Protokoll Stadtrat Kloten

Datum 23. März 2010

Archiv F4.1.1 Allgemeine und komplexe Akten, Betrieb generell

Thema **Revision kantonaler Richtplan, Kapitel 4.7.1**

Beschluss-Nr. **76-2010**

Ausgangslage

Der kantonale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Der Richtplan ist für die Behörden aller Stufen verbindlich.

Am 12. Januar 2010 nahm der Stadtrat bereits zur Gesamtrevision des kantonalen Richtplans Stellung. Nicht Gegenstand der Vernehmlassungsunterlagen war das Kapitel 4.7.1, Flughafen Zürich. Mit Schreiben vom 16. Dezember 2009 wurde das fehlende Kapitel nun zur Anhörung an den Stadtrat überwiesen. Die Vernehmlassungsfrist läuft bis am 31. März 2010.

Gemeinsame Stellungsnahme der betroffenen „AGL-Gemeinden"

Auf Initiative der Gemeinden Bachenbülach, Rümlang und der Städte Bülach sowie Kloten wurde unter den betroffenen Gemeinden bezüglich einzelner ausgewählter Punkte, insbesondere dem neuen Instrument der Abgrenzungslinie eine gemeinsame Haltung erarbeitet (nachfolgend „Stellungsnahme AGL-Gemeinden").

Der Stadtrat Kloten unterstützt die gemeinsame Stellungsnahme, die als Bestandteil der vorliegenden Vernehmlassung zu verstehen ist. Um die einzelnen Anträge noch zusätzlich aus Sicht der Stadt Kloten zu unterstreichen, wird in den nachfolgenden Erwägungen dennoch auf die speziellen Umstände der Stadt Kloten eingegangen und über die in der gemeinsamen Stellungsnahme behandelten Themen hinaus, Anträge gestellt.

Formelles

Das Flughafenkapitel soll koordiniert und zeitgleich mit dem „Objektblatt Flughafen Zürich" des Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) als Bestandteil des Kantonalen Richtplans ungefähr Mitte 2010 öffentlich aufgelegt werden. Bei der vorliegenden Vernehmlassung handelt es sich somit um eine „vorgelagerte" Behördenvernehmlassung.

Inhalte des Kapitels 4.7.1

Im Vergleich zum bisherigen Flughafenkapitel (4.6.1) ist die Vorlage stark ausgebaut worden. Erwähnenswert sind insbesondere folgende Inhalte:

- Abgrenzungslinie (AGL)
  Mit der AGL soll die Koexistenz und die Entwicklung von Flughafen und Besiedlung geregelt werden. Die Lage der Abgrenzungslinie beruht dabei auf dem umhüllenden Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II (IGW, ES II), wobei betreffend der drei noch zur Diskussion stehenden Varianten (E_{DVO}, $E_{opt.}$ und $J_{opt.}$) die jeweils einschneidenste Betriebsvariante als Grundlage diente. Mit der AGL soll Rechtssicherheit, insbesondere für Wohnnutzungen, geschaffen werden. Das neue Instrument soll deshalb auf eine Dauer von 20 bis 25 Jahren Bestand haben.

Wirkung für die Gemeinden: Neue Bauzonen, Um- und Aufzonungen für Wohnnutzung sind nicht mehr möglich innerhalb der AGL. Es ist festzuhalten, dass diese Rechtswirkung bereits der heutigen Praxis des Kantons innerhalb der IGW-Kurve entspricht. Neu ist jedoch, dass die Lage der AGL über längere Zeit Bestand haben soll und diese immer den schlechtesten Fall der diskutierten Varianten E_{DVO}, $E_{opt.}$ und $J_{opt.}$ berücksichtigt. Somit ergibt sich zur heutigen Bewilligungspraxis eine geringfügige Verschärfung. Weiter ist nicht klar aus den Unterlagen ersichtlich, was innerhalb der AGL schlussendlich noch im Wohnbaubereich zulässig ist.

Im Richtplantext wird darauf hingewiesen, dass sich der Kanton dafür einsetzt, dass die Lärmschutzverordnung bezüglich der Anforderungen an Bauzonen in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen so angepasst wird, dass eine Interessenabwägung (sprich für Einzonungen trotz Planungswertüberschreitungen) nach raumplanerischen Kriterien möglich ist.

Wirkung für den Flughafen: Neu sind die Auswirkungen der AGL für den Flughafen. Dieser darf in Zukunft nur noch so betrieben werden, dass sich der IGW, ES II, innerhalb der AGL befindet. Mit dieser Massnahme wird der Rechtssicherheit Rechnung getragen, indem Änderungen am Betriebssystem nur innerhalb dieses „Lärmkorsetts“ möglich sind. Auch der Schlussbericht zum SIL enthält dieses neue Instrument.

- Pistensystem
  Neu enthält der Richtplantext und die Richtplankarte Bestimmungen zum heutigen und zukünftigen Pistensystem. Insbesondere sind die Verlängerungen der Pisten 10/28 und 14/32 enthalten, welche für die Betriebsvariante $J_{opt.}$ Voraussetzung wären.

- Flughafenperimeter
  Der Flughafenperimeter begrenzt das Areal für Flughafenanlagen, d.h. Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb des Flughafens dienen, müssen innerhalb der Perimeterlinie erstellt werden. Der Flughafenperimeter entspricht auf dem Gemeindegebiet Kloten dem Ergebnis der Testplanung „Gebietsplanung Kloten“ und somit den Anträgen des Stadtrates Kloten im Verfahren zum SIL-Schlussbericht.

  Neu ist im Richtplantext eine Karte enthalten, die Flughafen- und Nebenanlagen, die erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, bezeichnet. Es handelt sich dabei um folgende für Kloten relevanten Einträge:

  - Neuer Parkplatz und neues Parkhaus mit insgesamt 8’000 Parkplätze; enthalten sind auch die Parkplätze P10 und P11 an der Flughafenstrasse, welche sich ausserhalb des Flughafenperimeters befinden;
  - Bestehende Parkplätze und Parkhäuser mit total 17'000 Parkplätzen;
  - The Circle at Zürich Airport als Nebenanlage.

- Kantonale Massnahmen zur Abstimmung Siedlung und Fluglärm
  Der Richtplan enthält unter Ziff. 4.7.1.3 Massnahmen, welche der Kanton prüfen oder ergreifen soll, um eine bessere Koordination zwischen Siedlungsentwicklung und Flughafen zu erreichen:

  - Der Kanton wird beauftragt, Möglichkeiten für Nutzflächenumlagerungen im betroffenen Gebiet aufzuzeigen und zu klären, ob eigene Landreserven dafür eingesetzt werden können. Weiter prüft der Kanton die Zweckmässigkeit der Schaffung einer Grundlage für ein Heimschlagsrecht für Liegenschaften, die in Gebieten mit Alarmwertüberschreitungen liegen;

- Der Kanton fördert Gesamtsanierungen von Wohngebäuden nach Minergiestandard im Rahmen von Förderprogrammen und setzt sich für den Einbau von Komfortlüftungen ein;
- Im Raumplanungsbericht des Regierungsrates, welcher alle vier Jahre zu Handen des Kantonsrates ausgearbeitet wird, soll neu explizit über die Besiedlungs- und Nutzungsentwicklung innerhalb der AGL berichtet werden.

- Regionale Massnahmen zur Abstimmung Siedlung und Fluglärm
  - Die Regionalplanungsgruppen Glattal (ZPG) und Unterland (PZU) erarbeiten ein Siedlungs- und Landschaftsentwicklungskonzept für die Flughafenregion. Im Richtplantext wird dabei auf die Landschaftsentwicklungskonzepte (Ziff. 3.1.2 des Richtplans) verwiesen.
- Massnahmen der Gemeinden
  - Die Gemeinden werden beauftragt, für Gebiete innerhalb der Abgrenzungslinie zu klären, ob weniger lärmempfindliche Nutzungen angesiedelt werden können.
  - Zur Erhöhung der Wohnqualität fördern die Gemeinden zudem besseren Schallschutz, effizientere Energienutzung sowie die Gestaltung des öffentlichen Raumes.
  - Für überbaute Ortsteile mit hohem Erneuerungsbedarf prüfen die Gemeinden den Erlass eines öffentlichen Gestaltungsplans oder die Durchführung einer Gebietssanierung.

Stellungsnahme

- Abgrenzungslinie
  Bezüglich der Schaffung von Rechtssicherheit hat das neue Instrument einer Abgrenzungslinie Potential. Der Stadtrat Kloten anerkennt die Zweckmässigkeit einer Abgrenzungslinie jedoch nur, wenn das Instrument folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt und folgende Wirkung zeitigt:

  1. Bei der Festlegung der AGL ist auf die SIL-Betriebsvariante $J_{opt.}$ und somit auf mögliche Pistenverlängerungen zu verzichten.
  2. Die AGL darf sich nur auf die Umhüllende des IGW_{Tag} und des Alarmwertes für die Nacht (AW_{Nacht}) beziehen.
  3. Zwischen der AGL gemäss Ziffer 2 (= Umhüllende des IGW_{Tag} und des AW_{Nacht}) und der Lärmkurve für den IGW_{Nacht} muss eine Siedlungsentwicklung - also auch die Aufzonung zur Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete - mittels hochwertiger Lärmschutzmassnahmen (passiver Lärmschutz der Gebäudehülle und der Fenster, Komfortlüftung mit Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) im Sinne von Kapitel 4.7.1.1.a des Richtplan-Anhörungsentwurfs möglich bleiben.
  4. Der Richtplantext (Kapitel 4.7.1.3.a Massnahmen Kanton) ist dahingehend anzupassen, dass ausserhalb der Umhüllenden von IGW_{Tag} und IGW_{Nacht} (= AGL gemäss Anhörungsentwurf Richtplan) grundsätzlich keine weiteren Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung durch die LSV wirksam bleiben (beispielsweise Einhaltung des PW_{Tag} und PW_{Nacht} als Voraussetzung für das Ausscheiden und Erschliessen neuer Bauzonen).
  5. Dem Text des Richtplans soll unter Punkt 4.7.1.3.a (Massnahmen Kanton) ein neuer Abschnitt beigefügt werden. Darin ist die Pflicht des Kantons festzuschreiben, sich gleichermassen auch flughafenseitig für Massnahmen hinsichtlich Lärmschutzes einzusetzen.

  Diese Anträge sind in der „Stellungsnahme AGL-Gemeinden“ enthalten und werden von der Stadt Kloten unterstützt. Es wird auf die entsprechenden Begründungen in dieser Stellungsnahme verwiesen.

zusätzliche Begründung:
Aufgrund der Berechnungsmethodik der Lärmschutzverordnung bewirken 0 bis 20 Ostanflüge ab 22.00 Uhr eine unverhältnismässige Ausdehnung der Lärmkurven. Im Fall von Kloten betreffen die Ausdehnungen das engere Zentrumsgebiet von Kloten, welches gemäss regierungsrätlichem Raumordnungskonzept (ROK) und Richtplan als Zentrum von kantonaler Bedeutung verdichtet, erneuert und qualitativ hochwertig entwickelt werden soll. Eine Verdichtung und Erneuerung ist im betroffenen Gebiet mit den vorgesehenen Einschränkungen einer auf der umhüllenden Lärmkurve basierenden AGL nicht realistisch.

Zudem kann die Bevölkerung in der Anflugschneise besser geschützt werden, wenn schalltechnisch höhere Anforderungen gestellt werden. Abzuwägen ist somit das Rechtsgut einer geordneten Siedlungsentwicklung einer ganzen Region gegenüber dem Bedürfnis eines Einwohners, dass zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr bei seiner Wohnung die Immissionsgrenzwerte am offenen Fenster rechnerisch eingehalten werden. Die einschlägigen Lärmschutzvorschriften sind deshalb zeitgleich mit der Festsetzung des SIL-Objektblattes und der Genehmigung der Richtplanrevision anzupassen (Kontrollierte Lüfung als Lärmschutzmassnahme in der 1. Nachtstunde legitimieren).

Weiter ist zu beachten, dass die heute gültige Lärmschutzverordnung beim Fluglärm in der „Lärmschutzlandschaft“ eine Sonderlösung beinhaltet, indem der Mittelungspegel Lrq_n für jede Nachtstunde einzeln zu berechnen und nicht wie bei anderen Lärmarten oder der Fluglärm-Tagesbelastung über mehrere Stunden zu mitteln ist. Daraus folgt, dass auch die AGL die Unterschiede zwischen Tag und Nacht berücksichtigen muss. Ansonsten wird im grossen „AGL-Nachtkorridor im Osten“ – der notabene durch wenige Anflüge geschaffen wird – ein unverhältnismässig grosser Handlungsspielraum für den Tagesbetrieb ermöglicht. Der Tagesbetrieb mit erheblich mehr Flugbewegungen ergibt durch die Mittelung über 16 Stunden ein rund halb so breiter IGW-Korridor als die Nachtbelastung. D.h. innerhalb der AGL-Nacht könnte in den Tagesstunden die Anflugbewegungen vermehrfacht werden, ohne dass die AGL ihre Wirkung auf der Betriebsseite des Flughafens entfaltet. Dies sogar unter Berücksichtigung der Mehrflüge der Variante $J_{opt.}$ (vgl. Abb. 4). **Diese Argumentation erfolgt unter Vorbehalt der Festlegungen im SIL-Objektblatt, welches der Stadt Kloten noch nicht vorliegt.** Sollte im SIL-Objektblatt diesbezüglich Massnahmen ergriffen werden (z.B. Festschreibung der einzelnen Belastungskurven) sind diese Ausführungen zu revidieren.

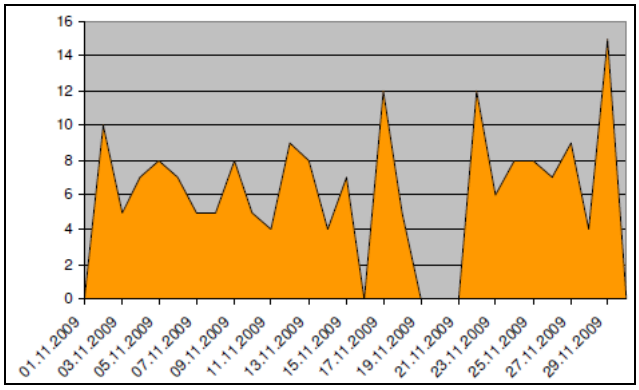

Abb. 1: Ostanflüge ab 22.00 Uhr im Monat November 2009. Es handelt sich um 0 bis 15 Anflüge während einer Stunde. Quelle: Verkehrsstatistik Unique.

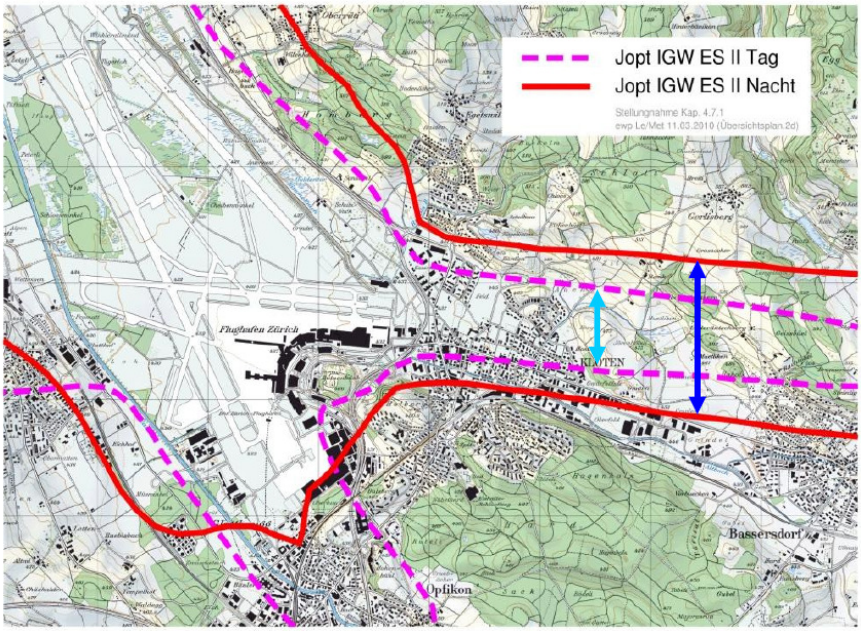

Abb. 2: Die äussere IGW-Linie „Nacht“ (rot) wird durch 200 bis 300 Flüge / Monat verursacht. Dagegen führen 800 bis 1'200 Flüge / Monat am Tag nur zur inneren IGW-Linie „Tag“ (violett). Quelle: Verkehrsstatistik Unique.

Abb. 3: rote Linie = AGL (IGW ES II, Nacht); gestrichelte Linie = IGW ES II Tag. Der Spielraum zwischen den Tag-/Nachtlärmwerten ist erheblich, insbesondere da dieser Bereich das Stadtzentrum von Kloten betrifft, wo eine Verdichtung notwendig ist.

Die AGL richtet sich gemäss Entwurf nach dem jeweiligen „worst-case“ aller noch zur Diskussion stehenden Varianten. In Kloten führt dies dazu, dass im Ostanflug die Variante $J_{opt.}$ mit Pistenverlängerung und im Einwirkungsbereich der Leftturns (Südstarts Piste 16 mit Abdrehung) die Variante $E_{opt.}$ zur Anwendung kommen. Dies hat den Effekt, dass die Stadt Kloten nicht von den im SIL-Schlussbericht aufgezeigten Erleichterungen der jeweiligen Varianten profitieren könnte. Da die AGL auf lange Sicht ausgelegt ist, ist es fraglich, ob die Linie angepasst werden kann, wenn z.B. von einer Pistenverlängerung (Vetorecht Kanton Zürich aufgrund laufendem politischem Prozess) definitiv abgesehen würde. In diesem Zusammenhang könnte die angestrebte Rechtssicherheit auch zum Nachteil mutieren.

Die **Anträge 1 bis 5** zum Thema „Abgrenzungslinie“ richten sich nach der „Stellungsnahme AGL-Gemeinden“ (vgl. auch Dispositiv Ziffer 1 dieses Beschlusses).

Weiter ist aus den Unterlagen nicht klar ersichtlich, was innerhalb der AGL schlussendlich noch im Wohnbaubereich zulässig ist. Wird die heutige Praxis betreffend überwiegendem öffentlichen Interesse gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV beibehalten? Wie stark wird die Bestandes- und Erweiterungsgarantie eingeschränkt? In diesem Zusammenhang sind die Wirkungen der AGL auf die Wohnbautätigkeit innerhalb dieser Abgrenzung zu konkretisieren und klar festzuhalten.

Antrag 6: Die Wirkungen der AGL auf die Wohnbautätigkeit innerhalb der Abgrenzung sind zu konkretisieren und im Richtplantext klar darzustellen.

Die AGL ist in der Richtplankarte als sehr breite Linie dargestellt. Der Bereich innerhalb der Strichbreite entspricht einem Korridor von rund 130 Metern. Es ist unklar ob die innere, äussere oder allenfalls die Mitte der Bandierung als Abgrenzungslinie gilt. Es ist durchaus möglich, die Linie auf der Landeskarte präzisier darzustellen und damit auf unnötige Unschärfen und Unklarheiten zu verzichten.

Antrag 7: Die AGL ist präzisier darzustellen und beispielsweise als exakte Linie/Axe mit Bandierung darzustellen.

- Pistensystem
  Gegen die Aufnahme des Pistensystems ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Wie der Stadtrat bereits in seiner Vernehmlassung zum Entwurf des SIL-Schlussberichts vom 20. Oktober 2009 (B-Nr. 249-2009) beantragte, lehnt er aber Varianten mit einer Pistenverlängerung, konkret die Variante $J_{opt.}$, ab.

  Begründung:
  Die Variante $J_{opt.}$ ist für Kloten die Schlechteste der verbleibenden Varianten, sie führt im Vergleich zur aktuellen Fluglärmbelastung zu einer Vervierfachung der Ostlandungen. Diese Mehrbelastung ist den Bewohnern der Stadt Kloten nicht zuzumuten, zumal damit nicht einmal die Kapazität des Flughafens verbessert werden kann. Somit ist weder aus betriebswirtschaftlicher noch aus finanzpolitischer Sicht ein vernünftiger Grund ersichtlich, weshalb Millionenbeträge in eine umstrittene Pistenverlängerung investiert werden sollen, wenn doch nicht einmal der Flughafen davon profitiert. Auch das Argument der verbesserten Lärmsituation (geringere Anzahl Betroffener) vermag diese Kosten nicht zu rechtfertigen.

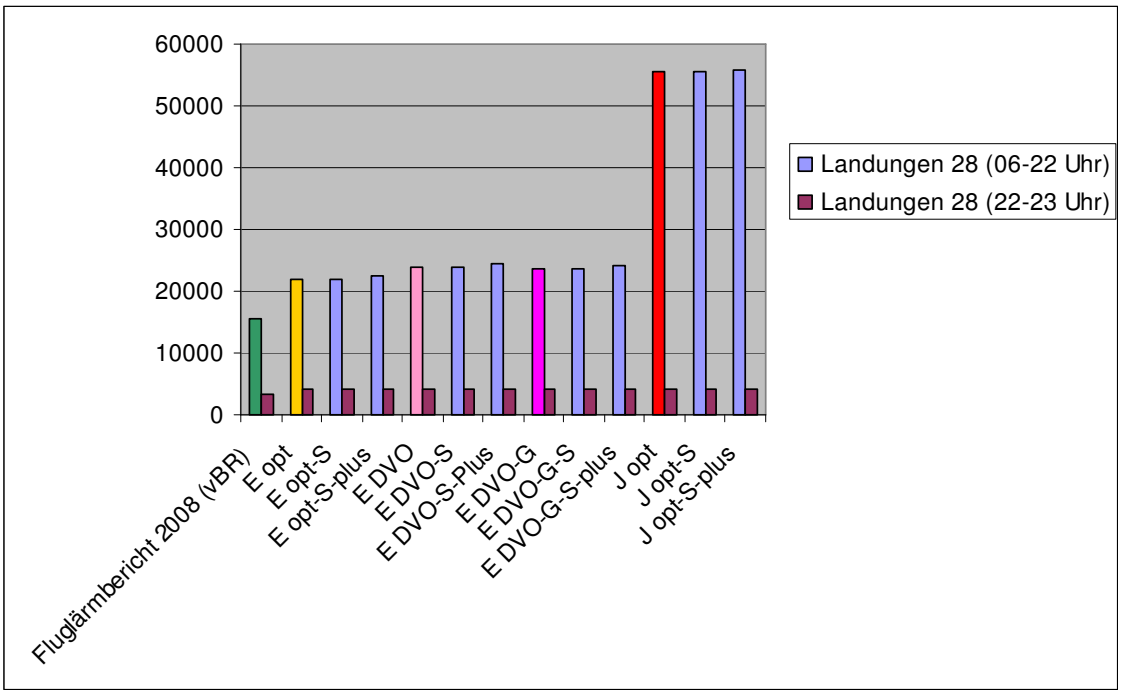

Abb. 4: Jährliche **Landungen** Grossflugzeuge 2030 auf **Piste 28** (Quelle: Tabellen 3 bis 32, Beilagen 2 und 3, Anhang H.3b), Quelle: SIL-Schlussbericht.
Hinweis zur Säule „Fluglärmbericht 2008 (VBR)“: Die Anflüge wurden dem Fluglärmbericht 2008 der Unique Flughafen Zürich AG, Seite 16, entnommen (nur IFR berücksichtigt). Zu beachten ist, dass es sich im Gegensatz zu den anderen Werten um reale Flugzahlen und **nicht** um maximal mögliche Anflüge handelt. Dieser Wert kann deshalb nur bedingt mit den anderen Werten verglichen werden, soll aber als Referenzzahl zum heutigen Flugaufkommen dienen.

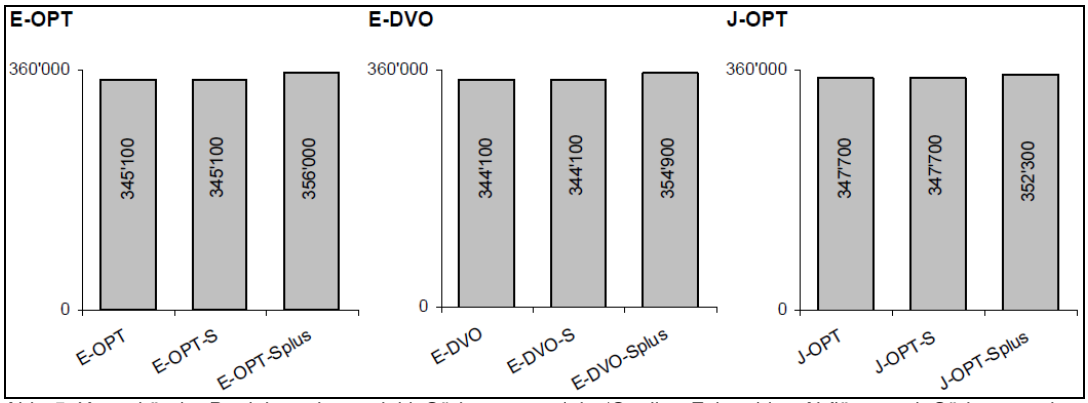

Abb. 5: Kapazität der Betriebsvarianten inkl. Südstarts, straight (Quelle: „Faktenblatt Abflüge nach Süden geradeaus“, www.bazl.admin.ch/sil_zuerich)

Antrag 8: Im Richtplan (Text und Karte) sind nur Betriebsvarianten auf dem heutigen Pistensystem aufzuführen. Entsprechend ist die Abgrenzungslinie und allenfalls der Flächenbedarf anzupassen. Im Übrigen wird auf den Antrag 1 der „Stellungsnahme AGL-Gemeinden“ verwiesen.

- <u>Flughafenperimeter / Abbildung 4.5</u>
  Die in der Abbildung 4.5 auf Seite 4-5 enthaltene Übersicht über die Flughafen- und Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt wird vom Stadtrat grundsätzlich begrüsst, da es aufgrund der Grösse und intensiven Nutzung dieser Anlagen notwendig ist, dass auf Planungsebene eine Abstimmung der raumrelevanten Interessen vorgenommen wird.

  Die Liste und der Plan sind aber nicht auf dem aktuellsten Stand und umfassen zudem die zukünftigen Entwicklungen am Flughafen nicht. Im Rahmen der Gebietsplanung Kloten wurde z.B. diskutiert, ob eine neue Parkierungsanlage im Gebiet Oberhau möglich wäre. Die Karte ist deshalb mit aktuellen und zukünftigen Entwicklungen am Flughafen Zürich abzustimmen.

  Weiter geht aus den Unterlagen nicht klar hervor, welche Wirkung diese Einträge zeitigen. Es ist zu prüfen, ob es praxisgerecht ist, wenn für eine neue Parkierungsanlage der Kantonale Richtplan angepasst werden muss. Als Folge der Schnelllebigkeit der Flughafenentwicklung erscheint dies nicht praktikabel. In diesem Zusammenhang ist auch zu klären, ab welcher Grösse eine Anlage als „erheblich“ beurteilt wird.

  Die beiden Parkplätze P10 und P11, welche in der Karte auf der Seite 4-5 als „bestehend“ bezeichnet sind, sind gemäss dem Ergebnis der Gebietsplanung (vgl. Schlussbericht Gebeitsplanung vom 19. November 2009, ZIff. 4.1.1 / 2.1) aufgrund der neuen Flächenzuteilung, welche sich aus dem SIL ergibt, als „aufzuheben“ zu deklarieren.

  In der Flughafenregion bestehen im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb zahlreiche private Parkplatz-Dienstleister. Diese bieten Parkplätze für Flughafen-Kunden an und unterhalten einen Shuttle- oder Taxi-Betrieb zum Flughafen. Die Zahl dieser Betriebe wird mit dem weiteren Wachstum der Passagierzahlen ebenfalls zunehmen. Die Parkplätze haben eindeutig eine Zweckbindung zum Flughafen und müssten sinngemäss als Flughafenanlagen bewilligt und in die Parkplatzbilanz des Flughafens einfliessen. Diese Parkplätze unterlaufen den UVB und die einzuhaltenden Modalsplittziele für den Flughafenverkehr und belasten zudem die Verkehrsinfrastruktur.

Antrag 9: Die unter 4.7.1.2, lit. b, enthaltenen Flughafen- und Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Flughafen zu vervollständigen und zu bereinigen. Weiter ist zu klären, welche Wirkung diese Einträge zeitigen sollen. Es ist weiter zu prüfen, ob in die Betrachtung auch Anlagen privater Anbieter einbezogen werden können (Shuttle-Parkplätze).

Antrag 10: Die bestehenden Flughafenparkplätze P10 und P11 sind im Zuge der neuen Flächenzuteilung SIL sowie der Gebietsplanung Kloten in der Abbildung 4.5 als „aufzuheben" zu bezeichnen.

- Ökologische Ausgleichsflächen
  Im SIL-Schlussbericht vom 2. Februar 2010 (Seite 70/101) wird ausgeführt, dass die konkreten Standorte für ökologische Ersatzmassnahmen ausserhalb des Flughafenperimeters im Richtplan des Kantons Zürich zu regeln sind.

  Trotz bestehender Zielkonflikte Flughafen / Naturschutz sind auf dem Gebiet des Flughafens Zürich wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna vorhanden, welche wenn möglich und mit dem Betrieb des Flughafens vereinbar, erhalten werden müssen. Erfolgt die Interessenabwägung im Einzelfall zu Gunsten des Flughafens, sind ökologische Ersatzmassnahmen zu treffen. Der Stadtrat unterstützt deshalb ein standortunabhängiges Gesamtkontingent an ökologischen Ausgleichsflächen, welche bei ersatzpflichtigen Bauvorhaben in Anspruch genommen werden können. Ebenso sollen mögliche Flächen für Ersatz-Waldaufforstungen bezeichnet werden, um Rodungen im SIL-Perimeter zu ermöglichen bzw. zu beschleunigen (vgl. Nutzung Gebiet Oberhau).

Antrag 11: Im Richtplan sind Standorte für ökologische Ersatzmassnahmen (inkl. Ersatz-Waldaufforstungen) in Rücksprache mit den Standortgemeinden und dem Flughafen zu bezeichnen.

- Vernehmlassung vom 12. Januar 2010
  Im übrigen verweist der Stadtrat auf seine Vernehmlassung vom 12. Januar 2010 zum Kantonalen Richtplan, insbesondere auf die Anträge 1 bis 3.

Beschluss:

1. Die gemeinsame Vernehmlassung der von der Abgrenzungslinie betroffenen Gemeinden („Stellungsnahme AGL-Gemeinden") wird im Sinne der Erwägungen genehmigt und zuhanden des Amt für Raumordnung und Vermessung verabschiedet. Dabei werden folgende Anträge gestellt:

   Antrag 1:
   Bei der Festlegung der AGL ist auf die SIL-Betriebsvariante $J_{opt.}$ und somit auf mögliche Pistenverlängerungen zu verzichten.

   Antrag 2:
   Die AGL darf sich nur auf die Umhüllende des IGW_{Tag} und des Alarmwertes für die Nacht (AW_{Nacht}) beziehen.

Antrag 3:
Zwischen der AGL gemäss Ziffer 2 (= Umhüllende des IGW_{Tag} und des AW_{Nacht}) und der Lärmkurve für den IGW_{Nacht} muss eine Siedlungsentwicklung - also auch die Aufzonung zur Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete - mittels hochwertiger Lärmschutzmassnahmen (passiver Lärmschutz der Gebäudehülle und der Fenster, Komfortlüftung mit Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) im Sinne von Kapitel 4.7.1.1.a des Richtplan-Anhörungsentwurfs möglich bleiben.

Antrag 4:
Der Richtplantext (Kapitel 4.7.1.3.a Massnahmen Kanton) ist dahingehend anzupassen, dass ausserhalb der Umhüllenden von IGW_{Tag} und IGW_{Nacht}) (= AGL gemäss Anhörungsentwurf Richtplan) grundsätzlich keine weiteren Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung durch die LSV wirksam bleiben (beispielsweise Einhaltung des PW_{Tag} und PW_{Nacht} als Voraussetzung für das Ausscheiden und Erschliessen neuer Bauzonen).

Antrag 5:
Dem Text des Richtplans soll unter Punkt 4.7.1.3.a (Massnahmen Kanton) ein neuer Abschnitt beigefügt werden. Darin ist die Pflicht des Kantons festzuschreiben, sich gleichermassen auch flughafenseitig für Massnahmen hinsichtlich Lärmschutzes einzusetzen.

2. Die vorstehende Vernehmlassung des Stadtrates Kloten wird im Sinne der Erwägungen als Ergänzung zu Ziffer 1 genehmigt und zuhanden des Amt für Raumordnung und Vermessung verabschiedet. Dabei werden folgende Anträge gestellt:

Antrag 6:
Die Wirkungen der AGL auf die Wohnbautätigkeit innerhalb der Abgrenzung ist zu konkretisieren und im Richtplantext klar darzustellen. Insbesondere ist aufzuzeigen, wie viele Ostanflüge am Tag zusätzlich möglich wären, bis der IGW_{Tag} an die vorgeschlagene AGL reicht.

Antrag 7:
Die AGL ist präzisier darzustellen und beispielsweise als exakte Linie/Axe mit Bandierung darzustellen.

Antrag 8:
Im Richtplan (Text und Karte) sind nur Betriebsvarianten auf dem heutigen Pistensystem aufzuführen. Entsprechend ist die Abgrenzungslinie und allenfalls der Flächenbedarf anzupassen. Im Übrigen wird auf den Antrag 1 der „Stellungsnahme AGL-Gemeinden“ verwiesen.

Antrag 9:
Die unter 4.7.1.2, lit. b, enthaltenen Flughafen- und Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Flughafen zu vervollständigen und zu bereinigen. Es ist weiter zu prüfen, ob in die Betrachtung auch Anlagen privater Anbieter einbezogen werden können (Shuttle-Parkplätze).

Antrag 10:
Die bestehenden Flughafenparkplätze P10 und P11 sind im Zuge der neuen Flächenzuteilung SIL sowie der Gebietsplanung Kloten in der Abbildung 4.5 als „aufzuheben“ zu bezeichnen.

Antrag 11:
Im Richtplan sind Standorte für ökologische Ersatzmassnahmen (inkl. Ersatz-Waldaufforstungen) in Rücksprache mit den Standortgemeinden und dem Flughafen zu bezeichnen

Mitteilungen unter Beilage der „Stellungsnahme AGL-Gemeinden“ an:

- Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Abteilung Kantonalplanung, Stampfenbachstrasse 14, Postfach, 8090 Zürich, *eingeschrieben*
- ewp AG, Philipp Lenzi, Effretikon
- Flughafen Zürich AG, Herr Thomas Müller, Corporate Development, Head of Masterplanning, P.O. Box, 8058 Zürich-Flughafen
- Kantonsräte Stadt Kloten (per E-Mail)
    - C. Thomet (CVP)
    - P. Seiler-Graf (SP)
    - R. Götsch-Neukom (SP)
    - P. Reinhard (EVP)
    - H. Frei (SVP)
- „AGL-Gemeinden“, per E-Mail
- Stadtpräsident
- Bauvorstand
- Baukommission (Aktenauflage)
- BL L + S

Für Rückfragen ist zuständig: Marc Osterwalder, Leiter Bereich Lebensraum + Sicherheit,
Tel. 044/815 12 33, marc.osterwalder@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN

René Huber	Thomas Peter
Präsident	Verwaltungsdirektor