

**Beschluss des Kantonsrates
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 286/2023
betreffend Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen
bei den Pistenverlängerung ohne unnötige Opferung
von Fruchtfolgeflächen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 18. September 2024,

beschliesst:

I. Das dringliche Postulat KR-Nr. 286/2023 betreffend Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen bei den Pistenverlängerung ohne unnötige Opferung von Fruchtfolgeflächen wird als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 25. September 2023 folgendes von Kantonsrat Martin Hübscher, Wiesendangen, sowie den Kantonsrättinnen Barbara Franzen, Niederweningen, und Ruth Ackermann, Zürich, am 28. August 2023 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, in einem Bericht darzulegen, wie die geplante Pistenverlängerung einschliesslich der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) mit minimalem Kulturlandverlust insbesondere der bestehenden Fruchtfolgeflächen, realisiert werden kann.

Bericht des Regierungsrates:

I. Ausgangslage

Am 3. März 2024 wurde über die Pistenverlängerung am Flughafen Zürich abgestimmt. Die Stimmberechtigten haben diese gutgeheissen bzw. der Weisung des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (FZAG) zugestimmt. Die Weisung des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG stellt den Grundsatzentscheid dar, gestützt auf welchen die Flughafenbetreiberin die Detailprojektierung an die Hand nehmen und ein entsprechendes Plangenehmigungsgesuch ausarbeiten wird. Im Zuge der Erarbeitung dieses Plangenehmigungsgesuchs wird unter anderem die Verlegung der Glatt in der Verantwortung der FZAG aufgrund der Verlängerung der Piste 28 detailliert aufzuarbeiten sein. Dabei muss auch der Anschluss der Glatt an den vom Kanton umzusetzenden Revitalisierungsabschnitt zwischen Solacht und Oberglatt berücksichtigt werden. Teil des Glatt-Projektes werden ebenfalls die Verlegung der Flughofstrasse und des Wander- und Radwegs entlang der Glatt sein. Im Plangenehmigungsgesuch muss auch der nötige ökologische Ersatz ausgewiesen werden.

II. Projektabschnitte der Glattrevitalisierung

Die Revitalisierungsplanung der Glatt von Opfikon bis Oberglatt wurde in vier Abschnitte A–D mit unterschiedlichen Zuständigkeiten und Umsetzungszeiträumen unterteilt. Die Abschnitte A und B erstrecken sich von der Birchstrasse, Glattbrugg, bis zur Brücke Klotenerstrasse, Rümlang, und liegen im Zuständigkeitsbereich der FZAG. Für die Revitalisierung in diesen Abschnitten besteht bereits die rechtskräftige Plangenehmigung. Bei Abschnitt C handelt es sich um die Verlegung der Glatt in der Verantwortung der FZAG aufgrund der Verlängerung der Piste 28. Der Abschnitt D liegt im nationalen Auengebiet von nationaler Bedeutung ZH 345, Oberglatt. Hier ist der Kanton Zürich für die Revitalisierung zuständig.

III. Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

Ökologischer Ausgleich

Gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt Zürich vom 11. August 2021, erfüllen die bestehenden Naturwerte auf dem Flughafenareal die Anforderungen an den ökologischen Ausgleich. Die unter den Rahmenbedingungen zum Betrieb und zur Infra-

struktur festgelegte Entwicklung des Flughafens erfordert demnach keine zusätzlichen Ausgleichsmassnahmen. Das Projekt Pistenverlängerung führt deshalb nicht zu einem ausserhalb des Flughafenareals liegenden Bedarf an ökologischem Ausgleich.

Ökologischer Ersatz

Im Nahbereich der Infrastruktur des Flughafens Zürich befinden sich zahlreiche Naturschutzgebiete von nationaler und kantonaler Bedeutung. Das Flughafengebiet ist zudem eine der grössten extensiven Wiesenlandschaften der Schweiz, die – abgesehen vom Flugbetrieb und von Flughafeninfrastrukturen – weitgehend ungestört ist. Es handelt sich dabei um schutzwürdige Lebensräume im Sinne des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451). Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, hat die Verursacherin oder der Verursacher gestützt auf Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonst für angemessenen Ersatz zu sorgen. Der Bau von Flughafenanlagen erfordert deshalb häufig ökologische Ersatzmassnahmen gemäss NHG. Hierfür werden auch Ersatzstandorte ausserhalb des Flughafenperimeters benötigt.

Aus der «Baukonzession für das Projekt Rollwege und Vorfeld Midfield» vom 17. August 1999 besteht eine Pendenz der FZAG zur Erstellung von 4ha Riedwiesen als ökologischer Ersatz, die im Rahmen der Glattrevitalisierung zu erledigen ist. Zusätzlich zu dieser Pendenz wird im Zusammenhang mit der Pistenverlängerung Ersatzbedarf nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG fällig (aufgrund der Eindolung der Glatt auf 200 m sowie aufgrund von Beeinträchtigungen und Eingriffen in weitere schutzwürdige Lebensräume). Der zu leistende Ersatzbedarf ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens durch die FZAG im Umweltverträglichkeitsbericht detailliert darzulegen und zu quantifizieren. Die kantonalen Stellen werden zu gegebener Zeit zur Umweltverträglichkeitsprüfung angehört. Die finale Beurteilung und Bewilligung des Vorhabens erfolgt durch die Bundesstellen. Der genaue Ersatzbedarf für das Projekt Pistenverlängerung ist zum heutigen Zeitpunkt somit noch nicht bekannt.

IV. Landschaftsentwicklungskonzept Glattraum als für den Kanton verbindliche Vorgabe

Gemäss SIL, Objektblatt Zürich vom 11. August 2021, sorgt der Kanton Zürich für die raumplanerische Sicherung geeigneter Ersatzmassnahmenstandorte. In Zusammenarbeit des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft und des Amtes für Landschaft und Natur mit der FZAG

wurden daher bereits 2010 im Vorprojekt «Glatt, Hochwasserschutz und Revitalisierung im Bereich Flughafen», das die Glatt von ausgangs Opfikon bis nach Oberglatt umfasste (Abschnitte A–D), mögliche Ersatzflächen ausgewiesen. Da dieses Vorprojekt auf erheblichen Widerstand der Landwirtschaft stiess, wurde unter der Federführung der Baudirektion und gemeinsam mit allen Interessenvertreterinnen und -vertretern (unter anderem Vertretungen der Gemeinden, des Zürcher Bauernverbands, der lokalen Landwirtschaft und Umweltorganisationen) 2012 bis 2014 ein Konzept zur Landschaftsentwicklung Glattraum erarbeitet. Der Schlussbericht «Landschaftsentwicklung Glattraum – Rümlang/Oberglatt» vom 4. Juli 2014 zeigt die angestrebte Nutzung und Gestaltung des Glattraums auf. Die verschiedenen Nutzungs- und Schutzinteressen (insbesondere Revitalisierung der Glatt, Gewährleistung des Hochwasserschutzes, Sicherung ökologischer Ersatzflächen für Ausbauprojekte des Flughafens, Sicherstellung von wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen für die landwirtschaftliche Produktion, ökologische Aufwertung und Vernetzung nationaler Schutzgebiete sowie Aufwertung des Glattraums für die Erholung) wurden im Rahmen der Konzeptentwicklung umfassend abgewogen und bestmöglich aufeinander abgestimmt. Gegenüber dem 2010 erarbeiteten Vorprojekt wurden die für die Biodiversität vorgesehenen Aufwertungsflächen um 10 Hektaren, d. h. um 40% zugunsten von Ackerland verkleinert. Damit wurde das Ausmass des beanspruchten Kulturlands vermindert und den Interessen der Landwirtschaft stark entgegengekommen. Im Sinne der Schwerpunktsetzung erfolgte die Verkleinerung der Naturschutzflächen im südlichen Planungsperimeter (Abschnitte A und B), während im nördlichen Planungsperimeter die Aufwertungsflächen für die Biodiversität beibehalten wurden.

Das Konzept Landschaftsentwicklung Glattraum ist für die kantonalen Behörden verbindlich. Es bildete die Grundlage für das bis 2018 gemeinsam von der FZAG und dem Kanton erarbeitete Bauprojekt für die vier Abschnitte A–D. Für die Glattrevitalisierung in den Abschnitten A und B (Brücke Birchstrasse, Glatbrugg, bis Brücke Klönenstrasse, Rümlang) ist die Projektgenehmigung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation inzwischen erfolgt. Der Baubeginn ist für 2025 vorgesehen. Für die verbleibenden Abschnitte C im Bereich der Pistenverlängerung (in der Verantwortung der FZAG) und D im Bereich der nationalen Auen (Revitalisierung durch den Kanton) stellt das Konzept Landschaftsentwicklung Glattraum nach wie vor die Vorgabe dar. Es beruht auf einem breit abgestützten, partizipativen Prozess, der eine umfassende Abwägung der Interessen aller Akteure umfasst und das Interesse der Schonung von

Fruchtfolgeflächen (FFF) bereits berücksichtigt. Diese Variante entspricht auch dem vom Bundesrat verabschiedeten SIL, Objektblatt Zürich vom 11. August 2021.

V. Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen

Hauptauslöser für die Beanspruchung von FFF ist die Pistenverlängerung. Diese führt sowohl zu einem direkten Verlust von FFF als auch zur projektbedingten Umlegung der Glatt, was eine zusätzliche Beanspruchung von FFF für den neuen Glattlauf bedingt. Auch die Pendenz der FZAG von 1999 zur Erstellung von 4 ha Riedwiesen ist die Folge eines grossen Ausbauvorhabens (Projekt Rollwege und Vorfeld Midfield). Um die ökologischen Ersatzflächen einschliesslich der 4 ha Riedwiesen in einer möglichst hohen ökologischen Wertigkeit anzulegen, sind sie an das bestehende Schutzgebiet der Glattaltläufe anzubinden. Die Glatt soll deshalb westlich der neuen Riedwiesenflächen geführt werden und darf diese nicht durchschneiden. Damit wird eine hohe Flächeneffizienz und entsprechend eine möglichst geringe Flächenbeanspruchung gewährleistet. Der genaue Verlauf der Glatt steht damit in engem Zusammenhang mit dem zu leistenden Umfang an ökologischen Ersatzflächen. Diesbezüglich stehen die FZAG, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion im Gespräch.

Die jüngsten Anpassungen des Raumplanungsgesetzes (SR 700) und in der Sachplanung FFF (SP FFF) bringen gegenüber der bisherigen Praxis im Kanton Zürich keine grundsätzlichen Änderungen mit sich. Sie werden sowohl im Konzept Landschaftsentwicklung Glattraum und bei der Erarbeitung des Bauprojekts als auch in der Erarbeitung des Plangenehmigungsgesuchs bereits berücksichtigt. Für den Umgang mit FFF, die durch den Bau von Flughafenanlagen beansprucht werden, gelten gemäss SIL, Objektblatt Zürich vom 11. August 2021, die Vorgaben des SP FFF vom 8. Mai 2020. Fruchtfolgeflächen, die im kantonalen Inventar verzeichnet sind, müssen demnach kompensiert werden. Der Kanton Zürich hat die Flughafenbetreiberin aktiv bei der Suche nach geeigneten Standorten zu unterstützen, damit sie die geforderte Kompensation fristgerecht realisieren kann. Somit werden alle durch die FZAG beanspruchten FFF kompensiert und der Bestand bleibt unverändert.

VI. Fazit

Grundsätzlich ist es ein zentrales Anliegen aller am Projekt beteiligten Stellen, den Kulturlandverbrauch so gering wie möglich zu halten. Die öffentlichen Interessen am Erhalt von FFF wurden denn auch im Rahmen des Mitwirkungsprozesses zur Landschaftsentwicklung Glatt-

raum – Rümlang/Oberglatt ermittelt und eine umfassende Abwägung ist damals erfolgt. Die nächsten Schritte erfolgen nun im Plangenehmigungsverfahren des Bundes.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 286/2023 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatsschreiberin:
Natalie Rickli Kathrin Arioli