

Sitzung vom 27. Mai 1992

1625. Anfrage

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 23. März 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Im August 1988 erklärte der Regierungsrat in einer Interpellationsantwort betreffend Festsetzung der Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen, dass eine Arbeitsgruppe des Bundes die Tätigkeit 1987 aufgenommen habe. Der Kanton Zürich sei darin auch vertreten und dränge auf eine speditive Lösung der anstehenden Probleme. Erste Resultate seien jedoch nicht vor Ende 1989 zu erwarten. Jetzt haben wir Frühjahr 1992, und von ersten Resultaten ist nichts bekannt.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Wo liegt der Grund für diese Verzögerung?
2. Bis wann ist mit ersten Resultaten zu rechnen?
3. Was hat der Regierungsrat in Bern schon unternommen oder was will er unternehmen, damit die Grundlagen für die Sanierungspflicht des Flughafens Zürich endlich vorhanden sind?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

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

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG) sieht in Art. 13 vor, dass die für die Beurteilung von schädlichen oder lästigen Einwirkungen massgeblichen Immissionsgrenzwerte auf dem Verordnungsweg festgelegt werden. Die Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 ist dergestalt konzipiert, dass in verschiedenen Anhängen die Lärmgrenzwerte für einzelne Lärmquellen festgelegt werden. Solche Anhänge bestehen nun für die wichtigsten Lärmquellen, wie den Strassenverkehr, den Eisenbahn-, Industrie- und Gewerbelärm, den Lärm von Regionalflughäfen sowie den Lärm von Schiessanlagen. In seiner Antwort vom 10. Januar 1989 auf ein entsprechendes Schreiben der Volkswirtschaftsdirektion erklärte das Eidgenössische Departement des Innern, die Eidgenössische Kommission zur Beurteilung von Lärmimmissionsgrenzwerten erwarte bis Ende 1989 von der sogenannten Technischen Kommission einen ersten Grenzwertvorschlag für den Lärm der Landesflughäfen. Der Bund sei sich der Dringlichkeit der Arbeiten bewusst und werde alles daransetzen, die Arbeiten so rasch wie möglich zu Ende zu führen, doch könne mit einer Inkraftsetzung der Grenzwerte kaum vor Ende 1991 gerechnet werden. Indessen liegen die Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Landesflughäfen auch heute noch nicht vor. Das ist um so bedauerlicher, als selbst die Technische Kommission noch immer nicht in der Lage ist, einen Grenzwertvorschlag zu unterbreiten. Folgende Gründe haben zu dieser Situation geführt: Bei der Festlegung der Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen standen sich schon von Beginn der Vorarbeiten an widersprüchliche Interessen gegenüber. Flughafenkritiker versuchten, mit Gutachten und Stellungnahmen Einfluss auf die Expertenarbeiten zu nehmen, was zu einem grossen Mass an zusätzlicher Arbeit führte. Zusammen mit der bekannten Personalknappheit in der Bundesverwaltung (diese ist zunehmend mit Vollzugsarbeiten zur Lärmschutzverordnung beschäftigt) kam es in der Folge zu den erheblichen Verzögerungen. Hinzu kommt, dass das Umweltschutzgesetz vorschreibt, Immissionsgrenzwerte für Lärm seien so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören (Art. 15 USG). Die letzte grosse in der Schweiz

durchgeführte Fluglärmuntersuchung stammt aus dem Jahre 1973 und beruhte auf Daten aus den Jahren 1971 und 1972. Im Laufe der Vorarbeiten im Hinblick auf die Festlegung der Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen zeigte es sich, dass entsprechende Grundlagen nicht in der erforderlichen Aktualität oder Qualität vorhanden waren. Erst im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms NFP-26, Teil A "Umwelteinflüsse", war es möglich, die erforderlichen Grundlagenforschungen an die Hand zu nehmen und zu finanzieren. Das Projekt "Lärmstudie 90" lief am 1. Oktober 1990 an und ist gegenwärtig in der Auswertungsphase. Im Juni 1992 werden erste Ergebnisse der Untersuchungen dem zuständigen Bundesamt für Umweltschutz, Wald und Landschaft (Buwal) vorgelegt werden können.

Lärmprobleme sind äusserst komplex. Während die Akustik über ein ausgereiftes wissenschaftliches Instrumentarium verfügt, ergeben sich dort, wo Schall zu Lärm wird, erhebliche inhaltliche, begriffliche und methodische Probleme. Die davon betroffenen Disziplinen Medizin, Psychologie und Soziologie können diese Probleme nicht in technisch-naturwissenschaftlicher Weise lösen. Dieser Umstand ist mitverantwortlich, dass der Prozess der Festlegung von Lärmimmissionsgrenzwerten mühsam und zeitaufwendig ist.

Der Kanton ist in den Gremien des Bundes, welche die Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen vorbereitet, zweifach vertreten: In der Technischen Kommission durch den ehemaligen Leiter der Abteilung Fluglärmbekämpfung der Flughafendirektion und in der Eidgenössischen Kommission durch dessen Nachfolger. Beide Vertreter weisen im Rahmen ihrer Arbeit immer wieder darauf hin, dass die Festlegung der Belastungsgrenzwerte keinen Aufschub mehr duldet. Auch die Flughafendirektion ist unlängst beim Buwal vorstellig geworden und hat um eine beförderliche Behandlung und einen möglichst baldigen Abschluss dieser Arbeiten gebeten. Vor allem auf dem Hintergrund der Sparmassnahmen des Bundes (Reduktion der Arbeiten auf das Notwendigste angesichts der Finanzsituation) sieht sich das Buwal gegenwärtig ausserstande, Aussagen über den zeitlichen Ablauf der weiteren Arbeiten zu machen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 27. Mai 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
i.V.
Hirschi