

Sitzung vom 5. November 1997

2390. Anfrage (Flughafen, Entschädigung an fluglärmgeplagte Anwohner)

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 8. September 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Am 21. August 1995 (KR-Nr. 190/95) fragte ich den Regierungsrat an, ob das Bundesgerichtsurteil betreffend Entschädigungszahlungen an lärmgeplagte Genfer Flughafenanwohner auch auf den Flughafen Zürich Anwendung fände und was er zu unternehmen gedenke. In der Antwort hiess es, dass die im Urteil festgehaltenen Erwägungen gründlich zu studieren und die Auswirkungen auf die Situation im Kanton Zürich zu prüfen seien. Ich darf annehmen, dass dies innerhalb dieser zwei Jahre geschehen konnte. Das Resultat dürfte die Flughafengemeinden und vor allem die Liegenschaftsbesitzer interessieren.

In der gleichen Antwort hält der Regierungsrat fest: «Es ist im übrigen darauf hinzuweisen, dass der Bundesrat die Belastungsgrenzwerte für Landesflughäfen noch nicht festgesetzt hat.» Mit dieser Begründung wurden bis anhin alle Lärmschutzmassnahmen privater Liegenschaftsbesitzer abgewiesen, da damit die gesetzlichen Grundlagen fehlten.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was sind die Auswirkungen des Bundesgerichtsurteils auf die Situation im Kanton Zürich?
2. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass sich die Situation im südlichen Flughafen-gebiet von Zürich – im Gegensatz zu Genf-Cointrin – in diesen zwei vergangenen Jahren noch verschärft hat und das Argument der «Absehbarkeit der Fluglärmbelastung» nicht mehr angewendet werden kann?
3. Wie erklärt sich der Regierungsrat den Widerspruch, dass nun plötzlich im Zusammenhang mit der 5. Ausbautappe des Flughafens Entschädigungen (Lärmschutzmassnahmen) möglich sind, obwohl auch heute noch keine Lärmgrenzwerte vorliegen und sich die gesetzliche Grundlage demzufolge nicht geändert hat?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, wird wie folgt beantwortet:

Mit Urteil vom 12. Juli 1995 hat das Schweizerische Bundesgericht die Beschwerden von verschiedenen privaten Liegenschaftseigentümern und eine Beschwerde des Kantons Genf betreffend Lärmimmissionen des Flughafens Genf-Cointrin teilweise gutgeheissen. Dieses Bundesgerichtsurteil kann jedoch, dies hat das genauere Studium des erwähnten Entscheides ergeben, nur in beschränkter Masse auf die Verhältnisse in Zürich übertragen werden, weil sich die Planungssituation rund um den Flughafen Genf von derjenigen in Zürich unterscheidet und dort insbesondere die kommunale Nutzungsplanung offenbar nur ungenügend der Fluglärmsituation angepasst wurde. Mit Bezug auf den Flughafen Zürich hat das Bundesgericht am 17. September 1997 die Verwaltungsgerichtsbeschwerde eines Privaten gegen den Kanton Zürich als Flughafenhalter betreffend Enteignung abgewiesen. Auch wenn die Folgen dieses Urteils noch sorgfältig geprüft werden müssen, kann gestützt auf die genannten Urteile sowie gestützt auf die Lehre und Rechtsprechung festgehalten werden, dass Schadenersatzbegehren infolge Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrensprüche gegen (Flug-)Lärmimmissionen (Art. 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches, ZGB) höchstens dann Aussicht auf Erfolg haben, wenn die nachstehend genannten Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

a) Spezialität, d.h. Übermässigkeit der Immissionen; sie ist dann gegeben, wenn der sogenannte Immissionsgrenzwert (IGW) der jeweiligen Empfindlichkeitsstufen überschritten ist;

b) Unvorhersehbarkeit der Immissionen; sie ist im Fall der Flughäfen Genf-Cointrin und Zürich nach den oben erwähnten Bundesgerichtsurteilen gegeben, wenn eine Liegenschaft vor dem 1. Januar 1961 (käuflich oder durch Erbfall) erworben worden ist.

Was die Schwelle für die Vorhersehbarkeit der Fluglärmimmissionen anbetrifft, so rechtfertigen auch die seit Winterflugplan 1996/97 im Zuge des neuen Flugplankonzepts der Swissair (4. Welle) stark angestiegenen Starts auf der Piste 16 nach Süden die Nichtbeachtung dieses Stichdatums in keiner Weise. Auch vor Einführung der 4. Welle war die Fluglärmbelastung im Süden des Flughafens erheblich, und es musste seit Jahren jedermann, der hier Grundeigentum zu erwerben beabsichtigte, klar sein, dass diese Tendenz im Zuge des allgemeinen Verkehrswachstums eher zu- als abnehmen wird.

c) Schwerer Schaden; der Schaden besteht in der Wertverminderung des Grundstücks bzw. der Liegenschaft (Verschlechterung der Wohnbedingungen).

Von der Entschädigung infolge Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche gegen (Flug-)Lärmimmissionen gemäss Art. 684 ZGB strikte zu trennen ist die Frage nach der Installation von Schallschutzfenstern auf Kosten des Flughafenhalters. Diese Verpflichtung ergibt sich aus der Umweltschutzgesetzgebung des Bundes, wenn, wie beim anstehenden Ausbau des Flughafens Zürich (5. Bauetappe), der Immissionsgrenzwert (IGW) nicht eingehalten werden kann. In diesem Fall hat die Eigentümerin oder der Eigentümer der Liegenschaft in der Regel Anspruch darauf, dass auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers der lärmigen Anlage, im vorliegenden Fall also auf Kosten des Kantons als Flughafenhalter, bauliche Schallschutzmassnahmen getroffen werden. Im Fall von Fluglärm ist dies in den allermeisten Fällen gleichbedeutend mit der Installation von Schallschutzfenstern. Rechtlich betrachtet stellt die Verpflichtung zur Tragung der Kosten baulicher Schallschutzmassnahmen jedoch keine Enteignungsentschädigung dar. Dass im Zusammenhang mit der 5. Bauetappe Lärmschutzmassnahmen möglich sind, liegt einzig und allein daran, dass das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) anlässlich der Erteilung der Rahmenkonzession für den Flughafenbau die IGW für die jeweiligen Empfindlichkeitsstufen provisorisch, d.h. ausschliesslich für das Konzessionsverfahren, festgelegt hat. Der Flughafenhalter ist gestützt darauf verpflichtet, dem EVED spätestens mit der Einreichung des Baukonzessionsgesuches für das Dock «Mitte» unter anderem die notwendigen Unterlagen einzureichen, aus denen ersichtlich ist, wo der IGW (tagsüber und/oder in der Nacht) überschritten wird und wo deshalb Schallschutzfenster installiert werden müssen. Die entsprechenden Arbeiten stehen vor dem Abschluss und werden voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres dem EVED zusammen mit dem Baukonzessionsgesuch für das Dock «Mitte» eingereicht. Im Anschluss daran werden die sogenannten Gebäudelisten öffentlich aufgelegt, aus denen hervorgehen wird, welche Gebäude Schallschutzfenster erhalten werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi