

INTERPELLATION von Martin Mossdorf (FDP, Bülach), Dr. Luzia Lehmann (SP, Oberglatt) und Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri)

betreffend Raumplanerische Auswirkungen der Flughafenerweiterung auf die Region aufgrund der Baukonzession für das Projekt Dock Midfield

Die Baukonzession für das Projekt Dock Midfield, am 5. November 1999 vom UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) erteilt, enthält auch die Genehmigung des Lärmbelastungskatasters. Dieser zeigt die gewaltigen raumplanerischen Auswirkungen des Flughafens im Kanton Zürich, Aargau, Schaffhausen und in Süddeutschland auf. Dennoch lag die Konzession an nur wenigen Orten auf. Zudem ist die Haltung von Bundesrat und Regierung in verschiedenen Punkten widersprüchlich.

Der Regierungsrat wird gebeten, das vom Lärmbelastungskataster betroffene Gebiet grob zu umschreiben, die raumplanerischen Folgen gemäss der heutigen, nicht revidierten Lärmschutzverordnung detailliert bekanntzugeben, getrennt für Gebiete mit Planungs-, Immissionsgrenzwert- und Alarmgrenzwertüberschreitung, und die vom Lärmbelastungskataster erfassten politischen Gemeinden der Schweiz namentlich aufzuführen, getrennt nach Kantonen.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Trifft es zu, dass der vom UVEK genehmigte Lärmbelastungskataster identisch ist mit den Lärmkarten im Fachbericht Fluglärm, welche der Regierungsrat dem UVEK mit dem Baukonzessionsgesuch für die Flughafenerweiterung eingereicht hat?
2. Welches sind die Gründe, dass der Regierungsrat Lärmkarten mit grössten raumplanerischen Auswirkungen auf einen wesentlichen Teil des Kantons Zürich und weitere Gebiete mit dem Konzessionsgesuch verabschiedet, Lärmkarten die in eklatantem Widerspruch zu den Festlegungen des Kantonalen Richtplanes und der Richt- und Nutzungsplanungen der Gemeinden stehen, ohne vorher die Betroffenen anzuhören?
3. In den Erwägungen zur Baukonzessionserteilung (Seiten 87 - 90) hält das UVEK fest, dass der Kanton Zürich trotz den entstehenden Konflikten mit den Richt- und Nutzungsplanungen der Gemeinden die raumplanerischen Konsequenzen offensichtlich in Kauf nehme, was sich auch aus seinen Vernehmlassungen zu den Ergebnissen im Anhörungsverfahren ergebe. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu?
4. Trifft es zu, dass der Regierungsrat später in seiner Stellungnahme zum Entwurf des UVEK für die Belastungsgrenzwerte bei den Landesflughäfen und die Revisionen der LSV (Lärmschutzverordnung) und VIL (Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt) (RRB Nr. 1763/ 1999) die Vorlage unter anderem aus raumplanerischen Gründen als unzweckmässig bezeichnete und auf das Problem der Rechtssicherheit und Beständigkeit der richt- und nutzungsplanerischen Festlegungen hinwies? Was hat den Regierungsrat bewogen, den vom UVEK am 5. November 1999 genehmigten Lärmbelastungskataster nicht mittels Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht anzufechten und damit den Lärmbelastungskataster zu akzeptieren?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat, nachdem er auf Verwaltungsgerichtsbeschwerde verzichtet hat, die Aussichten, seine Forderungen auf Reduktion der verheerenden und inakzeptablen raumplanerischen Auswirkungen auf die Region beim Bund durchzusetzen? Welche Rechtsmittel stehen dem Regierungsrat zur Verfügung, wenn das UVEK beziehungsweise der Bundesrat den Forderungen nicht stattgeben?

6. Sofern die noch ausstehenden definitiven Lärmgrenzwerte des Bundesrates und die Revisionen der LSV und VIL keine wesentlichen Verbesserungen beim Lärmbelastungskataster zur Folge haben, ist der Regierungsrat willens, beim Flughafen betriebliche und andere Massnahmen zu prüfen und durchzusetzen, damit der Perimeter des lärmbelasteten Gebietes, insbesondere auch die Immissions-Grenzwertüberschreitungsfläche wegen der Nachtflüge im Norden, verkleinert wird?
7. Der Bundesrat hat die Belastungsgrenzwerte für die Landesflughäfen noch nicht festgelegt. Es mutet deshalb umso seltsamer an, dass ohne diese Grundlage in einem derartigen Ausmass - versteckt in der Baukonzession für das Projekt Dock Midfield - ein Lärmbelastungskataster festgelegt und genehmigt wurde. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Vorgang? Was hat der Regierungsrat unternommen, um vom Bundesrat Auskunft über die längerfristigen Auswirkungen der Fluglärmbelastung und des Lärmbelastungskatasters auf die Gemeinden im Umfeld des Flughafens zu erhalten? Ist dem Regierungsrat bekannt, wie hoch der Bundesrat die aus Bauverbots- und Baubeschränkungen resultierenden Entschädigungen an die Grundeigentümer wegen des genehmigten Lärmbelastungskatasters schätzt? Wer ist entschädigungspflichtig (Bund, Flughafen, Kanton, Gemeinden)? Laufen für die Grundeigentümer bereits Fristen zur Geltendmachung von Forderungen? Hat der Regierungsrat vom Bundesrat die nötigen Informationen, um hierüber eine Wegleitung herauszugeben?
8. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der von ihm im Herbst 1999 vorgestellten Verkehrsentwicklung im Wirtschaftsraum Zürich? Welche Bedeutung kommt dem Wirtschaftswachstum zu, wenn auf der einen Seite ein Wachstum vorausgesagt wird, auf der anderen Seite der Siedlungsentwicklung ein Riegel geschoben wird?
9. Der Siedlungsplan ist von der gegenwärtig laufenden Teilrevision des Richtplans ausgenommen. Welche Konsequenzen sind aus den raumplanerischen Folgen durch die Genehmigung des Lärmbelastungskatasters zu ziehen?
10. Der Lärmbelastungskataster geht auf die geplante Pistenverlängerung nicht ein. Welche Änderungen sind bei der geplanten Pistenverlängerung beim jetzt genehmigten Lärmbelastungskataster zu erwarten? Inwieweit wurde der Richtturn in die Berechnungsgrundlagen miteinbezogen?
11. Am 7. Oktober 1999 erliess die Baudirektion ein Kreisschreiben an eine Anzahl von Gemeinden betreffend Planungs- und Baubewilligungsverfahren in Gebieten mit Lärmgrenzwertüberschreitungen, worin bestimmte Lärmkarten als massgebend bezeichnet wurden. Diese Lärmkarten gehen gebietsmässig markant weniger weit, als der vom UVEK am 5. November 1999 genehmigte Lärmbelastungskataster. Die Diskrepanz hat die Gemeindebehörden, Grundeigentümer und das Planungs- und Baugewerbe verunsichert. Der Regierungsrat wird gebeten, die heute massgeblichen Lärmkarten bekanntzugeben.

Martin Mossdorf
Dr. Luzia Lehmann
Ursula Moor-Schwarz

G. Winkler	R. Thalmann	M. Baumgartner	Th. Isler
S. Bernasconi	Th. Dähler	S. Huber	M. Vollenwyder
J. Stutz	W. Honegger	J. Jucker	B. Grossmann
L. Illi	H. Rutschmann	E. Schibli	H.P. Frei
R. Keller	R. Cavegn	P.F. Biemann	R. Götsch
A. Bucher	B. Marty Kälin	O. Halter	P. Reinhard
L. Styger	S. Rihs	M. Werner	H.P. Schneebeli
H. Egloff	P. Zweifel	K. Schreiber	A. Bergmann

Begründung:

Die Behörden und die Bevölkerung im Zürcher Unterland und im Weinland sind schockiert. Die Rechtsunsicherheit ist gross und bedarf dringend einer Klärung.