



Beschluss des Stadtrats

vom 8. Februar 2023

GR Nr. 2022/576

Nr. 346/2023

Schriftliche Anfrage von Judith Boppart und Matthias Probst betreffend Gesundheitsrisiken durch den nächtlichen Fluglärm, Umsetzung der Empfehlung zur Senkung der Lärmgrenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm, Durchsetzung des Nachtflugverbots und Vertretung der Betroffenen bezüglich Einforderung der Rechte gegenüber der Flughafen Zürich AG

Am 16. November 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Judith Boppart (SP) und Matthias Probst (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/576, ein:

Wissenschaftliche Studien belegen, dass lauter Fluglärm in der Nacht zu Todesfällen führt (<https://www.srf.ch/news/schweiz/laute-flugzeuge-naechtlicher-fluglaerm-kann-zum-herz-kreislauf-tod-fuehren>, <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7898943/>, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#hoheres-herzinfarkt-risiko>). Die Studie um den Flughafen Zürich belegt, dass 800 von insgesamt 25'000 Herz-Kreislauf-Todesfälle in der Nähe des Zürcher Flughafens Fluglärm als Ursache hatten. Aus den Ergebnissen lässt sich weiter folgern, dass das nächtliche Flugverbot zusätzliche Herz-Kreislauf-Todesfälle verhindert.

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: Der Fluglärm soll gemäss Empfehlung sowohl am Tag als auch in der Nacht strenger beurteilt werden als bisher, konkret um 6 dB tagsüber, bzw. - je nach Nachtstunde - um 1 bis 3 dB in der Nacht. Sie empfiehlt ebenfalls eine längere Nachperiode, nämlich die bisherige Nachtperiode von 22-6 Uhr um die Morgenstunde von 6 - 7 Uhr zu verlängern. Damit reagieren sie auf das Bundesgericht, welches festgestellt hat, dass die in der LSV festgelegten Nacht-Grenzwerte für Fluglärm die Menschen am frühen Morgen nicht ausreichend vor Lärm schützen.

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

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

1. Sind dem Stadtrat die gesundheitlichen Risiken durch nächtlichen Fluglärm bekannt und wenn ja, was schliesst er daraus?
2. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung hat in einem Bericht im Dezember 2021 empfohlen, die Lärmgrenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm um bis 6 Dezibel (Fluglärm) zu senken. Ist dem Stadtrat diese Empfehlung bekannt und wenn ja, welche Schritte wurden bereits unternommen, um auf die beteiligten Akteure einzuwirken diese Empfehlung umzusetzen?
3. Für die Menschen schädlich und tödlich sind ganz besonders nächtliche Lärmbelastungen. Der Zürcher Flughafen hat zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens keine Flüge durchzuführen. Dies wird aber oft nicht eingehalten. Insbesondere zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr kommt es regelmässig zu Verspätungsflügen. Wie will der Stadtrat auf die beteiligten Akteure einwirken, um das Nachtflugverbot durchzusetzen? Kann sich der Stadtrat vorstellen zum Schutz der Bevölkerung die Verlängerung der Nachtruhe auf die von der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung empfohlenen Stunden (22 - 7 Uhr) zu fordern?
4. Ist die Stadt Zürich bereit, Betroffene und Angehörige der Verstorbenen anwaltschaftlich zu vertreten, um ihre Rechte gegenüber der Flughafen AG einzufordern?



2/4

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Sind dem Stadtrat die gesundheitlichen Risiken durch nächtlichen Fluglärm bekannt und wenn ja, was schliesst er daraus?

Dem Stadtrat sind die Risiken von übermässiger (Flug-)Lärmbelastung bekannt. Empirische Hinweise zu gesundheitsrelevanten Auswirkungen der Lärmbelastung bestehen für Schlafstörungen, Stress, Bluthochdruck und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Lärm kann aber auch das Risiko von Depressionen und Angstzuständen erhöhen und die langfristige Lärm-Exposition kann auch Auswirkungen auf das Lernverhalten von Kindern haben.

Der Stadtrat will die Bevölkerung vor zusätzlichem Lärm schützen. Deshalb hat sich die Stadt im 2015 mit weiteren Gemeinden im Süden des Flughafens zur Allianz Ballungsraum Flughafen Süd zusammengeschlossen. Der Schutz vor noch mehr Lärm ist ein zentrales Anliegen der Allianz. Die Stadt prüft jedes Gesuch, das von der Flughafen Zürich AG an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gestellt wird und setzt sich mit allfälligen Rechtsmitteln für dieses Anliegen ein. Und sie wägt bei ihren Entscheiden und Stellungnahmen die Aspekte des Gesundheitsschutzes sorgfältig gegenüber anderen Interessen ab.

Frage 2

Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung hat in einem Bericht im Dezember 2021 empfohlen, die Lärmgrenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm um bis 6 Dezibel (Fluglärm) zu senken. Ist dem Stadtrat diese Empfehlung bekannt und wenn ja, welche Schritte wurden bereits unternommen, um auf die beteiligten Akteure einzuwirken diese Empfehlung umzusetzen?

Der Bericht der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) ist öffentlich und insofern sind dem Stadtrat die Empfehlungen bekannt. Konkret empfiehlt die EKLB die Nachtperiode neu auf neun Stunden (22.00 Uhr bis 7.00 Uhr) auszudehnen, die Tagperiode somit auf 15 Stunden (7.00 Uhr bis 22.00 Uhr) zu reduzieren und für den Fluglärm von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr neu ein zusätzlicher Einzelstundengrenzwert festzulegen. Zudem sollen die Grenzwerte gemäss aktuellem Wissensstand angepasst werden, was je nach Lärmart, Tageszeit und Empfindlichkeitszone zu deutlichen Verschärfungen des Immissionsgrenzwerts (IGW) führen kann.

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 Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) prüfe nun die Empfehlungen. Ein wichtiger Teil der Prüfung sei die vertiefte Analyse, ob – und wenn ja welche – Änderungen der Rechtsgrundlagen aufgrund der Empfehlungen der EKLB notwendig seien. Dazu gehöre auch eine Abschätzung der Folgen von möglichen Regulierungen. Den Umsetzungsvorschlägen des Bundes kann und will der Stadtrat nicht vorgehen. Die Stadt wird sich im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens äussern und auch die Aspekte des Gesundheitsschutzes entsprechend einbringen.



3/4

Frage 3

Für die Menschen schädlich und tödlich sind ganz besonders nächtliche Lärmbelastungen. Der Zürcher Flughafen hat zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens keine Flüge durchzuführen. Dies wird aber oft nicht eingehalten. Insbesondere zwischen 23 Uhr und 23.30 Uhr kommt es regelmässig zu Verspätungsflügen. Wie will der Stadtrat auf die beteiligten Akteure einwirken, um das Nachtflugverbot durchzusetzen? Kann sich der Stadtrat vorstellen zum Schutz der Bevölkerung die Verlängerung der Nachtruhe auf die von der eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung empfohlenen Stunden (22–7 Uhr) zu fordern?

Die Gesetzgebung über die Luftfahrt ist Sache des Bundes (Art. 87 Bundesverfassung [BV, SR 101]): Das Luftfahrtgesetz (LFG, SR 748.0) und die Luftfahrtverordnung (LFV, SR 748.01) sowie die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) sind die wichtigsten rechtlichen Grundlagen. Der Bund entscheidet über die Flughafeninfrastruktur, indem er den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), die Betriebskonzessionen und Baubewilligungen (sogenannte Plangenehmigungen) erteilt sowie die Betriebsreglemente der Flughäfen genehmigt.

Auch im Hinblick auf den Umweltschutz steht dem Bund eine umfassende Kompetenz zum Erlass von Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen und lästigen Einwirkungen zu (Art. 74 BV). Die im Zusammenhang mit dem Flughafen einschlägigen Bereiche Lärmschutz und Luftreinhaltung hat der Bund abschliessend geregelt.

Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Zürich sind somit beschränkt. Die Stadt hat in der Vergangenheit jedoch alle sich ihr bietenden Gelegenheiten ergriffen, um die Interessen der Bevölkerung der Stadt Zürich zu vertreten, insbesondere durch Stellungnahmen in Vernehmlassungsverfahren (z. B. zum SIL) oder durch Einsprachen (z. B. im Genehmigungsverfahren des Betriebsreglements 2017) und wird das auch künftig tun. Das Wohlbefinden und der Schutz der Gesundheit der Stadtbevölkerung haben dabei stets Priorität. Gleichzeitig wägt die Stadt die Aspekte des Gesundheitsschutzes auch gegenüber anderen Interessen ab.

In ihrer Rolle als Minderheitsaktionärin der Flughafen Zürich AG setzt sich die Stadt dafür ein, dass die Flughafen Zürich AG den bestmöglichen Schutz der Bevölkerung vor Lärmauswirkungen des Flugbetriebs verfolgt (vgl. Eigentümerstrategie 2022–2025 für die Flughafen Zürich AG, Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 325/2022).



4/4

Frage 4

Ist die Stadt Zürich bereit, Betroffene und Angehörige der Verstorbenen anwaltschaftlich zu vertreten, um ihre Rechte gegenüber der Flughafen AG einzufordern?

Für eine anwaltschaftliche Vertretung von Betroffenen und Angehörigen von Verstorbenen gegenüber der Flughafen Zürich AG (oder eine entsprechende Kostenübernahme) durch die Stadt fehlt eine rechtliche Grundlage. Aufgabe der Stadt ist der Gesundheitsschutz der Stadtbevölkerung. Dafür setzt sie sich – wie in der Antwort zu Frage 3 ausgeführt – bereits bestmöglich ein. Die anwaltschaftliche Vertretung von einzelnen Privatpersonen ist hingegen nicht Aufgabe der Stadt. Auch würde das dem Gebot der Gleichbehandlung widersprechen, beispielsweise im Hinblick auf Personen, die durch andere gesundheitsschädigende Immissionen betroffen sind.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti