

Der Flughafen Zürich als Produktions- und Innovationssystem

Der Flughafen Zürich ist eine internationale Netzwerk-Infrastruktur. Der Bundesrat unterstreicht in seinem im Oktober 2000 verabschiedeten Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die Funktion Zürichs als «eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs». Zürich-Kloten ist zudem eingebettet in eine europäische Metropolregion Zürich, deren funktionaler Einzugsbereich weit über den Kanton Zürich hinausreicht. Eine europäische Metropolregion definiert sich durch drei Hauptfunktionen: Erstens bietet die Region als Gateway eine Anbindung an die international wichtigen Destinationen und ist zugleich Einfalls- und Logistikzentrum für Güter und Know-how-Träger. Zweitens zeichnet sich die Region durch eine starke Regulationsfunktion aus. Drittens umschreibt die Technologiefunktion die führende Stellung der Metropole als Innovations-, Forschungs- und Bildungszentrum, das sich durch einen überdurchschnittlichen Anteil an Unternehmen der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien (NIKT) auszeichnet.

Eine ganze Reihe von Versäumnissen

Bisher hat ein umfassendes, grossräumiges Standortmanagement dieser internationalen Netzwerk-Infrastruktur gefehlt. Die Optik der Akteure war zu kurzatmig und zu kleinräumig. Die heutige Misere ist vor allem eine Auswirkung folgender Versäumnisse:

- Das Abseitsstehen der Schweiz nach dem EWR-Nein 1992 hat die Swissair benachteiligt.
- Der Bund hat bis zum SIL im Jahre 2000 vernachlässigt, dass Zürich als grossräumiges Produktions- und Innovationssystem und einzige Schweizer Metropolregion von europäischem Zuschnitt eine landesweite Aufgabe darstellt.
- Die Swissair hat allzu lange eine unrealistische Expansions- und Grössenwachstumsstrategie verfolgt. Diese war nicht finanzierbar, denn das Massengeschäft zersetzt Qualität, der Kundennutzen wird verwässert.
- Die Expansion des Flughafens wurde vom Kanton Zürich raumordnungspolitisch nicht kontrolliert gesteuert und den Planungsgeheimnissen der Gemeinden überlassen, dies trotz absehbarer Lärm- und Schadstoffgrenzen.
- Der Kanton Zürich hat lange in Selbstgenügsamkeit gelebt. Die Leistungsfähigkeit des Flughafens ist aber zentral von der tatkräftigen und kooperativen Partnerschaft mit den Anrainerkantonen und mit den süddeutschen Nachbarn abhängig. Die Absicht des Regierungsrates, den Fluglärm zu «demokratisieren», entwertet geplante (Stadtbahn Glatttal) und getätigte Infrastrukturinvestitionen.
- Flugbenzin ist weltweit zu billig und subventioniert die Flugmobilität.
- Die europäische Luftraumkontrolle ist zersplittert und damit wenig effizient.



Dr. Alain Thierstein
ORL-Institut, Fachbereich Raumordnung,
ETH Zürich

Ein Konzept der Nachhaltigkeit für den Flughafen Zürich

Der Ausbau des Flughafens Zürich zu einem «Mega-Hub» ist in einer Gesamtschau zu überdenken. Die Abwägung von Nutzen und Kosten der Entwicklung des Gesamtsystems Flughafen Zürich und seines Produktions- und Innovationssystems geht zwangsläufig über Lebensqualitäts- oder Wertschöpfungs-Ratings hinaus. Das Konzept der Nachhaltigkeit liefert uns diese Beurteilungsgrundlage. Man orientiert sich damit an der langfristig ausgewogenen Entwicklung von Wirtschaftskraft, Qualität der natürlichen Lebensgrundlagen und sozio-kulturellem Zusammenhalt.

Was ist zu tun? Erstens müssen, um die zielführenden Fragen zu erreichen, die Systemgrenzen so abgesteckt sein, dass die wichtigen Funktionszusammenhänge eingefangen werden können. *Zweitens* muss der Netzgedanke begleitend werden für die weitere Diskussion. Diese Interessen sollten alle in die Zielrichtung eines langfristig konkurrenzfähig operierenden, grossräumigen Produktions- und Innovationssystems gehen. Damit dieses System langfristig überlebensfähig sein kann, braucht es das Zusammenspiel von unterschiedlichen Funktionen oder Produktionsfaktoren.

Insbesondere sind folgende Fragen zu klären:

- *betriebswirtschaftliche* Fragen nach den strategischen Erfolgspositionen der wichtigsten Nutzer des Flughafens Zürich;
- *volkswirtschaftliche* Fragen nach der Dynamik der Marktstruktur im internationalen Luftverkehr sowie der ökonomischen Verflechtungen innerhalb des abgegrenzten Wirkungssystems;
- *planerisch-politische* Fragen nach dem Entwicklungspotenzial des Flughafens angesichts der Lärm- und Luftschadstoffmissionen, der planerischen Möglichkeiten und der Mitbeteiligung der Anlieger und Nachbarn am Entscheidungsprozess der Infrastrukturentwicklung im Raum des Flughafens Zürich.

Die Grenzen des Wachstums sind im System Flughafen Zürich erreicht, nicht aber die Grenzen einer nachhaltigen Entwicklung. ■