

4. Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung»

Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2019 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. November 2019

Vorlage 5517a

Ratspräsident Roman Schmid: Der Teil «Verkehr» wird auf Wunsch des Regierungsrates von der Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, vertreten, welche ich hier bei uns herzlich willkommen heisse. Ich begrüsse zu diesem Geschäft Herrn Lucas Schloeth, Amt für Raumentwicklung (ARE), Stab Raumplanung, von der Baudirektion, und Herrn Mark Dennler vom Amt für Verkehr (AfV), Leiter Abteilung Flughafen und Luftverkehr, von der Volkswirtschaftsdirektion.

Einige Vorbemerkungen zur Organisation und zum Stellen von Anträgen im Rat: Um allfällige Anträge korrekt vorzubereiten, wenden Sie sich bitte an Herrn Schloeth vom Amt für Raumentwicklung. Neue Einträge sind nicht zulässig, wenn sie die im Richtplanverfahren vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinde verletzen und nicht von der Kommission vorberaten worden sind. Dies entspricht Paragraph 87 Absatz 3 des neuen Kantonsratsgesetzes. Möchte jemand einen solchen Antrag stellen, würde dies ein erneutes Auflageverfahren nötig machen. Deshalb ist ein solcher Antrag zwingend als Rückweisungsantrag zu formulieren.

Vorbemerkungen zum Ablauf, ich sehe den folgenden Ablauf vor: Eintreten auf diese Vorlage ist obligatorisch, da es sich um den Nachvollzug einer vom Bund vorgegebenen Änderung des SIL, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, handelt. Aus diesem Grund findet gemäss Paragraph 92 Absatz 2 Kantonsratsgesetz auch keine Schlussabstimmung statt.

Wir führen vorab eine Grundsatzdebatte. Die Detailberatung der Vorlage 5517a wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt. Aus der Kommission gibt es keine Detailanträge. Falls das Wort gewünscht wird, gilt folgende Redeordnung: Der Kommissionssprecher erhält zehn Minuten, die übrigen Mitglieder des Kantonsrates erhalten je fünf Minuten, die Volkswirtschaftsdirektorin zehn Minuten. Im Anschluss an die Detailberatung wird der Minderheitsantrag zu Ziffer römisch 1 beraten. Danach wird der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 5517a, so nötig, angepasst und zur Kenntnis genommen. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden

Grundsatzdebatte

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt Ihnen mit Beschluss vom 5. November 2019, erstens, gemäss Dispositiv römisch

I mit 10 zu 5 Stimmen der Festsetzung des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» in Zusammenhang mit der Teilrevision 2017 zuzustimmen – hier liegt ein Minderheitsantrag von Franziska Barmettler und Mitunterzeichnenden auf Nicht-Festsetzung vor – und, zweitens, gemäss Dispositiv römisch II einstimmig den Erläuterungsbericht, Kapitel 4 «Verkehr» zur Kenntnis zu nehmen.

Die Vorlage 5517a geht auf den Antrag des Regierungsrates vom 30. Januar 2019 über die Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» zurück. Es zeigte sich im Verlaufe der Beratungen, die unmittelbar zu Beginn der neuen Legislatur mit einer Vorlagenpräsentation im Juni 2019 aufgenommen worden waren, dass eine formale Trennung der beiden Kapitel, einerseits Kapitel 4 «Verkehr», andererseits Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» Sinn machen würde. Das Kapitel 4 «Verkehr» wurde auf Anregung des Sprechenden mit einstimmigem Beschluss der Kommission vorgezogen und somit das Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» bis zum Beratungsabschluss von Kapitel 4 «Verkehr» zurückgestellt. Es wird dann Gegenstand einer b-Vorlage sein. Es zeichnete sich einerseits eine gewisse zeitliche Dringlichkeit beim materiellen Inhalt im Kapitel 4 «Verkehr» ab, andererseits mögliche langwierige Beratungen beim materiellen Inhalt im Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung», womit bei keiner Trennung der Vorlage die Festsetzung des Kapitels 4 unnötigerweise um mindestens ein Jahr verzögert worden wäre.

Die Federführung auf Regierungsseite ist bei den beiden Kapiteln ebenfalls verschieden. Obwohl Richtplanvorlagen unter der gesamthaften Federführung des Amtes für Raumentwicklung innerhalb der Baudirektion stehen, ist beim Kapitel 4 «Verkehr» die Volkswirtschaftsdirektion verantwortlich. Das ist auch der Grund, weshalb heute Regierungsrätin Carmen Walker Späh anwesend ist. Ich begrüsse sie auch von meiner Seite ganz herzlich und danke ihr und ihren Mitarbeitenden vom Amt für Verkehr wie natürlich auch den Mitarbeitenden des ARE für die offenen und effizienten Beratungen in der Kommission.

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Gemäss Artikel 9 Absatz 2 Raumplanungsgesetz sind kantonale Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Das ist im Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» und im Kapitel 4.9 «Grundlagen» der Fall.

Worum geht es? Gegenstand der vorliegenden Richtplanvorlage im Teil «Verkehr» ist die Abstimmung des kantonalen Richtplans mit der am 23. August 2017 vom Bundesrat beschlossenen Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich, zu welcher der Regierungsrat mit Beschluss 88/2017 Stellung genommen hat.

Mit der Anpassung des SIL-Objektblatts wurden die raumplanerischen Leitplanken für wichtige Entwicklungsschritte des Flughafens und die Umsetzung von Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung festgelegt. Im Vordergrund stehen dabei Anpassungen im Hinblick auf einen Betrieb auf den möglicherweise verlängerten Pisten 28 und 32 – hier hat gemäss Flughafengesetz das Volk in jedem

Fall das letzte Wort, und die Pistenverlängerungen sind ausdrücklich nicht Gegenstand dieser Vorlage – und mit Südabflügen geradeaus bei Bise und bei Nebel. Hierzu fand ein Hearing mit Vertretern des BAZL, des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, in der KEVU statt. Als Konsequenz wird nun das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» angepasst und die sogenannte Abgrenzungslinie in Text und Karte neu festgesetzt. Bislang waren die Abgrenzungslinie beziehungsweise das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im SIL-Objektblatt lediglich als Zwischenergebnis ausgewiesen. Der vom Kantonsrat am 24. März 2014 festgesetzte und vom Bundesrat am 18. September 2015 genehmigte kantonale Richtplan stützte sich noch auf dieses Zwischenergebnis im SIL-Objektblatt und soll nun gemäss der neuen Festsetzung im SIL-Objektblatt aktualisiert werden. Die Ausführungen zur Abgrenzungslinie im Richtplantext werden entsprechend angepasst.

Zudem soll im Rahmen der Richtplananpassung der im SIL-Objektblatt geringfügig erweiterte Perimeter im östlichen Bereich der Piste 28 und des Tanklagers Rümlang nachgeführt werden. Das Objekt Nr. 4, «The Circle at Zürich Airport, Nebenanlage für kommerzielle Nutzungen», wird als Vorhaben aus dem Richtplantext entfernt, da es sich im Bau befindet und, wie wir wissen, demnächst eröffnet werden soll. Das Grundlagenverzeichnis im Kapitel «Verkehr» wurde unter 4.9 aufgrund der beschriebenen Anpassungen aktualisiert und überarbeitet.

Zusammengefasst geht es um vier Änderungen: Erstens um die Anpassung der Abgrenzungslinie in Text und Karte an die Bundesvorgaben gemäss SIL-Objektblatt Flughafen Zürich. Die bisherige provisorische Formulierung im Text und die provisorische Linienführung in der Karte aus der Richtplan-Totalrevision 2014 wird abgelöst, womit, wie es nun im neuen Text auch steht, der Bund und der Kanton eine deckungsgleiche Abgrenzungslinie festlegen. Zweitens geht es um geringfügige Anpassungen des Flughafenperimeters im östlichen Bereich der Piste 28 und des Tanklagers Rümlang, drittens, um die Streichung des Circles at Zürich Airport und, viertens, um die Aktualisierung des Grundlagenverzeichnisses im Kapitel 4.9.

Änderungen 2, 3 und 4 waren in der Kommission unbestritten. Zu reden gab erwartungsgemäss die beantragte Änderung der provisorischen Abgrenzungslinie. Diese ist eine wichtige raumplanerische Grösse einerseits für den Kanton im Rahmen seiner Flughafenpolitik, andererseits für die betroffenen Gemeinden, Bevölkerung und Landeigentümer innerhalb des Perimeters. Die Abgrenzungslinie umfasst das Gebiet mit bestehender und gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe 2. Die Abgrenzungslinie wird in der Richtplankarte abschliessend festgelegt und kann auf regionaler oder kommunaler Stufe nicht verändert werden. Durch den Umstand, dass die Abgrenzungslinie in der Richtplankarte wie bisher nicht parzellenscharf dargestellt wird, verbleibt hingegen ein Anordnungsspielraum. Dieser stellt sicher, wie in der bisherigen Praxis, dass bei der Festsetzung von Bauzonen angemessen auf örtliche Besonderheiten Rücksicht genommen werden kann. Mit der heutigen 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.

Eine Mehrheit der Kommission stimmt dieser sachlichen Änderung als technischem Nachvollzug der Bundesvorgaben gemäss SIL-Objektblatt zu. Sie dient der Planungssicherheit für alle Betroffenen. Eine Minderheit lehnt die Richtplanteilrevision ab. Kritisiert wird vor allem die Übernahme von Bundesvorgaben ohne kantonale Gestaltungsmöglichkeiten. Weitere Anträge wurden in der Kommission keine gestellt.

Im Weiteren nimmt der Kantonsrat gemäss Dispositiv römisch II den Erläuterungsbericht zu den Einwendungen in der Fassung der Vorlage 5517a zur Kenntnis. Neben dem standardisierten einleitenden Kapitel im Teil A werden im Teil B die Einwendungen zum Kapitel Verkehr aufgeführt, einerseits zum Kapitel 4.7 als Teil dieser Vorlage, andererseits zu weiteren Kapiteln, die aber nicht Teil dieser Vorlage sind.

Ich bitte Sie, den Anträgen der Kommission zu folgen. Danke.

Minderheitsantrag Franziska Barmettler, Thomas Forrer, Florian Meier, Barbara Schaffner:

I. Die Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», wird nicht festgesetzt.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Eine Minderheit der Kommission stellt Antrag auf Nichtfestsetzung. Ich gehe in meinem Votum auf die Gründe aus Sicht der Grünliberalen Fraktion ein:

Die Grünliberale Fraktion ist nicht bereit, einer Erweiterung der Abgrenzungslinie durch den Bund quasi im autonomen Nachvollzug zuzustimmen. Gerne erläutere ich im Folgenden unsere inhaltlichen und prozeduralen Bedenken etwas genauer: Bei Raumfragen treffen bekanntlich zwei Dynamiken aufeinander: Der Bund legt Sachpläne fest, der Kanton den Richtplan. Beide liegen auf derselben Hierarchiestufe und müssen aufeinander abgestimmt werden. Letzteres gilt auch für die Abgrenzungslinie. Die vorliegende Situation ist nun so, dass der Bund ein neues Sicherheitskonzept umgesetzt und entsprechend den Sachplan angepasst hat. Wir als Kanton haben hingegen die Abgrenzungslinie 2015 festgelegt, mit dem Ziel, für 25 Jahre Planungssicherheit zu schaffen. Und dann gibt es noch die grosse Unbekannte namens Staatsvertrag mit Deutschland. Derzeit ist nicht bekannt, ob und wann der Ratifizierungsprozess abgeschlossen werden kann.

Für die Grünliberalen ist klar, dass die Abgrenzungslinie verbindlich sein muss. Für eine Anpassung muss es deshalb schon sehr grundsätzliche Gründe geben, und dies ist im vorliegenden Fall unserer Meinung nach eben nicht gegeben. Der Bund begründet die Anpassung mit dem neuen Sicherheitskonzept und der damit verbundenen längerfristigen Betriebsvariante 4-LVP. Die entsprechenden Fragen für uns sind: Können die damit angestrebten Sicherheitsgewinne nicht auch mit rein betrieblichen Massnahmen erreicht werden? Und was sind die Kontrollmassnahmen, damit das Konzept nicht zu ungewollten Kapazitätserweiterungen führt? Klare Antworten auf diese Fragen haben wir im SIL nicht gefunden. Beginnen

wir mit den neuen Abflugrouten, in der Berichterstattung des Bundes steht dazu: «Diese frühzeitige Separation der nach Osten von den nach Westen respektive Süden abfliegenden Flugzeuge ist sowohl aus Sicherheits- als auch aus Kapazitätsgründen vorteilhaft.» Bezüglich Südanflüge geradeaus bei Bise und Nebel hatte sich der Kanton Zürich in der Vernehmlassung gegen die Nebelvariante ausgesprochen. Weiter verlangte der Kanton vom Bund, Südstarts geradeaus zur Kapazitätssteigerung in den Hauptverkehrszeiten seien im SIL-Objektblatt in aller Klarheit auszuschliessen. Die Stadt Zürich und einzelne Gemeinden machten zudem geltend, die Zahl von 13'000 Südabflügen geradeaus pro Jahr entspreche nicht mehr einer für sie akzeptablen ausnahmsweisen Anwendung. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hatte für all diese Bedenken aus Zürich kein Gehör.

Weiter wird im Nachtbetrieb aufgrund der aktualisierten Luftverkehrsprognosen mit einer höheren Anzahl von Flugbewegungen gerechnet, was zu einem Anstieg der Nachtflüge führt. Die Bewegungszahlen pro Jahr nach 22 Uhr wurden von 10'300 auf 12'800 erhöht und somit auch das Gebiet mit Lärmauswirkungen im SIL angepasst. Wieso wird hier eine Entwicklung abgebildet, die man zukünftig vermeiden will?

Insgesamt hält das Bundesamt für Zivilluftfahrt fest, dass mit der Änderung des SIL-Objektblatts der Flughafen keine Mittel erhält, um im Vergleich zu heute eine deutliche Kapazitätssteigerung zu erzielen. Was heisst denn hier «deutlich»? Klar ist auf jeden Fall: Der Spielraum wird insgesamt grösser.

Nebst diesen inhaltlichen Vorbehalten stehen wir auch einem Verfahren kritisch gegenüber, in dem der Kanton Bundesvorgaben ohne die Möglichkeit der Mitgestaltung einfach nachzuvollziehen hat. Der Flughafen Zürich ist wichtig für eine dynamische Metropolitanregion Zürich und gleichzeitig stellt er eine Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner und für die Umwelt dar. Die Grünliberalen sind stets bemüht, dieses Spannungsverhältnis im Sinne aller zu entschärfen. Eine Anpassung der Abgrenzungslinie vor diesen Hintergründen trägt nicht zu einer Entschärfung bei, insbesondere, wenn man bedenkt, dass die Rahmenbedingungen für die Benützung des süddeutschen Luftraums noch ungeklärt sind.

Wir lehnen deshalb die Teilrevision ab und fragen Sie an, unseren Antrag zu unterstützen. Vielen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich spreche im Sinne dieses Eintretens und auch im Sinne der Ratseffizienz zur gesamten Teilrevision und zum Minderheitsantrag: Tatsächlich hat der Kanton Zürich – und damit auch wir – nur einen begrenzten Einfluss auf diesen Teil des Richtplans. Wir haben die wenig kreative Aufgabe, die Bundesvorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt, SIL, welcher im Jahr 2017 vom Bundesrat festgesetzt wurde, nachzuvollziehen. Immerhin hat sich die KEVU, wie der Kommissionspräsident erwähnt hat, nicht einfach damit zufriedengegeben und hat sich in der Kommissionsarbeit intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt. Die Abgrenzungslinie, AGL, ist ursprünglich eine Zürcher Erfindung, um die Fluglärmbelastung grafisch im Richtplan abzubilden. Wichtig für uns und die betroffenen Regionen ist, dass nun mit der vom Bund übernom-

menen und deckungsgleich festgesetzten AGL langfristige Rechtssicherheit hergestellt wird. Was nicht sein darf, ist, dass die AGL in kurzen Abständen, vom Bund quasi dekretiert, angepasst wird. Diese Gefahr besteht jedoch kaum, da nun die künftigen Entwicklungen aufgenommen wurden und zudem auch die Flugzeuge mit jeder Generation um Faktoren leiser werden. Sie steigen auch besser, was den Lärm am Boden wesentlich reduziert. Die Linie wird also eher schrumpfen als zunehmen. Ebenfalls haben übergeordnete Anordnungen, wie zum Beispiel die Verordnung mit Deutschland, die DVO, nur begrenzten Einfluss, denn das Pistensystem ist gegeben, die Ausrichtung der Pisten wird sich also nicht ändern. Die aktuelle AGL mit Auswirkungen und Anpassungen im Norden, im Bereich des Wehntals und bei Buch am Irchel ergibt sich aus der Sicherheitsüberprüfung, welche zahlreiche problematische Kreuzungssituationen ergeben hat. Mit dem SIL 2, der auch Sicherheits-SIL genannt wird, werden diese heiklen Konflikte weitgehend ausgeräumt. Auch die vielzitierten Pistenverlängerungen würden dazu beitragen, die AGL beinhaltet daher auch die Auswirkungen, wenn sie dann realisiert werden sollten. Ich erinnere jedoch daran, dass die Verlängerungen bereits im bestehenden Richtplan festgesetzt und nicht Gegenstand dieser Anpassung sind, wie das kürzlich aus gewissen Kreisen dargestellt wurde. Wenn dann einst die Pistenverlängerungen tatsächlich projiziert werden, werden wir so oder so darüber abstimmen können. Die Diskussion kann dann geführt werden. Weigern wir uns, die AGL wie nun vorliegend einzutragen, wird sie vom Bund festgesetzt; da nützt es nichts, nach Asterix (*französische Comicfigur*) den gallischen Kanton zu spielen.

Da jedes Geschäft, das nur schon am Rande mit dem Flughafen zu tun hat, mit Sicherheit eine ausufernde Fluglärmdebatte auslösen wird, was, so befürchte ich, auch heute der Fall sein wird, erlaube ich mir, ein immer wieder kultiviertes Missverständnis auszuräumen: Gegen all die Massnahmen, wie Pistenverlängerung, Schnellabrollwege und Pistenumrollungen, wird von den Fluglärm-Foren aus allen Himmelsrichtungen immer wieder opponiert, weil in keinem Fall die Kapazität gesteigert werden dürfe. Es ist eben neben den Sicherheitsaspekten, dem kreuzungsfreien Betrieb, auch das Quäntchen Kapazität in den Spitzenzeiten, mit dem sich die Verspätungen vermeiden lassen, die dann in der Abbauzeit um 23 Uhr für Ärger sorgen. Die weiteren Teile der Richtplananpassung, wie die Veränderung am Perimeter für die Pistenumrollung, das Tanklager in Rümlang oder der bereits fast fertiggestellte Circle sind weitere logische Schritte dieser Revision. Wer den Flughafen als wesentliches Element unseres Wirtschaftsstandortes anerkennt und zugleich die Bevölkerung vor den Auswirkungen schützen will, sollte die Weiterentwicklung und Effizienzsteigerung der Infrastruktur und den Betrieb am Flughafen unterstützen.

Die SVP stimmt der Richtplanrevision als Gesamtes zu und lehnt den Minderheitsantrag ab. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Flughafen Zürich wächst und wächst und niemand macht etwas gegen dieses Wachstum. Aber das immer häufigere und weitere Flie-

gen muss keine Gegebenheit sein, und auch der Markt darf nicht sämtliche Freiheiten haben und damit unsere Natur und Gesellschaft kaputtmachen. Hier noch eine Vorbemerkung: Diese Kritik bezieht sich auf den Flughafen vor Corona-Zeiten (*Covid-19-Pandemie*). Da aber die meisten Akteure wieder so schnell wie möglich zu diesem Zustand und damit dem weiteren Wachstum zurück wollen, bleiben wir bei unserer kritischen Haltung.

Wir von der SP sind immer sehr kritisch, wenn es um Richtplaneinträge rund um den Flughafen Zürich geht. Zum Beispiel ist die heute zu besprechende Erweiterung des Perimeters eigentlich stossend. Aber da sie nur so klein ist, reicht das der SP nicht, die Vorlage zu torpedieren. Ausserdem hat der Bund diese Erweiterung sowieso bereits eigenmächtig im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt eingetragen, und Sachpläne übersteuern die Richtpläne.

Im Rahmen der Erweiterung des Flughafenperimeters werden auf der Ostseite auch Retentionsflächen verschoben. Diese Retentionsflächen sind im allgemeinen Sprachgebrauch Moore. Und Moore können nicht verschoben werden. Sie können nur neu angelegt werden, und wenn man das richtig macht, dann entstehen in vielen Jahren bis Jahrzehnten wieder lebendige Moore. Da der Richtplan ein Planungsinstrument über genau solche Zeiträume ist, können wir auch mit diesem Versprechen leben. Aber wir werden sicher genau beobachten, wie sich diese neu angelegten Retentionsflächen entwickeln.

Der Bund hat Pistenverlängerungen schon einmal über den Willen der Mehrheit hier im Zürcher Kantonsrat hinweg einfach in den Richtplan eingetragen. Das finden wir weiterhin sehr stossend. Diese Missachtung des lokalen Widerstandes ist nicht zu akzeptieren. Aber die Pistenverlängerungen sind nicht Teil dieser Richtplanvorlage. Sobald aber ein Finanzierungsbegehren von Flughafen und Regierung kommt, werden wir dieses mit Sicherheit wieder bekämpfen. Denn wir akzeptieren keine Erhöhung der Kapazität am Zürcher Flughafen. Ein stabiler Verspätungsabbau ist auch uns wichtig, um die Nachtruhe endlich wirklich ab 23 Uhr zu erreichen. Aber das darf nicht mit neuen Kapazitäten erreicht werden, sondern durch einen vernünftigen Flugplan.

Der relevante Teil dieser Vorlage ist aber die Abgrenzungslinie. Da haben wir auch zuerst gedacht: Was kommt hier wieder für eine Monsterlinie aus Bern in unseren Zürcher Richtplan hinein und damit natürlich auch in den Kantonsrat? Aber wir haben uns in der Kommissionberatung überzeugen lassen, dass hier der Wunsch der Gemeinden nach Planungssicherheit einfließt. Diesen Wunsch hat Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh gut in Bern eingebracht und nun hier in den Richtplan eingetragen. Auch wir von der SP wollen für die Gemeinden und deren Bewohnerinnen und Bewohner Sicherheit bei der zukünftigen Entwicklung, also die klare Ansage, wo Wohnzonen möglich sind und wo eben nicht. Auch Ansprüche von Entschädigungsmechanismen aus dem Flughafenfonds werden dank der eingetragenen Abgrenzungslinie klar geregelt. Diese Unterstützung für Menschen, die vom Fluglärm geschädigt werden, wird nun endlich klar geregelt.

Mit der Abgrenzungslinie wissen wir in Zukunft alle, wo und wann welcher Fluglärm zu erwarten ist. Darauf können wir uns dann in Zukunft berufen – hier im

Kantonsrat, aber natürlich noch stärker in den Gemeinden. Durch diese klare Umhüllung des Flughafens gelten auch klare Regeln für alle Richtungen des An- und Abfliegens. So nehmen hoffentlich irgendwann die Streitereien unter den verschiedenen Regionen ab, und wir bekämpfen rund um den Flughafen das ungebremste Wachstum, und das nicht nur aus einer persönlichen Betroffenheit heraus. Darum unterstützen wir mehrheitlich die Abgrenzungslinie und damit auch die ganze Vorlage.

Wie Sie meinen Ausführungen entnehmen konnten, sehen wir doch auch sehr viele Kritikpunkte in dieser Vorlage. Eine Minderheit der Fraktion gewichtet diese Kritik höher als die Vorteile der Abgrenzungslinie. Diese Minderheit wird darum die Vorlage als Ganzes ablehnen und diese berechtigte Kritik unterstreichen.

Die Unterstützung dieser Richtplanvorlage wird uns aber auch weiter nicht davon abhalten, in Zeiten der Klimakrise die Massenfliegerei kritisch zu hinterfragen. Und wir hoffen, dass unser Druck, der hier im Kantonsrat ja inzwischen mehrheitsfähig ist, auch erhört wird. Und dann kann irgendwann die Fläche in der Abgrenzungslinie wieder schrumpfen. Aber dazu muss die Abgrenzungslinie erst mal in den Richtplan aufgenommen werden, und dazu geben wir heute eben einen Grossteil der SP-Stimmen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Ich spreche im Namen der FDP zu allen materiellen Änderungen bezüglich Richtplan-Teilrevision im Kapitel 4. Diese Änderungen hat Ihnen der Kommissionspräsident Alex Gantner bereits erläutert. Ich spreche auch zum Minderheitsantrag der Grünliberalen und der Grünen.

Der Gegenstand der Richtplanänderung ist im Kapitel 4, Verkehr, die Abstimmung des kantonalen Richtplans mit der am 23. August 2017 vom Bundesrat verabschiedeten Anpassung des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich – wahrlich, in dieser Anpassung und im Nachvollzug, wie bereits von Christian Lucek angesprochen, kein kreativer Prozess. Aber auch das gehört zu unserer Aufgabe. Sachpläne des Bundes, wie eben dieser heute diskutierte Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, sind längerfristig angelegte Planungsinstrumente, um raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Die periodische Überprüfung und damit auch die Anpassung, wo nötig, gehören dazu. Und weil die Sachpläne mit den kantonalen Entwicklungsvorhaben zu harmonisieren sind – es sind ja Bundesinstrumente –, verlangen sie nach Anpassungen auch in den kantonalen Gesetzen.

Gemäss der ihm zustehenden Kompetenz hat der Bundesrat die Abgrenzungslinie und das Gebiet mit Lärmauswirkungen im SIL-Objektblatt angepasst. Folgerichtig und zwangsläufig – das ist für uns im Kanton Zürich natürlich ein bisschen störend – ergibt sich in diesem Bereich nun auch für den kantonalen Richtplan ein Anpassungsbedarf, was ganz klar den Voraussetzungen des nationalen Raumplanungsgesetzes (*RPG*) entspricht. Und dieses dient, wie bereits gesagt, der Abstimmung und Harmonisierung der nationalen und kantonalen Bestrebungen in den raumwirksamen Tätigkeiten. Wer meint, um eine Anpassung herumzukommen, der respektiert das *RPG* entweder nicht oder verkennt es.

Es ist ebenfalls bereits gesagt worden, dass der Hintergrund der Anpassung des SIL-Objektblattes durch den Bundesrat vor fast drei Jahren Anforderungen an die betriebliche Sicherheit am Flughafen Zürich ist. Gegenstand der SIL-Objektblattanpassung ist beispielsweise das ebenfalls bereits erwähnte neue Bisen- und Nebelkonzept mit Südstarts geradeaus. Aber all diese wirklich sehr interessanten betrieblichen und für die Entwicklung des Flughafens Zürich und eben auch als Garant für einen sicheren Flugbetrieb zentralen Fragen sind, so spannend sie wären – und es wird sicher weiterhin darüber gesprochen werden – nicht Gegenstand der heutigen Richtplanänderung und auch nicht Gegenstand der heutigen Diskussion. Es geht hier, wie auch bereits gesagt, lediglich um die Anpassung der Lärmkurven, das Gebiet mit Lärmauswirkungen und die Festsetzung der Abgrenzungslinie. Diese Abgrenzungslinien waren im SIL-Objektblatt bisher lediglich als Zwischenergebnis ausgewiesen und unser kantonaler Richtplan stützte sich ebenfalls noch auf dieses Zwischenergebnis. Das hat der Bundesrat nun korrigiert und da müssen wir nachziehen als technischer Nachvollzug. Für die FDP ist die Abgrenzungslinie ein zentral wichtiges raumplanerisches Instrument für die Entwicklung der Flughafenregion. Und die Festsetzung auch im kantonalen Richtplan ist wichtig, da damit verbindliche Eckwerte für die Siedlungsentwicklung in den genannten Regionen geschaffen werden und eine Abstimmung zwischen der Siedlungs- und der Flughafenentwicklung gewährleistet werden kann.

Heute bestehen nun tatsächlich inhaltliche Differenzen zwischen der im SIL-Objektblatt vorgesehenen und der im kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinie. In der Wertung der Anpassung dieser Abgrenzungslinie schliesst sich die FDP dem Regierungsrat an. Auch uns ist eine gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich durch den Luft- und natürlich auch durch den Bahnverkehr – aber hier sprechen wir über den Luftverkehr – weiterhin wichtig. Daher sehen wir in der Anpassung der Abgrenzungslinie nicht nur einen Nachvollzug an die bestehende Nachfrage – es geht da um die Flugbewegungen in den ersten Nachtstunden –, sondern auch eine Möglichkeit für eine stabile Weiterentwicklung und auch eine stabile Koexistenz von Flughafen und Bevölkerung. Denn es gilt, die Entwicklung des Flughafens Zürich bestmöglich auf den Schutz der Bevölkerung abzustimmen, beispielsweise mit einer konsequenten Ausrichtung auf einen stabilen Flugbetrieb tagsüber, der es erlaubt, die Nachtflugsperrung einzuhalten. Zudem erlaubt gerade die Anpassung der Abgrenzungslinie im Richtplan es heute auch, Förderbeiträge aus dem kantonalen Programm «Wohnqualität Flughafenregion» auszurichten. Damit kann die lokale Bevölkerung bei Massnahmen zur Verbesserung des passiven Schallschutzes wirkungsvoll unterstützt werden.

Für die FDP ist damit klar, dass sich die widerspruchsfreie Abstimmung der Rahmenbedingungen um den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits, die Festlegung im SIL und im kantonalen Richtplan gegenseitig ergänzen müssen. Ein Verzicht auf die Festsetzung der deckungsgleichen Abgrenzungslinie würde bedeuten, dass wir keine Vorgaben zur angestrebten Raumentwicklung in den betroffenen Regionen hätten. Für uns

bedeutet das in Bezug auf die Raumentwicklung keinesfalls eine wünschenswerte Planungssicherheit, im Gegenteil: Mit der Abgrenzungslinie schaffen wir eben diese wichtige Planungssicherheit. In diesem Sinne ist es zentral wichtig, dass die neue Abgrenzungslinie längerfristig Bestand haben wird, da hoffen wir mit den anderen Parteien auch darauf, und wir danken der Regierung, dass sie sich dafür in Bern einsetzt.

Die FDP folgt dem Antrag der Kommissionsmehrheit. Wir stimmen der Richtplanänderung zu und lehnen den Minderheitsantrag der Grünliberalen und Grünen ab. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wenn wir über die Erweiterung der Abgrenzungslinie sprechen, dann sprechen wir über die Zunahme der fluglärm betroffenen Personen, wir sprechen über eine deutliche Zunahme der Flugbewegungen während der Nacht und wir sprechen über die Verlängerung der Pisten 28 und 32. Mehr Lärm, mehr Flugbewegungen, längere Pisten, das alles lehnen wir Grüne ab.

Sie haben es bereits gehört, wir hätten gar keine Wahl, ob wir diese Linien nun im Richtplan festlegen wollen oder nicht. Im SIL, dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, sei alles festgelegt und der Bund würde uns überstimmen. Nun frage ich Sie, warum wir das ganze Prozedere denn brauchen, wenn wir angeblich so gar nichts dazu zu sagen haben. Wir Grünen machen – genau wie die Grünliberalen – von unserem guten Recht Gebrauch, den Eintrag dieser neuen Linie abzulehnen. Wir erachten diese Linien als falsch, deshalb sind wir bereit, einen Widerspruch zwischen dem SIL auf Bundesebene und dem Richtplan auf kantonaler Ebene in Kauf zu nehmen.

Während der letzten zehn Jahre fand ein Kapazitätsausbau von fast 40 Prozent während der ersten Nachtstunde statt. Und mit der Betriebsvariante 4-LVP sollen die Pisten 28 und 32 verlängert und der masslose Ausbau während der Nacht weitergeführt werden. Das läuft der dringend nötigen Reduktion des CO₂-Ausstosses diametral zuwider. Die Erweiterung der Abgrenzungslinie nimmt den Entscheid zur Betriebsvariante 4-LVP bereits vorweg. Und die Folgen der Lärmbelastung sind klar: Die Nachtruhe der Bevölkerung innerhalb der erweiterten Abgrenzungslinie wird um eine Stunde verkürzt. Die Raumentwicklung in den Gemeinden wird eingeschränkt und das Bauen von Wohnbauten wird, wenn überhaupt, nur noch unter strengen Auflagen möglich sein. In Gebieten mit Lärmgrenzwertüberschreitung dürfen Sie Schlafzimmerfenster nur noch mit automatischem Motor bauen. Einfach das Fenster zu öffnen, um zu lüften, ist dann nicht mehr möglich. Und auf dem Sitzplatz ist der Lärm vergleichbar, wie wenn Sie an die Hauptstrasse sitzen. Zukünftige Lärmbelastung und Grenzwertüberschreitungen im Richtplan festzuschreiben, hat für uns Grüne nichts mit dem Vorsorgeprinzip zu tun. Vorsorge heisst für uns, die Flughafenpolitik an der Dringlichkeit der Reduktion des CO₂-Ausstosses und an der Reduktion der Lärmbelastung auszurichten. Und Vorsorge heisst für uns auch, den Flugbetrieb so auszurichten, dass die im Flughafengesetz festgeschriebene Nachtflugsperrzeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens eingehalten werden kann. Auch wenn es noch drei Jahre dauern mag, bis

sich der Flugverkehr wieder erholt hat: Mögliche Reduktionen der Lärmbelastung durch den Einsatz neuer und leiserer Flugzeuge dürfen nicht mit einem Ausbau der Kapazität zunichtegemacht werden.

Wir Grüne fordern, dass der Regierungsrat hier klar Position für die lärmbeeinträchtigte Bevölkerung bezieht. Den Kommissionsantrag werden die Grünen ablehnen. Ich danke Ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Der kantonale Richtplan muss an die verabschiedeten Änderungen des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich angepasst werden. Es handelt sich um Entwicklungsschritte des Flughafens und um die Umsetzung von Massnahmen der Sicherheitsüberprüfung. Uns sind die Sicherheit des Flugbetriebs und die Rechtssicherheit für den Flughafen und die Region wichtig. Ausserdem wurde das Gebiet mit Lärmauswirkungen angepasst und die Abgrenzungslinie festgelegt. Wir erwarten, dass für eine optimale Raumplanung diese Abgrenzungslinie nun für längere Zeit gültig ist, obwohl, wenn in Bern eine Linie auf einem Plan neu gezogen wird, nicht einfach mehr oder weniger Lärm entsteht. Leider haben wir hier den Auftrag, eine Bundesvorgabe im kantonalen Richtplan nachzuvollziehen, ohne dass wir darauf Einfluss nehmen können; dies ist sicherlich unschön. Aus diesem Grund muss der Kanton Zürich als Standortkanton des Flughafens Zürich seine Vorstellungen und Anliegen zum Flughafen in Bern immer wieder klar kommunizieren und vertreten. Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh hat die wichtige Aufgabe, diese Interessen des Kantons in Bern einzubringen und zu verteidigen.

Nach umfassender Information in der KEVU stimmt die CVP-Fraktion den Änderungen des SIL zu und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Weil schon fast alles Wesentliche gesagt wurde, die Meinungen gemacht sind und sich in Ihren Köpfen eventuell die Frage eingenistet hat, wie Sie unauffällig zum dritten Kaffee kommen, möchte ich Sie im Folgenden mit der Reizworttaktik zum Zuhören verführen:

Reizwort Nummer 1 nennt sich «Kapazitätserweiterung des Flughafens». Für uns als EVP ist klar, dass die Kapazität des Flughafens nicht vergrössert werden darf, aber das ist hier auch nicht das Thema. Trotzdem kann dieses Reizwort Misstrauen und rote Köpfe verursachen, aber nur, wenn wir betreffend den Richtplaneinträgen zu den Pistenverlängerungen Angst vor Missbrauch haben. Doch als Politiker und Politikerinnen sollten wir keine unnötigen Adrenalinschübe verursachen und deshalb diese Einträge gelassen betrachten. Genau das haben wir in der Kommission gemacht und dabei festgestellt, dass die Anzahl Flugbewegungen nicht erhöht wird und dass das heute gültige Regime der Betriebszeiten nicht ausgedehnt wird. Für uns als EVP sind diese Rahmenbedingungen eine unabdingbare Grundlage, um den Flughafenverantwortlichen vertrauen zu können. Zudem ist die Bestimmung, dass eine konkrete Pistenverlängerung in jedem Fall vor das Volk muss, wohl die wirksamste Beruhigungsspiel und belässt die letzte Verantwortung zu diesem Thema dort, wo sie auch hingehört, nämlich beim Volk.

Reizwort Nummer 2 heisst «Fluglärm-Belastung» und ist ein Evergreen. Als Ohrwurm der unsympathischen Art jagt es den Blutdruck vieler Ratsmitglieder seit Jahren in die Höhe, was wir in einem gewissen Sinn auch nachvollziehen können. Davon Betroffene sehen aber dann nicht mehr, dass mit der Festlegung der neuen sogenannten Abgrenzungslinie nicht nur die ohnehin schon aktuelle Realität abgebildet wird, sondern auch die Schallschutzmassnahmen für die vom Lärm betroffenen Menschen ausgedehnt werden können. Und es besteht doch grosser Konsens, dass wir vom Flughafen erwarten, dass er an seinen bereits ergriffenen Massnahmen zur Lärmreduktion nicht nur festhält, sondern sie stetig weiter ausbaut.

Reizwort Nummer 3 rüttelt mit seiner unschönen Sperrigkeit auf, denn es lautet «Bundesvorgaben-Nachvollzug». Und obwohl uns der Bund immer wieder damit provoziert, wirkt es noch immer. Denn es verletzt unseren Stolz als wirtschaftsstarke und eigenständige Kanton, wenn man uns Vorgaben macht, zu denen wir nichts zu sagen haben. Daher die berechtigte Frage: Sollen wir auch diese Kröte schlucken? Die Antwort: Leider ja, obwohl Würgegefühl unausweichlich sein werden. Ja, weil eine Weigerung nicht zu einem besseren Menu führt und unnötig Energie kostet, da der Bund den Kanton übersteuern kann. Ja, weil der Nachvollzug immerhin auch Rechts- und Planungssicherheit für die Region und den Flughafen gibt.

Also Augen zu und runter damit? Das gelingt nicht allen in unserer Fraktion. Weil in der Gesamtheit dieser trotz allem nachvollziehbaren Argumente einige schwerverdauliche Aspekte übrigbleiben, werden unsere beiden Kantonsräte aus dem Bezirk Winterthur der Teilrevision nicht zustimmen. Ihr Unbehagen dokumentiert in gewisser Weise das generelle Misstrauen gegenüber Pistenverlängerungen, das sich auch in Teilen der Bevölkerung findet.

In der Abwägung aller Vorteile gegenüber den Nachteilen wird jedoch die Mehrheit der EVP-Fraktion der Teilrevision zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich hoffe, Sie haben alle gut geschlafen, denn, wenn Sie beim dritten Kaffee angelangt sind, wie vorhin Daniel Sommer ausgeführt hat, gehe ich davon aus, dass Sie eher einen schlechten Schlaf hatten. Zumindest für mich, der ich wenig Kaffee trinke, gilt: Wenn ich schon vor zehn Uhr beim dritten Kaffee bin, habe ich tendenziell weniger als drei, vier Stunden Schlaf gehabt. Wie auch immer, zum Geschäft selber: Wie Sie bereits vorher gehört haben, geht es hier bei der Richtplanänderung um eine Anpassung der Abgrenzungslinie des Flughafens sowie auch um eine Pistenverlängerung. Diese solle dem Flughafen weitere Kapazitäten verschaffen, die insbesondere auch für grössere Flugzeuge gebraucht werden. Weiter sollen Lärmschutzwerte angepasst werden, eine Kosmetik-Massnahme, die in diesem Bereich keine Verbesserung darstellt. Auch der Regierungsrat hat sich bereits klar geäussert, worum es ihm bei dieser Änderung geht: Der Flughafen Zürich soll ein Drehkreuz bleiben. Im Klartext heisst dies: Der Flughafen soll weiterwachsen, die Zahl der Nachtflüge wird weiter steigen; dies zum Leidwesen von Anwohnern und Umwelt. Dies ist keine Entwicklung, die wir befürworten.

Wir sehen daher keine Notwendigkeit, den Richtplan anzupassen und werden diese Änderungen ablehnen.

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Ich bin etwas erstaunt, welch aufmüpfig-kritischer, fast revolutionärer Widerstand dieser Plananpassung von grün-linken Kreisen entgegenschlägt, ist sie doch letztlich nur eine Konsequenz des andauernden Wachstums der Bevölkerung in unserer geografisch begrenzten Region. Aus meiner persönlichen Sicht wäre es wünschenswert und mitunter durchaus konstruktiv, wenn sich dieser kritisch-aufmüpfige Geist auch in anderen Dingen zeigen könnte, manchmal vielleicht sogar gleichzeitig mit Anliegen, die von der SVP vorgebracht werden. Ich danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Die Vorredner haben mich jetzt doch noch zu einer Replik ermuntert, allen voran, Florian Meier, der einsame Gallier, der hier den Widerstand noch kultiviert. Leider fehlt ihm die Gelassenheit von Herrn Sommer, er hätte sich bei diesem eine Scheibe abschneiden können, obwohl auch bei der EVP sich doch einige Leute aus dem Widerstand in der Region Winterthur weichprügeln liessen. Denn wider besseren Wissens, Herr Meier, pflegen Sie hier einen grünen Populismus. Sie sind von der Partei, die der SVP bei jeder Gelegenheit Populismus vorwirft, und kultivieren hier Populismus in Reinkultur, denn Sie kennen die Hintergründe en détail. Es geht bei der Abgrenzungslinie nicht darum, mehr Leute zu belärmen. Sie wird eben genau dort hingelegt, damit die Abflüge in möglichst wenig besiedeltem Gebiet stattfinden und weniger Personen belärmt werden. Das Gespenst des masslosen Ausbaus, das Sie hier an die Wand malen, ist einfach falsch. Es geht um Optimierungen, es geht darum, eben genau die verspäteten Abflüge zu vermeiden, damit die Nachtflugsperrung, wie von Ihnen gefordert und von uns allen gewünscht, auch tatsächlich eingehalten werden kann.

Dann schwingen Sie die CO₂-Keule. Das musste ja sein, aber ich frage Sie jetzt halt wirklich: Macht es Sinn, wenn ein Langstreckenflieger, der auf der Piste 16 startet und nach Asien fliegt, in einer weiten Linkskurve das ganze Zürcher Unterland und dann das Limmattal belärmt, um schliesslich über die Stadt in Richtung Destination zu fliegen, und in dieser Zeit drei Kilogramm Kerosin verbrennt, statt dass er einfach nach rechts drehen würde, Richtung Buch am Irchel, wie das jetzt in der Abgrenzungslinie eingetragen ist? Sie sind einfach beratungsresistent und pflegen hier einen linken Populismus. Ich danke.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich sage es noch einmal deutlich: Der Flughafen Zürich ist für den Kanton Zürich von grosser Bedeutung, aber nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für die ganze Schweiz. Denn er ist eine zentrale Infrastruktur für unseren Wirtschaftsstandort, als internationale Verkehrsanbindung, aber auch als Arbeitgeber unzähliger Arbeitsplätze in unserem Kanton. Und auch die Corona-Krise hat es gezeigt: Der Flughafen ist unentbehrlich für den Transport von wichtigen medizinischen Hilfsgütern. Ich weiss natürlich auch: Der Flughafen Zürich hat auch erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt, und

dies ist ein Spannungsfeld. Und dieses Spannungsfeld kommt bereits im Flughafengesetz in Paragraf 1 zum Ausdruck.

Trotzdem soll der Kanton Zürich nun aus Sicherheitsgründen Veränderungen an der Abgrenzungslinie vornehmen. Ich glaube, es ist unsere Aufgabe, eine bei den zum Teil diametral unterschiedlichen Interessen tatsächlich nicht einfache Aufgabe, diese Interessenabwägung vorzunehmen, im Bewusstsein, dass das nicht einfach ist. Aber dieses Spannungsfeld, das uns der Gesetzgeber in Paragraf 1 übertragen hat, ist auszuhalten. Und dann kommt noch ein Spannungsfeld beziehungsweise eine Herausforderung auf uns zu, nicht nur das Flughafengesetz, sondern die Tatsache, dass die Federführung für die Zivilluftfahrt tatsächlich beim Bund ist. Nun ist es aber auch so, dass die Raumplanung, wie es gesagt wurde, Sache der Kantone ist. Im Umfeld des Flughafens beeinflusst der Bund mit seiner Sachplanung die kantonale Raumplanung wesentlich. Es ist tatsächlich so, dass der kantonale Spielraum begrenzt ist – eben wegen diesen auch abschliessenden Kompetenzen des Bundes.

Sie fragen sich vielleicht: «Warum sagt sie das?» Ich denke, es ist immer wieder wichtig, dass man sich vor Augen hält, was wir für Rahmenbedingungen haben, wenn wir hier im Kanton Zürich zu Flughafenthemen diskutieren. Der Anlass, den wir heute für die Revision des Richtplans haben, ist eine Anpassung des Objektblattes des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt. Der Bundesrat hat dieses am 23. August 2017 verabschiedet. Und Hauptanlass dieser jüngsten Anpassung des SIL-Objektblattes sind nun die dringend notwendigen Verbesserungen der betrieblichen Sicherheit. Es handelt sich also um eine sicherheitstechnische Anpassung, und zwar mit Blick auf die verlängerten Pisten 28 und 32 und auch die Südabflüge geradeaus bei Bise und Nebel. Und weil diese sicherheitstechnischen Anpassungen eigentlich keine Auswirkungen auf den kantonalen Richtplan haben, hat der Bund auf eine umfassende Koordination verzichtet.

Nun fragen Sie mich: «Und warum debattieren wir denn heute trotzdem über diesen Richtplan?» Der Bund hat eben auch die sogenannten Anpassungen auf die Lärmauswirkungen beim SIL im Sinne dieser Abgrenzungslinie verabschiedet. Nun könnte ich ja sagen und hätte ich sagen können, diese Anpassung sei ja nicht so weitreichend; in dem Sinne, dass der Kantonsrat nicht so viel Spielraum hat, wie er vielleicht gerne hätte. Ich kann Ihnen aber auch sagen, dass ich mich beim Bund vehement dafür eingesetzt habe, dass trotzdem der Kantonsrat hier das letzte Wort hat. Und warum? Weil es unser Instrument ist, diese Abgrenzungslinie, es ist unser Instrument. Wir wollten und die Gemeinden wollten diese, um Rechtssicherheit zu erzeugen. Der Regierungsrat hat diesen Anpassungen der Abgrenzungslinie aus ganz verschiedenen Gründen zugestimmt. Ein Hauptgrund war sicher auch die Planungssicherheit für die Gemeinden. Und der Regierungsrat hat den Bund aber auch immer deutlich darauf hingewiesen, dass die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan noch nicht stattgefunden hat und dass er noch warten soll, bis das Parlament dies verabschiedet hat.

Schauen Sie, dann einfach zu sagen, das sei ein autonomer Nachvollzug dieses Blattes, wo wir ja nicht viel zu sagen haben, das ist definitiv eine zu kurze Betrachtung. Es geht um die Argumente der Sicherheit, die wir hier nachvollziehen

müssen. Und es geht auch um unsere Haltung gegenüber dem Bund und darum, zu zeigen: Auch wenn wir bei diesem Geschäft nicht viel Spielraum haben, wollen wir diesen Spielraum nutzen, und wir wollen hier mitreden. Der Flughafen Zürich ist auch unser Flughafen im Kanton Zürich und unser Landesflughafen. Aber wir Zürcherinnen und Zürcher haben nicht nur den grössten Nutzen, wir tragen auch die grössten Lasten des Flughafens. Und es ist auch nicht richtig, zu behaupten, wir hätten in Bern kein Gehör gehabt oder hätten es nicht. Schauen Sie, Südstarts im Regelbetrieb waren vorgesehen, dagegen habe ich mich sehr gewehrt. Dann waren auch Südstarts bei Nebel vorgesehen. Ich habe mich dafür eingesetzt, dass der Flughafen darauf verzichtet. Und es ging auch um die Kapazitätsfrage. Und da war es mein Anliegen, dass, wenn es mehr Kapazitäten geben soll, auch wenn das nicht im grossen Bereich ist, dass diese Mehrkapazität in den Verspätungsabbau investiert wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dieser Festsetzung doch nun zuzustimmen und zum Geschäft Ja zu sagen. Besten Dank.

Ratspräsident Roman Schmid: Wir kommen zu Punkt zwei, Detailberatung. Zum ganzen Teil, Kapitel Flughafen Zürich, liegen weder Mehrheitsanträge der Kommission noch Minderheitsanträge vor. Wir folgen trotzdem den Unterkapiteln des Textes.

Detailberatung

4 Verkehr

4.7 Luftverkehr

4.7.1.1 Ziele

a) Abstimmung von Sach- und Richtplanung

b) Vorsorge

4.7.1.2 Karteneinträge

a) Abgrenzungslinie

b) Flughafenperimeter

4.7.1.3 Massnahmen

a) Kanton

b) Regionen

c) Gemeinden

4.9 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

b) Weitere Grundlagen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsident Roman Schmid: Zu Ziffer römisch I der Vorlage liegt ein Minderheitsantrag von Franziska Barmettler, Zürich, und Mitunterzeichnenden vor. Die

Minderheitsantragstellerin hat sich schon geäußert, die Fraktionen auch, ebenfalls die Volkswirtschaftsdirektorin.

Abstimmung über Ziffer I

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Franziska Bar-mettler gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr», festzusetzen.

II.

Ratspräsident Roman Schmid: Wird das Wort zum Erläuterungsbericht gewünscht? Dies ist nicht der Fall. Der Erläuterungsbericht zu den Einwendungen wird damit zur Kenntnis genommen.

III. und IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.