicher Argumentation entgegen. Unter anderem wird dabei auch geltend gemacht, das BAFU habe nur Teil 1 der Lärmstudie 2000 zur Kenntnis genommen, nicht aber den wichtigen Teil 2, welcher aufzeige, dass erhebliche neue Erkenntnisse für die Wirkung von Fluglärm insbesondere in den Morgenstunden (Stichwort Aufwachreaktionen) bestünden.
8. Bei Vorliegen triftiger Gründe kann die REKO/INUM von der Meinung der Fachbehörden abweichen. Der umstrittene Anhang 5 der LSV ist gestützt auf die Empfehlungen der damaligen Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten erlassen worden (vgl. 6. Teilbericht dieser Kommission vom September 1997, Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen, Schriftenreihe Umwelt Nr. 296, BUWAL, Bern 1998). Die REKO/INUM holt zur Klärung der Frage, ob hier allenfalls triftige Gründe im oben erwähnten Sinn vorliegen, deshalb einen Bericht der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (Nachfolgeorganisation der erstgenannten Kommission, vgl. Einsetzungsverfügung des UVEK vom 30. September 2002) ein.

Das vorliegende Verfahren ist aus diesem Grund vorderhand nicht zu sistieren.

und verfügt:

1. Auf eine Sistierung des vorliegenden Verfahrens wird derzeit verzichtet.
2. Es wird bei der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (Kommission) ein Bericht eingeholt. Die Kommission hat diesen Bericht **bis am 28. April 2006** bei der REKO/INUM einzureichen. Sie hat sich dabei zu folgenden Fragen zu äussern:
 - a) Welche Gründe haben die damalige Eidgenössische Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten (EKBL) zum Vorschlag eines 16-Stunden-Leq für den Tag bewegt?

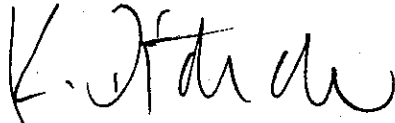
- b) Hat die EKBL den 16-Stunden-Leq im Wissen darum vorgeschlagen, dass einzelne Gebiete am Tag nur stundenweise mit Fluglärm belastet werden (können) oder wurden nur Sachverhalte zugrunde gelegt, bei welchen von einer stetigen, jeweils nur für relativ kurze Zeit unterbrochenen Tagesbelastung ausgegangen wurde?
- c) Wird Intervalllärm (Hauptan- oder -abflugverfahren mit hohen Frequenzen beschränkt auf wenige Stunden tagsüber wie hier am Morgen und / oder Abend) nach Auffassung der Kommission mit einem 16-Stunden-Leq störungsgerecht abgebildet?
- d) Falls nein: Welche Beurteilungsparameter (Beurteilungsmethode bzw. Lärmbelastungsmass und / oder Belastungsgrenzwerte) schlägt die Kommission für eine solche Situation vor? Käme die Anwendung verkürzter Beurteilungszeiträume von bspw. einer (06 bis 07 Uhr) oder drei (06 bis 09 Uhr) Stunden mit entsprechenden Mittelungspegeln Leq(1) oder Leq(3) als Lärmbelastungsmass sowie ein allfälliger Einbezug jeweiliger maximaler Lärmpegel Lmax wie bei den Helikopterflugplätzen in Frage?
- e) Ist der Zusammenhang zwischen Beurteilungsmethoden und Belastungsgrenzwerten zwingend in dem Sinne, dass bei einer wie oben angesprochenen Anpassung / Ergänzung der Beurteilungsmethoden für den Tagesbetrieb (06 bis 22 Uhr) ebenfalls die dazugehörigen Belastungsgrenzwerte von Anhang 5 der LSV zu überprüfen und gegebenenfalls neu festzulegen wären?
- f) Ergeben sich aus den vorliegenden neueren Gutachten und Studien zum Flughafen Zürich (insb. Lärmstudie 2000, Brink/Wirth/Rometsch/Schierz, a.a.O. [vorne E. 5]; Gutachten Fluglärmstörung [Unterlagen für die Stadtratsitzung Dübendorf vom 18. Juni 2005], Dr. Carl Oliva, Zürich 2005; Lärmstudie Südanflug, Messkampagne Sommer 2004, Schlussbericht Ingenieurbüro Roland Müller vom Dezember 2004) mit Blick auf Art. 15 USG („Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung“) neue wissenschaftliche Erkenntnisse und / oder Erfahrungswerte, welche zur Anpassung der heute geltenden Beurteilungsmethoden und / oder Belastungsgrenzwerte in Anhang 5 LSV führen könnten oder müssten?

Die Kommission wird im Übrigen ausdrücklich auf die Bestimmungen in der Einsetzungsverfügung des UVEK vom 30. September 2002 zum Ausstand von Mitgliedern bei Interessenkollisionen hingewiesen.

3. Kopien der eingegangenen Stellungnahmen zu den Fachberichten des BAFU werden den Verfahrensbeteiligten je wechselseitig zur Kenntnisnahme zugestellt.

Rekurskommission für
Infrastruktur und Umwelt

Die Instruktionsrichterin



Kathrin Dietrich

Der juristische Sekretär



Christian Kindler

Zu eröffnen (eingeschrieben):

- den Beschwerdeführenden (mit Rückschein, Beilagen: Stellungnahmen des UVEK, des BAZL und der Beschwerdegegnerin)
- der Beschwerdegegnerin (mit Rückschein, Beilagen: Stellungnahmen des UVEK, des BAZL und der Beschwerdeführenden 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 bis 15, 17, 18, 19, 26, 27 und 28)
- dem BAZL (Beilagen: Stellungnahmen des UVEK, der Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführenden 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 bis 15, 17, 18, 19, 26, 27 und 28)
- dem Generalsekretariat UVEK, Rechtsdienst, Bundeshaus Nord, 3003 Bern (mit Rückschein, Beilagen: Stellungnahmen des BAZL, der Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführenden 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 bis 15, 17, 18, 19, 26, 27 und 28)
- dem BAFU, Abteilung Recht, 3003 Bern (Beilagen: Stellungnahmen des UVEK, des BAZL, der Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführenden 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 bis 15, 17, 18, 19, 26, 27 und 28)
- der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung, z.H. des Präsidenten Herrn Dr. Urs Jörg, c/o BAFU, 3003 Bern
(Beilagen: - Verfügungen des BAZL vom 23. Juni 2003 und 29. März 2005
 - Fachberichte des BAFU vom 3. Juni und 16. Dezember 2005 sowie vom 11. Januar 2006
 - Stellungnahmen des UVEK, des BAZL, der Beschwerdegegnerin und der Beschwerdeführenden 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 bis 15, 17, 18, 19, 26, 27 und 28
 - UVB vBR: Fachbericht Fluglärm vom 15. Dezember 2003 mit Kartensatz, Beilagen und Annex 1
 - EMPA-Bericht Nr. 425'457-1 „Neue Anflugverfahren Piste 28 und 34“ vom 13. August 2002
 - Lärmstudie 2000, Zusammenfassung 2005
 - Gutachten Fluglärmstörung Juni 2005
 - Lärmstudie Südanflug, Schlussbericht Dezember 2004)

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann gemäss Art. 97 ff. OG innert 10 Tagen seit Zustellung beim Schweizerischen Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerde ist mindestens dreifach einzureichen. Sie hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführenden oder eines allfälligen Vertreters oder einer allfälligen Vertreterin zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführenden sie in Händen haben.