



Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)
Stampfenbachstr. 14
Postfach
8090 Zürich

Zürich, 25. Oktober 2010

Vernehmlassungsantwort zur Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4.7.1, „Flughafen Zürich“)

Sehr geehrte Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei des Kantons Zürich dankt dem Regierungsrat, dass ihr Gelegenheit geboten wird, sich zur Teilrevision des kantonalen Richtplan, (Kapitel 4.7.1.) zu äussern.

Allgemeine Grundhaltung

Im Zentrum der Zielsetzung zur Teilrevision des Kapitels 4.7.1 steht die Koexistenz von Flughafen- und Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion. Ein konkurrenzfähiger Flughafen 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 kann auch erreicht werden, ohne dem Flughafen die uneingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten zuzusichern. Eine Koexistenz bedeutet nicht, wie vorliegender Entwurf vorschlägt, eine faktische Unterordnung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter die Wachstumsabsichten der Flughafen Zürich AG.

Unter Ziffer 4.7.1.1 wird im Richtplantext ausgeführt, dass die Drehkreuzfunktion gewährleistet werden soll. Im Objektblatt Flughafen Zürich (Teil IIIC) wird als Festlegung, Ziffer 1, hingegen ausgeführt, dass ein Drehkreuzbetrieb möglich sein soll. Die SP ist der dezidierten Meinung, dass die Gewährleistung der internationalen Anbindung auch ohne Drehkreuzfunktion erfolgen kann. Der Richtplantext ist deshalb im Minimum hinsichtlich dieser nicht deckungsgleichen Aussage zu korrigieren, wenn die Begriff Drehkreuzfunktion nicht gänzlich gestrichen werden soll.

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. Das Instrument der Abgrenzungslinie ist dabei durchaus ein sinnvoller

Lösungsansatz. Dabei ist insbesondere der Tatsache Rechnung zu tragen, dass mit dem Ziel, die Bevölkerungszahl innerhalb der Abgrenzlinie nicht anwachsen zu lassen, alleine dem Schutzziel noch nicht Rechnung getragen wird. Gerade heute, in Zeiten der Wohnungsnot, werden die Altbauten immer bewohnt werden. **Eine Entwicklung mit dem Ziel, den Wohnungsbestand innerhalb der AGL zu sanieren, ist deshalb ebenso wichtig wie eine Verpflichtung an den Kanton, sich mit Nachdruck für flughafenseitige Massnahmen zur Belastungsminderung einzusetzen.**

1. Abgrenzungslinie

Neben dem Flughafenperimeter und dem Pistensystem ist die Abgrenzungslinie das optisch auffälligste Element der Richtplankarte.

Formal zu bemängeln ist zunächst, dass in der Richtplankarte die Abgrenzungslinie nur als „Abgrenzungslinie Flughafen“ bezeichnet wird. Es fehlen auf dem Plan Angaben über die der AGL zu Grunde liegenden Betriebsvarianten.

Ein Abgrenzungslinie, die die Umhüllende auch der Variante J optimiert beinhaltet, wird abgelehnt.

Im Weiteren muss es das Ziel einer sinkenden Emissionsentwicklung sein, der Bevölkerung um den Flughafen zukünftige Verbesserungen zuzusichern.

Eine periodische Überprüfung der durch Fluglärm bedrohten Gebiete mit dem Ziel, dieses zu verkleinern, muss verankert werden.

Werden die Abgrenzungslinien auch für den Flugbetrieb langfristig verbindlich sein, ist der Planungswert für Fluglärm nicht mehr notwendig, weil dem Vorsorgeprinzip Genüge getan ist. Gut erschlossene Areale zur sinnvollen Siedlungsentwicklung ausserhalb der AGL, aber innerhalb des PW, sollen genutzt werden.

Der Kanton soll sich für die Anpassung der LSV für Fluglärm beim Bund einsetzen.

2. Massnahmen im Begleittext

a) Kanton

Hier fehlt im Text die bereits erwähnte 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.

Verbindliche Vorgaben für Steigerung des Modalsplit festschreiben: 50% bis 2020 und 60% bis 2030.

3. Anträge

Die Sozialdemokratische Partei des Kantons Zürich anerkennt die Zweckmässigkeit der Mechanik einer Abgrenzungslinie, allerdings nicht die AGL in der vorliegenden Ausgestaltung, und stellt folgende Anträge:

Antrag 1: Im Richtplantext unter Ziffer 4.7.1.1 ist im ersten Abschnitt betreffend der Drehkreuzfunktion der Text wie folgt zu ändern: „Die gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich soll, ... , durch einen wettbewerbsfähigen, sicheren und zuverlässigen Flughafen mit Drehkreuzfunktion gewährleistet sein.“

Antrag 1a, eventualiter : „Die gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich soll, ... , durch einen wettbewerbsfähigen, sicheren und zuverlässigen Flughafen gewährleistet sein. Ein Drehkreuzbetrieb soll möglich sein.“

Begründung: Die Stossrichtung der Zweckbestimmung und Zielsetzungen im SIL-Objektblatt und im Richtplan sind aufeinander abzustimmen. Dabei ist auf den Verweis des Drehkreuzbetriebes zu verzichten, eventualiter die weitergehende Formulierung im Richtplanentwurf durch die Zweckbestimmung im SIL-Objektblattes zu ersetzen.

Antrag 2: Im Richtplantext ist unter Ziffer 4.7.1.3, lit. a, eine Handlungsanweisung aufzunehmen, welche den Kanton Zürich verpflichtet, sich beim Bund für eine Anpassung der einschlägigen Umweltschutzbestimmungen einzusetzen.

Begründung: Die AGL gemäss dem Vorsorgeprinzip auch zum Schutz der Bevölkerung zu erlassen wird nur Rechtssicherheit beigemessen, wenn ausserhalb der AGL langfristig kein Fluglärm > IGW zu erwarten ist.

Antrag 3: Die SP Kanton Zürich beantragt, bei der Festlegung der AGL auf die SIL-Betriebsvariante J opt. und somit auf mögliche Pistenverlängerungen 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. In logischer Konsequenz soll die AGL nur Betriebsvarianten auf dem heutigen, mit der gewachsenen Siedlungsstruktur verträglichen Pistensystem abbilden bzw. sichern.

Antrag 4: Dem Text des Richtplans soll unter Punkt 4.7.1.3, lit. a, ein neuer Abschnitt beigefügt werden. Darin ist die Pflicht des Kantons festzuschreiben, sich gleichermassen auch flughafenseitig für Massnahmen hinsichtlich des Lärmschutzes einzusetzen.

Begründung: Bezüglich der Massnahmen an den Kanton ist die SP Kanton Zürich 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.

Antrag 5: Der Modalsplit im Verkehr mit dem Flughafen ist auf 50 % bis zum Jahr 2020 und auf 60 % bis zum Jahr 2030 festzusetzen.

Begründung: Der Grundsatz von 50 % Modalsplit beim Mehrverkehr gilt bereits heute im Kanton Zürich als Standard und trägt zu einer vernünftigen ökologischeren Verkehrsentwicklung bei. Es besteht Konsens und damit Anspruch, dass immer mindestens die Hälfte des Mehrverkehrs durch den öffentlichen Verkehr abgefangen werden kann. Zudem wird die Flughafenregion den motorisierten Individualverkehr im Glattal nicht bewältigen können, wenn der ÖV-Modalsplit-Anteil nicht zusätzlich gesteigert werden kann (immer knappere Strassenkapazität, die im sehr dicht besiedelten Raum von Zürich Nord nur mit sehr hohen Kosten ausgebaut werden könnte).

Antrag 6: Das Valetparking und sämtliche Fahrten von zum Flughafen transportierten Passagieren – auch von Taxis – sollen nach kantonaler Vorgabe in den Modalsplit eingerechnet werden; Hin- und Rückfahrt werden eingerechnet.

Begründung: Damit der für den Flughafen ermittelte Modalsplit mit den kantonalen Vorgaben seriös verglichen werden kann, sollen die Vorgaben des BAZL punkto Fahrten – und Parkplatzberechnung – fallengelassen werden. Transitpassagiere benötigen keinen Parkplatz und sind deshalb von der Berechnung her auszuschliessen.

Antrag 7: Die Parkplätze des Flughafens sollen auf dem heutigen Bestand von rund 17'000 belassen werden und dann kontinuierlich - analog der Steigerung des Modalsplits – bis zum Jahre 2030 auf etwa 14'200 reduziert werden.

Begründung: Alle Bemühungen zur Modalspliterhöhung scheitern von vornherein, wenn die Anzahl Parkplätze am Flughafen erhöht wird, wie dies die Flughafen AG mit der Eingabe auf 9'000 zusätzliche Parkplätze anvisiert.

Antrag 8: Die Sicherheitsnormen für den Flugbetrieb sind nicht nur grundsätzlich, sondern immer einzuhalten.

Begründung: Die Bestimmungen der ICAO sollen bei An- und Abflügen eingehalten werden.

Wir danken für die Berücksichtigung der Stellungnahme der SP Kanton Zürich.

Freundliche Grüsse

SP Kanton Zürich



Stefan Feldmann
Präsident



Daniel Frei
Generalsekretär