

Sitzung vom 9. November 2022

**1465. Anfrage (Empfehlungen für neue Lärmgrenzwerte)**

Die Kantonsräte Felix Hoesch, Zürich, und Urs Dietschi, Lindau, sowie Kantonsrätin Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, haben am 22. August 2022 folgende Anfrage eingereicht:

Neue wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen, dass der Lärm einen stärkeren Einfluss auf unsere Gesundheit hat, als bisher vermutet. So ist es erwiesen, dass Lärm auch unabhängig von der persönlichen Einstellung krank macht. Ein konstanter Lärmpegel führt generell zu höherem Blutdruck und somit auch mehr Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Darum schlägt die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung eine Anpassung der Lärmgrenzwerte vor.

Mehr dazu zum Beispiel im Tages-Anzeiger vom 16.08.2022.

Für den Flughafen Zürich und die Fluggesellschaften scheinen die wirtschaftliche Bedeutung ihres Geschäftes und die Erreichbarkeit Zürichs jedoch ungemein viel wichtiger zu sein als die Gesundheit der Zürcher Bevölkerung.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie plant der Regierungsrat in Zukunft die Zürcher Bevölkerung vor Fluglärm entsprechend den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen zu schützen, insbesondere in der empfindliche Morgenstunden von 06:00 bis 07:00?
2. Was für Auswirkungen haben die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse und die daraus abgeleiteten Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung auf den Zürcher Fluglärmindex (ZFI)?
3. Wie kann der Kanton Zürich als Aktionär des Zürcher Flughafens auf die Flugplanung einwirken, dass Starts und Landungen nicht mehr auf die sensiblen Nachtstunden erfolgen müssen?
4. Wie kann der Fluglärm noch besser auf die verschiedenen Himmelsrichtungen zu unterschiedlichen Tageszeiten verteilt werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, Urs Dietschi, Lindau, und Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, wird wie folgt beantwortet:

Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK) hat am 9. Dezember 2021 ihren Bericht mit Empfehlungen für eine Aktualisierung und Verschärfung der Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm veröffentlicht.

Gemäss Art. 15 des Umweltschutzgesetzes (SR 814.01) sind die Immissionsgrenzwerte für Lärm so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Wann dies der Fall ist, ist wissenschaftlich zu bestimmen.

Die EKLK hat unter anderem den Auftrag, das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in wissenschaftlichen Fragen zu den Auswirkungen des Lärms auf Gesundheit und Wohlbefinden der Bevölkerung zu beraten. Die EKLK soll insbesondere Methoden für die Beurteilung von Lärmeinwirkungen entwickeln und Belastungsgrenzwerte zum Schutz der Bevölkerung vorschlagen. Die dafür notwendigen wissenschaftlichen Untersuchungen hat die EKLK für sämtliche heute in der Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41) verankerten Grenzwerte vorgenommen.

Der Auftrag, Grundlagen für die Beurteilung von Lärmeinwirkungen zu erarbeiten, umfasst auch den Auftrag, sicherzustellen, dass diese Grundlagen stets dem aktuellen Stand der Wissenschaft und der Erfahrung entsprechen. Seit den Empfehlungen der Kommission aus den 1970er-Jahren hat sich die Lärmwirkungsforschung stark entwickelt. Sodann ist Kritik an den heutigen Grenzwerten aufgekommen, besonders an denjenigen für Eisenbahn- und Fluglärm. Zu vermuten ist schliesslich, dass sich die Lebensgewohnheiten der Bevölkerung, insbesondere der Schlaf-Wach-Rhythmus seit den 1970er- und 1980er-Jahren stark verändert haben.

Diese Ausgangslage hat die EKLK veranlasst, vertieft zu untersuchen, ob die Grundlagen der geltenden Grenzwerte noch aktuell sind, um wissenschaftlich fundierte Aussagen über die Störwirkung von Lärm zu machen. Gestützt auf die im Bericht vom 9. Dezember 2021 dokumentierten Arbeiten eines interdisziplinären Expertenteams kommt die EKLK zum Ergebnis, dass heute aus wissenschaftlicher Sicht Handlungsbedarf besteht, die Grundlagen der Empfehlungen der EKLK insbesondere zu den Verkehrslärmarten zu aktualisieren. Der Bericht enthält auch Empfehlungen für Massnahmen.

In der Beantwortung der Motion 21.4658 vom 2. Februar 2022 führt der Bundesrat aus, dass er den Bericht und die Empfehlungen der EKLB zur Kenntnis genommen habe. Das UVEK prüfe nun die Empfehlungen. Dazu gehöre auch eine vertiefte Analyse, ob und, wenn ja, welche Änderungen der Rechtsgrundlagen aufgrund der Empfehlungen der EKLB notwendig seien. Diese Analyse umfasst auch eine Abschätzung der Folgen von möglichen Regulierungen.

Zu Frage 1:

Wie bereits ausgeführt, handelt es sich um Empfehlungen der EKLB. Den Umsetzungsvorschlägen des Bundes kann und will der Regierungsrat nicht vorgreifen. Der Kanton würde sich dann im Rahmen seiner Zuständigkeit (auch zu den allenfalls schwerwiegenden volkswirtschaftlichen Folgen, den Auswirkungen auf den Strassenverkehr und den öffentlichen Verkehr usw.) in den Bundesgesetzgebungsprozess einbringen.

Der im alljährlich erscheinenden Flughafenbericht enthaltene Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) belegt bereits seit seiner Inkraftsetzung vor 14 Jahren die besonders sensiblen Tagesrandstunden von 6.00 bis 7.00 Uhr bzw. von 21.00 bis 22.00 Uhr mit einem Malus von 5 dB(A). Dem Anliegen der Anfragestellenden ist damit aus Sicht des Regierungsrates vorerst Rechnung getragen. Nun gilt es, die Umsetzungsvorlage des Bundes abzuwarten.

Zu Frage 2:

Der ordentliche Flugbetrieb am Flughafen Kloten ist ohne besondere Bewilligung zwischen 6.00 und 23.00 Uhr vorgesehen, im Verspätungsfall sogar bis 23.30 Uhr. Die von den Anfragestellenden besonders empfindlichen Nachtstunden beginnen nach Lesart des ZFI vor der offiziellen Nacht bereits um 21.00 Uhr mit einem einstündigen 5 dB(A)-Malus und setzen sich zwischen 22.00 bis 6.00 Uhr mit der Berechnung der im Schlaf gestörten Personen (highly sleep disturbed, HSD) fort, die deutlich empfindlicher reagieren als die am Tag durch Fluglärm belästigten Personen (highly annoyed, HA), und enden, wie bei der Beantwortung der Frage 1 ausgeführt, wiederum mit einem Malus von 5 dB(A) zwischen 6.00 und 7.00 Uhr. Inwiefern an den heutigen Grundlagen für den ZFI infolge der Umsetzungsvorlage des Bundes ein Anpassungsbedarf bestehen könnte, wird erst geprüft werden können, wenn diese vorliegt.

Zu Frage 3:

Das unter Mitwirkung des Kantons verfasste Lärmgebührenmodell des Flughafens Zürich trat im September 2019 in Kraft. Pro Landung und Start kommen unterschiedlich hohe Gebührenansätze zum Tragen, die sich aus der jeweiligen Lärmklasse des Flugzeugs ableiten. Damit soll ein finanzieller Anreiz für Fluggesellschaften geschaffen werden, um mit möglichst lärmgünstigen Flugzeugen von und nach Zürich zu fliegen. Für die Tagesrand- und Nachtzuschläge sind im Vergleich zu den bisherigen Tarifen zudem deutliche Erhöhungen festgelegt worden. Damit soll im Interesse der Bevölkerung der Anreiz verstärkt werden, Flüge so zu planen und abzuwickeln, dass die Anzahl der Verspätungen und die Lärmbelastung spätabends gesenkt werden können. Ein Einwirken des Kantons als Aktionär der Flughafen Zürich AG auf die Planung der Fluggesellschaften ist schon aus aktienrechtlichen Gründen nicht möglich. Dies gilt insbesondere auch angesichts der Tatsache, dass sich die Beteiligung des Kantons Zürich auf 33% plus eine Aktie beschränkt.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat vertritt weiterhin die Ansicht, dass die Bündelung der Flugbewegungen über den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten dem Schutz der Bevölkerung am besten gerecht wird, da dadurch anzahlmässig am wenigsten Menschen schädlichen und lästigen Lärmimmissionen ausgesetzt werden.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**