

Sitzung vom 13. September 2000

1470. Anfrage (Planungsmehrwerte und Planungsminderwerte um den Flughafen)

Kantonsrat Hartmuth Attenhofer, Zürich, hat am 3. Juli 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Es ist sattsam bekannte Tatsache, dass Flughäfen in ihrer Nähe einen starken Siedlungs- und Grundstückverwertungsdruck auslösen. Das jüngste Beispiel ist der vor acht Jahren im Erdinger Moos weitab jeglicher Besiedlung eröffnete Flughafen München. Heute schiessen in seiner nächsten Nähe – selbst in den An- und Abflugschneisen – Hunderte von Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnbauten in die Höhe. Das war in Zürich vor 50 Jahren nicht anders und setzt sich bis in die heutigen Tage ungebrochen fort.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie verläuft das Bauzonenwachstum der einzelnen «Flughafengemeinden» sowie der Zürcher Stadtkreise 11/12 in den Jahren 1960, 1970, 1980, 1990 und 1999/2000 in tabellarischer und/oder grafischer Darstellung?
Und: Wie hoch sind deren Bauzonenreserven je einzeln heute?
2. Wie verläuft die Bevölkerungsentwicklung der einzelnen «Flughafengemeinden,» sowie der Zürcher Stadtkreise 11/12 in den Jahren 1960, 1970, 1980, 1990 und 1999/2000 in tabellarischer und/oder grafischer Darstellung?
3. Wie hoch sind die von den oben erwähnten Gemeinden und Gemeindeteilen vereinnahmten Planungsmehrwertabschöpfungen (Grundstückgewinnsteuern) der letzten 40 Jahre je einzeln zu veranschlagen beziehungsweise zu schätzen?
4. Trifft es zu, dass diese durch die Flughafennähe generierten Planungsmehrwertabschöpfungen die jetzt wegen Fluglärms angebehrten Planungsminderwertabgeltungen übertreffen? Um wie viel gemäss Lärmgrenzwerte des Bundesrates? Um wie viel gemäss Lärmgrenzwerte der Expertenkommission?
5. Müssen jene Gemeinden (vor allem am rechten Seeufer und die Stadt Zürich), die in den vergangenen 50 Jahren von Fluglärm weitgehend verschont geblieben sind, damit rechnen, dass die ein halbes Jahrhundert gegoltene Planungssicherheit durch die «solidarische Verteilung des Fluglärms» (Ruedi Jeker) gefährdet ist? Müssen sie sich dannzumal ihre Planungsmehrwertabschöpfungen (Grundstückgewinnsteuern) bei der Planungsminderwertabgeltung anrechnen lassen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hartmuth Attenhofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Als «Flughafengemeinden» werden in der Folge die Gemeinden in Gebieten mit Lärmgrenzwertüberschreitungen auf der Grundlage der Revisionsvorlage vom Juli 1999 zur Lärmschutzverordnung (LSV) aufgeführt.

1. Im Total der gemäss Revisionsvorlage¹ zur Lärmschutzverordnung von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gemeinden sowie den Stadtkreisen 11 und 12 haben sich die Bauzonenflächen wie folgt entwickelt:

Bauzonenentwicklung (in ha)	19762	1980	1990	1998 total	19983 un- überbaut
Wohnzonen			2799,5	2542,2	431,1
Mischzonen	4143,8	4176,7	972,5	1313,4	265,5
Arbeitszonen	1105,1	1091,9	1151,7	1234,2	381,4
Öffentliche Zonen			379,4	450,2	85,0
Total	5248,8	5268,6	5303,1	5540,1	1163,0

Die detaillierten Angaben über die Gemeinden sowie die Stadtkreise 11 und 12 im Einzelnen sind im Anhang 1 aufgeführt.

2. Im Total der gemäss Revisionsvorlage zur Lärmschutzverordnung von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gemeinden sowie den Stadtkreisen 11 und 12 kann folgende Entwicklung bezüglich Bevölkerung und Arbeitsplätze festgestellt werden:

Bevölkerungsentwicklung (zivilrechtlicher Wohnsitz)				
1960	1970	1980	1990	1999
152827	195700	201137	210426	220578

Arbeitsplatzentwicklung (2. und 3. Sektor)			
1985	1991	1995	1998
115803	139610	130400	136998

Die detaillierten Angaben über die Gemeinden sowie die Stadtkreise 11 und 12 im Einzelnen sind in den Anhängen 2 und 3 aufgeführt.

3. Die Entwicklung der Grundstückgewinnsteuern, aufgeschlüsselt nach Flughafengemeinden, Stadt Zürich sowie übrige Gemeinden, ergibt folgendes Bild:

Die in Art. 5 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) vorgesehene Planungsmehrwertabschöpfung ist im zürcherischen Recht nicht umgesetzt worden. Es besteht keine Rechtsgrundlage dafür. Mit der von den Gewinnen aus Handänderungen an Grundstücken erhobenen Grundstückgewinnsteuer werden in gewissem Umfang auch Planungsmehrwerte abgeschöpft. Der Grundstückgewinnertrag bietet aber kaum Anhaltspunkte für das Ausmass entstandener Planungsmehrwerte, da die Bemessung des Steuerbetrags von verschiedenen Faktoren (z.B. Ermässigungen je nach Besitzdauer, § 225 Steuergesetz, LS 631.1) abhängt, die mit einem Planungsmehrwert in keinem Zusammenhang stehen. Zur Entwicklung der Grundstückgewinnsteuern kann einzig angeführt werden, dass der Anteil der Flughafengemeinden am Grundstückgewinnsteueraufkommen sämtlicher zürcherischen Gemeinden über die Jahre mehr oder weniger konstant geblieben ist.

4. Die jetzt wegen des Fluglärms geltend gemachten Minderwertforderungen sind summenmässig nicht bekannt, da ein Grossteil lediglich in Prozenten des jeweiligen – unbekanntes – Verkehrswerts der betreffenden Liegenschaften gestellt wurde. Die verlangten Vergleiche sind schon aus diesem Grund nicht durchführbar. Es ist aber festzuhalten, dass sich die Forderungen auf die mit Grenzwertüberschreitungen belastete Fläche gemäss Grenzwertfestlegungen der Expertenkommission beziehen. Diese Fläche ist wesentlich grösser als die sich aus den Grenzwerten gemäss Revisionsvorlage zur LSV als mit Überschreitungen belastet ergebende Fläche. Die sich gemäss den vom Bundesrat neu festgelegten Grenzwerten ergebende Fläche wird nochmals kleiner ausfallen, sodass sich der Kreis der Forderungsberechtigten wohl noch erheblich verringern dürfte.

5. Die Grundsätze und Ziele zur Flughafenpolitik hat der Regierungsrat im August 2000 verabschiedet und veröffentlicht. Mit einem wirkungsvollen Fluglärmmanagement und dem damit verbundenen Ausgleich des Fluglärms werden in Zukunft auch Regionen überflogen, die bisher wenig oder gar keinen Fluglärm kannten. Eine ausgewogenere Verteilung des Fluglärms bedeutet aber nicht, dass nach dem Giesskannenprinzip das ganze Kantonsgebiet gleichmässig mit Lärm beschallt werden soll. Die Arbeiten am Fluglärmmanagement können jedoch sinnvollerweise erst dann zu Ende geführt werden, wenn auf Grund der Staatsvertragsverhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland feststeht, in welchem Mass deutsches Hoheitsgebiet für Anflüge zum Flughafen Zürich weiterhin in Anspruch genommen werden kann. Welche An- und Abflugwege inskünftig festgelegt und in welchem Ausmass benutzt werden, kann deshalb derzeit nicht gesagt werden. Aus diesen Gründen ist es auch nicht möglich, Aussagen bezüglich der planerischen Auswirkungen und allfälliger Entschädigungsforderungen in Gemeinden zu machen, deren Gebiete heute ausserhalb von Grenzwertüberschreitungen liegen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi