

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

30.08.00

GR Nr. 2000/262

**1443. Interpellation von Marcel Savarioud und Corine Mauch betreffend Fluglärm, Belastung.** Am 7. Juni 2000 reichten Gemeinderat Marcel Savarioud (SP) und Gemeinderätin Corine Mauch (SP) folgende Interpellation GR 2000/262 ein:

Teile der Stadt Zürich und des Glatttals werden seit kurzem täglich von bis zu 480 Flugzeugen überflogen. Durchschnittlich alle drei Minuten donnert ein Flugzeug vorbei. Eine momentane Ausnahmeregelung ermöglicht der Flughafenbetreiberin die schon von verschiedener Seite geforderten Flugrouten "Straight Away" und "Right Turn" zu testen.

Neuerdings wird sogar in Betracht gezogen eine direkte Anflugmöglichkeit über Zürich-Nord hinweg zuzulassen. Dabei hat die Lärmbelastung durch Autobahnen, Strassen, Fluglärm aus Dübendorf und Kloten schon jetzt ein Ausmass angenommen, das die betroffenen Wohnquartiere stark belastet und ihre soziale Durchmischung gefährdet. Die Bevölkerung in Zürich Nord und der angrenzenden Quartiere ist nicht gewillt, nach dem Ende des Flughafenausbaus eine Änderung der Flugrouten zulasten der Wohn- und Lebensqualität zu akzeptieren.

Bereits prüft das VBS die Öffnung des Militär-Flugplatzes Dübendorf für die Zivilluftfahrt. Dies würde die Feierabend- und Wochenendruhe der Bevölkerung noch weitergehend strapazieren.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist eine Tatsache. Im Gesamtinteresse der Region ist der Fluglärm aber auf einem möglichst tiefen Niveau zu halten, und er soll möglichst wenig Leute während möglichst kurzer Zeit belästigen. Die neuen Lärmschutzvorschriften des Bundes sowie die Ausweitung der Betriebsdauer tragen hingegen dem Interesse der betroffenen Bevölkerung in keiner Weise Rechnung.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1 Mit welchen Konsequenzen müssten nach Meinung des Stadtrates die durch den neuen Fluglärm belasteten städtischen Gebiete rechnen, sollten die jetzt "geprobten" Flugrouten tatsächlich fest installiert werden? Wie würde sich nach Meinung des Stadtrates insbesondere ihre soziale Durchmischung entwickeln?
- 2 Wie gross ist die Anzahl von Personen, welche bei der Durchführung des Südabfluges durch zusätzlichen Lärm belastet werden?
- 3 Mit welchen raumplanerischen Konsequenzen und Folgen für die Stadtentwicklung rechnet der Stadtrat im Falle einer weiteren Zunahme der Lärmbelastung in dicht besiedelten städtischen Gebieten? Wie gedenkt der Stadtrat, allenfalls drohende negative Entwicklungen zu beeinflussen bzw. zu verhindern?

Wie stellt sich der Stadtrat zur Entscheid des Bundesrates betreffend der Ausweitung der Betriebsdauer und den minimalen Lärmschutzmassnahmen? Ist der Stadtrat gewillt, sich beim Bundesrat für ein Überdenken dieses Entscheides einzusetzen?

Wie gedenkt der Stadtrat angesichts der kürzlich erfolgten Kündigung des Verwaltungsvertrags betreffend Überflüge über deutsches Gebiet zu verhindern, dass dicht besiedelte sowie bereits stark vorbelastete städtische Gebiete in Zukunft weiteren Lärmimmissionen ausgesetzt und dadurch entwertet werden?

Wie gedenkt der Stadtrat bei der Erneuerung der Betriebskonzession des Flughafens Kloten im nächsten Jahr die Interessen der Stadtzürcher Bevölkerung zu vertreten?

Wie gross veranschlagt der Stadtrat die gesamthaft entstehenden Minderwerte bei Liegenschaften in Zürich-Nord infolge neuer Lärmbeeinträchtigungen (unabhängig vom Alarmwert)?

- 8 Ist der Stadtrat bereit, für die durch den Fluglärm entstehenden Probleme und Minderwerte Schadenersatzforderungen an die Flughafenbetreiberin zu stellen?

Auf den Antrag des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die vorliegende Interpellation befasst sich teilweise mit ähnlichen Fragen zu denen der Stadtrat in der gleichzeitig beantworteten Interpellation von Niklaus Scherr GR Nr. 2000/279 Stellung genommen hat. Insbesondere die grundsätzliche Haltung des Stadtrates bezüglich des Flughafens kann der entsprechenden Antwort entnommen werden, weshalb hier auf eine Wiederholung verzichtet wird.

**Zu den Fragen 1 und 2:** Der Fluglärm wird vom Amt für Gesundheit und Umwelt seit mehreren Jahren mit Messungen in Affoltern, Höngg, Saatlen, Seebach und Unterstrass erfasst. Die veränderte Lärmbelastung durch das Abflugregime während der Pistensperrung wurde an den gleichen Orten gemessen. Damit wird der direkte Vorher-Nachher-Vergleich der verschiedenen Flugszenarien ermöglicht. Die Messdaten zum Flugregime während der Sperrung sind jedoch erst partiell ausgewertet, so dass noch keine definitiven Aussagen zu den Auswirkungen auf städtische Gebiete möglich sind. Die Teilauswertungen zeigen aber, dass die Gesamtlärmbelastung in Saatlen von 59 auf 62 dB und in Seebach von 60 auf 64 dB gestiegen ist. Die Lärmschutzverordnung legt für die hier relevanten Empfindlichkeitsstufen II und III einen Immissionsgrenzwert für den Tag von 65 dB fest. Eine Überschreitung dürfte damit kaum gegeben sein.

**Zu Frage 3:** Starke Fluglärmbelastung führt zu einer gewissen sozialen Segregation, wie dies in einigen Flughabengemeinden bereits sichtbar ist. Es ist anzunehmen, dass Fluglärm zu ähnlichen räumlichen Segregationstendenzen führt, wie sie innerhalb eines Quartiers zwischen ruhigen, attraktiven Wohnlagen und Standorten an lärmigen Strassen zu beobachten sind. Für die Stadt Zürich ist die Fluglärmproblematik insofern bedeutend, als dass die grössten Wohnungsreserven im Rahmen des Projekts 10 000 Wohnungen in 10 Jahren im nördlichen Teil der Stadt liegen (Quartiere Affoltern, Seebach und Oerlikon). Falls dort die Immissionssituation deutlich zunehmen sollte, würde dieses Projekt tendenziell negativ tangiert. Der Fluglärm ist jedoch nur ein Kriterium unter vielen anderen bei der Wohnungswahl. Dies zeigt die Wohnungsentwicklung im Kanton, wo stark wachsende Gemeinden (Bülach, Bassersdorf) im näheren Umfeld des Flughafens anzutreffen sind.

Wohnzonen weisen die höchste Empfindlichkeit gegenüber allen Lärmarten auf. Werden Wohnzonen einer höheren Lärm-Empfindlichkeitsstufe zugeordnet und lärmintensivere Betriebe damit zugelassen, führt dies zu einer zusätzlichen Entwertung der Wohnlage und ist damit kontraproduktiv. Massnahmen sind eher im Bereich von Sondernutzungsplanungen möglich, wo Wohnungen mit gezielt hohem Wohnwert realisiert werden können, z. B. mit der Schaffung von mehr Grünflächen oder grosszügigeren privaten und halbprivaten Aussenräumen.

**Zu Frage 4:** Das Gesundheits- und Umweltdepartement hat mit Datum vom 1. September 1999 zuhanden des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL zu den damals vorgeschlagenen Belastungsgrenzwerten für den Lärm der Landesflughäfen (Revision der Lärmschutzverordnung (LSV) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL)) Stellung genommen. Dabei wurde die Höhe der vorgesehenen Belastungsgrenzwerte kritisiert und beantragt, dass das Grenzwertschema der Eidg. Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten übernommen wird. Aus gesundheitspolitischer Sicht wurden höhere Grenzwerte

abgelehnt, da sie eine Privilegierung des Fluglärms gegenüber anderen Lärmarten bedeuten und den betroffenen Menschen den ihnen zustehenden Schutz versagen.

Der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements hat diese Haltung auch nach dem Entscheid des Bundesrates in einem Schreiben an Bundesrat Leuenberger deutlich gemacht und auf die Konsequenzen der noch weiter erhöhten Grenzwerte hingewiesen.

Eine nachträgliche Einflussnahme auf die geänderte Lärmschutzverordnung kann höchstens noch über den Rechtsmittelweg geschehen. Das bereits von mehreren Parteien angerufene Bundesgericht im Verfahren um die Baukonzession für das Dock Midfield könnte die geänderte LSV als bundesrechtswidrig qualifizieren und damit eine Änderung der Grenzwerte in die Wege leiten. Das Gesundheits- und Umweltdepartement hat versucht, sich in das laufende Verfahren einzuschalten, das Bundesgericht hat aber das Gesuch um Beiladung abgewiesen. Die Frage der Verfassungskonformität der Lärmgrenzwerte ist aber vor Bundesgericht gestellt und die Antwort wird auch von der Stadt mit Interesse erwartet.

**Zu Frage 5:** Treffen die Prognosen über den zu erwartenden Flugverkehr ein, wird der Fluglärm über der Stadt Zürich unweigerlich zunehmen. Der Stadtrat wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass Flugrouten so geführt werden, dass möglichst wenig Menschen belastet werden. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, soll die Kapazität des Flughafens nicht bis an ihre Grenzen genutzt werden, sondern es ist eine optimale Nutzung anzustreben. Optimal heisst, dass die Entwicklung des Flugverkehrs nicht nur in eine wirtschaftlich interessante, sondern in eine für alle beteiligten Interessen sinnvolle Richtung gesteuert werden soll. Mit betrieblichen Massnahmen, wie zum Beispiel einer flexiblen Pistenbenutzung, ist sicherzustellen, dass es für die Lärmbetroffenen lärmfreie Zeitfenster am Tag und eine angemessene Nachtruhe gibt. Der Stadtrat geht davon aus, dass die Realisierung lärmfreier Zeitfenster in einem limitierten Umfang ohne Kapazitätseinbussen möglich ist. Realisiert werden kann dies, indem ein Postenende zulasten der anderen Pistenenden für Abflüge gesperrt wird, ähnlich der bereits heute geltenden Regel, wonach nur bis 21 Uhr nach Süden abgeflogen werden darf. Im Umfang der Entlastung der stark lärmbeeinträchtigten Bevölkerung ist eine Verteilung des Lärms in Kauf zu nehmen. Lärmtechnische Verbesserungen im Flugverkehr sollen nicht einfach in Mehrverkehr umgelagert werden, sondern mindestens anteilmässig der Bevölkerung zugute kommen. Alle diese Fragen werden im Rahmen der Neuordnung des Betriebsreglementes behandelt werden müssen.

**Zu Frage 6:** Der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements vertritt die Interessen der Stadt am Runden Tisch, der vom Volkswirtschaftsdirektor einberufen worden ist und an dem die betroffenen Gemeinden teilnehmen. In diesem konsultativen Gremium wird auch das neue Betriebsreglement behandelt werden. Der Vorsteher des Hochbaudepartements vertritt die Stadt in der Flughafen AG. Der Stadtrat ist der Meinung, dass mit diesen Mitteln den Interessen der Stadt auf politischem Weg Gehör verschafft werden kann. Wenn nötig, ist der Stadtrat auch bereit, entsprechende juristische Mittel zu ergreifen, um sich gegen Entscheide, welche die Stadt übermässig belasten, zur Wehr zu setzen.

**Zu Frage 7:** Diese Frage kann im heutigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden, da zuerst das neue Betriebsreglement die An- und Abflugverfahren für die Zukunft festlegen muss.

**Zu Frage 8:** Allfällige Schadenersatzforderungen für Minderwerte von Liegenschaften aufgrund der Lärmbelastung sind von den betroffenen Eigentümerinnen/Eigentümern zu stellen. Voraussetzung ist unter anderem, dass der Immissi-

onsgrenzwert überschritten wird. Die bisher ausgewerteten Messresultate für die Stadtgebiete haben noch keine derartigen Überschreitungen gezeigt.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, den Vorsteher des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das AGU und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber