

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 317/2003

Sitzung vom 11. Dezember 2003

### **1836. Interpellation (Wohnungsbau in potenziellen Fluglärmgebieten)**

Die Kantonsräte Ruedi Lais, Wallisellen, und André Bürgi, Bülach, haben am 20. Oktober 2003 folgende Interpellation eingereicht:

Der Betrieb des Flughafens basiert noch auf Jahre hinaus ausschliesslich auf provisorischen Grundlagen. Diese Zeit wird offensichtlich in zahlreichen Gemeinden genutzt, um in potenziellen Fluglärmgebieten (Belastung über dem Immissionsgrenzwert) alle derzeit noch rechtlich möglichen Wohnüberbauungen zu realisieren. Dieser juristisch motivierte Bauboom wird in Zukunft das Zusammenleben der Bevölkerung mit dem Flughafen Zürich-Kloten noch mehr erschweren.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Wohnheiten wurden in den Fluglärmgebieten über dem Immissionsgrenzwert gemäss allen derzeit beim Bund eingereichten Betriebskonzept-Varianten seit der Kündigung der Verwaltungsvereinbarung Schweiz-Deutschland am 22. Mai 2000 bewilligt?
2. Was hat der Regierungsrat unternommen, um den Wohnungsbau in potenziellen Fluglärmgebieten zu stoppen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, den kantonalen Richtplan einer Gesamtrevision zu unterziehen und für solche Gebiete Planungszonen gemäss dem Planungs- und Baugesetz § 346 festzusetzen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Ruedi Lais, Wallisellen, und André Bürgi, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Mit Kreisschreiben vom 23. Februar 2001 wurden die Gemeinden, die Gebiete mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen infolge Fluglärm aufweisen, aufgefordert, der Baudirektion Baugesuche in solchen Gebieten zu überweisen. Um einen angemessenen Spielraum für ein künftiges definitives Betriebsreglement zu wahren, werden der erforderlichen kantonalen Zustimmung die Lärm-Grenzwerte für die Landesflughäfen gemäss der Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärmimmissionsgrenzwerten, Betriebsvariante gemäss UVB 5. Bauetappe, Betriebszustand Zt+ (2010), zu Grunde gelegt. Soweit die Immissionsgrenzwerte nicht durch die in Art. 31 Abs. 1 lit. a und b der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) umschriebenen organisatorischen, bau-

lichen oder gestalterischen Massnahmen eingehalten werden können, dürfen Baubewilligungen nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht (Art. 31 Abs. 2 LSV). Soweit es sich nicht um objektiv standortgebundene (öffentliche) Bauten handelt, gilt als überwiegendes Interesse insbesondere die Schliessung von Baulücken und Baugebietslücken (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, BUWAL, Mitteilung Nr. 4 [1991] mit Korrigendum Dezember 1992).

Von den Baugesuchen, die der Baudirektion seit Februar 2001 von den Gemeinden überwiesen wurden, mussten einige wenige abgewiesen werden, weil die betreffenden Bauvorhaben nicht in Bau- oder Baugebietslücken lagen. Die übrigen Vorhaben lagen im engeren Siedlungsbereich der betreffenden Gemeinden und damit auf vollerschlossenen Grundstücken in bereits weitestgehend überbauten Gebieten. Gestützt auf Art. 31 Abs. 2 LSV konnte für etwa 400 Vorhaben die erforderliche Zustimmung erteilt werden: 20% für Um- und Anbauten an bestehenden Ein- oder Mehrfamilienhäusern, 30% für einzelne oder mehrere Mehrfamilienhäuser und 40% für einzelne oder mehrere Einfamilienhäuser. 10% der Baugesuche betrafen Vorhaben wie Gewerbe- und Bürobauten, Werkstätten und dergleichen, die nach näherer Prüfung mit Auflagen gestützt auf Art. 31 Abs. 1 lit. b LSV bewilligt werden konnten.

Auf Grund der beschriebenen Bewilligungspraxis sind in Gebieten mit tatsächlicher oder gemäss Betriebszustand Zt+ (2010) möglicher Überschreitung der Immissionsgrenzwerte keine neuen Gebäude errichtet worden, an denen nicht ein überwiegendes Interesse im Sinne von Art. 31 Abs. 2 LSV besteht. Entsprechend sind keine Entwicklungen eingetreten, die von der heute bestehenden Siedlungsstruktur in tatsächlich bereits weitestgehend überbauten und vollerschlossenen Gebieten abweichen. Mittel- und langfristig ist somit der Handlungsspielraum für einen unter allen massgeblichen Gesichtspunkten optimierten Betrieb des Flughafens durch die beschriebene Bewilligungspraxis nicht zusätzlich eingeschränkt und es ist das künftige Zusammenleben der Bevölkerung mit dem Flughafen nicht zusätzlich erschwert worden. Insofern besteht kein Grund, den Wohnungsbau im Innern der bereits heute dicht besiedelten Gebiete der von Fluglärm betroffenen Gemeinden zu stoppen.

Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 orientiert sich mit seinen Leitlinien und der Festlegung von Siedlungsgebiet konsequent an der bestehenden Siedlungsstruktur. Im heutigen Zeitpunkt ist nicht absehbar, dass sich ein künftiges Betriebsreglement über diese vom Bundesrat genehmigten Festlegungen hinwegsetzt und der Fluglärm eine grundlegende Neuausrichtung der Überbauung im am dichtesten besiedelten Raum der Schweiz rechtfertigen könnte. Eine Gesamtrevision des

kantonalen Richtplans zur Ermöglichung eines völlig neuartigen Flugbetriebs steht deshalb nicht zur Diskussion. Dies schliesst nicht aus, dass ein definitives Betriebsreglement später gewisse Anpassungen am Richtplan nötig macht. Davon betroffen werden aller Voraussicht nach vorab unerschlossene und teilerschlossene Bauzonengebiete sein, in denen langfristig die Planungswerte überschritten sind, und solche, die von Alarmwertüberschreitungen betroffen sind. In diesen Gebieten können bereits heute keine Erschliessungsmassnahmen getätigt oder Baubewilligungen erteilt werden, weshalb der zusätzliche Erlass von Planungszonen nicht angezeigt ist.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**