

## Auszug aus dem Kantonalen Richtplan vom 31.1.1995

### Punkt 1.3 - Rechtswirkungen

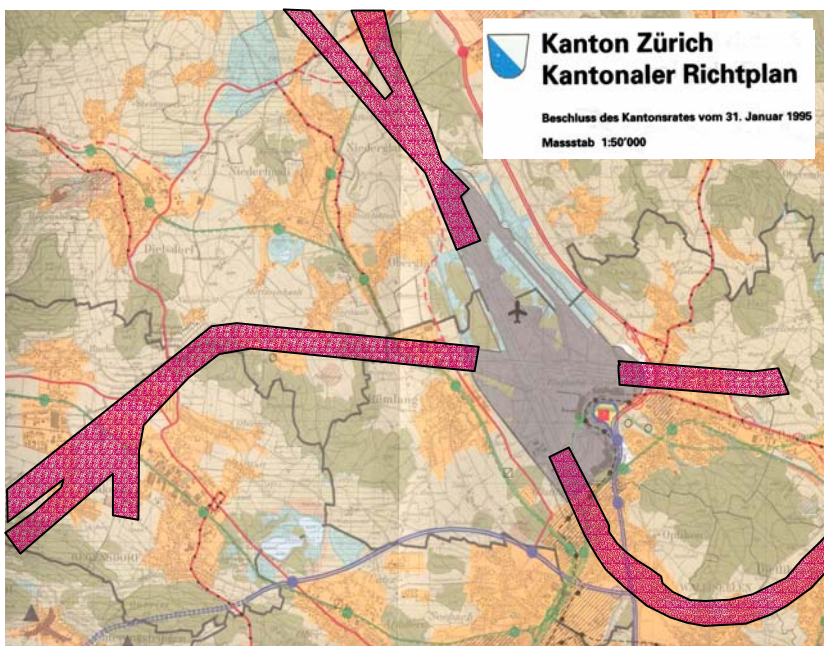
Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Die Behörden aller Stufen sind deshalb verpflichtet, bei ihren einzelnen Entscheiden alle in den verschiedenen genannten Sachbereichen formulierten Zielsetzungen und Anordnungen zu beachten.

### Punkt 4.1 – Einleitung

Mit seiner Verkehrspolitik kann der Staat die Siedlungsentwicklung massgeblich beeinflussen. Entsprechend hat sich die Verkehrspolitik am Grundsatz zu orientieren, dass die Verkehrsverhältnisse unter Verwendung bereits bestehender Infrastrukturen und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Randbedingungen in Richtung Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu optimieren sind.

### Punkt 4.6.1 - Flughafen Zürich-Kloten

Die Pisten bestimmen zusammen mit den An- und Abflugrouten die Verteilung der Lärmbelastung und die Lage der Sicherheitszonen (Hindernisfreiheit). Aus kantonalen Sicht ist u. a. aus Gründen der Rechtssicherheit darauf hinzuwirken, **dass sich die räumlichen Auswirkungen der Lärmbelastungen möglichst im Rahmen der bestehenden halten.**



Luftstrassen im Nahbereich (An- und Abflugweg)

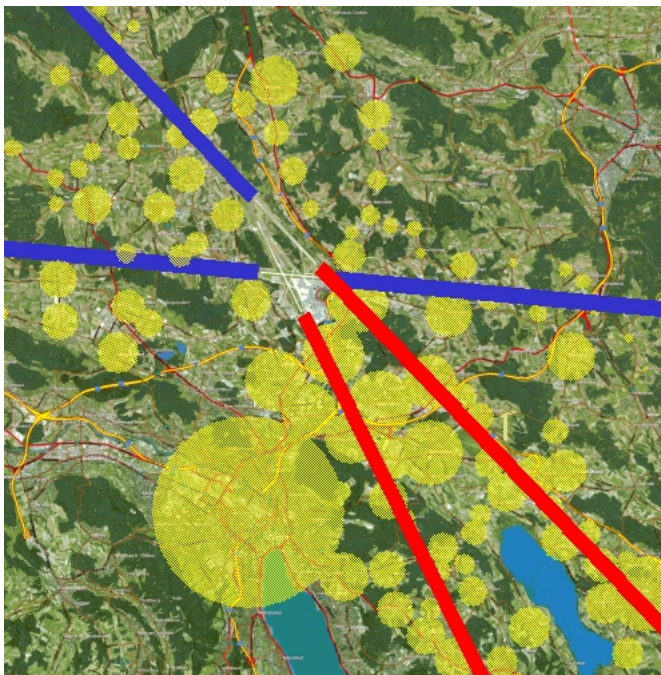
**Die Landungen von Süden sind gemäss gültigem Richtplan nicht vorgesehen.**

Die Starts nach Süden (aktuell 26% aller Starts) sowie die heutigen Flugrouten Nord, West und Ost sind gemäss Raumplanung vorgesehen. Die Linkskurve (leftturn) beim Start nach Süden ist vorgeschrieben, um das dichtbesiedelte Gebiet im Süden nur in einem eng begrenzten Korridor zu überfliegen.

Die Einführung der Südanflüge bedingt eine Änderung des gültigen kantonalen Richtplans von 1995. Diese Änderung kann nur der Zürcher Kantonsrat beschliessen, jedoch nicht der Regierungsrat.

Aufgrund welcher rechtlich Basis die Südanflüge eingeführt wurden, ist nicht bekannt.

**Die aktuellen Südanflüge sind widerrechtlich.**



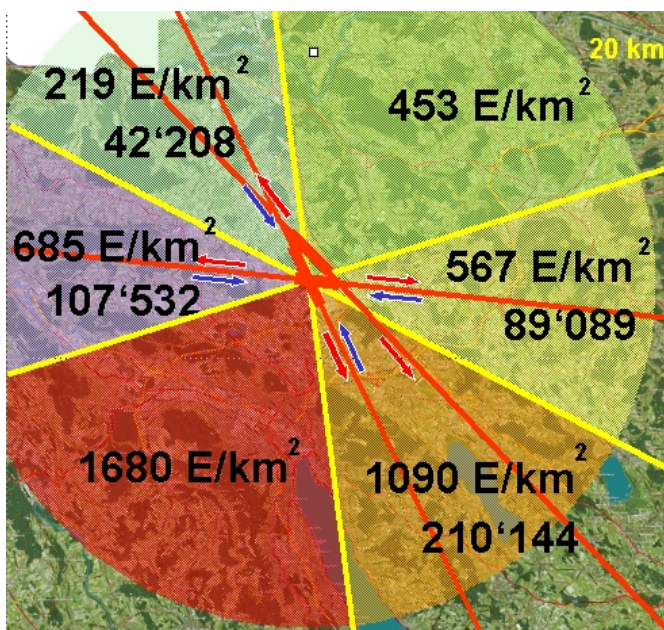
Siedlungs- und Ballungszentren rund um den Flughafen

### Siedlungsstruktur

Aufgrund der Topographie und der meteorologischen Verhältnisse wurde der Flughafen für eine Nordausrichtung des Flugbetriebs gebaut und er wird seit über 50 Jahren so betrieben.

Dementsprechend ist die Siedlungsstruktur im Kanton Zürich über die letzten Jahrzehnte gewachsen. Gefördert wurde diese Entwicklung durch entsprechende Gesetze in den Bereichen Raumplanung und Umweltschutz.

Wie bisher Zürich, bilden alle zivilisierten Nationen auf der ganzen Welt Immissionsachsen (Kanalisierung), um die Bevölkerung zu schützen.



Bevölkerungsdichte im Umkreis von 20 Km

### Bevölkerungsdichte

In den vier Flugschneisen leben rund 450'000 Personen. Dabei ist der Süden mit 46,8% aller Bewohner und einer Bevölkerungsdichte von 1090 E/km<sup>2</sup> das mit Abstand dichtest besiedelte Gebiet.

Der schon mehrfach von Unique und den Behörden geäußerte Grundsatz, dass neue Flugrouten möglichst wenig Menschen neu belasten dürfen, wird bei neuen zusätzlichen Südüberflügen in krasser Weise missachtet.



Der Experte für Raumentwicklung an der ETH Zürich, Prof. Alain Thierstein, schreibt in der NZZ vom 17.8.2004

„Der Bund muss aktiv werden, Perspektiven für Raumentwicklung um den Flughafen“ unter anderem:

Aus meiner Warte sind folgende Eckbedingungen zentral:

- Es gibt keine Alternative zum „Stadtflughafen“ Zürich-Kloten, der verglichen mit europäischen Vergleichsstandorten mitten in der Stadt liegt, mit allen Vorteilen und Nachteilen.
  - Die Flughafenregion wuchs trotz des Fluglärms aufgrund ihrer überragenden Standortqualitäten innerhalb der Metropolregion Zürich. Doch nur Planungssicherheit wird bisherige und neue Investitionen vor Abwertung bewahren – wie die Stadtbahn Glattal – und zu volkswirtschaftlichem Nutzen führen.
- Das Flugregime ist daher verlässlich auf die gewachsene Siedlungs- und Nutzungsstruktur auszurichten. Die Besiedlungsdichte macht es sinnvoll, den Hauptstrom des an- und abgehenden Verkehrs auf den Norden auszurichten. Zu den Detaillösungen gehören Abzonungen, Entschädigungszahlungen sowie Realersatz wie etwa im potenziellen Siedlungsgebiet des Flugplatzes Dübendorf.
  - Nur grossräumige Lösungen unter Führungskompetenz des Bundes und entschlossener Partnerschaft der betroffenen Kantone führen zu einer nachhaltigeren Raumentwicklung. Alle Beteiligten bringen Verhandlungsmasse ein: der Bund den Flugplatz Dübendorf als potenzielles Siedlungsgebiet sowie die Staatsvertragskompetenz mit Deutschland; die Kantone und der Bund das Instrument des Neuen Finanzausgleichs, ergänzt durch einen Ausgleich für internationale Netzwerkinfrastrukturen wie den Flughafen; die Kantone die strategische Gestaltungskraft ihrer Richtpläne; die Gemeinden die Spezialisierung auf Nutzungsstärken und die Abkehr vom Prinzip „alles für alle“ in der Nutzungsplanung.
  - Das Planungs-, Bau- und Umweltschutzrecht muss wieder Rechtssicherheit für den Flughafenbetreiber, die öffentliche Hand und Private gewährleisten. Dazu gehört beispielsweise eine Planungslinie um den Flughafen, die im kantonalen Richtplan vorgibt, in welchen Teilräumen welche Art der Nutzung möglich ist. Zudem werden regionale Richtpläne anzeigen müssen, in welchen Teilräumen innerhalb des Produktions- und Innovationssystems Flughafenregion welche Spezialisierungen konzentriert werden.

Es ist fünf nach zwölf – und doch ist die Zeit reif für eine grossräumige Lösung, die vier Elemente kombiniert: Recht, Erreichbarkeit, Geld und Vertrauen. Über symbolische Handlungen kann Vertrauenskapital aufgebaut werden und mittels eines überregionalen Dialogforums kann das Engagement gelebt werden. Dazu muss unser kleinteiliger Föderalismus einen grossen Sprung wagen.

**Der ungekürzte Artikel ist dem Dossier beigelegt.**