

ZÜRICH / Raumentwicklungsexperte Alain Thierstein im Streitgespräch mit der Unterländer Kantonsrätin Gabriela Winkler

# Der Airport muss seine Rolle noch finden

Ein Interview zur Raumplanung in der Flughafenregion mit ETH-Professor Alain Thierstein («ZU», 22. September) hat im Unterland für viel Aufregung gesorgt. In der Diskussion mit FDP-Kantonsrätin Gabriela Winkler verteidigt er seine Thesen.

GESPRÄCHSLEITUNG: OLIVER STEIMANN UND CHRISTINE FIVIAN

«Zürcher Unterländer»: Herr Thierstein, Sie plädieren für eine grossräumige Lösung der Probleme in der Flughafenregion. Ist eine solche ohne Massnahmen wie Umsiedlungen und Auszonungen überhaupt denkbar?

Alain Thierstein: Das ist nicht denkbar. Denn die Probleme haben sich über die letzten 25 Jahre akkumuliert, und in unserem System mit Bund, Kantonen und Gemeinden ergeben sich dabei komplizierte Verwicklungen. Hinzu kommen die vielen menschlichen Schicksale, die über die Zeiten hinweg mit den betroffenen Orten verbunden sind. Man kann deshalb nur grossräumige und radikale Lösungen anpacken, sonst bleibt es Flickschusterei, bei der kleinräumige Vorteile untereinander hin und her geboten werden. Das ist nicht, was ich aus neutraler Warte als langfristige sinnvoll erachte.

Wie schätzen Sie das ein, Frau Winkler?

Gabriela Winkler: Ich habe natürlich keine neutrale Warte, sondern bin seit 30 Jahren Partei in dieser Frage. Ich habe immer verlangt, dass man die Sache grossräumig angehen soll, doch vermisse ich genau dies in den Aussagen von Herrn Thierstein. Eine grossräumige Betrachtung fehlt auch dem Projekt Relief, weil man in der Luftfahrt mindestens aus einer kontinentalen Perspektive hinschauen muss. Mir fehlt die grundsätzliche Positionierung dieses Flughafens im europäischen Kontext. Wenn wir diese vornehmen wollen, müssen wir Tabus brechen und uns klar werden, dass wir nicht mehr in der A-Liga spielen, sondern allenfalls in der 1. Liga.

## Es geht um eine Selbstfindung der Volkswirtschaft

(Gabriela Winkler)

Thierstein: Grundsätzlich bezieht sich bei mir «grossräumig» auf das, was ich die Metropolregion Nordschweiz nenne. Das ist ein funktionaler Lebens- und Wirtschaftsraum, der bis nach Basel reicht, den süddeutschen Raum mit einschliesst, bis nach St.Gallen, Chur, in die Zentralschweiz, nach Olten und Solothurn ausgreift. Für diesen Raum spielt der Flughafen Zürich eine wichtige Rolle als eine Grundvoraussetzung für den internationalen Standortwettbewerb. Und innerhalb eines solchen Raumes müssen Nutzungen definiert, Vor- und Nachteile neu diskutiert werden. Den Flughafenbetreibern sitzt natürlich immer noch ein Schock im Nacken, da sie plötzlich privatwirtschaftlich agieren müssen und bereits einen Rückschlag erlitten, weil ihr Quasi-Monopolist in Konkurs gegangen ist. Die Nervosität des Flughafens ist daher zu verstehen: Das ist wie bei einem Teenager, der alle seine Emotionen spürt und nicht weiss, wie er sich verhalten soll.

Winkler: Nicht nur der Flughafen sucht seine Rolle, es geht auch um einen Selbstfindungsprozess der Volkswirtschaft Schweiz. Wir müssen feststellen, dass die Volkswirtschaft, obwohl der Flughafen in den 1990er Jahren dramatisch gewachsen ist, keine Wachstumsschübe zu verzeichnen hatte. Er ist demnach nur eine – wenn auch wichtige – Figur auf dem Schachbrett: Ein Springer, aber nicht die Dame. Und diese Springer-Funktion müsste man sauber definieren.



Für Alain Thierstein ist eine Gesamtbetrachtung wie «Relief» überfällig.

Was heisst das nun für die Raumplanung?

Winkler: Wir dürfen nicht aus den Augen verlieren, dass Raumplanung ein Mittel für den Interessenausgleich ist und eine Güterabwägungs-Funktion hat. In dieser müssen neben volkswirtschaftlichen auch siedlungsplanerische Aspekte berücksichtigt werden. Wenn rund um den Flughafen gebaut wird, wird daraus jeweils der falsche Schluss gezogen, dass der Lärm keine Rolle spiele. Doch werden bevorzugte Wohnlagen am See, obwohl das Land einzont ist, nicht überbaut. Die dortige Bevölkerung will nicht, dass massiv gebaut wird, weil die Preise ins Rutschen kämen und weniger finanzstarke Personen in diese Orte ziehen würden. Die Konsequenz ist, dass der Siedlungsdruck nach Westen, Norden und Osten ausweicht, weil die Stadt Zürich weiterhin Leute anzieht.

Thierstein: Was Sie ansprechen, ist eine Argumentation, welche die meisten Leute gar nicht nachvollziehen wollen, weil man in der Schweiz nicht spürt, wie die räumliche Struktur sich verändert hat und wie die volkswirtschaftliche Leistungskraft seit Jahren erodiert. Man redet von einem Aufschwung, der nicht kommen wird. Es gibt vielmehr eine Seitwärtsbewegung, weil der Überschuss, den die schweizerische Volkswirtschaft produzieren kann, nicht mehr für eine Verteilung in die Fläche zur Verfügung steht. Das ist ein Strukturwandel, den viele noch nicht erkannt haben.

Wie wirkt sich dieser Wandel auf die Flughafenregion aus?

Thierstein: Immer häufiger stehen hochwertige Standorte im Zentrum, und es wirkt das Matthäus-Prinzip: Wer hat, dem wird gegeben. Und dem, der nichts hat, wird genommen. Gekoppelt mit der finanziellen Schwäche der öffentlichen Hand werden wir nicht darum herumkommen, räumlich kompaktere Strukturen zu suchen und zu gestalten. Dabei stellt sich auch die Frage: Wollen wir einen Stadtflughafen wie heute? Man kann das verneinen, doch wäre das ein fataler Fehler, weil man dann negiert, wie solche Wirtschaftsräume funktionieren. Die Siedlung hat sich doch in den Flughafen hineingefressen, weil der kleinteilige Egoismus nie zurückgebunden wurde.

## Man spürt nicht, dass die Struktur sich verändert hat

(Alain Thierstein)

Winkler: Aus raumplanerischen Gründen ist es sicher nicht wünschbar, dass über die dichtest besiedelten Gebiete angeflogen wird. Dumm ist jedoch, wenn wir uns nicht bewusst werden, in welcher Situation wir volkswirtschaftlich und bezüglich der

Verkehrsanbindung stecken, und wenn wir keine Lösungen diskutieren, die auch nach aussen hin verhandlungsfähig sind. Denn der Wirtschaftskrieg findet ja nicht zwischen Zollikon und Kloten statt, sondern zwischen den Metropolregionen. Das haben wir absolut aus den Augen verloren.

## Die Lärmzonenpläne sind seit 30 Jahren überfällig

(Gabriela Winkler)

Sie sprechen damit auch die Gemeindeautonomie an. Wie weit sind die genannten Probleme mit einem kleinräumigen, föderalistischen System überhaupt lösbar?

Winkler: Die Gemeinde ist heute in der unmöglichen Situation, dass sie eingezontes Bauland hat, das in vielen Fällen baureif ist. Sie weiss, wie die Lärmzonenplan-Entwürfe aussehen und versucht, einem bauwilligen Grundeigentümer abzuraten, dort zu bauen. Entschädigen kann sie ihn nicht, weil sie die Finanzen dazu nicht hat und auch keine Regress-Möglichkeit. Sie sitzt somit im selben Boot wie der Grundeigentümer – deshalb werden Baubewilligungen erteilt. Ausserdem führt die Unsicherheit dazu, dass der Realisierungsdruck jetzt am allergrössten ist, solange noch nichts festgelegt ist. Es sind die Strukturen und die Verantwortlichen, die zu langsam und zu zögerlich sind, um die richtigen Regeln zu verabschieden – die Lärmzonenpläne sind seit 30 Jahren überfällig.

Um den Blick etwas auf die Zukunft zu lenken: Ist der Leidensdruck noch nicht hoch genug, dass man radikale Massnahmen ins Auge fassen würde?

Winkler: Das hat mit Leidensdruck gar nichts zu tun. Angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung, die absehbar ist auf die nächsten 25 Jahre, ist es absolut unnötig, dass man mit solchen Drohgebärden operiert. Wir brauchen die in «Relief» vorgesehene Verlängerung der Westpiste nicht, um den Flughafen betreiben zu können, sondern für eine vollkommene Umverteilung der Flugbewegungen, um einem deutschen Regime und der nicht sehr weit in die Zukunft blickenden Planung der Flughafenverantwortlichen gerecht werden zu können.

Herr Thierstein, kann man nochmals 25 Jahre weiterwursteln, ohne jetzt schmerzhaft Einschnitte vorzunehmen?

Winkler: Es geht nicht ums weiterwursteln! Es geht darum, klar festzuhalten, dass die topografischen und volkswirtschaftlichen Möglichkeiten dieses Flughafens beschränkt sind. Jeder Franken, den man in den nächsten 25 Jahren



Für Gabriela Winkler braucht der Airport eine klare Rolle. (Bilder: Peter Würmlli)

ins Pistensystem investiert, ist zum Fenster hinausgeworfenes Geld. Thierstein: «Relief» beachtet wenigstens, wie die Entwicklung am Flughafen grossräumig abläuft – man hätte diese Betrachtung nur viel früher anstellen müssen. Dass Unique möglichst grossen Spielraum haben will, versteht man aus der Logik des Flughafens. Als Hauptproblem sehe ich die Gemeindeautonomie, die diesbezüglich überholt ist. Sie postuliert, dass für jedes Thema des Lebens die Gemeinde der Hort der Lösung ist. Es gibt jedoch immer mehr Themen, die über die territorialen Grenzen hinausgreifen und dort ihre Wirkung entfalten. Die Luftfahrt ist dafür ein Paradebeispiel. Von den Gemeindepolitikern über alle Ebenen bis hin zum Bundesrat nimmt das aber niemand wahr. Auch viele Sachverständige bei den Bundesämtern sehen es nicht.

Winkler: Die Zukunft muss darin liegen, dass die Realitäten, die wir beide übereinstimmend beschreiben, zur Kenntnis genommen werden und man mit diesen Rahmenbedingungen ein Entwicklungskonzept erarbeitet für die Luftfahrt Schweiz und den Flughafen Zürich. Dieser muss profitabel betrieben werden, da führt kein Weg daran vorbei. Und solange der Flughafen sich nachfragegesteuert bewegt, reduziert sich das Fluglärmproblem sehr rasch. Es ist jedoch eine ungleiche Nervosität ausgebrochen, seit die Südanflüge eine Realität sind. Warum wir uns jetzt nicht darauf konzentrieren, diese Situation einvernehmlich mit Deutschland aus dem Weg zu räumen – für einen Nordanflug, wie er topografisch gegeben ist – kann ich politisch nicht nachvollziehen.

## Die Bauzonen sind 30 bis 40 Prozent zu gross

(Alain Thierstein)

Sie scheinen beide davon auszugehen, dass man mit Deutschland einvernehmlich eine Lösung finden kann. Falls das nicht der Fall ist – muss man längerfristig dann nicht doch zu radikalen Massnahmen wie Umsiedlungen schreiten?

Winkler: Gut, denken wir das mal an. Welche Voraussetzungen sind politisch und juristisch dafür nötig? Es muss eine Notlage da sein, keine einzige andere Lösung sich abzeichnen. Der Luftverkehr hat aber grundsätzlich 360 Grad. Da müsste dann das Bundesgericht entscheiden, ob ein derart massiver Eingriff ins Grundrecht der Niederlassungsfreiheit eines Grundeigentümers gerechtfertigt ist. Und man müsste beweisen, warum das Recht eines Grundeigentümers in Gockhausen höher wiegt als jenes eines Grundeigentümers in Rümlang.

Thierstein: Ich habe nie von hoheitlichen Zwangsmassnahmen gesprochen. Aussiedlung, Umsiedlung, Abzonung sind Dinge, die in einem demokratischen Staat nur mit Verhandlungslösungen zustande kommen. Es geht darum, Rechtssicherheit herzustellen, indem man Planungslinien definiert. Und für diejenigen, welche innerhalb der Planungslinien liegen, muss man ein attraktives Angebot schaffen – dies kann man aber nur, wenn man die Verhandlungsmasse grossräumig definiert. Abzonung ist dann die Folge davon, und da wird es auch Fälle von materieller Enteignung geben. Da sind wir das Opfer unseres Wachstumswahns. Die Bauzonen der Schweizer Kommunen sind um 30 bis 40 Prozent zu gross. Winkler: Das Problem ist einerseits, dass Lärm erst eine staatlich anerkannte Problematik darstellt, seit der Südanflug eingeführt wurde. Davor war das nie ein wirklich akzeptiertes Thema. Andererseits sind aber auch die räumlichen Möglichkeiten für grosszügige Alternativmöglichkeiten bei uns kaum noch vorhanden.

Genau hier bringen ja Sie, Herr Thierstein, jeweils den Flugplatz Dübendorf ins Spiel.

Thierstein: Ja, denn man muss sich überlegen, wo es verfügbare Flächen mit einer gewissen Grösse gibt, wo man attraktive Wohnräume schaffen kann. Auf diesem Niveau der Radikalität muss man die Frage stellen, doch davon spricht niemand. Dübendorf ist ein sehr sinnvoller Raum, weil er mitten in der Glattalstadt liegt und der Militärbetrieb eingestellt wird.

Winkler: Nicht, wenn es nach dem Willen der Zürcher Regierung geht.

Thierstein: Man sollte sich auf image-trächtigere und wertschöpfungsreichere Arbeitsplätze verlegen, anstatt sich über die Schliessung des Flugplatzes so aufzuregen. Aber das ist nur ein Beispiel, um aufzuzeigen, dass wir grossräumige Ausgleichs ins Auge fassen müssen.

## Zu den Personen

Gabriela Winkler, 51, Kommunikationsberaterin, ist in Oberglatt aufgewachsen. Sie sitzt seit 1999 für die FDP im Zürcher Kantonsrat. Ihr Studium an der ETH Zürich hat sie 1976 mit einer Diplomarbeit über die siedlungs- und umweltpolitischen Aspekte des Zürcher Flughafens abgeschlossen.

Alain Thierstein, 47, ist Assistenzprofessor für Raumordnung am Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung (IRL) der ETH Zürich, wechselt diesen Monat aber zum Ingenieur-, Planungs- und Beratungsunternehmen Ernst Basler + Partner. Zu seinen aktuellen Projekten gehört das Prozessmanagement für das Agglomerations-Modellvorhaben glow.das Glattal. (ost)