

4000

KR-Nr. 79/2002

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 79/2002 betreffend  
raumplanerische Konsequenzen  
von Fluglärmgrenzwerten**

(vom 21. August 2002)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 15. April 2002 folgendes von den Kantonsräten Ruedi Lais, Wallisellen, und Willi Germann, Winterthur, sowie Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, am 11. März 2002 eingereichte und am 18. März 2002 dringlich erklärte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, sich für eine konsequente raumplanerische Umsetzung der Fluglärmgrenzwerte auch bei Nachtflügen einzusetzen.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Gemäss Lärmschutzverordnung (LSV; LS 814.4) sind die Fluglärmgrenzwerte für die Nachtbetriebsstunden (22 bis 23 Uhr, 23 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr) grundsätzlich tiefer als für die Tagstunden angesetzt. Im Gegensatz zu anderen Lärmarten, z. B. Strassen- oder Bahnlärm, bei denen die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr für die Berechnung des Beurteilungspegels für die Nacht ( $L_{rn}$ ) gesamthaft zu beurteilen sind, müssen für den Fluglärm die Nachtbetriebsstunden für die Berechnung des  $L_{rn}$  einzeln bewertet werden. Die separate rechnerische Berücksichtigung der Nachtbetriebsstunde von 22 bis 23 Uhr bewirkt, dass (dargestellt an der möglichen Nachtvariante «Standard optimiert» für das künftige Betriebsreglement) bereits bei lediglich rund 30 Bewegungen pro Nacht Planungswertverletzungen für die Empfindlichkeitsstufe ES II bis Baden AG im Westen, Glattfelden/Weiach im Norden, Zell im Osten und Zumikon im Süden entstehen. Im Gegensatz dazu ergibt die 16-h-Belastung von 6 bis 22 Uhr bei rund 1050 Bewegungen eine wesentlich geringere Ausdehnung der Flächen mit Überschreitung der Planungswerte. Für die gleiche Empfindlichkeitsstufe treten Planungswertüberschreitungen im Westen nur bis Buchs, im Norden bis Stadel, im Osten nur bis Ettenhusen (Kyburg) und im Süden nur bis Binz (Maur) auf.

In den am 23. August 2000 festgelegten Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens wurde festgehalten, dass inskünftig zwischen 23 und 6 Uhr keine geplanten Starts und Landungen mehr stattfinden dürfen und dass die geplanten Starts zwischen 22 und 23 Uhr nur dann zugelassen sind, wenn der Nachweis erbracht ist, dass sie nicht vor 22 Uhr durchgeführt werden können und zur Aufrechterhaltung der Hub-Funktion des Flughafens unabdingbar sind. Mit dem neuen Betriebsreglement wird deshalb gegenüber dem heutigen 3-Stunden-Nachtbetrieb lediglich noch der Betrieb während einer Nachtstunde möglich bleiben; diese Möglichkeit ist überdies derart eingeschränkt, dass – entgegen den Befürchtungen der Postulanten – keine massgebliche Erhöhung der Bewegungszahl erfolgen kann. Die Nachtruhe erhöht sich damit zudem von bisher fünf auf siebeneinhalb Stunden (einschliesslich Verspätungsabbau). Die einleitend erwähnte dreiteilige Regelung für die Nachtbetriebsstunden verlangt, dass die Verhältnismässigkeit der bau- und planungsrechtlichen Auswirkungen der geltenden LSV (die vor dem Hintergrund einer nur fünfständigen Nachtflugsperrung nachvollziehbar und vertretbar gewesen ist) überprüft und neu beurteilt wird.

Es ist dabei insbesondere zu beachten, dass nach Art. 29 LSV bei Überschreitung der Planungswerte die Ausscheidung neuer Bauzonen mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis und nach Art. 30 LSV die Erschliessung bestehender, gemäss Art. 19 RPG noch nicht erschlossener Bauzonen nicht mehr zulässig sind. Die Einzonung neuer Bauzonen ist im heutigen Zeitpunkt zwar von untergeordneter Bedeutung. Hingegen kommt der Erschliessung bestehender Bauzonen beachtliche Bedeutung zu. Die dort von der Öffentlichkeit zu leistende Groberschliessung ist zum überwiegenden Teil bereits erstellt. Kanton und Gemeinden haben dafür, auch im öffentlichen Verkehr, Millionenbeträge aufgewendet. Diese Vorleistungen gehen verloren, wenn diese Bauzonen nicht mehr weiter erschlossen und danach überbaut werden dürfen, obwohl in aller Regel nur die vom Privaten zu erbringende Feinerschliessung fehlt. Solche Einschränkungen sollen nur da entstehen, wo dies auf Grund der tatsächlichen Lärmsituation objektiv erforderlich ist.

Neben diesem fiskalischen Grund bestehen massgebliche raumplanerische sowie staats- und gesellschaftspolitische Interessen, die zu gewichten sind. Bestand und Weiterentwicklung der Flughafen-gemeinden sollen nicht ohne Not gefährdet und nicht mehr als nötig eingeschränkt werden. Soweit dies aus lärmtechnischen und raumplanerischen Gründen zu rechtfertigen ist, soll im Rahmen des kantonalen Richtplans die Weiterentwicklung auch der vom Fluglärm direkt betroffenen Gemeinden ermöglicht werden. Insbesondere ist es wichtig, dass den Gemeinden, die allein wegen der einen Nachtbetriebs-

stunde mit ihrem gesamten Bauzonengebiet von Planungswertüberschreitungen betroffen werden, eine Weiterentwicklung zugestanden wird. Dies ist aber nur möglich, wenn die dominante lärmtechnische Bedeutung dieser Nachtbetriebsstunde im Berechnungsmodus auf einen nachvollziehbaren Wert herabgesetzt wird.

Diese Gründe haben den Regierungsrat bewogen, beim Bund das Gesuch zu stellen, mit einer Änderung der LSV die erste Nachtbetriebsstunde von 22 bis 23 Uhr rein rechnerisch dem Tagesbetrieb zuzuordnen. Damit soll aber nicht, wie von den Postulanten befürchtet, von den Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik abgewichen werden. Sämtliche im Rahmen des SIL-Prozesses vorgelegten Varianten zum künftigen Betriebsreglement tragen diesen Grundsätzen auch entsprechend Rechnung. Mit Schreiben vom 10. April 2002 hat das UVEK mitgeteilt, dass es das Gesuch nicht unterstützen könne. Im gleichen Schreiben wurde hingegen zugesichert, dass die zuständigen Bundesämter das früher eingereichte Begehren nach einer Ausdehnung der Nachtflugsperrung unvoreingenommen prüfen würden.

Der Regierungsrat behält sich vor, im Interesse der Flughafen-gemeinden und Grundeigentümer, nach der Festsetzung des SIL-Objektblattes bzw. der Genehmigung des Betriebsreglements eine Neuurteilung der LSV für den Flugverkehr durch den Bund anzu-regen.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kan-tonsrat, das Postulat KR-Nr. 79/2002 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Buschor	Husi