

Sitzung vom 28. Februar 1996

**589. Anfrage (Verkauf von Land unter der Anflugschneise in Höri)**

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, und Kantonsrätin Susi Moser-Cathrein, Urdorf, haben am 19. Dezember 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton hat in Höri vor rund 25 Jahren Land direkt unter der Flugschneise gekauft mit der erklärten Absicht, es der Überbauung zu entziehen. Damals galt es wegen des zu erwartenden Fluglärms als unbewohnbar. Seither hat der Flugverkehr um ein Mehrfaches zugenommen, und er wird weiterhin zunehmen.

Wie kürzlich bekannt geworden ist, beabsichtigt der Regierungsrat, noch bevor der Bund die Lärmgrenzwerte bekanntgegeben hat, das in der Lärmzone C gelegene Land zu verkaufen und damit auch zuzulassen, dass auf dem Grundstück eine Siedlung mit zwölf Mehrfamilienhäusern gebaut wird.

Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Gehört das kantonseigene Land dem Flughafen?  
Wurde es mit Mitteln des Fluglärmfonds erworben?  
Wieviel kostete es beim Kauf, und wieviel gedenkt der Regierungsrat dafür zu lösen?  
Welcher Rechnung werden die Einnahmen eines allfälligen Verkaufs gutgeschrieben?
2. Wäre es nach geltender Rechtslage möglich, in dieser Wohnlage neue Baugebiete mit Wohnhäusern auszuscheiden?
3. Nach welchen Gesichtspunkten wird eine Käuferschaft gesucht, welche Auflagen werden ihr gemacht, und weshalb konnte ein Architekt von der Gemeinde Höri eine Baubewilligung erhalten, obschon das Grundstück gar nicht ihm gehört?
4. Besteht das Risiko, dass nach Bekanntgabe der Lärmgrenzwerte diese Häuser gar nie bewohnt werden dürfen?
5. Oder besteht die Möglichkeit, dass diese Häuser bewohnt werden dürfen, dass aber die Siedlung wegen der unzumutbaren Lage direkt unter der Flugschneise zu einem sozialen Ghetto wird?
6. Was meint der Regierungsrat zum Vorwurf, in dieser Angelegenheit handle er verantwortungslos («Tages-Anzeiger», 16./17. Dezember 1995)?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, und Susi Moser-Cathrein, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 61 der Verordnung über die Luftfahrt (LFV) werden im Umkreis von Flughäfen entsprechend der Lärmbelastung die Lärmzonen A, B und C ausgeschieden. Bei der Ermittlung der Lärmbelastung zur Ausscheidung der Lärmzonen muss die voraussehbare bauliche und betriebliche Entwicklung des Flughafens berücksichtigt werden. In der Lärmzone C ist die Erstellung von Geschäfts- und Bürohäusern sowie von Wohnhäusern mit Schallschutz zulässig (Art. 62 LFV). Nach Art. 45 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) darf die Baubewilligung für ein Gebäude, das innerhalb einer Lärmzone liegt, erteilt werden, wenn das Gebäude in der betreffenden Lärmzone zugelassen ist und wenn die allfällig vorgeschriebenen Schallschutzmassnahmen realisiert werden. Wie das Bundesgericht bereits entschieden hat, stellt die Verpflichtung zur Vornahme von Schallschutzmassnahmen keine enteignungsrechtliche Belastung des Grundeigentums dar.

Gemäss § 4 Abs. 1 des kantonalen Fluglärmgesetzes vom 27. September 1970 besteht ein Anspruch auf Entschädigung, wenn die Belastung des Grundeigentums aufgrund von (Nutzungs-)Beschränkungen in ihrer Wirkung einer Enteignung gleichkommt. Für den Erwerb von Grundstücken in Zonen mit Bauverboten und zur Ausrichtung von Entschädigungen wegen materieller Enteignung wurde eigens ein sogenannter Fluglärmfonds geschaffen (§§ 6 ff. Fluglärmgesetz). Der Kanton hat im Bereich des Flughafens Zürich-Kloten vor allem in den siebziger Jahren im Sinne einer Vorsorge zahlreiche Grundstücke erworben, um dadurch allfällige nicht lärmverträgliche Nutzungen zu verhindern. Bei den zu Lasten des Fluglärmfonds erworbenen Liegenschaften war allerdings kaum je der Tatbestand der materiellen Enteignung erfüllt. Beim Liegenschaftenbestand des Fluglärmfonds handelt es sich somit vielmehr weitgehend um freihändig erworbenes Land des Kantons.

Die Lärmbelastung ist ein wichtiger Faktor bei der Beurteilung der Wohnqualität. Seine Bedeutung hat in den letzten Jahren eher zugenommen. Hohe Lärmpegel können zu einer sozialen Entmischung führen. Dies insbesondere bei Wohnhäusern entlang stark belasteten Strassen, bei denen die negative Wirkung des Strassenlärms nicht durch positive Aspekte (z. B. zentrale Lage, Infrastrukturangebot) aufgewogen wird. Die in der Regel preisgünstigen Wohnungen in solch lärmbelasteten Lagen werden eher von sozialen Schichten bewohnt, welche sich keine anderen Wohnungen leisten können. Aufgrund der Volkszählung 1990 leben im Bereich des Flughafens Zürich-Kloten rund 21 000 Personen in der Lärmzone C. Ungeachtet der vorstehenden Ausführungen deutet zurzeit allerdings nichts auf eine Ghettoisierung der vom Fluglärm betroffenen Gebiete hin.

Zur geplanten Überbauung in Höri ist festzuhalten, dass der Kanton in den Jahren 1973 und 1975 unter anderem drei teils überbaute Liegenschaften an der Wehntalerstrasse vorsorglich erworben hat. Gemäss rechtskräftigem Lärmzonenplan des Kantons liegen die Grundstücke in der Fluglärmzone C. Der Kaufpreis von insgesamt Fr. 842 000 ging zu Lasten des Fluglärmfonds. Ein allfälliger Verkaufserlös wäre somit ebenfalls dem Fluglärmfonds gutzuschreiben. Bereits damals lief im fraglichen Gebiet ein Quartierplanverfahren, und der Kanton musste für diese drei Grundstücke Erschliessungskosten von Fr. 72 252.45 bezahlen. Inzwischen sind diese Grundstücke nach Durchführung der Grundbuchvermessung im Grundbuch mit den Kat.-Nrn. 81, 82 und 83 eingetragen. Das Grundstück Kat.-Nr. 82 mit einer Fläche von 4850 m<sup>2</sup> befindet sich in der Kernzone K; die beiden Grundstücke Kat.-Nrn. 81 und 83 mit einer Gesamtfläche von 5952 m<sup>2</sup> befinden sich in der Wohnzone W 2.

Das Gebäude Assek.-Nr. 281 auf dem Grundstück Kat.-Nr. 82, das seit Jahren nicht mehr bewohnt wurde, wurde 1991 wegen Baufälligkeit abgebrochen. Gleichzeitig wurde im Grundbuch auf Verlangen der Gemeinde eine Dienstbarkeit eingetragen, welche den Kanton zum Wiederaufbau verpflichtet. Auf dem Grundstück Kat.-Nr. 83 befindet sich ein vermietetes Einfamilienhaus. In unmittelbarer Umgebung und unter gleichen baurechtlichen Verhältnissen (Lärmzone C) sind in den letzten Jahren mehrere Neubauten entstanden.

Aufgrund verschiedener Anfragen von Privaten hat der Kanton mit mehreren Interessenten Verkaufsverhandlungen geführt, die jedoch nicht zu einem Kaufabschluss geführt haben. So wurde auch das Baugesuch für die Überbauung der drei kantonseigenen Grundstücke in Höri auf Initiative eines privaten Interessenten und auf dessen Risiko mit dem Einverständnis des Kantons eingereicht; eine Verkaufszusage wurde nicht abgegeben. Die Gemeinde Höri hat auf den fraglichen Grundstücken bereits 1989 für eine Gesamtüberbauung eine Baubewilligung erteilt, welche jedoch verfallen ist.

Dass der Bundesrat bis heute die auf die Lärmschutzverordnung (LSV) abgestützten Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen noch nicht festgesetzt hat, ist bedauerlich. Dies ändert jedoch an der grundsätzlichen Überbaubarkeit der Lärmzone C gemäss den geltenden Vorschriften nichts. Hingegen dürfen nach Art. 42 Abs. 3 VIL innerhalb der Lärmzonen keine neuen Baugebiete mit Wohnhäusern ausgeschieden werden.

Wären die Belastungsgrenzwerte für Landesflughäfen (Planungswert, Immissionsgrenzwert, Alarmwert) gemäss LSV bekannt, müssten bei einer Baubewilligung die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden. Bei einer Überschreitung der IGW müsste das sogenannte «überwiegende Interesse» an der Errichtung des Gebäudes (Art. 31 Abs. 2 LSV)

nachgewiesen werden, weil Massnahmen nach Art. 31 Abs. 1 LSV (z. B. die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes) beim Fluglärm versagen. Bei einer Überschreitung des Alarmgrenzwertes könnte gemäss heutiger Praxis eine neue Überbauung nicht bewilligt werden.

Aufgrund langjähriger Erfahrung gilt für die Umrechnung des für den Fluglärm geltenden Lärmbelastungsindex NNI (Noise and Number Index) zum Mittelungspegel Leq gemäss LSV für das fragliche Gebiet in Höri eine Differenz von etwa 20 (= Faustregel). Konkret ergibt die Interpolation der NNI-Kurven für das Baugebiet Höri einen Wert von NNI 49, was etwa 69 dB (A) Leq entspricht. Das bedeutet, dass die Immissionsbelastung bereits heute im Bereich der anzunehmenden (vom Bundesrat noch festzulegenden) Alarmwerte liegt.

Das aktuelle Pistenbenutzungskonzept schreibt vor, dass Strahlflugzeuge ab 21.00 Uhr auf Piste 34 (Richtung Höri) starten müssen. Mit der allgemeinen Verkehrszunahme und der Zunahme der interkontinentalen Nonstop-Langstreckenflüge mit späten Abflugzeiten sowie infolge allfälliger Verspätungen ist auf Piste 34 mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen in den Abend- bzw. Nachtstunden zu rechnen. Zudem ist im Gebiet Höri als Folge der Flughafenerweiterung (5. Ausbautappe) allgemein eine Zunahme der Lärmbelastung möglich. Damit können Alarmwertüberschreitungen (nach der entsprechenden Festsetzung der Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen) in der Lärmzone C in Höri - vor allem nachts - nicht ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der heutige Lärmzonenplan nur auf dem Tageslärm basiert, die LSV dagegen eben auch Grenzwerte für den Nachtlärm vorsieht.

Heute ist nicht abschliessend absehbar, ob mit der künftigen Festsetzung der Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen ein Widerspruch zu den derzeit auf dem Gemeindegebiet Höri geltenden Lärmzonen entsteht und damit Gebiete, die heute in der Lärmzone C liegen, aufgrund von Alarmwertüberschreitungen nicht mehr überbaut werden dürften. Bis auf weiteres wird der Kanton daher in der Gemeinde Höri in den Lärmzonen C kein Land veräussern. Im Interesse der Rechtssicherheit wird sich der Regierungsrat auch weiterhin bei den zuständigen Bundesbehörden für eine möglichst baldige Festsetzung der Belastungsgrenzwerte für Landesflughäfen einsetzen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi