

Sitzung vom 17. Juli 2002

**1133. Motion
(Neuordnung der Siedlungsstruktur in der Flughafenregion)**

Die Kantonsräte Hansjörg Fehr, Kloten, Hans Rutschmann, Rafz, und Rudolf Ackeret, Bassersdorf, haben am 25. März 2002 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die kantonale Planungs- und Baugesetzgebung dahingehend zu ändern, dass eine massvolle bauliche Entwicklung in den Gemeinden der Flughafenregion auch in Zukunft bestehen bleibt. In einem «Gesamtplan Flughafen» sind Sonderbauvorschriften zu erlassen, welche mehr Flexibilität in der Siedlungs- und Nutzungsstruktur und Entwicklung in den Gemeinden ermöglichen.

Begründung:

Die Qualität der Flughafenregion als wichtiger und potenter Wohn- und Werkplatz im Kanton Zürich ist gefährdet. Mit der bestehenden Baugesetzgebung werden, unabhängig von den dannzumal festgelegten An- und Abflugverfahren des Flughafens Zürich, weite Gebiete nicht mehr bebaubar und entwicklungsfähig sein. In der kantonalen Richt- und Nutzungsplanung sowie in der Planungs- und Baugesetzgebung (PBG) ist der Spezialfall «Bauen in fluglärmbelasteten Gebieten» nicht geregelt. Eine schweizerische Sonderinfrastruktur, wie sie der Flughafen darstellt, verlangt nach individuellen Sonderbauvorschriften, welche durch grössere nutzungsplanerische Flexibilität (zum Beispiel geografische Verschiebung und Erweiterung von Bauzonenflächen in weniger fluglärmbelasteten Gemeindeteilen) eine massvolle Entwicklung und somit die Existenz der betroffenen Gemeinden sowie ansässiger Industrie- und Gewerbebetriebe gewährleistet. Die Erarbeitung eines kantonalen Gesamtplanes Flughafen ist unverzüglich an die Hand zu nehmen, damit die notwendigen Festlegungen im Objektblatt SIL eingebracht und mit der Bundesgesetzgebung koordiniert werden können. Die anstehende Revision des PBG ermöglicht zudem, die gesetzlichen Grundlagen für Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion zu schaffen.

Eine grundsätzliche Diskussion über die raumplanerische Entwicklung der Flughafenregion ist angezeigt. Der Zeitpunkt dafür ist in Anbetracht der diesbezüglichen Aktivitäten (An- und Abflugverfahren / Objektblatt SIL / PBG-Revision) sehr geeignet. Für die Gemeinden der betroffenen Region muss raschmöglichst wieder eine verbindliche Rechtssicherheit geschaffen werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Hansjörg Fehr, Kloten, Hans Rutschmann, Rafz, und Rudolf Ackeret, Bassersdorf, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat hat am 18. Oktober 2000 den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teile I-III B und Anhänge (Allgemeiner Teil), festgesetzt. Darin werden für das Jahr 2020 für den Landesflughafen Zürich 395 000 Starts und Landungen im Linien- und Charterverkehr und 20 000 Bewegungen im General Aviation-Betrieb prognostiziert. Diese Vorgabe ist verbindlich für die Erarbeitung des Betriebsreglements.

Die anlagenspezifischen Ziele und Vorgaben zum Flughafen Zürich sollen bis Frühjahr 2003 im Objektblatt «Landesflughafen Zürich» vom Bundesrat verabschiedet werden. Dieser Teil des SIL, insbesondere die vorgesehenen Festlegungen zur Lärmbelastung und zum Flughafenperimeter, beschränkt sich, was die Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums anbelangt, grösstenteils auf das Gebiet des Kantons Zürich. Dies bedeutet, dass dem Kanton Zürich im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses eine entscheidende Mitbestimmung bei den Festlegungen zum Sachplan-Objektblatt Flughafen Zürich zufallen muss. Damit ist aber auch gewährleistet, dass die geltenden zürcherischen Richtplanvorstellungen zur Siedlungsentwicklung in das Objektblatt «Landesflughafen Zürich» sowie in das künftige Betriebsreglement einfließen können. Sobald die Auswirkungen des in Aussicht stehenden Betriebsreglements für den Flughafen Zürich genügend genau abgeschätzt werden können, ist der Richtplan für die Flughafenregion zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen (kantonaler Richtplan Pt. 3.1, S. 6 gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 2. April 2001). Insbesondere sind dabei auch die langfristigen betrieblichen Bedürfnisse des Flughafens zu beurteilen (z.B. Verlängerung der Stadtbahn nach Rümlang, Verlegung des General Aviation Centers und Ähnliches).

Im Oktober 2001 hat die Flughafen Zürich AG fünf mögliche Betriebsvarianten vorgestellt; je eine weitere ist durch den Runden Tisch und auf Antrag der benachbarten Kantone durch die Flughafen Zürich AG erarbeitet worden. Anlässlich des SIL-Koordinationsprozesses wurden verschiedene Varianten von der Weiterbearbeitung ausgeschlossen. Gegenwärtig liegen nun vier vertieft bearbeitete Betriebsvarianten vor; diese sind zuhanden des SIL-Koordinationsprozesses durch den Regierungsrat beurteilt worden. Schliesslich wird aus diesen Betriebsvarianten in einem aufwendigen Evaluationsverfahren die umweltverträglichste, einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb zulassende Variante gewählt. Nach Festsetzung des Objektblattes «Landesflughafen Zürich»

im SIL wird die Flughafen Zürich AG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt ein dem SIL entsprechendes Betriebsreglement zur Festsetzung einzureichen haben. Zu diesem Betriebsreglement wird ein Umweltverträglichkeitsbericht vorliegen, der über die Fluglärmauswirkungen des Flughafens detaillierte Angaben machen wird. Die raumplanerischen Auswirkungen können erst dann abschliessend beurteilt werden.

Die auf dem kantonalen Richtplan 1995 sowie auf der Revision 1991 des Planungs- und Baugesetzes beruhenden kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen sind in allen Gemeinden in Kraft. Eine Analyse der heute rechtskräftigen Bauzonen zeigt, dass nahezu sämtliche davon im Sinne von Art. 19 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR700) erschlossen sind. Dies bedeutet, dass die Gemeinden zwischen Planungswert (PW) und Immissionsgrenzwert (IGW) vorbehaltlose Baubewilligungen erteilen können. Bei Überschreitung der IGW können Baubewilligungen mit Lärmschutzaufgaben erteilt werden, wenn ein überwiegendes Interesse gemäss Art. 31 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) vorliegt und die kantonale Behörde (Baudirektion) zustimmt; nur bei Überschreitung der Alarmwerte werden sich auch in den erschlossenen Bauzonen Probleme stellen. Für die unerschlossenen bzw. teilerschlossenen unüberbauten Bauzonengebiete wird hingegen bei Überschreitung der Planungswerte (PW) eine Weitererschliessung auf Grund von Art. 30 LSV auszuschliessen sein. Da der endgültige Entscheid sowohl über den SIL als auch über das neue Betriebsreglement noch aussteht, kann heute nicht abschliessend beurteilt werden, in welchem Ausmass bisher unüberbaute und nicht erschlossene Bauzonenflächen von Grenzwertüberschreitungen betroffen sein werden.

Angesichts des Erschliessungsstandes der heute rechtskräftigen Bauzonen kann festgestellt werden, dass in den einzelnen Gemeinden durch das neue Betriebsreglement höchstens stellenweise und insgesamt lediglich ein geringer Revisionsbedarf entstehen wird. Für die unerschlossenen und die teilerschlossenen Bauzonengebiete stellt sich die Frage nach Um- bzw. Auszonungen oder nach Höhereinstufung der Empfindlichkeitsstufe dieser Zonenteile auf der Grundlage von Art. 43 Abs. 2 LSV. Für die von Alarmwertüberschreitungen betroffenen Bauzonengebiete muss geprüft werden, ob mittels Umzonungen, Sondernutzungsplänen oder schliesslich durch Auszonungen wieder rechtmässige Verhältnisse geschaffen werden können.

Die Auswirkungen des Lärms im Allgemeinen und damit auch des Fluglärms im Besonderen auf die Umwelt sind abschliessend in der Umweltgesetzgebung des Bundes (Umweltschutzgesetz [USG], Lärmschutzverordnung [LSV]) geregelt. Für gesetzliche kantonale Sonder-

regelungen, die für fluglärmbelastete Gebiete Erleichterungen schaffen könnten, bleibt kein Raum. Angemessene Lösungen sind mit Mitteln der Richt- und Nutzungsplanung zu suchen.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 99/2002 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi