

Sitzung vom 27. März 2002

**543. Dringliches Postulat (Raumplanerische Konsequenzen von Fluglärm-Grenzwerten)**

Die Kantonsräte Ruedi Lais, Wallisellen, und Willy Germann, Winterthur, sowie Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, haben am 11. März 2002 folgendes Postulat eingereicht :

Mit Beschluss und anschliessender Medienorientierung vom 20. Februar 2002 ersucht der Regierungsrat den Bundesrat, die Fluglärmgrenzwerte so abzuändern, dass die Grenze Tag/Nacht um eine Stunde auf 23 Uhr verschoben wird.

Er begründet diese Intervention mit den raumplanerischen Folgen von Nachtflügen; es seien auf Grund einiger weniger Nachtflüge in zahlreichen Gemeinden Einschränkungen der Bautätigkeit notwendig, was unverhältnismässig sei.

Es liegt im Interesse des Luftverkehrs, dass in Zukunft die Bautätigkeit in neu belasteten Gebieten möglichst klein gehalten wird, hier sind ja in der Vergangenheit nach allgemeiner Meinung grosse raumplanerische Fehler begangen worden. Im Interesse der betroffenen Gemeinden liegt es, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung von Nachtflügen (wie vom Regierungsrat in seiner Flughafenpolitik festgeschrieben) gegen die Belastung der Bevölkerung ernsthaft abgewogen wird. Nur solange Flüge zwischen 22 und 23 Uhr Nachtflüge sind, findet eine solche Abwägung statt. Es ist anzunehmen, dass eine Erleichterung in dieser Randstunde zu einer Zunahme solcher Spätflüge und zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung in den heiklen Einschlafstunden sowie zu entsprechenden Gesundheitsrisiken führen wird.

Aus diesen Gründen bitten wir den Regierungsrat, das Bundesgerichtsurteil samt seinen raumplanerischen Konsequenzen zu akzeptieren und umzusetzen.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 18. März 2002 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlich erklärten Postulat Ruedi Lais, Wallisellen, Willy Germann, Winterthur, und Gabriela Winkler, Oberglatt, wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäss Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) sind die Fluglärm-Grenzwerte für die Nachtstunden (22–23 Uhr, 23–24 Uhr und 05–06 Uhr) grundsätzlich tiefer als für die Tagstunden und überdies für die drei Nachtstunden je unterschiedlich angesetzt. Im Gegensatz zu anderen Lärmarten wie z.B. Strassen- oder Bahnlärm, bei denen die Nachtstunden von 22–06 Uhr für die Berechnung des  $L_{rn}$  gesamthaft zu beurteilen sind, müssen für den Fluglärm die Nachtstunden für die Berechnung des  $L_{rn}$  einzeln bewertet werden. Dies führt dazu, dass die errechnete Lärmbelastung für die fraglichen drei Stunden je massgeblich vom Einzelereignis geprägt ist. Die separate rechnerische Berücksichtigung der Nachtstunde von 22–23 Uhr bewirkt, dass (dargestellt am heute gültigen, provisorischen Betriebsreglement) bei rund 30 Bewegungen pro Nacht Planungswertverletzungen für die Empfindlichkeitsstufe ES II bis Künten AG im Westen, Kaiserstuhl AG im Norden und Truttikon und Eilsau im Osten entstehen. Im Gegensatz dazu ergibt die 16 Stunden-Belastung von 06–22 Uhr bei rund 920 Bewegungen eine wesentlich geringere Ausdehnung der Flächen mit Planungswertverletzungen. Für die gleiche Empfindlichkeitsstufe treten solche im Westen nur bis Geroldswil, im Norden zwar ebenfalls bis Kaiserstuhl, aber mit weit geringerer Flächenbelastung, im Osten nur bis Pfungen und im Süden nur bis Wallisellen auf.

Mit den Grundsätzen zur Flughafenpolitik nach vollzogener Verselbstständigung des Flughafens hat der Regierungsrat festgelegt, dass inskünftig zwischen 23–06 Uhr keine geplanten Starts und Landungen mehr stattfinden dürfen und dass die geplanten Starts zwischen 22–23 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 Betriebs reglement wird deshalb gegenüber dem heutigen 3-Stunden-Nacht betrieb lediglich noch der Betrieb während einer Nachtstunde möglich bleiben; diese Möglichkeit ist überdies derart eingeschränkt, dass – entgegen den Befürchtungen der Postulanten – keine massgebliche Erhöhung den Bewegungszahl erfolgen kann. Die Nachtruhe erhöht sich damit von bisher fünf auf sieben Stunden. Diese neue Regelung der Nachtruhe erlaubt es nicht nur, sondern, in Berücksichtigung weiterer mit der Lärmfrage im Zusammenhang stehender öffentlicher Interessen, gebietet sogar, die Berechnungsweise der Fluglärm-Grenzwerte und damit auch deren Abweichen von der Berechnungsweise der Grenzwerte bei anderen Verkehrsträgern zu überprüfen.

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, nicht gemäss Art. 19 RPG (SR 700) erschlossener Bauzonen nicht mehr zulässig ist. 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 endgültig verloren, wenn diese Bauzonen nicht mehr weiter – es fehlt meist nur die vom Privaten zu erbringende Feinerschliessung – erschlossen und danach überbaut werden dürfen. Solche Einschränkungen sollen nur da entstehen, wo dies auf Grund der tatsächlichen Lärmsituation erforderlich ist, nicht aber auf Grund einer kaum mehr einleuchtenden Berechnungsweise.

Neben dem Schutz der Investitionen der öffentlichen Hand gibt es aber massgebliche raumplanerische und staats- bzw. gesellschafts politische Interessen, die es zu gewichten gilt. Bestand und Weiterentwicklung der Flughafengemeinden sollen nicht ohne Not gefährdet und nicht mehr als notwendig eingeschränkt werden. Diesen Anliegen hat der Kantonsrat bereits dadurch Rechnung getragen, als gemäss kantonalem Richtplan der Weiterentwicklung auch der vom Fluglärm direkt betroffenen Gemeinden ein überwiegendes Interesse zugestanden ist. Insbesondere ist es wichtig, dass den Gemeinden, die wegen der einen Nachtbetriebsstunde mit ihrem gesamten Bauzonengebiet von Planungswertüberschreitungen betroffen werden, eine Weiterentwicklung zugestanden wird. Dies ist aber nur möglich, wenn die dominante lärmtechnische Bedeutung dieser Nachtbetriebsstunde auf einen nachvollziehbaren Wert gesenkt wird.

Diese Gründe haben den Regierungsrat bewogen, beim Bund das Gesuch zu stellen, mit einer Änderung der LSV die eine Nachtbetriebsstunde rechnerisch dem Tagesbetrieb zuzuordnen. Damit soll aber nicht, wie von den Postulanten befürchtet, von den Grundsätzen des Regierungsrates zur Flughafenpolitik abgewichen, sondern eine den verschiedenen öffentlichen Interessen ausgewogener Rechnung tragende Lösung ermöglicht werden.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**