

ANFRAGE von Ursula Moor-Schwarz (SVP, Höri)

betreffend Abgrenzungslinie / SIL-Prozess

Anlässlich seiner Sitzung vom 12. Juni 2013 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Beratungen zur Vorlage zur Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» fortzusetzen. Weiter empfiehlt er dem Kantonsrat, die umhüllenden Immissionsgrenzwertkurven ES II des geltenden Betriebsreglements und der Betriebsvariante E_{DVO} als Grundlage für die Definition der Abgrenzungslinie (AGL) im kantonalen Richtplan festzulegen, verbunden mit dem Auftrag, diese Linie aufgrund von künftigen Anpassungen im SIL-Objektblatt zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Die AGL ist dazu gedacht, den Gemeinden in der Flughafenregion grösstmögliche Rechts- und Planungssicherheit hinsichtlich ihrer mittel- bis langfristigen Entwicklungsplanung zu bieten. Aufgrund der massiven Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung ist die AGL für die betroffenen Gemeinden daher von grosser Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, bestehende Unklarheiten bezüglich der relevanten Werte zur Definition der AGL, der Koordination mit dem Bund und dem Einfluss der Verhandlungen mit Deutschland zu klären.

Aufgrund dieser Ausgangslage erlaube ich mir, dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen:

1. Es besteht keine verbindliche Übereinkunft, welche Version der Grenzwertkurven oder Planungswerte als Grundlage für die Definition der AGL gelten sollen. Die relevanten Immissionswerte unterscheiden sich je nach Quelle (SIL 2010, SIL 2013) und Betriebsreglement. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die AGL möglichst eng gehalten werden sollte, damit den Entwicklungsbedürfnissen des Flughafens und der Gemeinden gleichermassen Rechnung getragen wird?
2. Worin wird sich die AGL von den Immissionsgrenzwertkurven ES II unterscheiden?
3. Die Definition der AGL muss im SIL und im kantonalen Richtplan deckungsgleich sein. Wie gedenkt der Regierungsrat ein koordiniertes Vorgehen sicherzustellen?
4. Wie soll das Konzept der Abgrenzungslinie mittel- bis langfristige Rechts- und Planungssicherheit bieten, wenn sie aufgrund von Anpassungen im SIL-Objektblatt jederzeit geändert werden kann? Gibt es konkrete, verbindliche Vorgaben, unter welchen Umständen die AGL geändert werden kann?
5. Warum wird die Festlegung der AGL zu diesem Zeitpunkt forciert, obwohl die Rahmenbedingungen aufgrund der laufenden Verhandlungen mit Deutschland alles andere als klar sind?
6. Ist absehbar, welche Auswirkung die Ratifizierung des Staatsvertrags mit Deutschland auf die AGL haben wird?
7. Bisher wurde eine zu hohe Anzahl an Flugbewegungen prognostiziert. Die Anzahl der jährlich zu erwartenden Flugbewegungen soll deshalb nach unten korrigiert werden. Hat dies einen Einfluss auf die AGL?
8. Verschiedene SIL-Grundlagen haben Einfluss auf die AGL. Hat der Regierungsrat neben den prognostizierten Flugbewegungen Kenntnis über weitere SIL-Grundlagen, die überprüft werden sollen?
9. Modernere, leisere Flugzeugflotten und generell die technologische Entwicklung verringern die Lärmemissionen potenziell. Wie gedenkt der Regierungsrat diesen Entwicklungen im Rahmen der Richtplanung Rechnung zu tragen?