

# Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

## 2.1.2 Massnahmen

### a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne (vgl. Art. 31 Abs. 1 und 2, §§ 32 und 89 PBG). Er sorgt dabei für die Umsetzung der Ziele der Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen der regionalen Richtpläne.

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, insbesondere Nutzungsreserven, zur Förderung der Siedlungsentwicklung (vgl. Pt. 3.2), zum Schutz archäologischer Bodendenkmale (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umsetzung von Art. 47 Raumplanungsverordnung auf aller Stufen zugänglich.

Der Kanton kann in Zusammenarbeit mit Regionen und Gemeinden sowie in Zusammenarbeit mit den kantonalen Regional- und Gebietsplanungen Grundlagen für allfällige Richtplanänderungen erarbeiten. Er berücksichtigt dabei die Entwicklungspotentiale, Auswirkungen sowie den nötigen Koordinationstrafmassnahmen.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Metropolitanraum Zürich dieselben Massstäbe bei der Nutzung des Bodens angewandt werden (vgl. Pt. 1.2).

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts (vgl. Art. 31 Abs. 1) jährlich einen Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegebenenfalls ergriffenen Steuerungsmassnahmen.

### b) Regionen

Die Regionen erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Nutzung des Bodens sowie die Entwicklung des Siedlungsgebiets sowie zur Sicherung der Naherholung. Sie legen ihre Entwicklungsziele im Einklang mit den regionalen Raumordnungskonzepten fest und sorgen durch entsprechende Festlegungen in den regionalen Richtplänen für die gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die Regionen erarbeiten die langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und sorgen für die Abstimmung ihrer Planungen. Sie pflegen eine enge interkommunale Zusammenarbeit bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

Die Regionen erarbeiten Vorschriften, die einen haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie eine nachhaltige Entwicklung unterstützen. Sie fördern die Siedlungsentwicklung nach innen, die Schliessung von Lückengebieten, die Ausnutzung bestehender Gebäude und schaffen die Voraussetzungen für die Erweiterung bestehender Gebäude. Sie legen im Rahmen ihrer Berichterstattung (vgl. Art. 31 Abs. 1) dem Kantonsrat über die bestehenden und wie diese Reserven

## **Kapitel 4.7.1** **Flughafen Zürich**

**Beschluss des Kantonsrates  
vom 24. März 2014  
(Festsetzung)**



# Kanton Zürich **Richtplan**

## **Inhalt**

4.7.1 Flughafen Zürich	4-5
4.7.1.1 Ziele	4-5
a) Abstimmung von Sach- und Richtplanung	
b) Vorsorge	
4.7.1.2 Karteneinträge	4-5
a) Abgrenzungslinie	
b) Flughafenperimeter	
4.7.1.3 Massnahmen	4-8
a) Kanton	
b) Regionen	
c) Gemeinden	
4.7.1.4 Grundlagen	4-9
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) und einem leistungsfähigen übergeordneten Strassennetz (vgl. Pt. 4.2.1), durch einen wettbewerbsfähigen, sicheren und zuverlässigen interkontinentalen Flughafen mit Drehkreuzfunktion gewährleistet werden. Gleichzeitig wird der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs angestrebt. Die Vorgaben des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI) sind einzuhalten (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, in Abstimmung mit den übergeordneten Zielen der Raumentwicklung (vgl. Pte. 1.2 und 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, besteht das Ziel, 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 festzulegen. Die Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan ist bei künftigen Anpassungen der Lärmbelastungskurven und der Abgrenzungslinie im SIL-Objektblatt zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.

Innerhalb der Abgrenzungslinie werden grundsätzlich keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen. Bestehende Nutzungsreserven können im Rahmen der umweltrechtlichen Bestimmungen genutzt werden. 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 Schallschutzmassnahmen (passiver Schallschutz 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 technisch und betrieblich 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. Die Abgrenzungslinie ist in der Richtplankarte abschliessend festgelegt und kann auf regionaler und kommunaler Stufe nicht verändert werden. Durch den Umstand, dass die Abgrenzungslinie in der Richtplankarte nicht parzellenscharf dargestellt wird, verbleibt jedoch ein Anordnungsspielraum. Dieser Anordnungsspielraum stellt sicher, dass bei der Festsetzung von Bauzonen angemessen auf örtliche Besonderheiten Rücksicht genommen werden kann (vgl. Pt. 2.2.2).

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 sowie neue Bauzonen für Wohnen sind nur noch ausserhalb der Abgrenzungslinie möglich. Eingezonte und erschlossene Gebiete in den

Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) sollen aufgezonzt werden können, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird und

- a. das Gebiet entweder eine zentral gelegene Mischzone mit Wohnanteilsbeschränkung ist und im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde liegt, oder
- b. damit ein hochwertiger Schallschutz gefördert und keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen werden.

Die Nachtrandstunde von 22–23 Uhr fällt aus der Berechnung des IGW, unter der Bedingungen, dass keine wesentliche Erhöhung der Flugbewegungen (heute ca. 5) in dieser Zeit anfällt. Ausserhalb der Abgrenzungslinie dürfen keine Siedlungsbeschränkungen aufgrund des Planungswertes (PW) entstehen.

Deckungsgleich mit dem kantonalen Richtplan wird der Bund im SIL-Objektblatt mit der Abgrenzungslinie den Rahmen für die kurz-, mittel- und langfristig mögliche maximale Fluglärmbelastung über dem IGW ES II festlegen, wenn die Rahmenbedingungen für die Benützung des süddeutschen Luftraums endgültig geklärt sind. Der Flugbetrieb ist so zu gestalten, dass ausserhalb der Abgrenzungslinie der IGW ES II nicht überschritten wird. 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 sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist jedoch 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.

Die Errichtung 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, müssen die Vorgaben für Parkieranlagen gemäss Pt. 4.5.1a und für den Modalsplit gemäss Pt. 4.1.1b erfüllen und sind im kantonalen oder im regionalen Richtplan festzulegen:

#### *Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt*

Nr.	Objekt/Vorhaben	Gemeinde	Koordinationshinweise	Realisierungsstand
1	'The Circle at Zürich Airport', Nebenanlage für kommerzielle Nutzungen	Kloten	Verkehrliche Erschliessung im Zusammenhang mit der landseitigen Erschliessung des Flughafens (vgl. Pt. 4.5.2); Auswirkung auf Zentrenstruktur; Raumbedarf zukünftiger Flughafenanlagen	kurzfristig

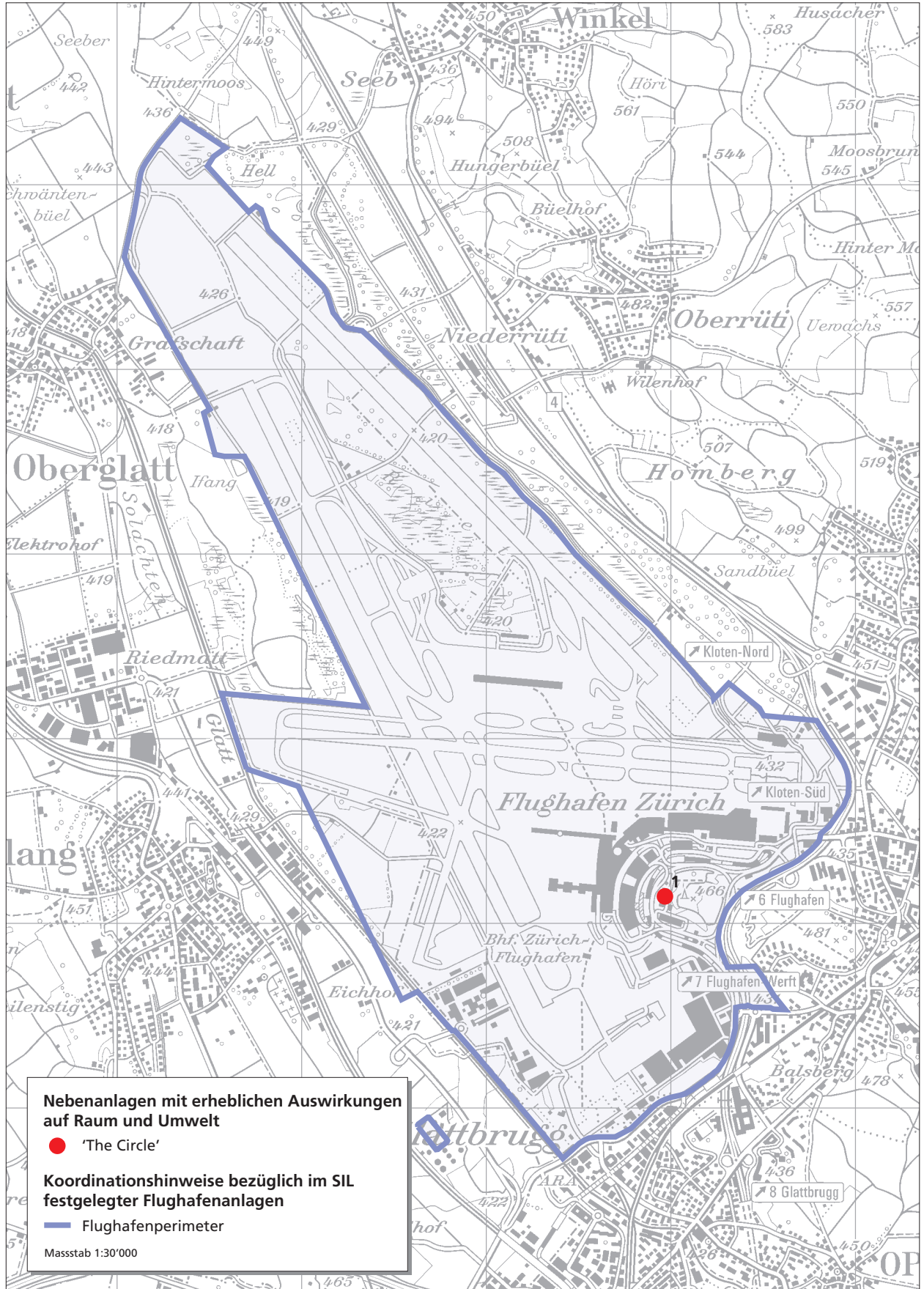


Abb. 4.5: Nebenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt und Koordinationshinweise bezüglich Flughafenanlagen gemäss SIL (Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

### 4.7.1.3 Massnahmen

#### a) Kanton

Der Kanton setzt sich im Rahmen seines gesetzlichen Auftrages für den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs ein (vgl. §§ 1 und 3 Flughafengesetz; §§ 10 ff. der Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index).

Der Kanton stützt sich bei Baubewilligungen im Einflussbereich des Flughafens Zürich auf die Bestimmungen des Umweltschutzrechts und die durch den Bund festgelegten zulässigen Lärmimmissionen (Art. 37a Abs. 1 LSV). Bei der Beurteilung von Richt- und Nutzungsplänen stützt er sich insbesondere auf die Abgrenzungslinie (vgl. Pt. 4.7.1.2a) und die übergeordneten Zielsetzungen des kantonalen Richtplans (vgl. Pte. 1.2 und 1.3).

Der Kanton überprüft bei künftigen Anpassungen der Lärmbelastungskurven und der Abgrenzungslinie im SIL-Objektblatt die Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan und passt sie bei Bedarf an.

Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass das Umweltrecht überprüft und nötigenfalls angepasst wird, um den nachfolgenden Anforderungen gerecht zu werden. Vor allem in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) ausserhalb der Abgrenzungslinie soll die Siedlungsentwicklung aufgrund einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung auch bei einer Überschreitung der Planungswerte möglich sein. Innerhalb der Abgrenzungslinie sollen eingezonte und erschlossene Gebiete in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) aufgezont werden können, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird und das Gebiet entweder eine zentral gelegene und hervorragend erschlossene Mischzone ist (vgl. Pt. 4.7.1.2a), oder wenn damit ein hochwertiger Schallschutz gefördert und keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen werden; Wohnbauten sollen im ordentlichen Baubewilligungsverfahren bewilligt werden können, wenn die Anforderungen an einen hochwertigen Schallschutz erfüllt 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 im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten energetische Gesamtanierungen nach Minergie-Standard (vgl. § 16 Energiegesetz) und ihre Ausstattung mit einem hochwertigen Schallschutz (§§ 10 ff. 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.

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 des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs (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 und setzt dieses fristgerecht um (vgl. Pt. 4.1.1d).

Der Regierungsrat erstattet im Rahmen des Raumplanungsberichts dem Kantonsrat alle vier Jahre Bericht über die Siedlungs- 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 legen im Rahmen ihrer Berichterstattung nach Art. 47 RPV dar, dass bei Neueinzonungen sowie Auf- und Umzonungen keine neuen oder zusätzlichen Konflikte mit den Hindernisbegrenzungsflächen geschaffen werden.

#### 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)
- Flughafenfondsgesetz vom 20. August 2001 (LS 748.3)
- 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 7. Dezember 2011 (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
- Bericht «Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahr 2009», RRB Nr. 1443/2010
- Das Verhältnis zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und dem kantonalen Richtplan, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom August 2006, [www.raumplanung.zh.ch](http://www.raumplanung.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.raumplanung.zh.ch](http://www.raumplanung.zh.ch)
- Flughafenpolitik des Kantons Zürich, RRB Nr. 1407/2007, [www.vd.zh.ch](http://www.vd.zh.ch)
- Kantonaler Richtplan, Entwurf für die öffentliche Auflage vom 21. Januar 2011 bis 15. April 2011, Ermächtigung des Regierungsrates vom 17. November 2010, RRB Nr. 1653/2010
- Konzept Fluglärm-Controlling Flughafen Zürich vom Juni 2007, [www.vd.zh.ch](http://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.raumplanung.zh.ch](http://www.raumplanung.zh.ch)
- Kreisschreiben der Baudirektion vom 31. August 2011 zur Anpassung der massgebenden Fluglärmkurven zur Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren, [www.raumplanung.zh.ch](http://www.raumplanung.zh.ch)

- *Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004, Bericht des Bundesrates vom 10. Dezember 2004, BBl 2005-0197, S. 1781ff.*
- *Merkblatt «Ressource Boden und Sachplan Fruchtfolgeflächen, Umsetzung in den Gemeinden», Amt für Landschaft und Natur und Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Januar 2011, [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch)*
- *Nutzungsplanung in fluglärm-belasteten Gebieten, Rechtsgutachten von Prof. Dr. A. Ruch vom 13. Juli 2006, [www.raumplanung.zh.ch](http://www.raumplanung.zh.ch)*
- *Perimetergespräche zwischen Kanton und Flughafengemeinden, Medienmitteilung der Volkswirtschaftsdirektion vom 10. Juli 2008, [www.vd.zh.ch](http://www.vd.zh.ch)*
- *Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den flugbetrieblichen Massnahmen vom Oktober 2009, [www.vd.zh.ch](http://www.vd.zh.ch)*
- *Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den Massnahmen im Bereich Raumentwicklung/ Wohnqualität vom Oktober 2009, [www.vd.zh.ch](http://www.vd.zh.ch)*
- *Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Synthesebericht vom Oktober 2009, [www.vd.zh.ch](http://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, 2005 und 2009; Regierungsrat Kanton Zürich, [www.richtplan.zh.ch](http://www.richtplan.zh.ch)*
- *Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion inkl. Landseitige Erschliessung des Flughafens, Synthesebericht, 8. Februar 2011, Amt für Verkehr Kanton Zürich*
- *Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF), Festsetzung des Mindestumfangs der Fruchtfolgeflächen und der Aufteilung auf die Kantone (1992) (BBl 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](http://www.sil-zuerich.admin.ch)*
- *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich, Entwurf vom 16. August 2010 für die Anhörung der Kantone und Gemeinden sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung, [www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)*
- *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich vom 26. Juni 2013, [www.sil-zuerich.admin.ch](http://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](http://www.sil-zuerich.admin.ch)*
- *SIL-Prozess Flughafen Zürich, Bericht Betriebsvarianten vom 8. Dezember 2006, [www.sil-zuerich.admin.ch](http://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*
- *Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich, RRB Nr. 1728/2010*
- *Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich / Koordination mit dem Betrieb der Luftwaffe in Dübendorf, RRB Nr. 1490/2011*
- *Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht «SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland», RRB Nr. 1141/2012*
- *Stellungnahme des Regierungsrates zur ersten Fassung des SIL-Objektblatts, RRB Nr. 690/2013*
- *Änderungsantrag des Regierungsrates an den Kantonsrat betreffend Revision des kantonalen Richtplans (Vorlage 4788), RRB Nr. 790/2013*
- *Umweltbericht Kanton Zürich: Zwischenbericht 2010*



