

Sitzung vom 7. November 2012

**1126. Anfrage (Lärmbelastungsindex zur Entlastung
von Bahn- und Autolärm)**

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr, Rochus Burtscher, und Andreas Wolf, Dietikon, haben am 20. August 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Der ZFI misst die Lärmbelastungen für die Bevölkerung ausgehend vom Zürcher Flughafen. Neben dem Fluglärm, der häufig eine sehr prominente Stellung einnimmt, existieren weitere Lärmbelastungen, die von mindestens so grosser Bedeutung sind, aber in den politischen Diskussionen meistens eine untergeordnete Rolle spielen. Zu diesen Lärmbelastungen zählt der Bahn- und Autolärm. Im Gegensatz zum Fluglärm existieren für diese Lärmquellen, mit Ausnahme des Schwerverkehrs, keine Nachtbeschränkungen. Währenddessen der Flughafen Zürich jedoch ein Wirtschaftsmotor für die betroffene Region ist, Arbeitsplätze schafft und hohe Steuererträge generiert, wirkt sich beispielsweise der Rangierbahnhof Limmattal, der sich an keine Nachtbeschränkungen halten muss, äusserst negativ auf die Region aus. Er schafft kaum qualifizierte Arbeitsplätze, generiert keine Steuereinnahmen und hat zudem einen äusserst negativen Einfluss auf die Wohnqualität. Aus diesen Gründen sollte sowohl diesen Lärmquellen als auch dem Schutz der Bevölkerung vor dem Lärm eine grössere Bedeutung beigemessen werden.

Diesbezüglich stellen sich folgende Fragen:

1. Ist es für den Regierungsrat denkbar, auch diesen Lärmquellen eine grössere Bedeutung beizumessen? Könnte er sich vorstellen, hierfür einen eigenen Lärmindex zu konzipieren? Oder die Lärmbelastungen in den ZFI zu integrieren? Wie könnte ein solcher Index aussehen? Welchen Kriterien müsste er gerecht werden?
2. Welche konkreten Massnahmen kann sich der Regierungsrat vorstellen, um die betroffenen Regionen besser vor dem Lärm zu schützen? Wo sieht er den grössten Handlungsbedarf diesbezüglich?
3. Wie hoch schätzt der Regierungsrat beispielsweise die volkswirtschaftlichen Kosten des Bahnlärms im Limmattal? Wie hoch werden die Wertminderungen der lärmbelasteten Liegenschaften geschätzt? Wie hoch werden die Steuerausfälle geschätzt?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Rochus Burtscher, und Andreas Wolf, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

A. Allgemeines

Im Kanton Zürich verursacht der Strassenverkehr am meisten Lärm, der deutlich mehr Personen belastet als Lärm, der beispielsweise durch den Zivilflugverkehr oder den Bahnverkehr entsteht.

Der Regierungsrat ist sich der Lärmproblematik durch die verschiedenen Lärmquellen bewusst. Für den Vollzug der Lärmschutzgesetzgebung des Bundes sind aber in Art. 45 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) unterschiedliche Zuständigkeiten definiert. So hat der Kanton Zürich die LSV an den Staats- und Gemeindestrassen zu vollziehen. Bei Nationalstrassen, bei Eisenbahnanlagen und bei zivilen Flugplätzen wurde der Vollzug der LSV dem Bund (UVEK) übertragen. Für alle Lärmarten wurden Sanierungsfristen festgelegt.

Entlang der Staatstrassen sind rund 40000 Gebäude mit Strassenlärm (Umweltbericht 2008) über dem Immissionsgrenzwert belastet. In Anbetracht dieser Tatsache hat der Regierungsrat bereits beim Inkrafttreten der LSV die Baudirektion beauftragt, Lärmsanierungsprojekte an Staatsstrassen durchzuführen. Voraussichtlich werden bis 2014 in allen Regionen des Kantons die Sanierungsaufträge an Staatsstrassen erteilt sein. Die Sanierungsfristen nach LSV laufen noch bis zum 31. März 2018. Das Bundesamt für Umweltschutz (BAFU) macht sich aber bereits heute Gedanken darüber, wie die Lärmbekämpfung nach Ablauf der Sanierungsfristen aussehen soll.

Die Bahnlärmsanierung richtet sich nach dem Bundesgesetz vom 24. März 2000 über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE, SR 742.144) und ist Bestandteil des Bundesbeschlusses vom 29. November 1998 über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV). Bis 2015 sollen die Sanierung des Rollmaterials, der Bau von Lärmschutzwänden und der Schallschutz an Gebäuden nahezu abgeschlossen sein. Im Limmattal sind die baulichen Lärmschutzmassnahmen in Dietikon und Schlieren bereits getroffen (Standbericht der SBB zur Lärmsanierung Nr. 25 per 30. Juni 2012). Um die Entwicklung des Eisenbahnlärms zu dokumentieren und mit dem Emissionsplan zu vergleichen, führt das Bundesamt für Verkehr (BAV) ein «Monitoring Eisenbahnlärm» durch. Dieses umfasst den Betrieb von sechs repräsen-

tativen Langzeitmessstellen; inzwischen sind acht vollständige Jahresperioden dokumentiert. Es ist dem Kanton nicht bekannt, dass die für den Bahnlärm zuständigen Stellen einen Lärmindex oder ein weitergehendes Monitoring planen.

Für die Zeit nach 2015 hat der Bundesrat ein neues Paket zur Lärmbekämpfung bei der Eisenbahn geschnürt. Der Kanton Zürich hat sich zur Vernehmlassungsvorlage der Gesetzesänderung mit RRB Nr. 857/2012 geäußert. Er ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen, die vornehmlich an der Quelle (Rollmaterial) ansetzen, einverstanden. Massnahmen am Rollmaterial haben den Vorteil, dass sie am ganzen Schienennetz und nicht nur lokal Wirkung entfalten.

B. Fluglärmindex ZFI

Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) ist ein Monitoring-Instrument, das der Kanton Zürich in eigener Kompetenz einführen konnte. Es erfasst und überwacht die vom Betrieb des Flughafens ausgehende Belästigung der Bevölkerung durch den Fluglärm. Der ZFI hält jährlich die Anzahl der am Tag stark belästigten und in der Nacht stark gestörten Personen fest und verfolgt die Entwicklung dieser Zahl über die Jahre hinweg. So werden die notwendigen Entscheidungsgrundlagen geschaffen, die es den Behörden des Kantons Zürich erlauben, die in ihrer Zuständigkeit liegenden Steuerungsinstrumente bei Bedarf zu nutzen und/oder die Interessen des Kantons bei den übrigen Flughafenpartnern (Bund, Flughafen Zürich AG, Flugsicherung, Luftverkehrsgesellschaften) einzubringen. Es verpflichtet den Regierungsrat bei Überschreiten bestimmter Grenzwerte zur Prüfung von Massnahmen. Dabei besteht ein vergleichsweise grosser Handlungsspielraum. Das Flughafengesetz vom 12. Juli 1999 (LS 748.1) sichert dem Kanton Zürich verschiedene Einflussmöglichkeiten auf die Unternehmenspolitik des Flughafens (z. B. Aufsichts- und Überwachungsfunktionen gemäss § 3 des Flughafengesetzes, Sitz im Verwaltungsrat der FZAG gemäss § 7 des Flughafengesetzes, Beteiligung von mindestens einem Drittel des stimmberechtigten Kapitals an der FZAG gemäss § 8 des Flughafengesetzes, verschiedene Weisungsrechte usw.)

Beim Bahn- und Strassenlärm sind die Handlungsmöglichkeiten des Kantons Zürich wesentlich geringer. Die Einführung eines kantonalen Lärmbelastungsindex zur Erfassung des Bahn- und Strassenlärms würde daran nichts ändern.

C. Lärmindizes

Bei der Lärmermittlung nach der LSV stehen folgende gesetzlichen Ziele im Vordergrund: Lärmvorsorge, Lärmsanierung und Lärmbelastungskataster.

Ein Lärmbelastungskataster umfasst nach Art. 37 LSV die Angaben zu den Eingabedaten, den Berechnungsverfahren, den Lärmimmissionen und die Anzahl der betroffenen Personen. Er wird in der Regel nur dort erstellt, wo die Grenzwerte überschritten sind oder eine Überschreitung zu erwarten ist.

Ein LärmindeX geht wie im Falle des ZFI weit über den Einflussbereich der LSV hinaus. Er enthält neben den Angaben in einem Lärmbelastungskataster auch noch solche über den Zusammenhang (Dosis-Wirkung-Beziehung) zwischen dem einwirkenden Lärm (Dosis) und der hervorgerufenen Störung (Wirkung). Dosis-Wirkung-Beziehungen werden durch gross angelegte Befragungen und/oder Untersuchungen des Schlafverhaltens ermittelt. Lärmindeces erfordern gegenüber dem Lärmbelastungskataster folgende Mehranforderungen. Die Anzahl betroffene Personen muss aktuell und für die kleinräumig verteilten, bodengebundenen Lärmarten sehr präzise geokodiert zur Verfügung stehen. Die Eingabedaten für die Lärmberechnung (Verkehr, Gelände, Hindernisse, Gebäude, Nutzung) müssen in einem grösseren Bereich auch unterhalb der Grenzwerte gemäss LSV höhere Anforderungen an Qualität und Aktualität erfüllen. Ferner sollten Lärmindeces keine methodenspezifischen Schwankungen aufweisen, die lediglich durch die laufende Verbesserung der Werkzeuge und des Informationsstandes hervorgerufen werden, ansonsten ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den Jahren nicht möglich. Die Eingabedaten für die Lärmberechnung aus der Lärmsanierung werden beispielsweise mit dem gebietsweisen Fortschritt der Lärmsanierung systematisch genauer, womit keine jährliche Vergleichbarkeit gewährleistet werden kann. Um die genannten Erfordernisse zu erreichen, müssten verschiedene Daten von verschiedenen Anlagehaltern harmonisiert werden und zusätzliche Datenerhebungen durchgeführt werden. Die Datennachführungen müssten teilweise intensiviert werden und die Aufbereitungen in einem jährlichen Rhythmus erfolgen.

Im Vorfeld der Arbeiten zu einem LärmindeX an Strassen- und Bahnlinien ist wissenschaftlich abzuklären, ob eine Differenzierung der kleinräumigen bodengebundenen Lärmimmissionen für die Beurteilung von Lärmbelästigung und Schlafstörung notwendig ist. Weiter müssten Abklärungen vorgenommen werden, um die Massnahmen am Gebäude, nämlich die Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster, mechanische Belüftung) und deren Akzeptanz korrekt in einen LärmindeX einzubeziehen.

Ein LärmindeX für die einzelnen Verkehrsträger Strasse und Bahn wäre grundsätzlich möglich. Teilweise könnte bei deren Erarbeitung auf internationale Studien und Forschungsberichte abgestützt werden, zu-

sätzliche ergänzende Abklärungen wären aber für die Festlegung der Berechnungsvorschriften unumgänglich. Auch wären erhebliche Bemühungen bei der Datenverfügbarkeit und der Datenqualität erforderlich. Für einen Lärmindex an allen Strassen müssten die Daten des Kantons, der Städte Zürich und Winterthur und der Gemeinden harmonisiert werden. Über den Zeitaufwand, die internen und externen Kosten für die Datenbereitstellung, die Erstellung und Nachführung eines Lärmindex liegen keine Schätzungen vor. Es wäre aber mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand zu rechnen. Ein gemeinsamer Lärmindex für alle Lärmarten hätte zudem mit der unterschiedlichen Akzeptanz der verschiedenen Verkehrsträger umzugehen.

Wie bereits erwähnt, sind die Handlungsmöglichkeiten des Kantons beim Eisenbahnlärm und beim durch Nationalstrassen verursachten Lärm sehr eingeschränkt. Zudem ist die Erstellung von Lärmindizes für Strassen- und Bahnlärm sehr aufwendig. Wegen dieses schlechten Kosten/Nutzen-Verhältnisses ist deshalb darauf zu verzichten. Der Kanton wird die vorhandenen personellen und finanziellen Mittel besser auf den Vollzug der Lärmschutzverordnung konzentrieren.

Zu Frage 2:

Es ist die Aufgabe des Kantons, die Lärmschutzgesetzgebung im Rahmen von raumplanerischen Verfahren, bei neuen und/oder geplanten lärmverursachenden Anlagen und im Baubewilligungsverfahren umzusetzen. Eine konkrete Massnahme besteht beispielsweise in der teilweisen Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die Feinverteilung muss jedoch, soweit nicht auf betriebseigene Anschlussgleise der Versender bzw. Empfänger zurückgegriffen werden kann, über Anlagen für den Güterumschlag Bahn/Strasse abgewickelt werden. Im kantonalen Richtplan werden daher entsprechende dezentrale Standorte für Güterumschlagsanlagen festgelegt.

Im Limmattal wurde zudem der Richtplaneintrag für den geplanten Umschlagterminal für den kombinierten Güterverkehr (Gateway) mit der Festlegung verbunden, dass die Emissionen im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen (Lärm, Luft u. a.) im Rahmen der nachgelagerten Verfahren durch die Sanierung der bestehenden Anlagen gesamthaft zu vermindern und einem Controlling zu unterstellen sind. Damit sichert sich der Kanton Zürich, im Rahmen seiner begrenzten Möglichkeiten, eine Einflussmöglichkeit zur Verbesserung der heutigen Lärmsituation.

Neben der Vorsorge obliegt dem Kanton auch die Aufgabe der Strassenlärmsanierung; die entsprechenden Programme sind eingeleitet. Beim Strassenverkehr sind einzelne Lärmschutzmassnahmen mit grosser Wir-

kung auf unserem dicht befahrenen Verkehrsnetz jedoch kaum mehr möglich. Viele kleinere Massnahmen können aber im Zusammenspiel eine Wirkung erzielen. Das Amt für Verkehr und das Tiefbauamt tragen deshalb in ihrer täglichen Arbeit bei der Planung, Projektierung, Realisierung und beim Unterhalt am Staatsstrassennetz dem Lärmschutz Rechnung. Nicht zu unterschätzen ist die den Lärm beeinflussende Wirkung des Fahr- und Kaufverhaltens der Autofahrer/-innen. Mit Kampagnen versucht die Fachstelle Lärmschutz, die Verkehrsteilnehmenden für einen weniger Lärm verursachenden Fahrstil (z. B. Eco-Drive) zu motivieren. Am wirksamsten sind allerdings raumplanerische Massnahmen, welche die Verkehrs- und Umweltprobleme langfristig minimieren.

Beim Bahnlärm ist das UVEK Vollzugsbehörde. Der Kanton Zürich kann im Rahmen der Anhörung bei Plangenehmigungsverfahren für Bahnanlagen die Interessen des Lärmschutzes bei Bundesverfahren einbringen. Das BAV hat Abklärungen zur Lärmsituation beim Rangierbahnhof Limmattal in Auftrag gegeben. Der Schlussbericht zu den Lärmmessungen soll bis Ende 2012 vorliegen. Der Kanton ist in die Abklärungen einbezogen und wird die Anliegen der betroffenen Bevölkerung angemessen vertreten.

Zu Frage 3:

A. Allgemein

Der Regierungsrat hat sich anlässlich der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 119/2010 betreffend Volkswirtschaftliche Kosten durch Lärmbelastung einlässlich mit diesem Thema auseinandergesetzt. Die entsprechenden Ausführungen haben nach wie vor Gültigkeit. Wie an jener Stelle ausgeführt, ist bei den volkswirtschaftlichen Kosten zwischen den direkten und den indirekten Lärmkosten zu unterscheiden. Als direkte Lärmkosten sind insbesondere die Kosten der Schallschutzmassnahmen zu nennen. Durch übermässigen Lärm verursachte Minderwerte von Liegenschaften sowie lärmbedingte Gesundheitsschäden sind als indirekte Kosten zu bezeichnen. Die Aussage in der genannten Anfragebeantwortung, wonach die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrslärms im Kanton Zürich zwischen 150 Mio. Franken und 1,5 Mrd. Franken pro Jahr zu liegen kommen, dürfte auch heute noch zutreffend sein. Die grosse Spannweite zeigt die enorme Unschärfe bei der Abschätzung von indirekten bzw. externen Lärmkosten.

B. Wertverminderungen

Dennoch wird hier versucht, die durch den Bahnlärm im Limmattal verursachten Minderwerte an Wohnliegenschaften abzuschätzen. Ausgehend vom eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister, wurde für jede Wohneinheit im Limmattal (ab Stadtgrenze von Zürich) die Bahn-

lärmbelastung (Tag und Nacht) berechnet. Betriebsliegenschaften (Industrie, Gewerbe, Arbeitsräume) erleiden gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung keine lärmbedingten Minderwerte (BGE 134 II 172, E. 6; BGE 134 II 164, E. 9.2; BGE 123 II 481, E. 10). Aus diesem Grund wurden diese Liegenschaften bei der Erhebung ausgeklammert. Zudem musste der Lärm des Rangierbahnhofs Limmattal unberücksichtigt bleiben, da die massgeblichen Lärmparameter von den SBB und dem BAV derzeit erst erarbeitet werden. Auch wenn anzunehmen ist, dass die Liegenschaftpreise im unmittelbaren Nahbereich zum Rangierbahnhof von dieser Lärmquelle beeinflusst werden, kann davon ausgegangen werden, dass diese Preiseffekte bei der Abschätzung der volkswirtschaftlichen Kosten des Bahnlärms im gesamten Limmattal von eher untergeordneter Bedeutung sind. Hinzu kommt, dass die Wohnliegenschaften im Nahbereich des Rangierbahnhofs auch vom normalen Bahnlärm betroffen sind und dadurch bei der Grössenordnungsabschätzung berücksichtigt werden.

Zur Frage, welchen Wertverlust Wohnliegenschaften durch Bahnlärm erleiden, sind keine einschlägigen Studien und Gerichtsentscheide bekannt. Im Zusammenhang mit dem vom Betrieb des Flughafens Zürich ausgehenden Fluglärm hatte sich das Bundesgericht in den letzten Jahren jedoch verschiedentlich mit lärmbedingten Wertminderungen von Liegenschaften zu befassen. Dabei hiess das Bundesgericht für selbst genutzte Liegenschaften (Einfamilienhäuser und Stockwerkeigentum) das von der Zürcher Kantonalbank (ZKB) entwickelte, ökonomische Modell MIFLU I gut (BGE 134 II 49). Dieses Minderwertmodell kann für die Abschätzung des bahnlärmbedingten Minderwertes im Limmattal jedoch nicht herangezogen werden, weil das Modell lageabhängige Minderwertkoeffizienten enthält und auch den Spitzenlärm sowie den Abendlärm berücksichtigt. Die ganze Modellierung wurde somit auf den Fluglärm ausgerichtet. Zur Ermittlung des fluglärmbedingten Minderwertes von Renditeliegenschaften (Mehrfamilienhäuser) musste ein separates Minderwertmodell erarbeitet werden. Die ZKB entwickelte in diesem Zusammenhang ein entsprechendes Minderwertmodell (MIFLU II), das einen Lärmabschlag auf Neuvermietungen von 0,44% pro dB ab einer Lärmbelastung von 50 dB ermittelte. Hinzu kamen zusätzliche Lärmkoeffizienten (Spitzenlärm, Abendlärm), die jedoch für die vorliegende Fragestellung aufgrund der mangelnden Datengrundlagen unberücksichtigt bleiben müssen. Mit derselben Zielsetzung – Ermittlung des fluglärmbedingten Minderwertes bei Mehrfamilienhäusern – entwickelte die Eidgenössische Schätzungskommission ein eigenes Modell, das vom Bundesgericht anerkannt wurde. Da-

nach weisen Mehrfamilienhäuser einen prozentualen Minderwert von 0,9% pro dB ab einem Lärmniveau von 45 dB auf (BGE 138 II 77, E. 7). Zu beachten ist, dass diese Modelle für die Auswirkungen des Fluglärms und zudem bezüglich Mehrfamilienhäusern entwickelt wurden. Mangels Alternativen und da sich der lärmbedingte Minderwert bei selbst genutztem Wohneigentum und bei Renditeliegenschaften in ähnlicher Grössenordnung bewegen dürfte (vgl. dazu auch BGE 138 II 77, E. 12. 3), erscheint es vertretbar, die durch diese Modelle ermittelten Lärmabschläge zur Beantwortung der gestellten Frage mit entsprechenden Vorbehalten heranzuziehen.

Überträgt man für jede Wohneinheit im Limmattal die Lärmabschläge gemäss diesen Modellen, erhält man Minderwerte zwischen 0 und gut 30%. Bei einem angenommenen durchschnittlichen Verkehrswert einer Wohneinheit von Fr. 400 000 ergibt sich gesamthaft ein bahnlärmbedingter Minderwert von rund 150 Mio. bis 400 Mio. Franken.

Zu beachten ist, dass bei dieser Abschätzung des bahnlärmbedingten Minderwerts mehrere Annahmen getroffen werden mussten und zudem die Lärmabschläge von für Fluglärm entwickelten Modellen herangezogen wurden. Wichtig ist auch die Feststellung, dass allfällige lärmbedingte Minderwerte nicht mit einem Rechtsanspruch auf Entschädigung gleichzusetzen sind. Ein Entschädigungsanspruch besteht nur, wenn die Eigentümerin oder der Eigentümer die rechtlichen Voraussetzungen (keine Verjährung, Unvorhersehbarkeit der Lärmbelastung, Schwere des Schadens usw.) erfüllt. Zudem wären Entschädigungsforderungen zum heutigen Zeitpunkt wohl ohnehin verfrüht, da die Lärmsanierung der Eisenbahnen nicht abgeschlossen ist.

Ebenfalls nicht zu verkennen ist, dass den volkswirtschaftlichen Lasten in Form von direkten und indirekten Lärmkosten auch enorme volkswirtschaftliche Vorteile entgegenstehen. Ähnlich wie auch beim Fluglärm fallen jedoch die Lasten und die Nutzen geografisch nicht zwingend deckungsgleich an. So entfaltet der Flughafen Zürich weit über die Flughafenregion hinaus positive volkswirtschaftliche Wirkungen, während sich die von sehr grosser Fluglärmbelastung betroffenen Liegenschaften in wenigen Gemeinden rund um den Flughafen befinden. Entsprechende Feststellungen gelten auch für andere Verkehrsinfrastrukturanlagen.

C. Steuerausfälle

Die Belastung einer Liegenschaft mit Lärm, sei es Flug-, Bahn- oder Autolärm, kann sich einerseits in einer Minderung des Wertes niederschlagen, zu dem das Grundstück veräussert werden kann. Dieser Wert wird bei der Handänderung erzielt; d. h., das betroffene Grundstück erreicht auf dem Liegenschaftsmarkt einen geringeren Preis als ein ver-

gleichbares Grundstück an einem lärmunbelasteten Standort. Der Kanton Zürich kennt seit dem 1. Januar 2005 keine Handänderungssteuer mehr. Die politischen Gemeinden erheben indessen Grundstückgewinnsteuern (vgl. §§ 205 ff. Steuergesetz vom 8. Juni 1997 [StG, LS 631.1]). Eine Bezifferung der Steuerausfälle der Gemeinden an Grundstückgewinnsteuern infolge Wertminderungen aufgrund von Lärmbelastungen ist nicht möglich. Der Verkehrswert eines Grundstückes hängt im Übrigen von einer Vielzahl von Faktoren ab wie beispielsweise der Lage, der Nachfrage und der Ausstattung des Grundstückes bzw. der Liegenschaft; die Lärmbelastung einer Liegenschaft zählt auch dazu.

Demgegenüber sind für Liegenschaften Einkommens- und Vermögenssteuern zu bezahlen: Hinsichtlich der Einkommenssteuer legt § 21 Abs. 1 StG fest, welche Erträge aus unbeweglichem Vermögen zu versteuern sind, so u. a. Mieteinnahmen sowie der Eigenmietwert. Die Grundsätze für die Bewertung des Eigenmietwertes finden sich in Abs. 2 von § 21 StG. Die Bewertungsgrundsätze für die Vermögenssteuern sind in § 39 StG geregelt. Gestützt auf die genannten Bestimmungen, hat der Regierungsrat die «Weisung des Regierungsrates an die Steuerbehörden über die Bewertung von Liegenschaften und die Festsetzung der Eigenmietwerte ab Steuerperiode 2009 (Weisung 2009)» vom 12. August 2009 (LS 631.32) erlassen.

Stark lärmbelastete Liegenschaften können geringere Mieteinnahmen zur Folge haben als lärmunbelastete Liegenschaften. Hinsichtlich der vermögenssteuerlichen Bewertung dieser Liegenschaften sowie der Festlegung des Eigenmietwertes finden sich in der bereits genannten Weisung die entsprechenden Richtlinien. Diese haben keinen unmittelbaren Bezug zum Zürcher Fluglärmindex bzw. zu den Belastungsgrenzwerten, die in der LSV festgelegt sind.

Allfällige Steuerausfälle hinsichtlich der Einkommens- und Vermögenssteuern sind daher nicht abschätzbar.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi