



Kanton Zürich
Baudirektion



Markus Kägi
Regierungsrat

Kontakt:
Barbara Schultz
Teamleiterin
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 30 49
barbara.schultz@bd.zh.ch
www.are.zh.ch

Referenz-Nr.:
AREL-9TPGWV / ARE 15-0318

An die Gemeinden und
Planungsverbände des Kantons Zürich

– 4. März 2015

Raumplanung Flughafenregion – Revision der Lärmschutzverordnung vom 1. Februar 2015: Beurteilung von Planungs- und Bewilligungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Kreisschreiben vom 31. August 2011 hat die Baudirektion ihre Praxis bezüglich der Beurteilung von Planungsverfahren und Baubewilligungen bei Grenzwertüberschreitungen durch Fluglärm letztmalig dargelegt.

Mit der Änderung der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41), die am 1. Februar 2015 in Kraft getreten ist, ändern sich nun für die Baudirektion und die betroffenen Gemeinden teilweise die Grundlagen zur Beurteilung von Planungsverfahren und Baubewilligungen. Diese werden im Folgenden erläutert. Somit ersetzt dieses Schreiben das Kreisschreiben vom 31. August 2011.

Die seit langer Zeit vom Kanton Zürich angestrebte Änderung der LSV ermöglicht in Teilen der Flughafenregion vor allem die bessere Nutzung von bereits bestehenden Bauzonen. Dies trägt wesentlich zum im kantonalen Richtplan verankerten Ziel der Koexistenz von Flughafen- und Siedlungsentwicklung bei.

I. Änderung der Lärmschutzverordnung

Die LSV wurde angepasst, indem folgender Artikel eingefügt wurde:

Art. 31a Besondere Bestimmungen bei Flughäfen mit Verkehr von Grossflugzeugen

¹ Bei Flughäfen, auf denen Grossflugzeuge verkehren, gelten die Planungs- und Immissionsgrenzwerte nach Anhang 5 Ziffer 222 für die Nachtstunden als eingehalten, wenn:

a. zwischen 24 und 06 Uhr kein Flugbetrieb vorgesehen ist;

b. die lärmempfindlichen Räume mindestens gemäss den erhöhten Anforderungen an den Schallschutz nach der SIA-Norm 181 vom 1. Juni 2006 des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins gegen Aussen- und Innenlärm geschützt sind; und

c. die Schlafräume:

- 1. über ein Fenster verfügen, das sich in der Zeit von 22–24 Uhr automatisch schliesst und in den übrigen Zeiten automatisch öffnen lässt, und*
- 2. so erstellt werden, dass ein angemessenes Raumklima gewährleistet wird.*

² *Bei der Ausscheidung oder Erschliessung von Bauzonen sorgt die zuständige Behörde dafür, dass die Anforderungen gemäss Absatz 1 Buchstaben b und c grundeigentümerverbindlich festgehalten werden.*

³ *Das Bundesamt für Umwelt kann Empfehlungen zum Vollzug von Absatz 1 Buchstabe c erlassen. Es berücksichtigt dabei die massgebenden technischen Normen.*

Die Erleichterungen, welche die geänderte LSV mit sich bringt, kommen nur in Gebieten zum Tragen, in denen die Überschreitung der Lärmwerte in den Nachtstunden massgeblich ist. Für Gebiete, in denen die Tagwertüberschreitung massgeblich ist, bleibt die Praxis der Baudirektion sowohl bei Baubewilligungs- als auch bei Planungsverfahren gleich, d.h. es gibt weder Änderungen an den Zuständigkeiten zwischen Kanton und Gemeinde noch an den Schallschutzanforderungen.

Auf der Website des Amts für Raumentwicklung sind Karten aufgeschaltet, die aufzeigen, welcher Beurteilungspraxis Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen nun unterliegen (www.are.zh.ch).

II. Geltende Rahmenbedingungen

Die Praxis der Baudirektion stützt sich bei der Beurteilung von Planungs- und Bauvorhaben auf folgende, geltende Rahmenbedingungen:

Massgebliche Fluglärmkurven

Für die Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren gelten weiterhin die Lärmkurven des vBR (vorläufiges Betriebsreglement, 2005).

Sollte in Zukunft ein anderes Betriebsreglement rechtskräftig werden und sich damit auch die Beurteilungsgrundlage der Baudirektion ändern, werden die betroffenen Gemeinden und Regionen wieder durch die Baudirektion informiert. Voraussichtlich ab Ende April 2015 ist die massgebliche Fluglärmbelastung im kantonalen GIS-Browser (maps.zh.ch) allgemein einsehbar (Karte: Anforderungen für Bauvorhaben im Fluglärmbereich).

Auswirkungen der Abgrenzungslinie auf die Siedlungsentwicklung (Kapitel 4.7.1 Flughafen Zürich)

Am 24. März 2014 hat der Kantonsrat das Kapitel 4.7.1 *Flughafen Zürich* des kantonalen Richtplans beschlossen. In diesem Kapitel wird unter anderem die Abgrenzungslinie (AGL) festgelegt, die das Gebiet mit bestehender und gemäss SIL-Objektblatt Flughafen Zürich (SIL – Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) zukünftig möglicher Fluglärmbelastung über den IGW ES II (Immissionsgrenzwerte Empfindlichkeitsstufe II Tag und Nacht) umfasst. Die Abgrenzungslinie hat Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, die im Richtplandtext festgelegt werden:



4.7.1.2 Karteneinträge

a) Abgrenzungslinie

Die Abgrenzungslinie umfasst das Gebiet mit bestehender und gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung über dem IGW ES II. Die Abgrenzungslinie ist in der Richtplankarte abschliessend festgelegt und kann auf regionaler und kommunaler Stufe nicht verändert werden. Durch den Umstand, dass die Abgrenzungslinie in der Richtplankarte nicht parzellenscharf dargestellt wird, verbleibt jedoch ein Anordnungsspielraum. Dieser Anordnungsspielraum stellt sicher, dass bei der Festsetzung von Bauzonen angemessen auf örtliche Besonderheiten Rücksicht genommen werden kann (vgl. Kapitel 2.2.2 Siedlungsgebiet des kantonalen Richtplans). Mit der Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan wird ein verlässlicher Rahmen für die Optimierung des Siedlungsgebiets festgelegt. Neues Siedlungsgebiet sowie neue Bauzonen für Wohnen sind nur noch ausserhalb der Abgrenzungslinie möglich. Eingezonte und erschlossene Gebiete in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) sollen aufgezont werden können, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird und

a. das Gebiet entweder eine zentral gelegene Mischzone mit Wohnanteilsbeschränkung ist und im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde liegt, oder

b. damit ein hochwertiger Schallschutz gefördert und keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen werden.

Das bedeutet, dass insbesondere an Aufzonungen für Wohnnutzungen innerhalb der Abgrenzungslinie, sofern die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird, zusätzliche raumplanerische Anforderungen gestellt werden.

So sind Aufzonungen für Wohnnutzungen innerhalb der AGL nur in den Handlungsräumen „Stadtlandschaft und „urbane Wohnlandschaft“ möglich. Zusätzlich müssen weitere Anforderungen an die Erschliessungsqualität und an die Nutzweise erfüllt sein (Punkt a).

Wird Punkt a nicht erfüllt, so sind Aufzonungen für Wohnnutzungen in den genannten Handlungsräumen innerhalb der AGL nur möglich, wenn damit ein hochwertiger Schallschutz gefördert und keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen werden. Unter zusätzlichen Wohnnutzungsreserven ist hierbei zu verstehen, dass die Anzahl der Wohneinheiten gleich wie vor der Aufzonung bleiben muss, eine Erhöhung des Bauvolumens jedoch möglich ist. Dabei ist davon auszugehen, dass für eine Aufzonung mit Plafonierung der Anzahl Wohneinheiten ein Gestaltungsplanverfahren notwendig ist, da eine solche Festlegung in der Bau- und Zonenordnung nicht getroffen werden kann.

In Gebieten innerhalb der AGL, in denen die Überschreitung des IGW durch den Flugbetrieb am Tag auftritt, sind Aufzonungen für Wohnnutzungen nicht möglich.



Innerhalb der Abgrenzungslinie sind zudem Einzonungen für Wohnnutzungen sowie die Ausscheidung von Siedlungsgebiet gemäss Richtplan nicht möglich.

II. Auswirkungen der LSV-Revision auf die Praxis der Baudirektion

a. Planungsverfahren

Einzonungen für Wohnnutzungen

Für die Beurteilung von Einzonungsbegehren in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen ist neben den grundsätzlichen raumplanerischen Anforderungen massgeblich, ob sich das Gebiet innerhalb oder ausserhalb der Abgrenzungslinie befindet (siehe oben), da innerhalb der AGL keine Einzonungen möglich sind.

Befindet sich das Gebiet ausserhalb der Abgrenzungslinie und ist für die Überschreitung der Planungswerte der Flugbetrieb in der ersten Nachtstunde massgeblich, so stellt die geänderte LSV nun kein Hindernis mehr für eine Einzonung dar, da Planungs- und Immissionsgrenzwert unter den in Art. 31a LSV genannten Bedingungen als eingehalten gelten.

Befindet sich das Gebiet ausserhalb der Abgrenzungslinie und ist für die Überschreitung der Planungswerte der Flugbetrieb am Tag massgeblich, so sind Einzonungen wie bisher nicht möglich.

Erschliessung bestehender, nicht erschlossener Bauzonen

Bestehende, jedoch nicht erschlossene Bauzonen für Wohnnutzungen in Gebieten, in denen für die Überschreitung der Planungswerte der Flugbetrieb in der ersten Nachtstunde massgeblich ist, können nun erschlossen werden – unabhängig von ihrer Lage innerhalb oder ausserhalb der AGL. Das bedeutet somit auch, dass Quartierplanverfahren in diesen Gebieten möglich sind.

Soll ein Gebiet eingezont oder erschlossen werden, in dem die Planungswerte nachts überschritten sind, so ist in einem Planungsverfahren (Quartierplanverfahren, Gestaltungsplanverfahren) oder der Bauordnung festzulegen, dass für neue Wohnbauten Art. 31a LSV gilt.

b. Baubewilligungsverfahren

Bisher durfte bei einer Überschreitung des IGW gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV die Bewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt. Diese Anforderungen fallen nun für die Gebiete, in denen der IGW ausschliesslich in den Nachtstunden überschritten ist, weg.

Neu können bis einschliesslich zum Alarmwert nachts von 65dB (ES II und ES III) gemäss Art. 31a LSV Baubewilligungen erteilt werden. Eine Ausnahmbewilligung durch den Kanton ist nicht mehr notwendig. Dadurch sind die Gemeinden für die Einhaltung der Auflagen gemäss Art. 31a LSV bei Erteilung der Baubewilligung allein zuständig.

Die Fachstelle Lärmschutz des Kantons hat ein Merkblatt für Gemeinden erarbeitet, das aufzeigt, wie die neuen Auflagen gemäss LSV eingehalten werden können. Zu beachten ist, dass neben den bisher schon geltenden erhöhten Anforderungen an den Schallschutz neu auch Anforderungen an das Raumklima gestellt werden. Das Merkblatt sowie weitere



Unterlagen und Informationen sind auf der Website der Fachstelle Lärmschutz aufgeschaltet (www.laerm.zh.ch/lsv31a).

Die Praxis der Baudirektion für die Beurteilung von Baugesuchen, bei denen die Überschreitung der IGW am Tag massgeblich ist, bleibt gleich. Hier bleibt die die Zuständigkeit für Ausnahmegewilligungen beim Kanton. In der Regel kann eine Ausnahmegewilligung bis zum Alarmwert (ES II bis 66dB und ES III bis 70dB) nach Art. 31 Abs. 2 LSV erteilt werden.

Die Überschreitung der Alarmwerte (Tag und Nacht) darf weiterhin nur bei bestehenden Gebäuden in Kauf genommen werden und hat ein faktisches Bauverbot für neue Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen zur Folge. In Gebieten mit Überschreitung der Alarmwerte kann weder eine Bewilligung nach Art. 31a LSV noch eine Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV für neue Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erteilt werden. Grundsätzlich soll jedoch die zeitgemässe Erneuerung der bestehenden Wohnbausubstanz ermöglicht werden. Ersatzneubauten sowie Volumenerweiterungen sind deshalb zulässig, sofern keine zusätzlichen Wohneinheiten geschaffen werden.

Wir hoffen, Ihnen die neue Sachlage nachvollziehbar erläutert zu haben, bei Fragen können Sie sich gerne an Barbara Schultz vom Amt für Raumentwicklung (E-Mail: barbara.schultz@bd.zh.ch, Tel. 043 259 30 49) oder an die Fachstelle Lärmschutz wenden.

Freundliche Grüsse

Markus Kägi