

Bundesamt für Umwelt
Abteilung Lärm und NIS
noise@bafu.admin.ch

Bern, 30. Mai 2014 sgv-Sc

Anhörungsantwort
Revision Lärmschutz-Verordnung – Flexibilisierung der raumplanerischen Vorsorge gegen Fluglärm

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300 000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Der sgv unterstützt die vorliegende Revision unter dem Vorbehalt seiner Änderungsanträge.

Die Lärmschutzverordnung hat zum Ziel, die Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen zu schützen. Konkretisiert wird dieser Schutz insbesondere durch die Festlegung von sogenannten Lärm-Belastungsgrenzwerten. Beim Ausscheiden oder Erschliessen von Bauzonen sowie beim Bau von Wohngebäuden müssen diese zum Schutz vor Lärm eingehalten werden. Einige in der Bauzone liegende Gebiete rund um den Flughafen Zürich konnten in den letzten Jahren aus diesem Grund weder eingezont, erschlossen noch bebaut werden.

Dies steht im Konflikt mit dem Willen der betroffenen Gemeinden, sich trotz Fluglärmbelastung weiterzuentwickeln und der Nachfrage nach immer mehr Wohnraum gerecht zu werden. Um diesen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, will die vorliegende Revision die Lärmschutzverordnung dahingehend revidieren, dass es in mit Fluglärm belasteten Gebieten unter gewissen Voraussetzungen möglich sein soll, Bauzonen auszuschneiden, neue Gebäude zu errichten und bestehende aus- und umzubauen. Die geplante Neuregelung hat zum Ziel, die lärmschutzrechtlichen Vorgaben im Bereich Fluglärm für die Raumplanung dahingehend zu konkretisieren, dass eine angemessene Siedlungsentwicklung möglich ist unter Beibehaltung des notwendigen Schutzes der Bevölkerung vor Lärm.

Der sgv begrüsst diesen ersten Schritt in Richtung einer Flexibilisierung weil sie eine Güterabwägung vornimmt und ihr Ergebnis letztlich den Gemeinden und vor allen den Individuen überlässt. Gemeinden sollen entscheiden können, wie sie sich raumplanerisch entwickeln; ebenso wie Individuen frei entscheiden sollen, wo sie leben wollen und wie viel Lärm sie tolerieren können.

Änderungsanträge

1. Antrag

Die baulichen Anforderungen an neue Gebäude bei Flughäfen gemäss Art. 31a LSV sind dahingehend zu lockern, als dass die Planungs- und Immissionsgrenzwerte als eingehalten gelten, wenn die lärmempfindlichen Räume den Anforderungen der SIA-Norm 181 entsprechen sowie über eine Belüftung verfügen, die ein angemessenes Raumklima bei geschlossenem Fenster garantiert.

Eventualantrag

Eventualiter ist festzuhalten, dass Räume in Hotels und anderen Herbergen sowie in Restaurationsbetrieben weder als lärmempfindlich gelten, noch unter die Bestimmung von Art. 31a Abs. 1. lit. c. fallen.

Begründung

Die vorgeschlagene neue Regelung ist explizit auf den Flughafen Zürich resp. auf die ihn umgebenden Gemeinden zugeschnitten und entstand wie gesagt aus dem Wunsch, aufgrund der hohen Nachfrage die freien Flächen rund um den Flughafen zu bebauen, ohne dessen Flugaktivitäten noch weiter einzuschränken. Die Wichtigkeit des Flughafens als bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Region und das Land ist dabei zu berücksichtigen und anzuerkennen, ebenfalls das legitime Interesse nach Wachstum der angrenzenden Gemeinden, das auch gesellschaftlich und wohnungspolitisch gewünscht wird. Dennoch lässt die Vorlage allerdings Fragen der Gleichbehandlung offen. Die Vorlage kehrt nämlich sowohl das Vorsorge- als auch das Verursacherprinzip um (Art. 74 BV). So werden also die Hauseigentümer zur Vornahme der Lärmschutzmassnahmen verpflichtet und müssen diese auch, soweit ersichtlich, selber bezahlen.

Die Vorlage zeigt auf, wie es trotz USG resp. LSV möglich ist, die Interessen verschiedener Parteien zu vereinbaren, um so einer Situation, bei der ein gewichtiges öffentliches Interesse vorliegt, Rechnung zu tragen. Die Umkehr des Vorsorge- und Verursacherprinzips macht hier durchaus Sinn, da es sich um eine spezielle Situation handelt, die kaum anders zu lösen ist. Allerdings sollten solche Flexibilisierungen auch in anderen Gebieten, wo ein gewichtiges öffentliches Interesse herrscht, möglich sein, wie namentlich in belebten Innenstadtlagen.

Unklar ist zudem der Geltungsbereich der vorgeschlagenen Revision. Während der Bericht ausschliesslich auf den Flughafen Zürich Bezug nimmt und die vorgeschlagene Regelung quasi nur für diesen geschaffen wurde, ist keinesfalls ausgeschlossen, dass die angestrebte Flexibilisierung auch bei anderen Flughäfen ein Bedürfnis werden könnte. Der vorgeschlagene Artikel spricht von Flughäfen, auf denen Grossflugzeuge verkehren und auf denen zwischen 24 Uhr und 06 Uhr kein Flugbetrieb vorgesehen ist. Die erste Voraussetzung schränkt den Geltungsbereich auf zivile Flughäfen ein, auf denen Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von mehr als 8618 kg verkehren (gemäss Anhang 5 zur LSV). Zu den sog. Grossflugzeugen gehören also bereits mittelgrosse Businessjets, die durchaus auf allen Landesflughäfen und einigen Regionalflugplätzen landen können. Die zeitliche Einschränkung besteht in dieser Art tatsächlich nur am Flughafen Zürich. Die anderen Landesflughäfen haben allerdings nur leicht andere Schliessungszeiten. Schliesslich lässt Art. 39a VIL auch für den Flughafen Genf und Art. 39b VIL für weitere Flughäfen Flüge in den Nachtstunden unter bestimmten Bedingungen zu. Es lässt sich daher weder logisch noch in rechtsstaatlicher Hinsicht nachvollziehen, wieso die Ausnahme gerade nur für den Flughafen Zürich gelten soll. Gerade weil auch in anderen Städten ein grosser Druck auf den verfügbaren Wohn- und Gewerberaum herrscht und Neueinzonungen auch dort zum Thema werden könnten.

Der vorgeschlagene Art. 31a LSV sieht vor, dass neue Bauten mit lärmempfindlichen Räumen in den entsprechenden flughafennahen Zonen, um den Anforderungen an den Lärmschutz zu genügen, mit

einer Belüftung, einer Kühlung und, wenn es sich um Schlafräume handelt, mit einer automatischen Fensteröffnung auszustatten sind. Es ist nachvollziehbar, dass im Sinne der Ausnahmeregelung für die in den von Fluglärm betroffenen Bauten erhöhte Anforderungen an den Lärmschutz der Bewohner gestellt werden. Jedoch sind die Anforderungen, wie sie in Art. 31a LSV beschrieben werden, viel zu weitgehend und zu teuer. Erstaunlich ist insbesondere das Erfordernis nach einer zusätzlichen Kühlung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits eine angemessene Lüftung vorhanden sein muss. Auch der Einbau von sich selbstständig öffnenden und schliessenden Fenstern ist nicht zweckgemäss. Besonders unter Berücksichtigung der zeitgemässen und modernen Bauweise (z.B. Minergie), ist durch ein angemessenes Belüftungssystem auch ohne das Öffnen der Fenster ein angenehmes Raumklima ohne weiteres erreichbar

2. Antrag

Art. 43 Abs. 3 LSV ist ersatzlos zu streichen.

Begründung

Mit Befremden hat der sgv Kenntnis vom vorgeschlagenen neuen Artikel 43 Abs. 3 LSV genommen. Nicht nur, weil dieser Artikel so gut wie gar nichts mit der „Flexibilisierung der raumplanerischen Vorsorge gegen Fluglärm“ zu tun hat, sondern auch, da dieser relativ weitreichende, unverhältnismässige Konsequenzen hat. Es entsteht zudem der Eindruck, dass hier eine zusätzliche Bestimmung „eingeschmuggelt“ werden sollte. Art. 43 Abs. 3 LSV legt fest, dass Teile von Nutzungszonen, die gemäss Art. 44 LSV einer Empfindlichkeitsstufe zugeordnet wurden, in eine tiefere, sprich „lärmempfindlichere“ Stufe abgestuft werden können, wenn diese auf Dauer mit weniger Lärm belastet worden sind, als es eigentlich zugelassen wäre. Die äusserst knapp (2 Sätze) gehaltenen Ausführungen zum Artikel gehen von einer Dauer der verringerten Lärmbelastung von in der Regel 3 Jahren aus. Diese Bestimmung hat, wie bereits erwähnt, nichts mit Flughäfen und Fluglärm zu tun, sondern wirkt sich auf jegliche Form von Lärm aus. Diese Bestimmung ist strikte abzulehnen, da sie der Willkür und der Rechtsunsicherheit Tür und Tor öffnet und völlig falsche Anreize schafft. Es wird verkannt, dass die Einstufung in eine Empfindlichkeitsstufe einen planerischen Entscheid darstellt, bei dem alle betroffenen Interessen zu berücksichtigen sind. Das hier vorgeschlagene, alleinige Kriterium von weniger Lärmbelastung während einer gewissen Dauer kann dieser Anforderung nicht gerecht werden.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Henrique Schneider
Ressortleiter

Union suisse des arts et métiers (USAM)
M. Hans-Ulrich Bigler
Directeur
Schwarztorstrasse 26
Case postale
3001 Berne

Paudex, le 14 mai 2014
ASN/ra

**Audition relative à la modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit
Flexibilisation de la prévention en matière de l'aménagement du territoire concernant le bruit
du trafic aérien**

Monsieur,

Nous avons pris connaissance avec intérêt de l'objet cité sous rubrique, qui a retenu toute notre attention, et nous permettons de vous faire part de notre position à ce sujet.

A titre liminaire, nous relevons que l'objectif de la présente consultation est d'assouplir le cadre normatif – sans toutefois modifier la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) – de manière à faciliter le classement des terrains en zones à bâtir et l'équipement de terrains, ainsi que les constructions et les rénovations dans les zones où les nuisances sonores dépassent les valeurs de planification ou les valeurs limites d'immissions déterminantes pour les aéroports civils. Il s'agit en particulier de permettre le développement urbain dans la région située à proximité de l'aéroport de Zurich. Nous nous étonnons toutefois que le projet soit basé sur les seuls problèmes zurichois et que ses auteurs aient passé sous silence ces mêmes aspects pour le canton de Genève.

Nous nous permettons par ailleurs de rappeler que les cantons demeurent compétents en matière d'aménagement du territoire.

Le projet mis en consultation mentionne cependant l'exigence, pour les aéroports concernés, que leur règlement d'exploitation ne prévoie pas d'opérations de vols entre minuit et 6 heures du matin. Or, en vertu du droit fédéral, les atterrissages sont autorisés dès 5 heures du matin sur les aéroports nationaux. Aussi, nous considérons que ces derniers doivent conserver une certaine marge de manœuvre afin de leur permettre en particulier d'accueillir, à titre exceptionnel, des vols d'urgence et de police. Partant, cette mesure du projet ne nous paraît pas adéquate.

Par conséquent, et au vu de ce qui précède, nous soutenons d'une manière générale les modifications de l'ordonnance sur la protection contre le bruit proposées par l'Office fédéral de l'environnement.

* * * * *

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos salutations distinguées.

Chambre vaudoise des arts et métiers

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 21 796 33 00
F +41 21 796 33 11


Anne-Sophie Narbel