

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Lärm und NIS
3003 Bern

5. Juni 2014

Stellungnahme zur Revision der Lärmschutz-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. März 2014 wurden wir eingeladen, zur Revision der Lärmschutz-Verordnung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme.

Die Revision der Lärmschutz-Verordnung bewegt sich im Spannungsfeld zwischen Siedlungs- und Infrastrukturinteressen. Fragen der Raumentwicklung der Anrainergemeinden mit einer hohen Nachfrage nach Wohnraum treffen auf die Entwicklungsbedürfnisse der Schweizer Landesflughäfen. economie suisse hat Verständnis für das Anliegen der wachstumsstarken Gemeinden nach einer angemessenen Siedlungsentwicklung. Gleichzeitig stellen wir fest, dass die Flughäfen bereits heute in ein enges regulatorisches Korsett gezwängt sind, welches die Funktion und Entwicklungsfähigkeit dieser Infrastrukturen von nationaler Bedeutung einschränkt.

economie suisse gewichtet aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive die Entwicklungsmöglichkeiten der Flughäfen sehr hoch. Hinter den Begehren zur Siedlungsentwicklung von Flughafen-Randgemeinden stehen spezifische oder regionale Interessen. Eine nachvollziehbare Abwägung der Interessen und eine langfristige Rechtssicherheit für beide Seiten sind aus unserer Sicht mit dieser Revision nicht gewährleistet. economie suisse lehnt daher die vorgesehene Flexibilisierung der Lärmschutz-Verordnung ab. Folgende Gründe sind dafür ausschlaggebend:

Hub-Funktion des Flughafens Zürich nicht gefährden

Die Schweizer Landesflughäfen, insbesondere der Flughafen Zürich, verfügen bereits heute über - im internationalen Vergleich - sehr strenge Lärmvorschriften und Nachtflugsperrn. Die Flexibilisierung der Lärmschutz-Verordnung würde die infrastrukturellen und betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten der hiesigen Flughäfen mittelfristig weiter beschränken. Damit wird insbesondere die Hub-Funktion am Flughafen Zürich, welche für die Schweizer Wirtschaft von grosser Bedeutung ist, gefährdet. Weitere

Einschränkungen der Betriebszeiten würden den wirtschaftlichen Betrieb stark in Frage stellen. Bereits heute ist der Flugbetrieb bis an die Grenzen des Möglichen optimiert.

Fragen der Entschädigungen sind vorgängig zu klären

Das Bundesgesetz über die Enteignung (EntG) vom 20. Juni 1930 ist in die Jahre gekommen. Die umfangreiche Rechtsprechung musste die Defizite bisher kompensieren. Der Rechtssicherheit ist damit nicht mehr genüge getan. Für economiesuisse sind die Rechtssicherheit und der Bestandsschutz von Eigentum zentrale Elemente. Gleichzeitig besteht aber auch ein grosses öffentliches Interesse an der Leistungsfähigkeit und der Weiterentwicklung der Infrastrukturen. Bevor also mit dieser Revision und dem Bau neuer Siedlungsgebiete Fakten geschaffen werden, ist die Frage der Revision des Enteignungsgesetzes zu klären. Je nach Ausgang einer Revision, kann es sonst zu schweren Konflikten bei der Rechtssicherheit oder auch zu zusätzlichen negativen Konsequenzen für die Flughäfen führen. Mit dieser Verordnung sollen Massnahmen auf der Immissionsseite ermöglichen, dass Lärmgrenzwerte als eingehalten gelten. Wir haben Zweifel, dass dies eine nachhaltige Lösung für die Menschen in den betroffenen Gebieten darstellt. Ein solcher Paradigmenwechsel ist nur auf Basis einer ordentlichen Revision des Umweltschutzgesetzes unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel einzuleiten.

Nachtflugregelungen in Zürich nicht auf andere Landesflughäfen ausdehnen

Die Flexibilisierung der Lärmschutzbestimmungen ist an ein Nachtflugverbot zwischen 24 und 06 Uhr geknüpft. Die damit implizierte indirekte Ausweitung des Nachtflugverbots von Zürich auf andere Flughäfen wird abgelehnt. Dies würde insbesondere der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Basel schaden, über den viel Frachtverkehr in den Randstunden abgewickelt wird. Die Nachtflugbestimmungen an den Schweizer Flughäfen gehören bereits heute zu den strengsten weltweit.

Keine Verschärfung des Lärmkonflikts riskieren

Es besteht die Gefahr, dass mit der angestrebten Revision Fakten geschaffen werden, welche die weitere Flughafenentwicklung stark einschränken und eine nachhaltige Lösung des Lärmkonflikts torpedieren. Durch die Ausdehnung der Siedlungsgebiete werden Tatsachen geschaffen, die sich nicht mehr umkehren lassen. Mit der angestrebten Flexibilisierung können mehr Personen in potenziell lärmbelastete Gebiete ziehen. Obwohl die Situation in diesen lärmbelasteten Gebieten bekannt ist, werden künftig neue Begehrlichkeiten in den Gemeinden gegenüber den Flughäfen entstehen. Spätestens mit der Anpassung von Flugplänen oder Anflugregimen werden Forderungen in den durch diese Revision erst ermöglichten Wohngebieten laut werden. Damit ist weder den Entwicklungsinteressen der Flughäfen, noch der berechtigten Anliegen der Anwohner nach Lärmvorsorge gedient.

Flughäfen brauchen Planungssicherheit

Insbesondere der Flughafen Zürich ist bereits heute mit einer erheblichen Planungsunsicherheit konfrontiert. Der noch nicht ratifizierte Staatsvertrag mit Deutschland und die raumplanerischen Unsicherheiten, nachdem der Zürcher Kantonsrat die geplanten Pistenverlängerungen nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen hat, schaden der Investitions- und Planungssicherheit. Das regulatorische Umfeld darf nicht durch die Flexibilisierung der Lärmschutz-Verordnung zusätzlich belastet werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Thomas Pletscher
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Infrastruktur, Energie & Umwelt