

Sitzung vom 15. September 2010

**1333. Anfrage (Passive Schallschutzmassnahmen bei Fluglärm)**

Die Kantonsrätinnen Priska Seiler Graf und Corinne Thomet-Bürki, Kloten, haben am 12. Juli 2010 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Bundesgerichtsurteil vom 8. Juni 2010 wurde der Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Lärmimmissionen bezüglich Ostanflüge aufs Jahr 1961 festgesetzt. Es ist anzunehmen, dass dieser Entscheid auch für die Südanflüge gelten wird.

In der Urteilsbegründung steht zudem sehr deutlich, dass betroffene Anwohnerinnen und Anwohner zumindest durch bauliche Massnahmen von schädlichem Fluglärm abgeschirmt werden sollen. Der Lärm solle in erster Linie an der Quelle bekämpft werden. Falls sie nicht möglich sei, müssten passive Schallschutzmassnahmen angeordnet werden. Diese gelten für sämtliche Liegenschaften in Gebieten über dem Immissionsgrenzwert sowie auch für diejenigen in «besonders gelagerten Konstellationen» (z. B. mit Anflügen in den Tagesrandstunden).

Unter passive Schallschutzmassnahmen fallen nicht nur Lärmschutzfenster, sondern auch Dachisolationen, Komfortlüftungen etc. Der Airport Zurich Noise Fund (AZNF) ist genügend alimentiert, sodass unverzüglich mit der Realisierung von wirkungsvollen Schallschutzmassnahmen begonnen werden kann.

Daher stellen sich folgende Fragen:

1. Wie gedenkt der Regierungsrat in seiner Funktion als Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG darauf hinzuwirken, dass wirkungsvolle passive Schallschutzmassnahmen unverzüglich für alle Anwohnerinnen und Anwohner in Gebieten über dem Immissionsgrenzwert realisiert werden?
2. Es ist nach dem Bundesgerichtsentscheid anzunehmen, dass weit weniger Lärmentschädigungen aus dem AZNF beglichen werden müssen als bisher angenommen. Der Zusatzvertrag zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG betreffend Vorfinanzierung Lärmentschädigungen, der im August 2008 in Kraft getreten ist, macht unter diesen Umständen keinen Sinn mehr. Gedenkt der Regierungsrat, diesen Vertrag zu kündigen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Priska Seiler Graf und Corinne Thomet-Bürki, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Unter welchen Voraussetzungen, in welchem Umfang und zu wessen Lasten passive Schallschutzmassnahmen ergriffen werden müssen, legen das Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) und die Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) fest. Mit Blick auf den Flughafen Zürich gilt grundsätzlich, dass Schallschutzmassnahmen in lärmempfindlichen Räumen jener Liegenschaften getroffen werden müssen, bei denen die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Anhang 5 zur LSV überschritten sind. Für diese Massnahmen hat die Flughafen Zürich AG (FZAG) aufzukommen (siehe vor allem Art. 20 in Verbindung mit Art. 25 Abs. 3 USG sowie Art. 10 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 LSV). Ausnahmsweise können auch andere bauliche Schallschutzmassnahmen ins Auge gefasst werden (Art. 10 Abs. 2 LSV), wie z. B. lärm�ämmende Verstärkungen der Gebäudefassade im Bereich der Fensterstürze oder der Rollladenkästen. Demgegenüber können eigentlichen Fassadensanierungen weder von der Gebäudeeigentümerin oder vom Gebäudeeigentümer verlangt noch deren Kosten dem Anlageeigentümer auferlegt werden, da solches in aller Regel das Verhältnismässigkeitsprinzip verletzen würde (Christoph Zäch / Robert Wolf, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Mai 2000, N. 31 f. zu Art. 20). Diese Grundsätze gelten im Übrigen nicht nur für Fluglärmimmissionen, sondern auch für die Immissionen von Strassen, Eisenbahnen und anderen öffentlichen oder konzessionierten Anlagen.

Am 31. Mai 2001 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) der FZAG die Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich für die Dauer vom 1. Juni 2001 bis 31. Mai 2051 (Betriebskonzession). Da das Schallschutzkonzept, das seinerzeit für die 5. Bauetappe ausgearbeitet wurde, noch nicht rechtskräftig war, ergab sich zwar keine rechtliche Verpflichtung zu dessen unmittelbaren Umsetzung, doch ersuchte die FZAG das UVEK, ihr die Vollzugskompetenz für unbestrittene passive Schallschutzmassnahmen aufzuerlegen. Damit konnte mit Schallschutzmassnahmen dort sofort begonnen werden, wo diese unbestritten waren. Das UVEK folgte diesem Antrag. Es ermächtigte und verpflichtete die FZAG, passive Schallschutzmassnahmen in diesem Sinne umzusetzen

(Betriebskonzession vom 31. Mai 2001, Ziff. 2.7). Dieses Vorgehen hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 10. Dezember 2009 betreffend vorläufiges Betriebsreglement grundsätzlich geschützt (Urteil A-1936/2006, S. 392 ff.).

Zu Frage 1:

Die FZAG unternimmt seit einiger Zeit Anstrengungen, an den Liegenschaften in der Umgebung des Flughafens passive Schallschutzmassnahmen zu treffen. Die Umsetzung dieser Massnahmen läuft bereits seit 2000 unter der Bezeichnung «Programm 2010». Eine eigene Homepage ([www.programm2010.ch](http://www.programm2010.ch)) beantwortet eine Fülle von damit in Zusammenhang stehenden Fragen und gibt den jeweiligen Stand der Arbeiten wieder. Bis heute wurden in 13 Gemeinden rund um den Flughafen an mehr als 2500 Liegenschaften Schallschutzmassnahmen – mehrheitlich in Form von eingebauten Schallschutzfenstern – ausgeführt, was für die FZAG mit Kosten von mehr als 108 Mio. Franken verbunden war. Zudem hat die Flughafenhalterin in diesem Jahr damit begonnen, Rückerstattungen vorzunehmen für die von verschiedenen Liegenschafteneigentümerinnen und Liegenschafteneigentümern auf deren Kosten bereits vorgenommene Schallschutzmassnahmen. Das «Programm 2010» wird stetig fortgeführt.

Zu Frage 2:

Für die Frage, ob die im Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag geregelte Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich zum Tragen kommt, ist entscheidend, ob die Lärmkosten bei einem negativen Szenario einen definierten Schwellenwert (1,1 Mrd. Franken) überschreiten. Nach dem Bundesgerichtsurteil vom 8. Juni 2010 muss dieses negative Szenario angepasst werden. Die entsprechende Analyse der Kostenauswirkungen wird von der FZAG und dem Kanton Zürich gemeinsam vorgenommen. Nach heutigem Kenntnisstand ist jedoch davon auszugehen, dass die Lärmkosten im negativen Szenario selbst bei einer Anpassung der Kostenauswirkungen den Schwellenwert überschreiten werden, sodass die Vorfinanzierung des Kantons bestehen bleiben muss. An dieser Stelle ist einmal mehr darauf hinzuweisen, dass der Ausdruck «Vorfinanzierung» missverstanden werden kann. Die vom Kanton zu begleichenden, sogenannten «alten Lärmverbindlichkeiten» – d.h. jene Verbindlichkeiten, die vor Übertragung der Betriebskonzession an die FZAG (1. Juni 2001) entstanden sind – werden vollumfänglich aus jenem Anteil finanziert, der dem Kanton Zürich zu Beginn der Vorfinanzierung aus dem Airport Zurich Noise Fund (AZNF) überwiesen

wurde bzw. dem monatlich dem Kanton überwiesenen Anteil an den Lärmgebühren. Der AZNF-Anteil des Kantons war bisher stets ausreichend für die Deckung der «alten Lärmverbindlichkeiten», sodass eine eigentliche Vorfinanzierung durch den Kanton nicht stattgefunden hat.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**