

Sitzung vom 20. November 1996

### **3290. Anfrage (Änderung der Lärmzonenpläne)**

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 26. August 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Die Lärmzonenpläne um den Flughafen Zürich wurden 1987 rechtskräftig. Am Beispiel von Opfikon zeigt sich, dass die NNI-Werte, die als Grundlage für die entsprechenden Lärmzonen dienen, seither von 48 NNI auf 51 NNI im Jahre 1995 gestiegen sind.

Die 51 NNI wurden mit 18600 Flugbewegungen erreicht. Werden diese Werte um 50% hochgerechnet (gleichbleibende Flugzeugflotte und gleichbleibender Flugweg), was der 4. Welle der Swissair entspricht, würden auf der Messstelle Glattbrugg 53,6 NNI registriert. Diese Zahlen wurden durch die Empa, Dübendorf bestätigt.

4,5 NNI bedeuten eine Verdoppelung der Fluglärmbelastung. 45 NNI (Lärmzone C) werden in bezug auf die Wohnqualität als «stark beeinträchtigt» wahrgenommen (Fluglärmuntersuchung von 1974).

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass die Lärmzonen in Opfikon durch die 4. Welle der Swissair, sowie der prognostizierten jährlichen Zuwachsraten, nicht unwesentlich verändert werden?
2. Sind noch weitere Gemeinden von Änderungen betroffen? Wenn ja, welche?
3. Müssten die Lärmzonenpläne der betroffenen Gemeinden wie z.B. Opfikon nicht neu öffentlich aufgelegt werden, wenn die Fluglärmbelastung mehr als verdoppelt wird?
4. Ist der Regierungsrat bereit, die nötigen Schritte einzuleiten, damit die Betroffenen wieder eine Einsprachemöglichkeit haben?

Auf Antrag der Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

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

Der Lärmzonenplan um den Flughafen Zürich ist seit 1987 in Kraft. Dieser enthält die Ergebnisse der im Jahr 1981 vorgenommenen Berechnungen, berücksichtigt die abschätzbare Entwicklung (Verkehrszunahme, Luftfahrzeugbau usw.) während der folgenden zehn Jahre und gibt Auskunft über die voraussichtliche Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Zürich im Jahr 1991.

In die Berechnungen für den Lärmzonenplan werden nur jene Fluglärmereignisse einbezogen, welche einen Maximalpegel über 80 PNdB (Perceived Noise Decibel, ca. 68 dB[A]) ausweisen. Mit diesem Kriterium wurde definiert, welche Flugbewegungen NNI-relevant sind (NNI = Noise and Number Index). Bei der Prognoserechnung wurden für das Jahr 1991 für die Piste 16 ein Startanteil von 20% angenommen. Pro Tag ergibt dies rund 47 Starts. 1991 wurde dieses Verkehrsaufkommen mit 31 Abflügen nicht erreicht. Die 1995 erfolgten durchschnittlich 51 Starts pro Tag auf Piste 16 entsprachen 16,1% aller Abflüge. Der Anteil jener Maschinen, welche an der Messstelle Glattbrugg Schallpegel von mehr als 68 dB(A) verursachten, betrug 1995 47 pro Tag, gleichviel wie in der Prognose für den Lärmzonenplan für 1991 geschätzt wurde. Störungen für die Bevölkerung kann auch Lärm verursachen, der den Wert von 68 dB(A) nicht erreicht.

In der Prognose, welche dem Lärmzonenplan zugrunde liegt, spielt der angenommene Flugzeugmix eine zentrale Rolle. Damals wurde davon ausgegangen, dass die Benützung der Piste 16 jenen Flugzeugen vorbehalten sein müsse, für welche die Piste 10/28 zu kurz ist. In die Prognoserechnung wurden namentlich die Anteile der Starts folgender Flugzeugtypen aufgenommen: B-747, DC-10, A-300, B-727, DC-9-81, DC-9-51, jeweils mit hohen Startgewichten. Zwar benützen diese Maschinen teilweise auch heute noch die Piste 16, doch hat sich der Maschinenmix insofern deutlich verändert, als z.B. heute sogar Turbopropellermaschinen auf Piste 16 starten. Aufgrund des neuen Maschinenmixes kam der Lärmzonenplan – trotz wachsender Zahl der Flugbewegungen – nicht unter Druck, weil der Verkehr weiterhin über die bestehenden Routen abgewickelt werden kann. Wenn

allerdings neue Flugrouten eingeführt werden, welche von den bestehenden Routen klar abweichen, ist mit Überschreitungen des Lärmzonenplanes zu rechnen.

Das durch die 4. Welle auf der Piste 16 erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen wird im Süden des Flughafens lärmässige Auswirkungen haben. Massgebend ist dabei der Lärm der (zusätzlichen) Langstreckenflugzeuge, dann aber auch derjenige der lauterer Mittelstreckenflugzeuge wie z.B. die MD-80. Lärmgünstigere Flugzeuge wie die Maschinen der A 320er-Reihe oder Turbopropellerflugzeuge hinterlassen weder im NNI noch im Leq-Wert wesentliche Spuren. Unter den der Anfrage zugrunde gelegten Annahme einer Verkehrszunahme von 50% auf der Piste 16 erscheint eine Erhöhung der Lärmbelastung um ca. 2,6 NNI nach heutigem Kenntnisstand realistisch.

Die akustischen Berechnungen im Zusammenhang mit dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Rahmenkonzessionsgesuch zeigen, dass der Lärmzonenplan auch mit dem Verkehrsaufkommen von 1994 eingehalten wurde. Die gleichen Berechnungen für den Zustand 2005 mit Flughafenausbau ergaben indessen im Süden eine Ausdehnung des Gebietes, welches 45 und mehr NNI ausgesetzt ist. Dasselbe grundsätzliche Bild zeigen auch die Leq-Berechnungen. Allgemein gilt, dass akustische Masse bei vorhandener Lärmvorbelastung nur schwach auf das Verkehrswachstum reagieren. Von einer wesentlichen Veränderung der Lärmzonen (im Sinne einer Verschiebung der 45 NNI-Kurve Richtung Südosten) durch die 4. Welle kann daher kaum gesprochen werden.

Die Fluglärmbelastung im Süden wird sich in der oben beschriebenen Art verändern. Bei der Lärmzonenbetrachtung darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass auch unterhalb der 45 NNI-Grenze Fluglärm vorhanden ist und es Menschen gibt, die sich dadurch stark gestört fühlen. Insofern sind auch weitere Gebiete von den durch die 4. Welle veränderten Bedingungen betroffen, so zum Beispiel Wohnquartiere in den Gemeinden Wallisellen und Dietlikon, obwohl dort die NNI-Werte auch unter den neuen Bedingungen zum Teil weit unter 45 liegen werden.

Eine qualitativ wichtige Folge der 4. Welle wird darin bestehen, dass die flugfreien Zeiten im Süden des Flughafens in Zukunft kürzer sein werden als bisher. Die vermehrte Benützung der Piste 16 wird die Piste 28 vom Druck des Verkehrswachstums tendenziell entlasten. Schon zwischen 1994 und 1995 hat die Zahl der Abflüge des Instrumentenflugverkehrs auf der Piste 28 nicht mehr zugenommen (1994: 242 Abflüge pro Tag; 1995: 237).

Der Lärmzonenplan ist ein im Luftfahrtrecht verankertes Planungsinstrument, welches durch die Umweltschutzgesetzgebung abgelöst werden soll. Zu diesem Zweck wird seit einigen Jahren an der Ausarbeitung eines Anhanges «Landesflughäfen» zur Lärmschutzverordnung gearbeitet, wobei die Bewertung des Fluglärms mittels NNI durch den Mittelungspegel Leq (in dB[A]) abgelöst werden soll. Jede Wohnsituation wird dabei nach dem Ausmass der Belärmung und ihrer Zuordnung zu einer Empfindlichkeitsstufe beurteilt und inventarisiert. Gestützt auf diesen Kataster werden dann Lärmschutzprogramme mit Schallschutz-massnahmen an den Gebäuden eingeleitet und durchgeführt. Im Zusammenhang mit diesen von der Baudirektion zu verfügenden Lärmschutzmassnahmen stehen den betroffenen Grundeigentümern Rekursmöglichkeiten offen.

Die Grenzwertvorschläge des Bundes werden soweit absehbar im Laufe des nächsten Jahres publiziert, so dass in absehbarer Zeit mit deren Inkraftsetzung gerechnet werden kann. Im Anschluss daran wird der Lärmkataster erstellt, der voraussichtlich die Lärmzonenpläne ablösen wird. Vor diesem Hintergrund macht es keinen Sinn, den Lärmzonenplan im Zusammenhang mit der 4. Welle neu zu berechnen und öffentlich aufzulegen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi