

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 150/2006

Sitzung vom 19. Juli 2006

1067. Anfrage (Neue Lärmkatasterpläne)

Kantonsrätin Priska Seiler Graf, Kloten, und Kantonsrat Thomas Hardegger, Zürich, haben am 22. Mai 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Von der Zürcher Baudirektion wurden neue Lärmkatasterpläne unter Berücksichtigung des jetzt gültigen An- und Abflugregimes auf den Flughafen Zürich erstellt und am 28. Februar 2006 veröffentlicht.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Zwei Tage vor der Veröffentlichung der neuen Lärmkarten wurden die betroffenen Gemeinden, wie die anderen auch, an der Konsultativen Konferenz darüber orientiert. Sind diese Gemeinden im Vorfeld zu diesem Beschluss angehört worden?
2. Sind mit diesen Lärmkatasterplänen zusätzliche Personen im Zusammenhang mit Lärmentschädigungsfragen neu anspruchsberechtigt, da sie sich jetzt im Immissionsgrenzwert befinden?
3. Falls ja, wie und von wem werden diese Personen über ihre Anspruchsberechtigung informiert?
4. Gilt in diesem Fall auch der Grundsatz der Verjährung, sodass anspruchsberechtigte Personen schnell reagieren müssten?
5. Eine beträchtliche Anzahl von Personen hat schon im Jahr 2001 ihre Entschädigungsforderungen eingereicht. Nach einer Eingangsbestätigung haben diese Personen aber keinerlei weitere Informationen mehr erhalten. Dürfen sie damit rechnen, in absehbarer Zeit sowohl über den Stand der Abklärungen und der Entwicklungen als auch über allfällige Zwischenergebnisse und den Stand der laufenden gerichtlichen Verfahren informiert zu werden?
6. Behalten diese «alten» Forderungen noch Gültigkeit?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Priska Seiler Graf, Kloten, und Thomas Hardegger, Rümlang, wird wie folgt beantwortet:

Mit Schreiben vom 28. Februar 2006 hat die Baudirektion die Gemeinden und die Planungsverbände über die Anpassung der Praxis bezüglich Planungsverfahren und Baubewilligungen bei Grenzwert-

überschreitungen durch Fluglärm orientiert. Eine entsprechende Vorabinformation erfolgte anlässlich der 5. Sitzung der Konsultativen Konferenz vom 27. Februar 2006.

Die Aktualisierung der Beurteilungsgrundlagen wurde insbesondere durch die Genehmigung eines vorläufigen Betriebsreglements (vBR) für den Flughafen Zürich durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 29. März 2005 erforderlich. Mit einer zweckmässigen Übergangsregelung soll die bestehende Rechtsunsicherheit in der Flughafenregion verringert werden. Dies war insbesondere deshalb erforderlich, weil verlässliche Rahmenbedingungen erst mit der Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), der Festsetzung des kantonalen Richtplans sowie der Genehmigung eines definitiven Betriebsreglements bestehen werden.

Die Beurteilung von Ortsplanungen und Bauvorhaben im fluglärm-belasteten Gebiet richtete sich seit Februar 2001 nach jenen Lärmkurven, welche die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) im Hinblick auf die Realisierung der 5. Ausbautappe des Flughafens Zürich erstellt hatte (Betriebsvariante Zt+ des Umweltverträglichkeitsberichts «UVB Dock Midfield»). Als neue Grundlage für die Raumplanung in der Flughafenregion dienen seit dem 28. Februar 2006 die Lärmkurven des vBR sowie die Lärmkurven, welche die Situation vor den deutschen Einschränkungen wiedergeben (Lärmbelastung des Jahres 2000). Damit wurden die Gebiete mit heutiger bzw. für die Zukunft anzunehmender Grenzwertüberschreitung auf ein vertretbares Mass verkleinert, ohne die Arbeiten des im November 2004 eingeleiteten SIL-Prozesses negativ zu präjudizieren. Gleichzeitig mussten allerdings auch die Auswirkungen des veränderten Anflugregimes auf die Gebiete im Osten des Flughafens berücksichtigt werden.

Zu Fragen 1 bis 4:

Mit der Information der Gemeinden und der Planungsverbände vom 28. Februar 2006 hat die Baudirektion die aktualisierten Grundlagen bekannt gemacht, die im Kanton Zürich bei der Beurteilung von Planungen und Baugesuchen im Falle von Grenzwertüberschreitungen durch Fluglärm massgebend sind. Diese Information und Klarstellung erfolgte zur Schaffung der nötigen Transparenz bezüglich der Verwaltungspraxis. Damit ist nachvollziehbar, auf welchen Grundlagen die nötigen behördlichen Entscheide für Vorhaben in den betroffenen Gemeinden erfolgen. Diese Offenlegung der Grundsätze für die Planungs- und Bewilligungspraxis entspricht allerdings nicht einem Lärmbelastungskataster nach Art. 37 der Lärmschutzverordnung (SR 814.41), der durch

das BAZL erstellt wird, sobald über das künftige Betriebsreglement des Flughafens Zürich Klarheit besteht. Deshalb bestand auch kein Anlass, eine Anhörung bei Gemeinden oder Planungsverbänden durchzuführen.

Grundeigentümer sind von konkreten raumplanerischen Massnahmen wie dem Erlass einer Bau- und Zonenordnung, eines Quartierplans oder der Erteilung einer Baubewilligung betroffen. Sie können dagegen Rechtsmittel ergreifen und dabei auch die Beurteilungsgrundlagen, die zum Entscheid geführt haben – wie eben zum Beispiel die massgebenden Lärmbelastungskurven –, in Frage stellen.

Unabhängig davon entstehen Entschädigungsansprüche infolge formeller Enteignung, wenn die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit der Lärmbelastung, der feststellbaren Übermässigkeit der Lärmimmissionen und der Schwere des Schadens erfüllt sind. Diese drei Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt und für den Betroffenen objektiv erkennbar sein. Ab dem Zeitpunkt der objektiven Erkennbarkeit beginnt auch die Verjährungsfrist zu laufen.

Zu Frage 5:

Es trifft nicht zu, dass die rund 11 000 Forderungssteller nach Einreichung ihres Entschädigungsbegehrens keinerlei weitere Informationen mehr erhalten hätten. So wurde neben der in der Anfrage erwähnten Eingangsbestätigung allen Forderungsstellern schriftlich vorgeschlagen, ihre Entschädigungsbegehren auf Grund der unklaren Rechts- und Sachlage rund um den Lärmbelastungskataster vorläufig zu sistieren. Die Entschädigungsforderungen jener Enteigneten, die mit diesem Vorgehen nicht einverstanden waren, wurden an die Eidgenössische Schätzungskommission zur Verfahrenseinleitung- und Durchführung überwiesen. Vor dem 1. Juli 2001 wurden rund 320 Entschädigungsbegehren der Eidgenössischen Schätzungskommission überwiesen, inzwischen sind es bis heute insgesamt ungefähr 1550.

Mit Ausnahme der laufenden Pilotprozesse in der Gemeinde Opfikon hat die Eidgenössische Schätzungskommission diese Verfahren nicht weiter vorangetrieben. Die Pilotverfahren sollen zur Klärung verschiedener rechtlicher Grundsatzfragen führen, um dann in die weitere Bearbeitung der hängigen Entschädigungsverfahren Eingang zu finden. Nachdem das Bundesgericht die von den Enteignern erhobene Verjährungseinrede mit BGE 130 II 394 vom 27. Juli 2004 letztinstanzlich abgewiesen hatte, wurden 18 Pilotfälle in Opfikon weitergeführt. Bei sämtlichen Pilotverfahren wurden von Herbst 2005 bis April 2006 sowohl Einigungs- wie auch Schätzungsverhandlungen durchgeführt, sodass diese Verfahren in absehbarer Zeit entschieden werden sollten. Aus diesem Grund können zum heutigen Zeitpunkt noch keine Aussagen über das weitere Vorgehen bzw. die Aussichten der einzelnen Forde-

rungssteller gemacht werden. Erst mit rechtskräftiger Entscheidung der in den Pilotverfahren strittigen Rechtsfragen können die Erfolgsaussichten einer einzelnen Entschädigungsforderung beurteilt werden. Es ist jedoch denkbar, dass sich auf Grund unterschiedlicher Ausgangslagen bei anderen Entschädigungsforderungen insbesondere in anderen Gemeinden weitere Fragen stellen könnten, für die wiederum eine gerichtliche Entscheidung herbeigeführt werden müsste. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Bund den Lärmbelastungskataster bis heute nicht festgesetzt hat.

Was die allgemeine Information über die laufenden Fluglärm-entschädigungsverfahren und die weiteren Bemühungen der Enteigner – beispielsweise das Erarbeiten eines Modells zur Ermittlung des fluglärmbedingten Minderwertes einer Liegenschaft – anbelangt, so haben sowohl der Kanton Zürich wie auch die Flughafen Zürich AG die Öffentlichkeit laufend mittels entsprechender Medienmitteilungen über den Stand und die Entwicklungen informiert. Zudem hat die Flughafen Zürich AG auf ihrer Internetseite kontinuierlich ein umfangreiches Informationsangebot aufgebaut über die Anspruchsberechtigung zur Geltendmachung von Entschädigungsforderungen, das richtige Vorgehen der Betroffenen sowie den Verfahrensstand. Schliesslich wurde jedem Forderungssteller eine Verfahrensnummer mitgeteilt, unter der er sich jederzeit sowohl beim Kanton wie auch bei der Flughafen Zürich AG über den gegenwärtigen Stand der Verfahren im Allgemeinen sowie der von ihm eingereichten Forderung im Besonderen informieren konnte.

Zu Frage 6:

Im bereits erwähnten Urteil des Bundesgerichts vom 27. Juli 2004 wurde festgestellt, dass die Verjährungsfrist bei enteignungsrechtlichen Entschädigungsanprüchen infolge übermässiger Lärmbelastung durch Luftverkehr fünf Jahre beträgt. Die Frist beginnt mit der Entstehung des Anspruchs zu laufen. Der Anspruch entsteht, wenn die Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit der Lärmbelastung, der Übermässigkeit der Lärmimmissionen sowie der Schwere des fluglärmbedingten Schadens kumulativ erfüllt sind. Zudem beginnt die Verjährungsfrist erst zu laufen, wenn die Spezialität der Einwirkungen und die Schwere des Schadens objektiv erkennbar sind.

In Bezug auf Opfikon entschied das Bundesgericht, dass die Schwere des Schadens mit der Einführung der vierten Abflugwelle ab der Piste 16 für die Betroffenen objektiv erkennbar wurde. Schlussfolgernd stellte das Bundesgericht fest, dass die Verjährungsfrist für die Gemeinde Opfikon im Herbst 1996 begann. Die Verjährung dieser «alten» Fluglärmforderungen trat demnach im Herbst 2001 ein.

Der Entscheid ist jedoch nur für die Frage der Verjährung in Opfikon massgebend. So hielt das Bundesgericht ausdrücklich fest, dass die Opfiker Wohnquartiere hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch den (Ab-)Flugverkehr eine besondere Entwicklung durchlaufen haben, die sich von jener anderer flughafennaher Siedlungsgebiete unterscheidet. So habe die Stadt Opfikon zwar von jeher zu den fluglärmbelasteten Gemeinden gezählt, doch befand sie sich im Vergleich etwa mit Rümlang oder Höri bis Mitte der 90er-Jahre in einer einigermaßen privilegierten Situation (BGE 130 II 394 S. 421 E. 12.3.3). Somit behalten «alte» Forderungen, soweit sie nicht (aus allenfalls noch zu klärenden rechtlichen Gründen) verjährt sind, Gültigkeit.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi