

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

Text

2.1.2 *Karteneinträge*

In der Richtplankarte ist das innere Siedlungsgebiet abschliessend festgelegt. Die schutzwürdigen Ortsbilder sind als schutzwürdige Ortsbilder dargestellt, die in der Karte als Ortsbilder eingetragen sind.

2.1.3 *Massnahmen*

a) *Kanton*

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne fest und gewährleistet die Einhaltung gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die haushälterische Entwicklung der Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. Pte. 3.10 und 3.11).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur Zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zum Schutz von Baudenkmälern, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umsetzung der Planungsträgern aller Stufen zugänglich.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massstäbe bei der Nutzung des Bodens angewandt werden.

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts gemäss Art. 89 Abs. 1 PBG über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegebenenfalls ergriffenen Massnahmen.

Die Gemeinden erarbeiten die Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Nutzung des Bodens in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen und sorgen durch entsprechende Festlegungen im regionalen Richtplan für eine kantonsübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die Gemeinden erarbeiten die Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und berücksichtigen die regionalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie planen die Entwicklung des Bodens bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

**Kapitel 4.7.1
Flughafen Zürich**

**Öffentliche Auflage vom
23. August bis 29. Oktober 2010**

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

4.7.1	Flughafen Zürich	4-3
4.7.1.1	Ziele	4-3
	a) Abstimmung von Sach- und Richtplanung	
	b) Vorsorge	
4.7.1.2	Karteneinträge	4-3
	a) Abgrenzungslinie	
	b) Flughafenperimeter	
4.7.1.3	Massnahmen	4-6
	a) Kanton	
	b) Regionen	
	c) Gemeinden	
4.7.1.4	Grundlagen	4-7
	a) Rechtliche Grundlagen	
	b) Weitere Grundlagen	

4.7.1 Flughafen Zürich

4.7.1.1 Ziele

Die gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich soll, zusammen mit dem internationalen Schienenverkehr (vgl. Pt. 4.3.1a), durch einen wettbewerbsfähigen, sicheren und zuverlässigen Flughafen mit Drehkreuzfunktion gewährleistet werden. Gleichzeitig wird der bestmögliche Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs angestrebt (vgl. §§ 1 und 3 Flughafengesetz).

a) Abstimmung von Sach- und Richtplanung

Die Luftfahrt fällt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes. Als dessen strategisches Planungsinstrument gilt, gestützt auf Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG), der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Dieser enthält die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der schweizerischen Zivilluftfahrt. Das SIL-Objektblatt bestimmt, gestützt auf Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL), das für den Flughafen Zürich beanspruchte Areal (Flughafenperimeter), die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb (Gebiet mit Hindernisbegrenzung, Gebiet mit Lärmauswirkungen). Um die Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen, müssen sich die Festlegungen im SIL und im kantonalen Richtplan gegenseitig ergänzen.

b) Vorsorge

Das Ziel der raumplanerischen Vorsorge besteht darin, nach Massgabe der übergeordneten Ziele der Raumentwicklung (vgl. Pt. 1.3) eine Koexistenz von Flughafen- und Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion zu ermöglichen. Sie ist langfristig ausgerichtet und ergänzt die Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes (USG) und der Lärmschutzverordnung (LSV) sachgerecht.

Um für einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren Rechtssicherheit für die Nutzungsplanung im Bereich Wohnen zu schaffen, werden die Gebiete mit bestehender oder gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung (gemessen am Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II [IGW ES II]) im kantonalen Richtplan und im Sachplan des Bundes mit einer Abgrenzungslinie (vgl. Pt. 4.7.1.2a) dauerhaft und verbindlich festgelegt. In diesem Gebiet ist die Zunahme der Wohnbevölkerung zu begrenzen und die Wohnqualität zu erhöhen. Soweit im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zweckmässig, sind die Möglichkeiten zur Umnutzung von belasteten Wohngebieten auszuschöpfen. Innerhalb der Abgrenzungslinie sind die zeitgemässe Erneuerung und die qualitative Aufwertung des Wohnungsbestandes aktiv zu fördern. Langfristig sind alle Wohnungen mit hochwertigen Lärmschutzmassnahmen (passiver Lärmschutz der Gebäudehülle und der Fenster, Komfortlüftung mit Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) auszustatten (vgl. Pte. 4.7.1.3a und c).

Die Anweisungen an die Flughafenhalterin zur Begrenzung der Lärmimmissionen werden im SIL-Objektblatt festgelegt. Die Flughafenhalterin ist zudem gemäss dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip verpflichtet, alle möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung auszuschöpfen.

4.7.1.2 Karteneinträge

a) Abgrenzungslinie

Die Abgrenzungslinie umfasst das Gebiet mit bestehender und gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung über dem IGW ES II.

Mit der Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan wird ein verlässlicher Rahmen für die Optimierung des Siedlungsgebiets (vgl. Pt. 2.2.2) festgelegt. Neues Siedlungsgebiet, neue Bauzonen sowie Um- und Aufzonungen für Wohnen – ausgenommen standortgebundenes Wohnen – sind nur noch ausserhalb der Abgrenzungslinie möglich.

Deckungsgleich mit dem kantonalen Richtplan legt der Bund im SIL-Objektblatt mit der Abgrenzungslinie den Rahmen für die kurz-, mittel- und langfristig mögliche maximale Fluglärmbelastung über dem IGW ES II fest. Mit der Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen im SIL-Objektblatt sind zusätzliche Vorgaben für den Flugbetrieb verbunden. Betriebsreglemente können durch den Bund nur dann genehmigt werden, wenn diese Vorgaben eingehalten werden.

b) Flughafenperimeter

Der Flughafenperimeter wird in der Richtplankarte in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt dargestellt. Er begrenzt das Areal für Flughafenanlagen, d.h. für Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb des Flughafens dienen. Flughafenanlagen dürfen nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt. Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (vgl. Art. 37 Abs. 1 bis 4 Luftfahrtgesetz, LFG). Gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes besitzt der Kanton Zürich zudem ein Vetorecht in Bezug auf Plangenehmigungsgesuche der Flughafenhalterin an den Bund betreffend Änderungen an der Lage und Länge der Pisten. Entsprechende Weisungen genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses.

Soweit im SIL-Objektblatt Raum für neue Flughafenanlagen, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, gesichert wird, werden im kantonalen Richtplan entsprechende Koordinationshinweise festgelegt (vgl. § 24 Planungs- und Baugesetz, PBG):

<i>Koordinationshinweise bezüglich im SIL festgelegter Flughafenanlagen</i>				
Nr.	Objekt/Vorhaben	Vorhaben	Koordinationsbedarf	Realisierungshorizont
1	Westpiste 10/28, Verlängerung um 450 Meter nach Westen	Rümlang	Verlegung/Überdeckung der Flughofstrasse (vgl. Pt. 4.2.2); Verlegung/Überdeckung der Glatt in Koordination mit Renaturierungsprojekt (vgl. Pt. 3.6.2c Nr. 5); Anpassung des Siedlungsgebiets (vgl. Pt. 2.2.2) in Abstimmung mit Plangenehmigungsverfahren	mittelfristig in Abstimmung mit dem SIL; vorbehältlich der Zustimmung des Kantonsrates oder der Stimmberechtigten (vgl. §§ 10 und 19 Flughafengesetz)
2	Piste 14/32, Verlängerung um 400 Meter nach Norden	Oberglatt	Verlegung/Überdeckung der Bülachstrasse	mittelfristig in Abstimmung mit dem SIL; vorbehältlich der Zustimmung des Kantonsrates oder der Stimmberechtigten (vgl. §§ 10 und 19 Flughafengesetz)
3	Retentionsfilterbecken (RFB)	Oberglatt	Einbettung in Landschaft und Abstimmung mit Bedürfnissen Naherholung; Generelle Entwässerungsplanung Flughafen; Abstimmung mit Sachplan Fruchtfolgeflächen (vgl. Pt. 3.2.3)	mittelfristig in Abstimmung mit dem SIL

Die Erstellung oder Änderung von Nebenanlagen, d.h. von Bauten und Anlagen innerhalb des Flughafenperimeters, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, unterstehen dem kantonalen Recht (vgl. Art. 37m LFG). Vor dem Entscheid über die Baubewilligung für Nebenanlagen hört die federführende Behörde das zuständige Bundesamt an. Künftige Nebenanlagen, die erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, sind im kantonalen oder im regionalen Richtplan festzulegen:

<i>Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt</i>				
Nr.	Objekt/Vorhaben	Vorhaben	Koordinationsbedarf	Realisierungshorizont
4	'The Circle at Zürich Airport', Nebenanlage für kommerzielle Nutzungen	Kloten	Verkehrliche Erschliessung (vgl. Pt. 4.5.2); Auswirkung auf Zentrenstruktur; Raumbedarf zukünftiger Flughafenanlagen	kurzfristig

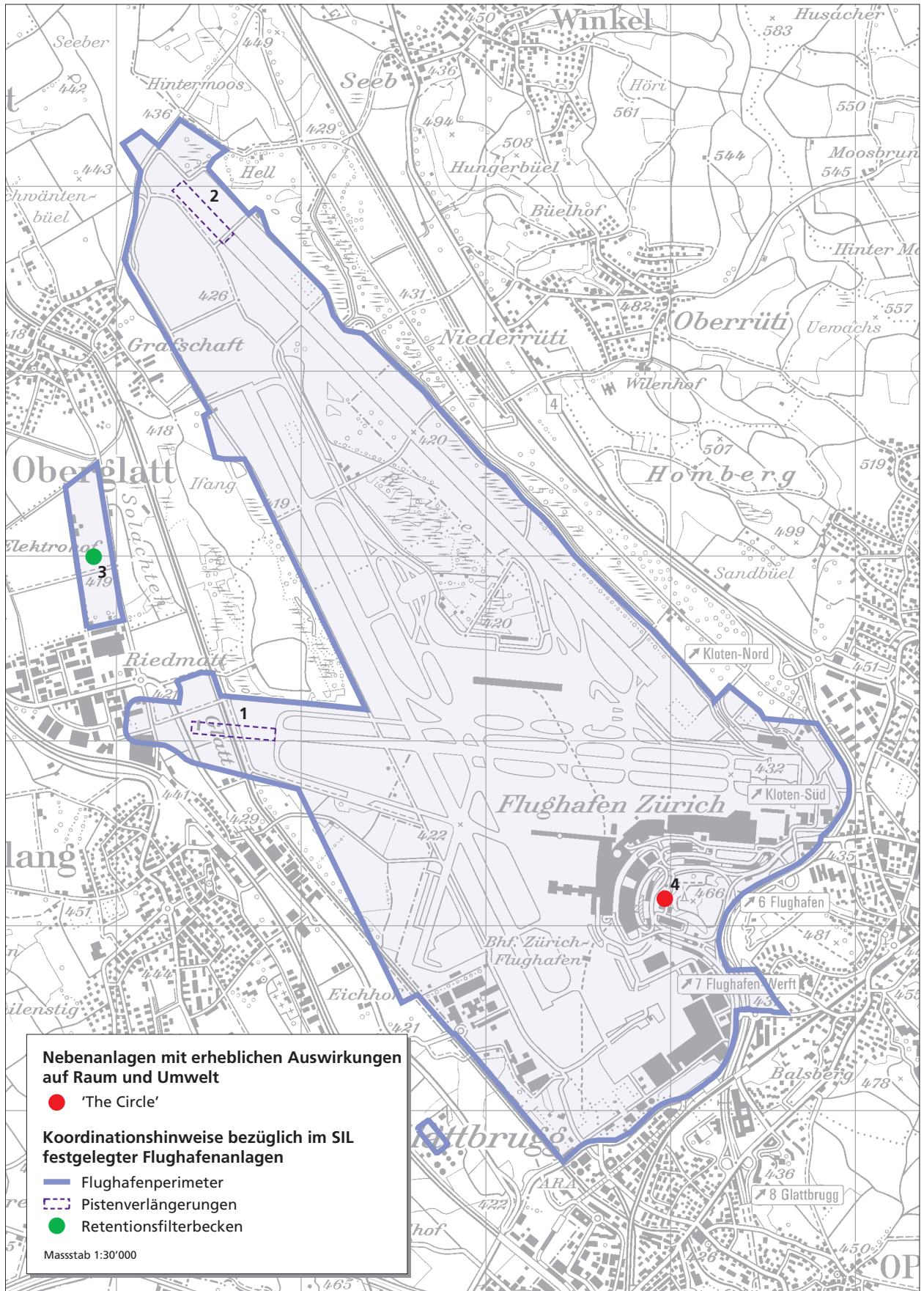


Abb. 4.5: Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt und Koordinationshinweise bezüglich Flughafenanlagen gemäss SIL (Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.7.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton stützt sich bei Baubewilligungen im Einflussbereich des Flughafens Zürich auf die Bestimmungen des Umweltschutzrechts und die durch den Bund festgelegte zulässige Lärmbelastung. Bei der Beurteilung von Richt- und Nutzungsplänen stützt er sich insbesondere auf die Abgrenzungslinie (vgl. Pt. 4.7.1.2a). Vor allem in den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften (vgl. Pt. 1.3) soll die Siedlungsentwicklung aufgrund einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung auch bei einer Überschreitung der Planungswerte möglich sein. Soweit der im Umweltrecht verankerte Planungswert diesen Bestrebungen zuwiderläuft, setzt sich der Kanton beim Bund dafür ein, dass die bundesrechtlichen Bestimmungen bezüglich der Anforderungen an Bauzonen in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen überprüft und angepasst werden.

Der Kanton prüft zusammen mit Gemeinden und Regionen die Bauzonen innerhalb der Abgrenzungslinie hinsichtlich ihrer Zweckmässigkeit. Dies betrifft insbesondere auch die Industriezone Flughafen in den Gemeinden Kloten und Opfikon.

Der Kanton unterstützt Gemeinden innerhalb der Abgrenzungslinie bei ihren Bestrebungen zur Siedlungserneuerung. Er prüft die Zweckmässigkeit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für ein Heimschlagsrecht für Liegenschaften, bei denen der Alarmwert infolge Fluglärms überschritten wird.

Der Kanton fördert Gesamtsanierungen von Wohngebäuden nach Minergie- oder vergleichbarem Standard im Rahmen seiner gesetzlichen und finanziellen Möglichkeiten (vgl. § 16 Energiegesetz, § 5 Abs. 2 und 3 Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index), vorab innerhalb der Abgrenzungslinie. Er schöpft seine Möglichkeiten im Bewilligungsverfahren aus, damit bestehende Gebäude sowie neue Wohnbauten mit Komfortlüftungen (Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) ausgestattet werden.

Der Kanton koordiniert die Erarbeitung von Grundlagen durch die Regionen Glattal und Unterland bezüglich der Raumentwicklung in der Flughafenregion. Er prüft zusammen mit Regionen, Gemeinden und der Flughafenhalterin geeignete Massnahmen für den Ersatz von durch neue Flughafenanlagen beeinträchtigten schutzwürdigen Lebensräumen und für Waldrodungen und stellt diese sicher (vgl. Art. 3 und Art. 18 Abs. 1ter Natur- und Heimatschutzgesetz, NHG, Art. 7 Abs. 1 und 2 Waldgesetz, WaG). Er koordiniert die Landschaftsaufwertung mit der Entwicklung des Flughafens, insbesondere im Bereich des heute begradigten Flusslaufs der Glatt (vgl. Pt. 4.7.1.2b Nr. 1).

Der Kanton stellt in seinem Zuständigkeitsbereich die gute Erreichbarkeit des Flughafens für den Personen- und Güterverkehr auf dem Strassen- und Schienennetz langfristig sicher und unterstützt dabei die Ziele bezüglich der Verkehrsanteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs (vgl. Pte. 4.1 bis 4.6). Er entwickelt ausserdem zusammen mit dem Bund und den Regionen Glattal und Unterland sowie den Gemeinden ein Gesamtverkehrskonzept für die Flughafenregion (vgl. Pt. 4.1.1d).

Der Regierungsrat erstattet im Rahmen des Raumplanungsberichts dem Kantonsrat alle vier Jahre Bericht über die Besiedlungs- und Nutzungsentwicklung des Gebiets innerhalb der Abgrenzungslinie.

b) Regionen

Die Regionen Glattal und Unterland erarbeiten ein Siedlungs- und Landschaftsentwicklungskonzept für die Flughafenregion (vgl. Pt. 3.1.2). Sie legen im regionalen Richtplan Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten fest.

c) Gemeinden

Für Gebiete innerhalb der Abgrenzungslinie klären die betroffenen Gemeinden die Eignung für weniger lärmempfindliche Nutzungen und legen entsprechende Massnahmen in den kommunalen Richt- und Nutzungsplänen fest.

Die Gemeinden fördern eine dem Fluglärm angepasste Bauweise und nutzen damit konsequent die Synergien zwischen Schallschutz und energiesparender Bauweise, wo sinnvoll und nötig mit dem Erlass von Gestaltungsplänen. Zur Erhöhung der Wohnqualität fördern sie zudem die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie eine attraktive Siedlungsausstattung.

Für überbaute Ortsteile mit hohem Erneuerungsbedarf prüfen die Gemeinden den Erlass eines öffentlichen Gestaltungsplans (vgl. § 84 PBG) oder die Durchführung einer Gebietssanierung (vgl. §§ 186 ff. PBG).

Das SIL-Objektblatt legt das Gebiet mit Hindernisbegrenzung fest. Die Gemeinden tragen mit der Ortsplanung den Hindernisbegrenzungsflächen Rechnung. Die Bestimmungen der Nutzungspläne stehen unter dem Vorbehalt des Sicherheitszonenplans (vgl. Art. 41 ff. LFG, Art. 71 ff. VIL).

4.7.1.4 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- BV: Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
- Energiegesetz vom 19. Juni 1983 (LS 730.1)
- Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 (LS 748.1)
- LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0)
- LSV: Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)
- NHG: Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (SR 451)
- PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- USG: Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index vom 4. November 2009 (LS 748.15)
- VIL: Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (SR 748.131.1)
- WaG: Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz) vom 4. Oktober 1991 (SR 921.0)

b) Weitere Grundlagen

- Bericht «Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahr 2008» und «Massnahmenkonzept ZFI», RRB Nr. 1690/2009
- Das Verhältnis zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und dem kantonalen Richtplan, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom August 2006, www.kantonalplanung.zh.ch
- Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahr 2008, Bericht vom November 2009, www.vd.zh.ch
- Ermächtigung zur Anhörung der Teilrevision Richtplan Verkehr Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», RRB Nr. 1691/2009
- Flughafen Zürich, Eigentümerstrategie des Kantons, Antwort des Regierungsrates zur Interpellation R. Lais (Wallisellen), J. Mäder (Opfikon) sowie P. Seiler (Kloten) (KR-Nr.44/2010), RRB Nr. 470/2010
- Flughafen Zürich, langfristige Vorsorge durch Abgrenzungslinie und Verbesserungsprozess, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom Mai 2007, www.kantonalplanung.zh.ch
- Flughafenpolitik des Kantons Zürich, RRB Nr. 1407/2007, www.vd.zh.ch
- Konzept Fluglärm-Controlling Flughafen Zürich vom Juni 2007, www.vd.zh.ch
- Kreisschreiben der Baudirektion vom 28. Februar 2006 zur Raumplanung in der Flughafenregion, Anpassung der Praxis bezüglich Planungsverfahren und Baubewilligungen bei Grenzwertüberschreitungen durch Fluglärm, www.kantonalplanung.zh.ch
- Nutzungsplanung in fluglärmbelasteten Gebieten, Rechtsgutachten von Prof. Dr. A. Ruch vom 13. Juli 2006, www.kantonalplanung.zh.ch
- Perimetergespräche zwischen Kanton und Flughafengemeinden, Medienmitteilung der Volkswirtschafts-direktion vom 10. Juli 2008, www.vd.zh.ch
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den flugbetrieblichen Massnahmen vom Oktober 2009, www.vd.zh.ch
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den Massnahmen im Bereich Raumentwicklung/ Wohn-qualität vom Oktober 2009, www.vd.zh.ch
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Synthesebericht vom Oktober 2009, www.vd.zh.ch
- Raumplanung/Bauvorschriften in der Flughafenregion, Postulat von G. Winkler (Oberglatt), W. Scherrer (Bülach) und M. Mossdorf (Bülach), KR-Nr. 90/2007
- Raumplanungsbericht 2001 und 2005; Regierungsrat Kanton Zürich, www.richtplan.zh.ch
- Sachplan Fruchtfolgefleichen (FFF), Festsetzung des Mindestumfangs der Fruchtfolgefleichen und der Aufteilung auf die Kantone (1992) (BBI 1992 II 1649); Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement (EJP), Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (EVD)
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Teile I-III B); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. Oktober 2000, www.sil-zuerich.admin.ch
- SIL-Koordinationsprozess, Mandat für das Koordinationsgespräch III vom 19. März 2008, RRB Nr. 430/2008
- SIL-Prozess Flughafen Zürich, Schlussbericht vom 2. Februar 2010, www.sil-zuerich.admin.ch
- SIL-Prozess Flughafen Zürich, Bericht Betriebsvarianten vom 8. Dezember 2006, www.sil-zuerich.admin.ch
- Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion, Neuordnung der Siedlungsstruktur, Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion KR-Nr. 364/2009, RRB Nr. 310/2010
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess, RRB Nr. 1688/2009

