

Teilrevision Kantonaler Richtplan Verkehr

Kapitel 4.7.1 Flughafen Zürich

Stellungnahme zur Anhörung

durch die potentiell von der Abgrenzungslinie (AGL)
betroffenen Gemeinden:

Bachenbülach, Bachs, Bassersdorf, Bülach, Glattfelden,
Hochfelden, Höri, Kloten, Kyburg, Lindau, Neerach,
Niederglatt, Niederhasli, Nürensdorf, Oberglatt, Regensdorf,
Rümlang, Stadel, Winkel

1. Einleitung

Die Volkswirtschaftsdirektion wurde durch den Regierungsrat dazu ermächtigt, das Anhörungsverfahren zum Kapitel 4.7.1 „Flughafen Zürich“ in Abstimmung mit dem SIL-Prozess einzuleiten.

Der zur Vernehmlassung vorliegende Richtplanentwurf enthält als neues raumplanerisches Instrument die sogenannte Abgrenzungslinie (AGL). Die meisten der durch die AGL potentiell betroffenen Gemeinden vertreten in der vorliegenden Anhörung eine weitgehend identische Haltung. Dies veranlasste die unterzeichnenden Gemeinden zu dieser gemeinsamen, durch Exekutivbeschlüsse gestützten Eingabe, zumindest betreffend ausgewählter Themen.

Im Zentrum der Zielsetzung zur Teilrevision des Kapitels 4.7.1 steht die Koexistenz von Flughafen- und Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion. Ein konkurrenzfähiger Flughafen mit Drehkreuzfunktion gewährleistet die internationale Erreichbarkeit der Schweiz und insbesondere der Region. Zugleich wird der bestmögliche Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs angestrebt. Diese Zielsetzung wird grundsätzlich mitgetragen.

Ebenso unterstützt wird das Bemühen um rasche Rechtssicherheit für die Nutzungsplanung im Bereich Wohnen, mithin also das Bestreben, Gebiete mit bestehender oder gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung im kantonalen Richtplan und im Sachplan des Bundes abgestimmt und verbindlich zu definieren.

Abgelehnt wird hingegen die Abgrenzungslinie (AGL) in der vorliegenden Ausgestaltung. Begründung und Anträge werden nachfolgend dargestellt.

2. Abgrenzungslinie

Neben dem Flughafenperimeter und dem Pistensystem ist die Abgrenzungslinie das optisch auffälligste Element der Richtplankarte. Die AGL ist für die direkt betroffenen Gemeinden von grösster Bedeutung. Der Verlauf dieser Linie soll die Grösse des Gebietes um den Flughafen regeln, in welchem weder neue Bauzonen noch Um- und Aufzonungen für Wohnen (ausgenommen standortgebundenes Wohnen) möglich sind.

Formal zu bemängeln ist zunächst, dass in der Richtplankarte die Abgrenzungslinie nur als „Abgrenzungslinie Flughafen“ bezeichnet wird. Es wird jedoch nicht ausgewiesen, in welchen Abschnitten der IGW_{Tag} ES II oder der IGW_{Nacht} ES II massgebend ist. Ebenso fehlen auf dem Plan Angaben über die der AGL zu Grunde liegenden Betriebsvarianten.

Aus dem vorliegenden Planwerk kann nur geschlossen werden, dass der Verlauf der AGL demjenigen der Umhüllenden des Immissionsgrenzwertes der Empfindlichkeitsstufe II entspricht und den äusseren Rand der überlagerten Lärmkurven für Tag und Nacht abbildet. Dabei bezieht sich die Kurve für die Nacht auf die Lärmbelastung zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr („erste Nachtstunde“). Weiter wurde für die Definition der AGL der jeweilige „worst case“ der im SIL-Prozess noch zur Diskussion stehenden Betriebsvarianten verwendet.

In weiten Gebieten, insbesondere im Norden und Osten des Flughafens, ist der IGW der ersten Nachtstunde massgebend für die Lage der AGL. In vielen der davon betroffenen Gemeinden werden tagsüber jedoch die IGW-Werte nicht überschritten, teilweise wird sogar der Tagwert des PW (Planungswert) eingehalten.

Die beabsichtigten rigorosen Einschränkungen bzgl. neuer Bauzonen sowie Um- und Aufzonungen für Wohnen ergeben sich also aus dem Flugbetrieb während einer einzigen Stunde im Tagesgang, obwohl das Lärmproblem für diese kurze Zeit mit Lärmschutzmassnahmen am Objekt ohne weiteres gelöst werden kann. Mit anderen Worten: Obwohl in diesem grossen Gebiet während 23 Stunden des Tages der Immissionsgrenzwert oder gar der Planungswert eingehalten oder dieses gar nicht befliegen wird, ist in weiten Gebieten wegen der Grenzwertüberschreitung während einer einzigen Stunde pro Tag die Entwicklungsmöglichkeit substanziell eingeschränkt. Es stellt sich die Frage, ob damit nicht der Grundsatz der Verhältnismässigkeit verletzt ist.

Der guten Ordnung halber ist noch anzumerken, dass vor der definitiven Festlegung einer AGL die bereits früher von den Nachbargemeinden des Flughafens verlangte Überprüfung des EMPA-Lärmmodells FLULA II zu erfolgen hat. Immerhin wurde in einem ähnlichen Verfahren am Flughafen Frankfurt Main im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 festgehalten, dass die in der Schweiz mit dem Lärmmodell der EMPA berechneten Schallwerte um 2.4 dBA überzeichnet sind. Es läuft den Bemühungen um rasche Rechtsicherheit zuwider, wenn dieser Sachverhalt erst auf dem Rechtsweg Beachtung findet.

3. Massnahmen im Begleittext

Im erläuternden Text zur Teilrevision sind unter Punkt 4.7.1.3 Massnahmen des Kantons sowie der Regionen und Gemeinden aufgeführt. Dazu nehmen die unterzeichnenden Gemeinden wie folgt Stellung:

a) Kanton

Eine Überprüfung und Anpassung der Lärmschutzvorschriften (LSV) durch den Bund bezüglich der Anforderungen an Bauzonen in Gebieten mit PW-Überschreitung ist unerlässlich. Ausserhalb einer AGL sollen keine weiteren Einschränkungen durch die LSV mehr wirksam sein.

Bei der Überprüfung der Zweckmässigkeit von Bauzonen innerhalb der Abgrenzungslinie ist die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton, der Region und den Gemeinden selbstredend von zentraler Bedeutung.

Die im Richtplantext aufgeführten Aufgaben an den Kanton beziehen sich auf die Unterstützung der Gemeinden und Koordination der Regionen im Bereich der Siedlungsentwicklung. Diese Massnahmen sind zweckmässig.

Allerdings stipuliert der Text der Teilrevision keine Pflicht des Kantons, sich in der Zusammenarbeit mit dem Flughafen auch für flughafenseitige Massnahmen zur Lärmbegrenzung einzusetzen. Im Sinne seiner damaligen Weisung zur Volksabstimmung über den ZFI soll sich der Kanton ausgewogen sowohl in der Siedlungsentwicklung wie auch im Bereich der Lärmbegrenzung am Flughafen zum Schutz der Bevölkerung einsetzen.

b) Regionen

Die im Richtplan formulierte Handlungsanweisung an die Regionen Glattal und Unterland zur Erarbeitung eines Siedlungs- und Landschaftsentwicklungskonzeptes für die Flughafenregion wird unterstützt.

c) Gemeinden

Hier fehlt die explizite Verankerung der Möglichkeit, dass die vom Fluglärm betroffenen Gemeinden innerhalb des eigenen Gebietes eine Kompensation von Siedlungsgebietsreduktionen zugestanden wird.

4. Anträge

Die unterzeichnenden Gemeinden anerkennen die Zweckmässigkeit der Mechanik einer Abgrenzungslinie, allerdings nicht die AGL in der vorliegenden Ausgestaltung.

Eine Abgrenzungslinie, die unterstützt werden kann, muss zwingend bundesrechtlich abgestützt sein und folgenden Anträgen entsprechen:

Antrag 1: Die unterzeichnenden Gemeinden beantragen, bei der Festlegung der AGL auf die SIL-Betriebsvariante J_{opt} und somit auf mögliche Pistenerweiterungen zu verzichten.

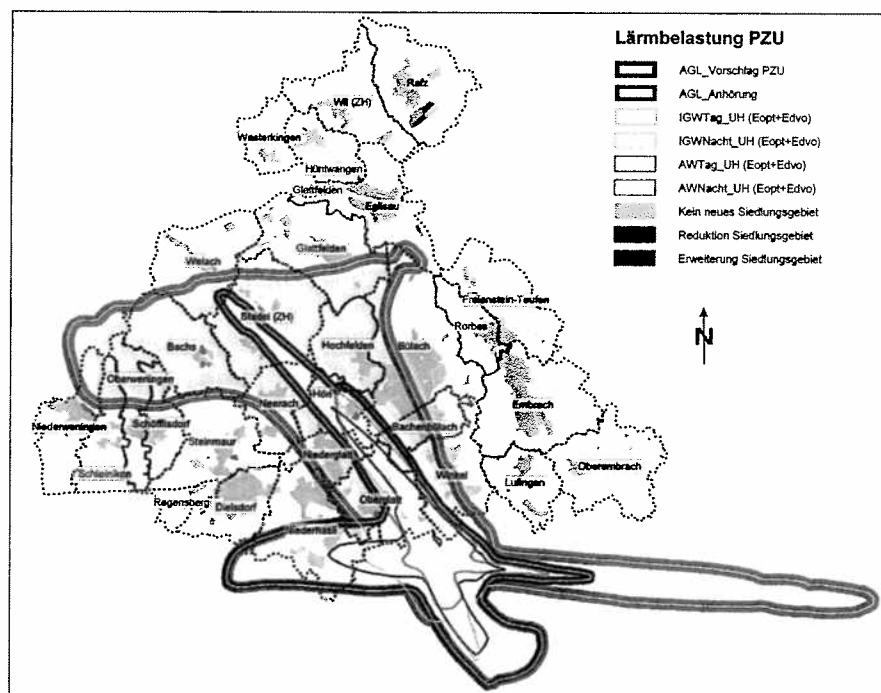
Begründung: Das heutige Pistensystem widerspiegelt das historische Miteinander des Flughafens und der umliegenden Gemeinden. Änderungen am Pistensystem sind für eine angemessene Leistungsfähigkeit des Flughafens als Landes-Hub nicht notwendig. Sie dienen weitgehend der Entlastung von wenig beschallten Gebieten im weiteren Süden des Flughafens, zulasten von Regionen im Norden, Osten und Westen. Diese politische Zielsetzung wird mit Vehemenz abgelehnt. In logischer Konsequenz soll die AGL nur Betriebsvarianten auf dem heutigen, mit der gewachsenen Siedlungsstruktur verträglichen Pistensystem abbilden bzw. sichern.

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

Begründung: In den meisten Gebieten, die zwischen den Lärmkurven für den IGW_{Tag} ES II und IGW_{Nacht} ES II liegen, besteht während 23 Tagesstunden keine Lärmbelastung im Sinne des IGW oder gar des PW. In diesen Gebieten muss eine Siedlungsentwicklung möglich bleiben.

Mit einer Beschränkung des AGL-Verlaufs auf die Umhüllende des IGW_{Tag} und des AW_{Nacht} bestünden im Hinblick auf die Siedlungsplanung angemessene Entwicklungsmöglichkeiten.

Der AGL-Verlauf gemäss Anhörungsentwurf des Kantons ist weitgehend von einem unverhältnismässigen, nicht gerechtfertigten Einfluss der ersten Nachtstunde geprägt.



Darstellung: Visualisierung TSP. Datengrundlagen: © Flughafen Zürich AG

Antrag 3: Zwischen der von den unterzeichnenden Gemeinden vorgeschlagenen „AGL-Perimetergemeinden“ (= Umhüllende des IGW_{Tag} und des AW_{Nacht}) und der Lärmkurve für den IGW_{Nacht} muss eine Siedlungsentwicklung - also auch die Aufzoning 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.

Begründung: Da in grossen Gebieten der unterzeichnenden Gemeinden während mindestens 21 Stunden (also ohne erste, zweite und letzte Nachtstunde) oder sogar während 23 Stunden keine Überschreitung von Belastungswerten vorliegt, muss in diesen Gebieten – dem Prinzip der Verhältnismässigkeit Rechnung tragend – eine Siedlungsentwicklung mit hochwertigen Lärmschutzmassnahmen möglich bleiben.

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

Begründung: Die Definition der Umhüllenden von $IGW_{Tag} + IGW_{Nacht}$ dient ja dem Zweck, die Handlungsmöglichkeiten des Flughafens Zürich (= Bereich innerhalb der Umhüllenden) von den Gestaltungsspielräumen für die Siedlungsentwicklung (= Bereich ausserhalb der Umhüllenden) eindeutig abzugrenzen. Käme es ausserhalb der Umhüllenden von $IGW_{Tag} + IGW_{Nacht}$ zu weiteren Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung, hätte die Festlegung einer AGL bzw. deren Definition gar keinen Sinn. Die AGL würde zu einem einseitigen Instrument zur Sicherung der Interessen des Flughafens.

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.

Begründung: Bezüglich der Massnahmen an den Kanton sind die unterzeichnenden Gemeinden mit den vorgeschlagenen Aufgaben einverstanden. Allerdings wurden diese nur bzgl. der Siedlungsentwicklung formuliert und nicht, wie beispielsweise in der Abstimmungsvorlage zum ZFI angekündigt, gegenüber dem Flughafen.

5. Hinweise

Die unterzeichnenden Gemeinden behalten sich vor, in inhaltlicher Abstimmung mit dieser gemeinsamen Stellungnahme eine zusätzliche Eingabe mit gemeindespezifischen Ergänzungen zu verfassen und einzureichen.

Die hier vorliegende Eingabe ist abgestimmt mit der Stellungnahme der Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU.

Bülach, 5. März 2010

Gemeinderat Bachenbülach

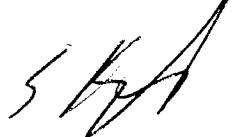


Franz Bieger
Gemeindepräsident



Hans Lüssi
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Bachs

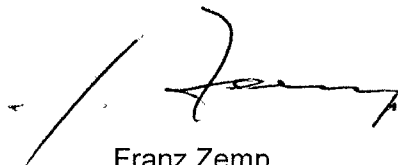


Emanuel Hunziker
Gemeindepräsident

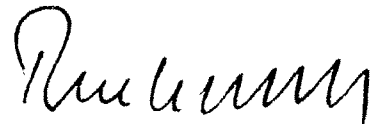


Matthias Hildebrandt
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Bassersdorf



Franz Zemp
Gemeindepräsident



Rolf Rinderknecht
Gemeindeschreiber

Stadtrat Bülach



Walter Bosshard
Stadtpräsident



Christian Mühlethaler
Stadtschreiber

Gemeinderat Glattfelden

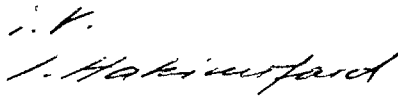


Pier-Luigi Quattropiani
Gemeindepräsident



Beatrice Wüthrich
Gemeindeschreiberin

Gemeinderat Hochfelden



Reto Riedberger
Gemeindepräsident



Ruth Eggenberger
Gemeindeschreiberin

Gemeinderat Höri

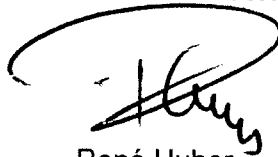


Ursula Moor
Gemeindepräsidentin



Reto Linder
Gemeindeschreiber

Stadtrat Kloten

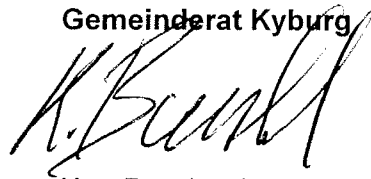


René Huber
Stadtpräsident

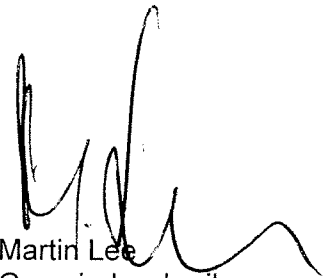


Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Gemeinderat Kyburg



Kurt Bosshard
Gemeindepräsident

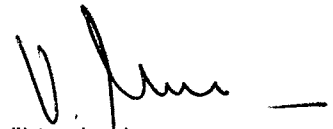


Martin Lee
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Lindau



Fritz Jenzer
Gemeindepräsident



Viktor Ledermann
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Neerach



Beat Lienhard
Gemeindepräsident



Cornelia Weiss
Gemeindeschreiberin

Gemeinderat Niederglatt

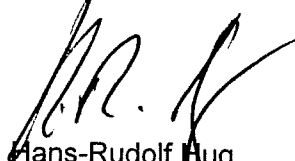


Verena Egloff
Gemeindepräsidentin



Bruno Schlatter
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Niederhasli



Hans-Rudolf Hug
Gemeindepräsident

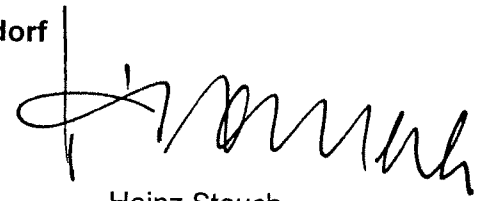


Patric Kubli
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Nürensdorf

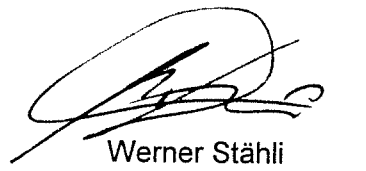


Franz Brunner
Gemeindepräsident

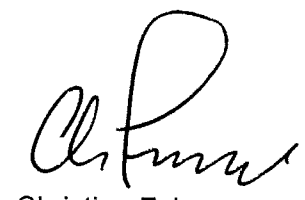


Heinz Stauch
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Oberglatt



Werner Stähli
Gemeindepräsident



Christian Fuhrer
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Regensdorf



Erika Kuczynski
Gemeindepräsidentin

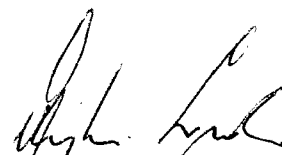


Peter Vogeli
Gemeindeschreiber

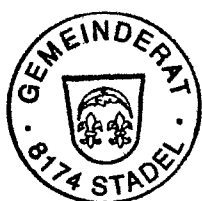
Gemeinderat Rümlang



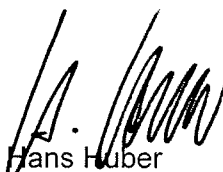
Thomas Hardegger
Gemeindepräsident



Giorgio Cirolì
Gemeindeschreiber



Gemeinderat Stadel



Hans Huber
1. Vizepräsident



Richard Kälin
Gemeindeschreiber

Gemeinderat Winkel



Arnold Meyer
Gemeindepräsident



Gerhard Kalt
Gemeindeschreiber