

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 212/2004

Sitzung vom 21. Juli 2004

1144. Anfrage (Planungsunsicherheit in fluglärmbeeinträchtigten Gemeinden)

Die Kantonsräte Matthias Hauser, Hüntwangen, und Robert Brunner, Steinmaur, haben am 24. Mai 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Aus einigen Gemeinden im Kanton Zürich ist bekannt, dass auf Grund von einer bereits eingetrossenen oder zukünftig absehbaren Fluglärmbelastung Zonenpläne geändert und/oder Quartierplanverfahren sistiert werden mussten, welche nach an sich noch gültigem kantonalem Richtplan 1995 realisierbar gewesen wären.

Dazu stellen wir folgende Fragen:

1. Welche Zürcher Gemeinden sind in welchem Umfang von Zonenplanänderungen oder «Quartierplansistierungen» auf Grund vergangener, heutiger oder absehbarer Fluglärmbelastung betroffen? Wurden oder werden solche Sistierungen und Änderungen von Quartier- und/oder Zonenplänen auch infolge der neuen Südanflüge ab Oktober 2003 notwendig? Wir bitten um eine Übersicht.
2. Welches sind die finanziellen Auswirkungen, die sich für die unter Punkt eins genannten Gemeinden und mitbetroffene Privatpersonen ergeben und ergaben beispielsweise auf die Baulandpreise, auf die Steuererträge infolge geringerem steuerzahlendem Bevölkerungswachstum oder beispielsweise infolge baulicher Massnahmen?
3. Gibt es zu den unter Punkt zwei aufgeführten finanziellen Auswirkungen eine Entschädigungspraxis, wenn nicht, wie ist der Stand der Diskussion über eine solche? Wie verhält sich die Regierung insbesondere bei Sistierung von Quartierplanverfahren auf Grund neuer oder vermehrter Fluglärmbelastung, wo Gemeinden und Private bereits Investitionen vorgenommen haben?
4. In der Diskussion um künftige An- und Abflugverfahren rund um den Flughafen Zürich-Kloten argumentieren verschiedene Akteure, unter anderem die Zürcher Regierung, mit dem Wort «Planungsunsicherheit». Dieses Wort wird insofern verwendet, dass Einwohnerinnen und Einwohner von Gemeinden, die vom neuen Südanflug fluglärmbeeinträchtigt sind, dies in der kantonalen Richtplanung 1995 nicht haben vorher sehen können und folglich der Südanflug für sie «ungerecht» sei.

Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass Planungssicherheit auch für Personen notwendig ist, welche in den in der Antwort von Punkt eins aufgeführten Gemeinden an Quartier- und Zonenpläne glaubten? Wenn ja, inwiefern wird dem die Haltung, welche die Zürcher Regierung in das Mediationsverfahren einbringt, gerecht? Wie will bei einer einseitigen Ausrichtung des Flugverkehrs die Planungssicherheit in der An- und Abflugrichtung garantiert werden, falls keine maximale Anzahl der Flugbewegungen und damit der Lärmemissionen festgelegt wird?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Matthias Hauser, Hüntwangen, und Robert Brunner, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Für die Beurteilung von Zonenplanänderungen und Quartierplanungen im Einflussbereich des Flughafens sind unter anderem die einschlägigen Vorschriften der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41), insbesondere Art. 29 bis 31 LSV, massgebend. Danach können bei Überschreitung der Planungswerte keine neuen Bauzonen mit lärmempfindlichen Nutzungen ausgeschieden und es können im Sinne von Art. 19 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) noch nicht erschlossene Bauzonen nicht weiter erschlossen werden. Entsprechende Entscheide des Regierungsrates hat das Verwaltungsgericht bereits in zwei Fällen geschützt.

Im Kanton Zürich sind gemäss den heute anwendbaren Fluglärmbelastungskurven, welche sich auf den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Dock Midfield beziehen, rund 40 Gemeinden in den Regionen nördliches Glattal, Furttal, Unterland und südliches Weinland von Planungswertüberschreitungen betroffen. Diese Fluglärmbelastungskurven werden jedoch dem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) noch festzusetzenden neuen Betriebsreglement anzupassen sein.

Gestützt auf die heute anwendbaren Fluglärmbelastungskurven wurden infolge Überschreitung der Planungswerte in den Gemeinden Höri und Niederhasli Neueinzonungen verweigert, in der Gemeinde Rüm- lang wird die Verweigerung einer Neueinzonung beantragt, in der Gemeinde Stadel wurde die Genehmigung eines Quartierplans verweigert, in der Gemeinde Höri wurde ein Quartierplanverfahren sistiert und in der Gemeinde Oberglatt wurde auf Ersuchen dieser Gemeinde eine Planungszone festgesetzt. Ob südlich und östlich des Flughafens ebenfalls solche Massnahmen zu treffen sind, wird sich erst dann erweisen, wenn die Fluglärmbelastungskurven auf Grund eines vom BAZL festgelegten Betriebsreglements bekannt sind.

Ganz allgemein ist für die Beurteilung von Neueinzonungen neben dem Planungswert insbesondere das vom Kantonsrat festgelegte Siedlungsgebiet sowie der Bedarf der Gemeinde für 15 Jahre massgebend. Dabei ist festzuhalten, dass auf Grund der grossen Baulandreserven im Kanton Zürich seit längerer Zeit lediglich Neueinzonungen von untergeordneter Bedeutung oder kleine Arrondierungen am Siedlungsrand beantragt und genehmigt wurden.

Die Frage zu den finanziellen Auswirkungen von solchen gemäss Umweltschutzgesetz (USG, SR 814.01) bzw. LSV notwendigen Massnahmen, deren Auswirkungen auf die Baulandpreise, die Folgen auf die Steuererträge der Gemeinden und die Mehrkosten der durch den Fluglärm verursachten baulichen Massnahmen hat der Regierungsrat am 10. September 2003 auf Grund einer Anfrage (KR-Nr. 177/2003) bezüglich volkswirtschaftliche und finanzielle Folgen einer definitiven Bewilligung von Südanflügen beantwortet. Die dortigen Ausführungen gelten sinngemäss auch für die oben genannten Gemeinden.

Eine Entschädigungspraxis zu Enteignungen von Nachbarrechten infolge Fluglärms gibt es im Kanton Zürich noch nicht. Es sind verschiedene Rechtsfragen dazu vor der Eidgenössischen Schätzungskommission Kreis 10 sowie vor dem Bundesgericht hängig. Gestützt auf künftige höchstrichterliche Entscheide wird eine Praxis zu entwickeln sein.

Die derzeit anwendbaren «provisorischen» Einschränkungen (gestützt auf die Lärmkurven des UVB Dock Midfield sowie die Lärmkurven des vorläufigen Betriebsreglements) sind massgebend, bis vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein definitiver Lärmbelastungskataster festgesetzt sein wird. In zeitlicher Hinsicht ist dabei zu berücksichtigen, dass vorerst das Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festzusetzen ist. Parallel dazu muss der kantonale Richtplan ergänzt werden und schliesslich ist das definitive Betriebsreglement durch das BAZL zu genehmigen. Erst nach Abschluss allfälliger gegen diese Entscheide erhobener Rechtsmittelverfahren ist ein gültiger Lärmbelastungskataster vorhanden. Sofern für diesen grundeigentümerverbindliche Festlegungen getroffen werden müssen, sind vorgängig die massgeblichen Rechtsgrundlagen anzupassen (BGE vom 8. Dezember 2000) und es müssen die Rechtsmittelverfahren gegen die Festsetzung des Lärmbelastungskatasters abgeschlossen sein. Leider wird erst der rechtskräftige Abschluss der verschiedenen genannten Verfahren für alle Betroffenen angemessene Planungssicherheit schaffen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.

Hirschi