



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Lärm & NIS
3003 Bern

Zug, 13. Mai 2014 bue

**Anhörung zur Revision der Lärmschutz-Verordnung:
Flexibilisierung der raumplanerischen Vorsorge gegen Fluglärm
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Revision der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) hat zum Ziel, die Vorgaben raumplanerischer Vorsorge in den von Fluglärm belasteten Gebieten dahingehend zu konkretisieren, dass eine angemessene Siedlungsentwicklung möglich bleibt. Die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Frau Bundesrätin Leuthard, hat mit Schreiben vom 3. März 2014 die entsprechende Anhörung eröffnet. Gerne nehmen wir nachfolgend dazu Stellung mit folgenden

Anträgen:

1. Die Änderung der Lärmschutz-Verordnung sei wie vorliegend zu beschliessen.
2. Vorab sei jedoch darzulegen, dass die geplante Änderung im Einklang mit dem höherrangigen Recht, namentlich mit dem Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) steht.
3. Die Funktion des Flughafens Zürich als interkontinentaler Hub darf durch die Änderung der Lärmschutz-Verordnung nicht gefährdet werden und es dürfen dadurch keine zusätzlichen An- und Abflüge aus Richtung Süden vorgesehen werden.

Begründung:

Der Flughafen Zürich harrt immer noch eines verbindlichen raumplanerischen und lärmrechtlichen Rahmens, da der Staatsvertrag mit Deutschland über Anflugbeschränkungen sowie die Festlegung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL-Objektblatt mit Abgrenzungslinie) noch

ausstehen. Infolge der Fluglärmimmissionen konnten bisher grosse Gebiete namentlich im Osten und Norden des Flughafens Zürich weder eingezont noch erschlossen werden. Trotz des Fluglärms besteht in dieser Region eine grosse Nachfrage nach Wohnraum. Ob das durch die vorliegende LSV-Revision ermöglichte Wachstum der Wohnbevölkerung in diesem fluglärmbe- lasteten Gebiet im öffentlichen Interesse liegt, müssen in erster Linie der Bund und die direkt betroffenen Kantone Zürich und Genf beantworten.

1. Mit der geplanten LSV-Revision eröffnet der Bund den Gemeinden im Osten und Nor- den des Flughafens Zürich die Möglichkeit, Baulücken in ihren Kernbereichen einer der Lärm- belastung angepassten Wohnnutzung zuzuführen. Die Einzonung, die Erschliessung von be- reits eingezontem, jedoch noch unbebautem Bauland sowie Neu- und Umbauten in bestehen- den Bauzonen sind bis heute ausschliesslich in Gebieten zulässig, in denen am Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) die massgebenden Grenzwerte (Planungswerte bzw. Immissionsgrenzwerte) nach An- hang 5 LSV eingehalten sind. Neu sollen sie auch dort möglich sein, wo der Fluglärm in den beiden Nachtrandstunden 22 Uhr bis 23 Uhr und 23 Uhr bis 24 Uhr die strengen Grenzwerte (Planungswerte bzw. Immissionsgrenzwerte) übersteigt. Diese Flexibilisierung soll neu unter der Voraussetzung neuer baulicher Standards (Komfortlüftungen sowie automatische Fenster- mechanismen in Schlafzimmern) sowie eines Nachtflugverbots von 24 Uhr bis 6 Uhr zulässig werden. Gleichzeitig kann davon Notiz genommen werden, dass insbesondere auf dem Flug- hafen Zürich der Betrieb lediglich von 6 Uhr bis 23 Uhr dauert, wobei ein Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr zulässig ist. Mit der Änderung der Lärmschutz-Verordnung soll also die raumplaneri- sche Vorsorge gegen Fluglärm flexibilisiert werden. Diese Zielsetzung entspricht nicht zuletzt auch dem raumplanerischen Grundgedanken der Verdichtung.

Wir stellen fest, dass die Flexibilisierung nicht den gesamten Flugbetrieb im Zeitraum 07.00 Uhr bis 24.00 Uhr, sondern lediglich die letzten zwei Betriebsstunden zwischen 22.00 Uhr und 24.00 Uhr betrifft. Während diesem Zeitraum hält sich die Bevölkerung während des grössten Teils des Jahres innerhalb der Wohnräume auf. Die Anwohner werden deshalb durch die zusätzlich vorgeschriebenen baulichen Standards angemessen vor Lärm geschützt. Bekanntlich geniessen Personen im Freien ohnehin keinen Schutz (Art. 2 Abs. 6 sowie Art. 39 Abs. 1 LSV).

2. Der Kanton Zug ist als Lebens- und Wirtschaftsraum besonders von einem reibungslos funktionierenden interkontinentalen Flughafen Zürich mit Hub-Funktion abhängig, weshalb wir Änderungen, welche zu weiteren Einschränkungen des Flugverkehrs oder zu mehr An- und Ab- flügen im Süden des Flughafens führen könnten, nicht unterstützen.

Mit Fug und Recht kann man sich die Frage stellen, ob aufgrund der vorliegenden Änderung der LSV der gesellschaftliche Druck in diesen Gebieten auf eine Verringerung des Fluglärms und eine Beschränkung bzw. Herabsetzung der Flugbewegungen künftig steigen wird. Damit könnten die Rahmenbedingungen für unsere Landesflughäfen, insbesondere für den interkonti- nentalen Flughafen Zürich weiter hinterfragt werden, was letztlich dazu führen könnte, dass ih- re Existenz in Frage gestellt würde. Die Bedeutung des Hubs Zürich auf Bundesebene ist zur- zeit zwar unbestritten, wie der aktuelle Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt Zürich

vom 26. Juni 2013, zeigt. Danach werden «die Betriebszeiten auf die Zeit von 06.00 bis 23.00 Uhr beschränkt, mit der Möglichkeit eines Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr. Sie gelten bereits heute und sind das Ergebnis einer Abwägung zwischen den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen einerseits und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm andererseits. Eine weitere Ausdehnung der Nachtflugsperrung oder eine weitergehende Beschränkung der Zahl der Flugbewegungen in der Nachtstunde wäre mit der Funktion des Flughafens als Drehscheibe für den interkontinentalen Verkehr nicht vereinbar. In den Nacht- und Tagesrandstunden wird aus Lärmschutzgründen die Pistenbenützung jedoch eingeschränkt. Flüge nach 23.30 Uhr bleiben weiterhin möglich, müssen aber den Ausnahmecharakter behalten» (SIL, Objektblatt Zürich vom 26. Juni 2013, Teil IIIC, Seite 14). Die Gefahr weiterer Einschränkungen des Flugbetriebs der Landesflughäfen mag derzeit zwar nicht virulent sein. Trotzdem darf dieser Aspekt nicht ausser Acht gelassen werden.

3. Ob die vorliegend geplante Änderung der LSV (Art 31a LSV) den Grundsätzen des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) entspricht, ist unklar. Offenbar hat ein kürzlich durch den Kanton Genf erstelltes Rechtsgutachten diesbezüglich Fragen aufgeworfen. Der Entwurf der Änderung der LSV wird zu einer allgemeinen Erhöhung der Lärmimmissionen für einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung führen. Ausserdem will die Änderung der LSV Lärmschutz mit Schallschutzmassnahmen, d.h. technischen Massnahmen betreiben. Ob dies im Einklang mit Bundesrecht steht, bleibt zu prüfen.

Wir halten fest, dass die geplante Änderung eine wesentliche Lockerung eines zentralen Anliegens der LSV darstellt, die zwar nur für Flugzeuge gelten soll. Der Grundsatz, nicht mehr in erster Linie Lärmschutz, sondern Schallschutzmassnahmen zu ergreifen, könnte jedoch auch auf andere Lärmquellen ausgeweitet werden. Gegen ein solches Ansinnen würden wir uns zur Wehr setzen. Diese Entwicklung müssten wir aus Sicht des Lärmschutzes ablehnen.

Wir danken für die Möglichkeit zur Anhörung.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Beat Villiger
Landammann

Tobias Moser
Landschreiber

Kopie an:

- noise@bafu.admin.ch
- Volkswirtschaftsdirektion
- Baudirektion
- Amt für Raumplanung
- Amt für Umweltschutz