



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

26.06.2013

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Impressum**Herausgeber**

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Bezugsquelle

In elektronischer Form: www.sil-zuerich.admin.ch

06.2013

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV - zum Stand der Festlegungen ohne Inhalte des Staatsvertrags mit Deutschland

Gegenstand der Anpassung: - Teil IIIC Objektblatt Landesflughafen Zürich Prüfungsunterlagen: Sachplan vom 26.06.2013
Erläuterungen vom 26.06.2013

Planende Bundesstelle: BAZL

Vorbemerkung: Der vorliegende Prüfungsbericht zum Objektblatt Flughafen Zürich stellt eine erste Etappe dar, die sich auf den Stand der Festlegungen ohne die Inhalte des noch nicht ratifizierten Staatsvertrags- zwischen der Schweiz und Deutschland bezieht. Die Änderungen aufgrund der Umsetzung des Staatsvertrags über die Nutzung des süddeutschen Luftraums für An- und Abflüge des Flughafens Zürich sind somit noch nicht berücksichtigt, sie werden in einer zweiten Etappe behandelt.

Feststellungen

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	Gemäss erstem SIL-Entscheid (18.10.2000) wird ein schrittweises Vorgehen für die Erarbeitung des anlagespezifischen Teil IIIC definiert. Die vorliegende Anpassung umfasst das Objektblatt zum Landesflughafen Zürich (neues Objektblatt). Die geplanten Tätigkeiten wirken sich wesentlich auf Raum und Umwelt aus; sie erfordern eine Koordination und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.	Anforderung erfüllt
	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmässig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	Die Konzeption des Objektblattes und der Karten leitet sich aus den übrigen Objektblättern des Sachplans ab.	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	Nach dem Scheitern eines ersten Zusammenarbeitsprozesses begann im 2004 eine zweite Koordinationsphase. Im Rahmen dieses umfassenden, intensiven Optimierungsprozesses (2004-2010/bzw.-2012), dessen Ergebnisse insbesondere im Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2.02.2010 dargelegt sind, wurden mit den betroffenen Parteien (zuständigen Bundesstellen, Standortkanton, Nachbarkantonen [direkt in ihrer Raumplanung betroffenen Kantonen/AG, SH und übrigen Kantonen/TG, SG, SZ, ZG], Perimetergemeinden, Flughafenthalterin sowie Skyguide) alle Interessen ermittelt und beurteilt (z.B. zur Wahl der Betriebsvarianten, zu den Flugrouten, zur geplanten Bodeninfrastruktur oder zur Weiternutzung des Flugplatzes Dübendorf über 2014 hinaus, usw.). Deutschland hat sich an der ersten Phase des SIL-Prozesses auf eigenem Wunsch nicht direkt beteiligt; die deutschen Stellen wurden aber über die Ergebnisse der Facharbeiten periodisch informiert. Im Rahmen der Umsetzung des Staatsvertrags wird das Objektblatt in einer zweiten Etappe überarbeitet und angepasst werden. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die im Objektblatt vorgesehenen Betriebsvarianten das Ergebnis tiefer Abklärungen sind. Dabei wurde auf die raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste verzichtet (insb. aufgrund der Auswirkungen auf die umgebenden Raumnutzungen - neue lärmangierte Gebiete, betroffene Flachmoore, benötigte Verlegung der Autobahn, usw.). Der Grundsatz, die Planungsarbei-	Anforderung erfüllt Offene Frage nachgewiesen und Aufträge erteilt

	<p>ten für eine Verlängerung der Pisten 28 und 32 aufzunehmen wird als Vororientierung aufgenommen. Es wird nochmals konsequent festgehalten, dass der Flughafen die prognostizierten Nachfrage langfristig nicht befriedigen kann und damit eine nachfrageorientierte Flughafenentwicklung nicht gesichert werden kann. Demgegenüber soll aber das Potenzial auf dem bestehenden Pistensystem durch gezielte Massnahmen ausgeschöpft werden (z.B. Pistenbenützung in den Tagesrandstunden, Kapazität der An- und Abflugrouten, Festlegung einer zielgerichteten, auf der heutigen Praxis aufbauenden, Öffnung der Ausnahmeregelung während der Nachtflugsperrzeit).</p> <p>Das „Gebiet mit Lärmauswirkungen“ (Karte1) basiert auf Flugrouten, die mit den Kantonen grundsätzlich optimiert und soweit möglich abgestimmt worden sind.</p> <p>Eine Abgrenzungslinie/ AGL (Umhüllende Lärmkurve IGW ES II), die dem „Gebiet mit Lärmauswirkungen“ entspricht und die Entwicklung des Flughafens („Lärmkorsett“) begrenzen soll, wird in einer zweiten Etappe festgesetzt werden.</p> <p>Die Konflikte und Differenzen, namentlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Frage der Siedlungsentwicklung und der durch den Fluglärmbedingten künftigen planerischen Einschränkungen/ZH, AG oder - zur Frage der notwendigen Bodeninfrastrukturen und des damit verbundenen Flughafenperimeters/bzw. dessen Erweiterungen wie z.B. bei der Sicherheitsfläche zur Pistenverlängerung 28 im Westen und dem in diesem Zusammenhang stehenden kantonalen Projekt Hochwasserschutz/ Revitalisierung der Glatt mit Verlegung des Flusslaufs bzw. Glattüberdeckung/ Rümlang, oder bezüglich Retentionsbecken/Oberglat, Rümlang, usw.) wurden dargelegt und behandelt. <p>Die offenen Punkte, namentlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Behandlung der Fruchtfolgeflächen/FFF im Flughafenperimeter, - zur Frage der ökologischen Aufwertung und der Ersatzmassnahmen sowie - zum Umgang mit den Waldflächen, usw. sind thematisiert; entsprechende Lösungswege und Massnahmen sowie Aufträge sind formuliert. <p>Die Koordination mit anderen Tätigkeiten von Bund und Kantonen ist grundsätzlich sicher gestellt, bzw. die weiteren Schritte sind vorgesehen. Weiterzuführen ist die Koordination namentlich mit dem Militär/Sachplan Militär im Bereich Waffenplatz Kloten-Bülach (Ausbau der Flughafenanlage bedingt noch einen Ersatz für die betroffenen Militäranlagen), bezüglich der Organisation des Luftraums (künftige Nutzung der militärischen Lufträume durch die Luftwaffe, zivile Abflugrouten nach Osten und Luftwaffe-Trainingsraum „Santis“) oder im Zusammenhang mit dem Entscheid zum Weiterbetrieb des Militärflugplatzes Dübedorf, usw.</p> <p>Weiter zu vertiefen und zu präzisieren ist auch die Frage des im Objektblatt festzulegenden „Gebiets mit Hindernisbegrenzung“ mit dem zu überprüfenden Sicherheitszonenplan. Definitiv geklärt werden soll in diesem Rahmen noch die Frage der Verbindlichkeit des Sachplans betreffend Anpassung der bestehenden Bauzonenordnung im Bereich künftiger Hindernisbegrenzungsflächen, für welche es gemäss Kanton ZH eine gesetzliche Grundlage braucht.</p>		
	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	Der Sachplan legt die im Rahmen des Koordinationsprozesses geprüften Massnahmen zur besseren räumlichen Einordnung der Anlage auf lokaler/regionaler Ebene fest: Zu berücksichtigen sind dabei sowohl die Auswirkungen des Flughafens nach aussen wie auch innerhalb des Perimeters, wo nationale Verkehrsinfrastrukturen und Schutzgebiete von nati-	Anforderung erfüllt

		<p>onaler Bedeutung (wie z.B. Flachmoore) eng miteinander verflochten sind. Mit den vorgesehenen Massnahmen wird somit versucht, einerseits die Nutzungskonflikte soweit wie möglich zu entschärfen und die nachteiligen Auswirkungen des Flugplatzes auf Bevölkerung, Wirtschaft und natürliche Lebensgrundlagen möglichst zu vermeiden. Auf der anderen Seite gilt es aber zu betonen, dass die Flughafenentwicklung für die Region und den Wirtschaftsstandort Schweiz allgemein grundsätzlich positiv ist. Die vorgesehenen Festlegungen sind in diesem Sinne als Ergebnis eines umfassenden Optimierungsprozesses zu bewerten. Die grundsätzliche Festhaltung des Nachhaltigkeitsgedankens bei der Zweckbestimmung des Flughafens wirkt dabei als Signal.</p> <p>Zu den gesamthaften Verbesserungen gehören namentlich diverse Optimierungsmassnahmen beim Lärm wie z.B. die Wahl von Varianten mit günstiger Fluglärmsituation oder die Festlegung einer - „im internationalen Vergleich strengen“ - Nachtflugsperre von 7 Stunden (d.h. Betriebszeiten von 6.00-23.00) als Ergebnis einer Abwägung zwischen den volkswirtschaftlichen Interessen und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen. Zu nennen sind auch weitere Massnahmen wie z.B. die Zulassung der (kapazitätsstabilisierenden) Südabflüge geradeaus bei Nebel- und Bisenlagen aus Zuverlässigkeitssicherheitsgründen, verbunden mit dem Verzicht auf die (kapazitätssteigernden) Südabflüge geradeaus aus Sicht der Lärmbekämpfung in den dicht besiedelten Gebieten im Süden, oder die Einschränkung der Pistenbenützungsflexibilität in den Nacht- und Tagesrandstunden, die Festsetzung eines Lärmcontrollings/ jährlichen, begründeten Ausweises der Fluglärmbelastung mit Bestimmung der Regeln nach welchen dieser Lärmbelastungsnachweis zu erbringen ist, oder die vorgesehene Einführung von technologischen Neuerungen bei Fluggerät/bzw.in der Navigation, usw.</p> <p>Im Zusammenhang mit der landseitigen Verkehrserschliessung wird grundsätzlich betont, dass die Erhaltung der guten Erreichbarkeit des Flughafens (für den Personen- und Güterverkehr) prioritätär ist, in Koordination mit dem konzeptionellen Teil des SIL und mit den weiteren Verkehrsplanungen, insbesondere dem Sachplan Verkehr. Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist dabei zu verbessern und im Objektblatt werden dazu Modalsplitziele von 42% für 2020 und 46% für 2030, in Abstimmung mit der kantonalen Verkehrspolitik verankert. Zur Einhaltung dieser Vorgaben, die z.B. für die Planung und Bewirtschaftung der Parkplätze am Flughafen gelten, sollen Bund, Kanton und Flughafen ihren Beitrag leisten: es ist vorgesehen, dass eine Kontrolle der Verkehrsentwicklung in der Flughafenregion (mit Parkplatzbilanz) regelmäßig erfolgen soll (Verantwortung Kanton).</p>	
	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	<p>Die erste Anhörung des Standortkantons ZH, der Nachbarkantone [direkt in ihrer Raumplanung betroffene Kantone/AG, SH und übrige Kantone/TG, SG, SZ, ZG] (viertes Quartal 2010) und die erste Ämterkonsultation (April 2010) haben für die vorliegende Anpassung zum Objektblatt ZH und zum ergänzten Grundsatz im Konzeptteil bisher keine unbeherrschbare Unvereinbarkeiten mit Sachplänen des Bundes (namentlich dem Sachplan FFF und dem Sachplan Militär) und mit den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht. Im Rahmen der 2. Anhörung und Ämterkonsultation wird die Frage noch geprüft.</p> <p>Die Koordination bezüglich FFF ist weiter zu vertiefen: Für den generellen Umgang mit den Fruchtfolgeflächen im Flughafenperimeter, insbesondere bei den vorgesehenen Erweiterungen des Perimeters zu den Pistenverlängerungen oder beim Projekt Glattrevitalisierung (Anliegen der Gemeinde Rümlang) sind Lösungen im Nachgang zur RPG-Revision 2 zu</p>	Anforderung erfüllt Offene Frage nachgewiesen und Aufträge erteilt

		<p>finden (Definition einer Bundesstrategie zur Regelung der Kompensationspflicht für beanspruchte FFF/bzw. der Kompensationsausnahme bei Vorhaben von nationaler Bedeutung/übergeordnetem nationalem Interesse).</p> <p>Wie bereits erwähnt ist die Koordination mit dem Militär/Sachplan Militär ebenfalls weiterzuverfolgen. Entsprechende Aufträge sind erteilt.</p>	
	Zweckmässiger Umgang mit den Inhaltskategorien (Art. 5 RPV)	<p>Im Objektblatt Zürich werden nur Sachverhalte festgesetzt, welche die Vorgaben der DVO einhalten und unabhängig vom Inhalt des Staatsvertrags mit Deutschland geregelt werden können. Festgesetzt sind die Rahmenbedingungen zum Betrieb, die Regeln zum Betriebsreglement, zum Nachweis der Lärmbelastung, die Festlegungen zur Infrastruktur und zum Flughafenperimeter, die Regeln zur Hindernisbegrenzung, die Bedingungen zu Natur- und Landschaftsschutz sowie die Festlegungen zum landseitigen Verkehrsanschluss. Das „Gebiet mit Lärmauswirkungen“ wird vorerst als Zwischenergebnis festgelegt, die Überführung in eine Festsetzung wird in der zweiten Etappe erfolgen.</p> <p>Die vorgenommene Aufteilung der Inhaltskategorien ist zweckmässig.</p>	Anforderung erfüllt
	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	<p>Bedarf und Standort der Anlage sind aus dem konzeptionellen Teil vorgegeben. Im Rahmen des Koordinationsprozesses wurden die wesentlichen Auswirkungen der Anlage und der Festlegungen auf Raum und Umwelt ermittelt und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung überprüft.</p>	Anforderung erfüllt
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	<p>Die Prozess der Sachplananpassung (2004-2012) wurde in enger Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet. Die hauptbetroffenen Behörden des Bundes und des Standortkantons ZH, die Behörden der Nachbarkantone (d.h. die direkt in ihrer Raumplanung betroffenen Kantone/AG, SH und die übrigen Kantone/TG, SG, SZ, ZG), die betroffenen Perimetergemeinden, die Flugplatzhalterin sowie die Skyguide wurden im Koordinationsprozess frühzeitig einbezogen. Die betroffenen deutschen Stellen sind in der ersten Phase informiert worden und wurden danach im Rahmen der Verhandlungen mit Deutschland am Prozess beteiligt. Die Ergebnisse dieser laufenden Zusammenarbeit werden im Schlussbericht zum SIL-Prozess sowie im einleitenden Teil des Objektblattes/Stand der Planung und Koordination zusammengefasst.</p>	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	<p>Nach erfolgter Zusammenarbeit hatten der Standortkanton ZH, die durch den SIL in ihrer Raumplanung betroffenen Nachbarkantone/AG, SH und die weiteren Nachbarkantone/TG, SG, SZ, ZG und das benachbarte Ausland (Bund, Land Baden-Württemberg, Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau und betroffene Landkreise) (viertes Quartal 2010) die Möglichkeit, sich offiziell zum Entwurf des Sachplans zu äussern (Die Anhörung der Gemeinden erfolgte durch die Kantone).</p> <p>Eine „kleine“ Anhörung hat zudem (Dez. 2011) bezüglich der nachträglichen Aufnahme zusätzlicher Betriebsvarianten zur Ermöglichung des Weiterbetriebs Dübendorf beim betroffenen Kanton AG (Routenführungen in der Region Mutschellen) stattgefunden. Die Kantone TG und SG wurden informiert.</p>	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	<p>Eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise wurde im vierten Quartal 2010 durchgeführt.</p> <p>Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.</p>	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	<p>Koordiniert mit der Anhörung und Mitwirkung zum SIL-Objektblatt legten der Kanton ZH eine Teilrevision des Richtplans (Kap. Flughafen) und der Kanton AG eine Gesamtrevision des Richtplans (inkl. Kap. Luftverkehr) öffentlich auf. Die betroffenen Kantone hatten im</p>	Anforderung erfüllt

		Juni 2013 nochmals die Gelegenheit, sich zur Vereinbarkeit mit den kantonalen Richtplänen zu äussern, wobei keine grundsätzlichen Unvereinbarkeiten aufgetreten sind. Der Kanton ZH macht geltend, dass ohne vorhandene Regelung zur Kompensation von FFF beim Bau nationaler Infrastrukturen die Festlegung im Objektblatt wonach innerhalb des Flughafenperimeters keine FFF ausgeschieden werden dürfen, nicht festgesetzt werden kann. Diesem Antrag wird insofern stattgegeben, als dass diese Festsetzung in ein Zwischenergebnis zurückgestuft wird.	
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Ablauf der Planung und informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und Eingaben.	Anforderung erfüllt
	Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht; auf Anfrage beim BAZL kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.	Anforderung erfüllt

Synthese

Inhalt, Verfahren und Form des Sachplans entsprechen den Anforderungen des Raumplanungsrechts. Die definierten Aufträge (z.B. zum Umgang mit den FFF, zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung inkl. Überprüfung des Sicherheitszonenplans und die vorgesehenen Schritte zur Weiterführung der Koordination z.B. mit dem VBS, sowie namentlich zur Umsetzung des Staatsvertrags mit Deutschland) erscheinen zweckmässig. Die Voraussetzungen sind somit erfüllt, um die vorliegende Anpassung als Sachplananpassung nach Art. 13 RPG verabschieden zu können.

Bern, 14.06.2013

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

Die Direktorin

Dr. Maria Lezzi